420
30.385/28

Argentina Austral

EL EJEMPLAR
$ 40.-

AÑO XXXV | MAYO DE 1965 | N.º 403



1947 - 14 DE FEBRERO - 1965

XVIII ANIVERSARIO

AGUA Y ENERGIA ELECTRICA

118 CENTRALES CON UNA POTENCIA DE 1.700.000 KILOVATIOS - 19 DIQUES

159.500 Has REGADAS - 3.461 K_{ms} DE CANALES

DE RIEGO - 3.275 K_{ms} DE LINEAS DE

INTERCONEXION -

EL VALOR DE ESTE PATRIMONIO

ALCANZA A LOS M$N

150.000.000.000

FACTOR DE PROGRESO

AGUA Y ENERGIA ELECTRICA

SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA Y COMBUSTIBLES

TALLERES GRAFICOS "GADOLA" - 775 RIVADAVIA 785 - BUENOS AIRES

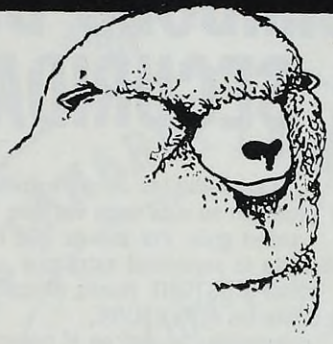
CORREO ARGENTINO Central (B)

FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 1488

TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 151

LIBRES DE PARASITOS!





con estos Productos COOPER

COOPER-TRES: Eficaz lombricida mixto, que actúa simultáneamente contra lombrices, tenias y saguaypés.

POLVO y CREMA GAMATOX COOPER, a base de "gammexane", cura la sarna y elimina piojos y garrapatas.

RASQUILLOL COOPER, a base de arsénico, unico parasiticida externo que controla la "rasquilla" o "sarnilla" con un sólo baño.

PRODUCTOS · COOPER

PRODUCTOS VETERINARIOS COOPER
S. A. Importadora y Comercial
25 de Mayo 489-(Local de Ventas: Viamonte 529)-Bs. Aires



OBTENGA LA PROTECCION DE ESTE... SIMBOLO DE SEGURIDAD

Las cubiertas de su automóvil protegen su vida cada vez que usted guía. Por eso es que usted necesita la seguridad extra que sólo FIRESTONE puede ofrecerle. Las cubiertas FIRESTONE, construídas ahora con èl nuevo caucho SUP-R-TUF (pronúnciese Supertóf), le garantizan miles de kilómetros extra, mayor seguridad, confianza y economía.

BANDA DE RODAMIENTO CON SEGURIDAD CONTROLADA
Miles de ángulos diseñados para su seguridad, hacen que la banda de rodamiento se ajuste a las máximas normas de protección, para facilitar mejores arranques, frenadas suaves y evitar patinadas en las curvas.



CUERPO DE TELAS CON SEGURIDAD REFORZADA
Cada tela está científicamente elaborada y construída dentro de la cubierta con el mismo principio de fabricación de las cubiertas de carrera, para dar una mayor seguridad en altas velocidades.



CUBIERTA CON SEGURIDAD COMPROBADA
La seguridad de las cubiertas FIRESTONE está comprobada en millones de kilómetros de recorrido, ya sea en pistas de carrera o pruebas de clasificación. Esa misma seguridad, se la ofrecemos a usted en cualquier carretera.



SIMBOLO DE SEGURIDAD
Insista en que las cubiertas que usted compra para su automóvil, lleven estampado este símbolo de seguridad y economía. Usted será el único beneficiario.

Cuando compra cámaras y cubiertas FIRESTONE, compra también la seguridad de La Garantía Escrita sin límite de tiempo.

PARA MEJOR RECAUCHUTAJE
DE SUS CUBIERTAS
EXIJA MATERIAL
DE REPARACION FIRESTONE



Firestone
ES SU SIMBOLO DE CALIDAD Y SERVICIO



Hay una fórmula de **FORRAMEZ** para cada necesidad. Suminístreselo a sus lanares.

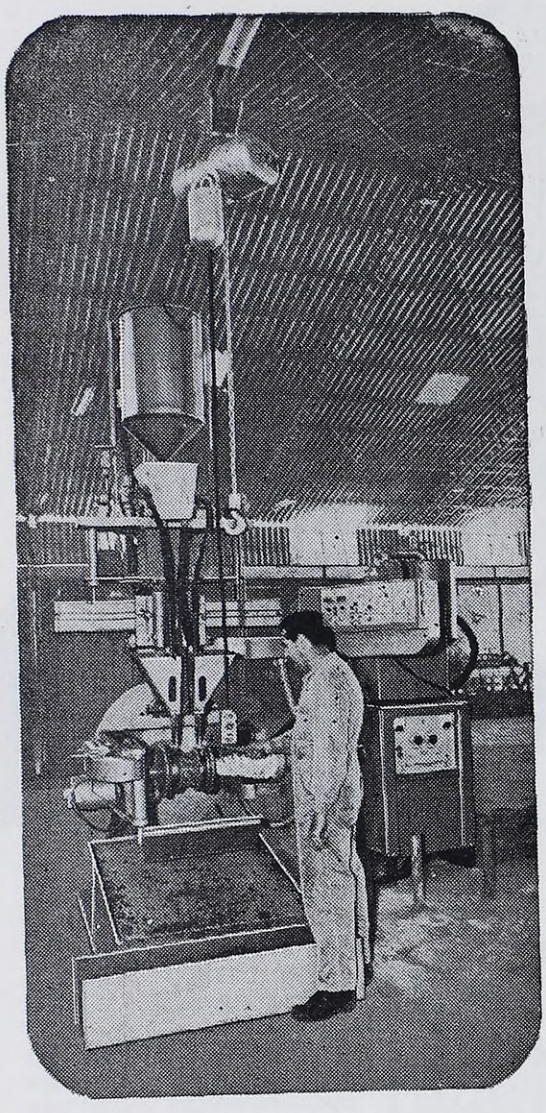
FORRAMEZ LANARES: permite a la majada producir más lana y de mayor calidad.

FORRAMEZ REPRODUCTORES LANARES: hace que los reproductores presten más y mejores servicios durante más tiempo.

FORRAMEZ LANARES EXPOSICIÓN: brinda a los borregos que se presentan en exposición o remate, esa terminación tan deseada que exalta las condiciones de asimilación de los animales de calidad, sin modificar el estado general de los mismos y conservando al máximo sus cualidades reproductoras.

Alimentos creados,
experimentados y elaborados por

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



Equipo L & B Modelo "C" de operación completamente automática, ya instalado y en producción en nuestra nueva planta de San Isidro.

NUEVA UNIDAD ELECTRONICA PARA EL REACONDICIONAMIENTO DE RODAJE CATERPILLAR

ARGENTRAC, representantes y distribuidores de los productos Caterpillar* en nuestro medio, ofrece a los usuarios de estos equipos un nuevo y ventajoso servicio, realizado con una maquinaria capaz de reacondicionar los componentes de rodaje en forma totalmente automática, reduciendo a un mínimo los tiempos empleados en la reparación.
Sistemas de producción, materias primas y normas empleadas, siempre de acuerdo a las más estrictas normas de Caterpillar* Tractor Co. de los EE. UU.

Consulte a nuestro departamento de servicio mecánico.

argentrac s.a.

Avda. Fondo de la Legua 1232 - Martínez
Bs. As. T. E. 792-4640/0880/1691/6746/6724

SUCURSAL COMODORO RIVADAVIA: Ruta 3 - Barrio Industrial - C. C. 691 - T. E. 2591 - SUCURSAL CORDOBA: Av. de La Reconquista 2075 - Ruta 9 - T. E. 88302-88460 - Telex: 0665 - SUCURSAL MENDOZA: Chacabuco 45 - T. E. 16194-15818 SUCURSAL SALTA: 12 de Octubre 793/97 - T. E. 4127



YUSTE - 23

ESMALTE PARA MAQUINAS AGRICOLAS





PINTURA PREPARADA ANTICORROSIVA "AQUILES"

Tinglados, galpones, techos, y todo tipo de construcciones rurales, son un capital efectivo difícil de reponer, pero fácil de preservar, bajo la capa ultra resistente de la notable pintura preparada Anticorrosiva "AQUILES". Y para proteger maquinarias agrícolas, nada superior al Esmalte para máquinas agrícolas "PAJARITO", de positiva acción contra la herrumbre y los agentes atmosféricos.

Pajarito

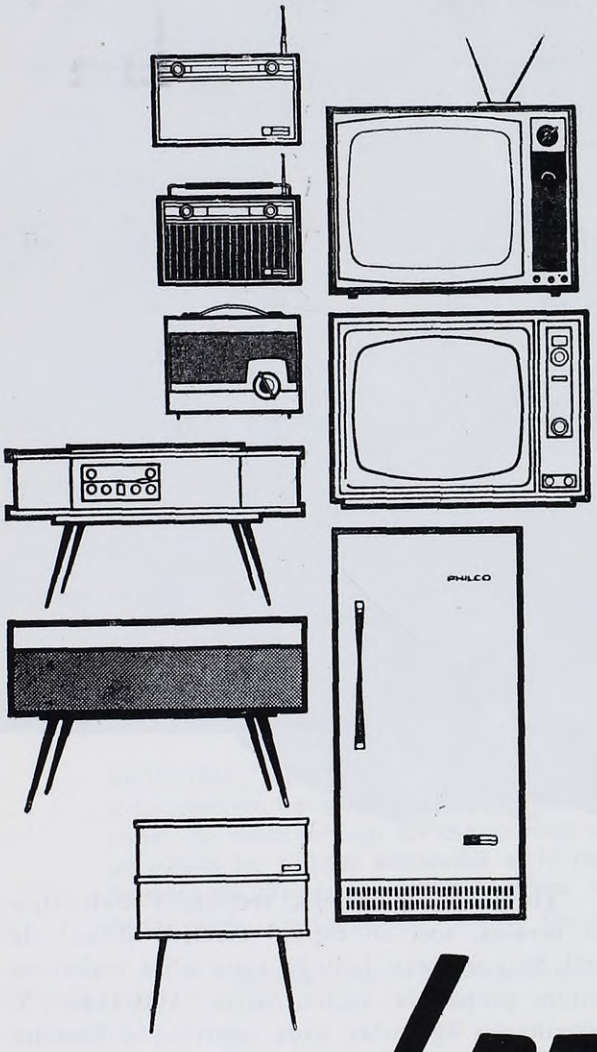
TRADICION EN PINTURA

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

4/298

PREGUNTE...
Y COMPRUEBE!

PHILCO



ES CALIDAD SIEMPRE SUPERIOR!

Pregunte sobre toda la línea PHILCO... y compruebe Ud. mismo: Sea en la moderna heladera, en radios a transistores, portátiles o de mesa, en estéreocombinados, símbolo de jerarquía y extraordinaria precisión, o en los famosos televisores Philco Vivid Vision, portables o de mesa, la línea PHILCO es siempre superior! Tenga un PHILCO ya mismo... y para siempre: Aproveche nuestras grandes facilidades y cómodos créditos.

Vea y adquiera hoy mismo su PHILCO en

La Anónima

PHILCO

LA CALIDAD QUE EL MUNDO VE Y ESCUCHA!

AÑO XXXV

MAYO
1965

Nº 403

Argentina Austral

Redacción y Administración:
Diagonal Norte 547 - T. E. ● 33-0503

EN ESTA EDICION

	Pág.
A medio siglo del viaje de la comisión Flora Argentina, por Jorge Fernández	8
Neuquén. Nació predestinada a función monitora, por H. V.	11
Chocón - Cerros Colorados. Evaluación	16
Austral exposición filatélica, por Eduardo Prémoli	20
Nosotras..., por Marilena	22
Al viento patagónico, poesía de María E. Suárez	23
Loberos y piratas en nuestras Islas Malvinas, por M. Llarás Samitier	25
Dos nuevas gerencias en "La Anónima"	30
Notas Gráficas de Río Gallegos	32
Patagonia al Día	33
El carbón de Río Turbio, el problema de su transporte, conferencia del capitán Martínez de Aguirre	36
144 aniversario de la Independencia de Grecia, se conmemoró en C. Rivadavia	40
El Meridiano del Progreso pasa por Santa Cruz	41
Misión Oficial, cuento de I. H. Combi	42
Bodas en el Sur	45
Jornadas de Promoción de Chubut	48
Convenio para construir 600 kilómetros sobre la ruta 3	50
Medio Siglo en "La Anónima"	52
Los Olvidados, por Alberto Galismonte	54

NUESTRA PORTADA



En Neuquén, puerta de piedra —capricho natural— a la entrada del valle de Los Bolillos, en el Departamento Minas.

En auspicio de la lana

La epopeya pobladora del Sur Argentino en su etapa inicial y la del asentamiento definitivo, está caracterizada por el espíritu animoso, esperanzado y progresista del criador de ovinos. Hombres que llevaban dentro de sí, como factor dominante y espíritu de superación, un cúmulo de ilusiones basadas en un originario "piño de ovejas", llevaron a cabo, tierra adentro, la conquista pacífica del suelo en el cual echaron con hondura sus raíces. El sueño de un vellocino ebúrneo les dio fuerza y empuje para una paulatina y segura transformación de sus esperanzas en realidades. Cuidando ovejas en multiplicación constante las carpas primigenias se convirtieron en ranchos y a la tapera sucedió la estancia, mientras el alambrado limitaba el dominio y aventaba las posibles querellas.

El arraigo humano comenzó de este modo, excepto allí donde lo auguró la agricultura, inaugurándose un ciclo económico basado en la ganadería lanar. Tras la majada avanzó por el desierto nuestra civilización, cuyas expresiones de mayor aliento fueron alcanzadas cuando se logró una adecuada densificación de ovinos, cuya lana y cuya carne llegaron a remotos mercados para satisfacer múltiples necesidades y exquisitos gustos de hombres y mujeres de las distintas razas, que en todos los idiomas encomiaran sus calidades. Mediante esa producción, cuyas condiciones mejoraron al amparo de un espíritu inquieto, por obra de un progresivo refinamiento que hicieron posible las técnicas modernas, la Patagonia contribuyó al adelanto, la riqueza y el prestigio del país.

Es de todo punto de vista encomiable la contribución patagónica al volumen y valores del intercambio comercial argentino, y, por supuesto a la atención de los requerimientos del consumo interno, en desarrollo continuado. La industria textil argentina está utilizando una importante parte de la lana proveniente del Sur. El aprecio del producto es grande, lo que va en elogio de los cuidadores de ovinos que en la Patagonia conforman una bella tradición. En la actualidad algunos actos no responden debidamente a ésta, lo cual constituye un error.

El panorama histórico, apenas esbozado, es agradable pero tras él aparecen elementos conducentes a un juicio no tan alentador como se quisiera. Es que si por un lado se hallan los tradicionalistas, anhelosos de que la lana siga logrando triunfos doquiera, por otro surgen los innovadores, a quienes pareciera que el ciclo de ese textil llega a su fin, suplantado por la abundante y versátil producción químico-industrial, que coloca en el mercado del mundo las llamativas fibras sintéticas, de mil tipos, colores y usos.

¿Está realmente en declinación la lana? . . . Reconozcamos que en el país se ha reducido mucho su producción pero no por ello debe admitirse que ese producto, tan noble, dejara de tener importancia suma porque no es cierto que se le pueda reemplazar con ventajas económicas en las preferencias estabilizadas. No puede negarse, ciertamente, que la propaganda por los sintéticos apabulla, por lo llamativa, por lo penetrante y en consecuencia por lo exitosa, a la acción encaminada a demostrar los altos quilates de la fibra animal. Primero no se creyó en el éxito de las fibras industriales, luego no se supo reaccionar ante su avance y aún ahora muy poco se hace para llamar la atención común hacia las virtudes del textil ovino. De esto resulta, una utilización más limitada, una demanda menor y una producción que se reduce paulatinamente. Se ha perdido terreno, lo que afecta a una prestigiosa industria del país y, por supuesto, incide negativamente con relación al Sur Argentino.

Era necesario reaccionar ante el fenómeno económico, de mucha influencia social, y efectivamente se ha reaccionado ¿en qué sentido? Pues para crear conciencia, nacional y mundial, de lo que es la lana, de como es, cuales son sus cualidades, no sólo las conocidas por todos sino también las que nos exhibe el más moderno análisis. La fibra lanera ofrece caracteres extraordinariamente apreciables que no son inherentes a los químicos. Con lana puede hacerse todo lo que se fabrica con fibras artificiales, mientras que con éstas no es factible la elaboración de todo lo que se hace con la lana, por las condiciones naturales de ésta.

Existen muchos y muy buenos argumentos para la defensa efectiva de la lana y para dar vigor a una campaña de promoción en el terreno de lo productivo, de la industria y el comercio. Para la más efectiva utilización de esos argumentos, con el objeto de hacer una defensa de la lana, sobre todo en un país que mucho evolucionó en base a la misma, y principalmente para una región que se ha poblado por obra de los pioneros del campo, como es la Patagonia, tienen que lograrse dos cosas: la unión de los criadores de ganado ovino y la formación de una conciencia del pueblo todo, de lo que es, de lo que significa y para qué sirve nuestra lana.

LA EXPEDICION HICKEN-REICHERT A LA CORDILLERA PATAGONICA

A medio siglo del

I) HISTORIA

EL descubrimiento de las extensas zonas englazadas que constituyen la característica principal de los Andes Patagónicos Centrales y Meridionales data de fecha tan remota como lo es el año de 1557, cuando los capitanes españoles Juan Fernández Ladrillero y Francisco Cortez de Ojea, buscando la embocadura occidental del Estrecho de Magallanes, penetraron equivocadamente en varios fiordos de la costa patagónica, entre ellos los denominados posteriormente Eyre y Falcón, cuyos senos finales hallaron rebosantes de nieve y carámbanos de hielo. Pese a lo prometedor de tal antecedente, los avances en el conocimiento de la Cordillera Patagónica y, en general, de la Patagonia Occidental toda, mantuvieron un ritmo lento, en discordancia con los progresos mucho más rápidos alcanzados en zonas vecinas.

Llegada la época de oro de nuestra geografía —la cual puede ser encuadrada en las tres últimas décadas del pasado siglo y en la primera del actual—, comenzó el estudio detallado de las regiones precordilleranas. Estas investigaciones, magistralmente dirigidas por Francisco P. Moreno en la región preandina y por H. Steffen en la extraandina, estaban estrechamente relacionadas a la cuestión del límite y no pasaron con la misma intensidad a la cordillera verdadera. Casi todos los exploradores, empero, así chilenos como argentinos, observaron con sumo interés los glaciares cordilleranos, los que en cierto modo quedaban fuera de su campo de trabajo. En este sentido, es preciso recordar las observaciones llevadas a cabo por Steffen, Moreno, Fonck y, sobre todo, por Rodolfo Hauthal, que atrajeron hacia la cordillera englazada de la Patagonia la atención de los geógrafos más destacados.

II) FEDERICO REICHERT

Fritz Reichert, químico de profesión, discípulo de Erlenmeyer, desde muy joven sintió el llamado de la montaña, efectuando numerosas ascenciones en los Alpes y en los Montes Cáucasos. En 1904, Wenceslao Escalante, entonces ministro de Agricultura, propuso la contratación de algunos técnicos extranjeros. Su secretario, Ibarguren, confía a Rodolfo Hauthal, entonces geólogo del Museo de La Plata, tan delicada tarea. Hauthal, con una certeza que hoy debe agradecérsele, no vaciló en proponer a Fritz Reichert para el cargo.

Durante todo el año de 1904, Reichert recorre la Puna; pero, ya en enero de 1905, se encuentra al pie del Aconcagua, en el que no mucho antes que él habían estado Sir Martín Conway, Fitz Gerald, Stuart Vines y Matías Zübriggen (1899). En su segundo viaje a la Puna, en 1905, lleva consigo a Roberto Hebling. Hasta 1912, siempre auxiliado por Hebling, se abocó al estudio de la Alta Cordillera de Mendoza, entre el Aconcagua y el Tupungato, realizando un trabajo exhaustivo y completísimo.

III) CRISTOBAL M. HICKEN

Cristóbal M. Hicken (1875-1933), fue un botánico que durante muchos años viajó por territorio argentino, tratando de obtener una visión general de las formaciones vegetales en él existentes. Formó parte de la Comisión Flora Argentina, creada en 1911 por el Ministerio de Agricultura, junto con otros sabios ilustres: Holmberg, Gallardo, Domínguez y Lillo. En 1912, Federico Reichert había ya abandonado sus exploraciones en los Andes Centrales e iniciado sus trabajos en los Nordpatagónicos, sintiéndose cada vez más atraído por las regiones inexploradas del sur. Este mismo año se relacionó con Hicken, quien solicitó y obtuvo autorización del Ministerio de Agricultura para que la expedición proyectada por Reichert fuera ejecutada en nombre de la Comisión Flora Argentina. El proyecto inicial consistía en abordar la masa setentrional de los hielos patagónicos desde alguno de los fiordos del Pacífico y por el ventisquero Thadeo llegar al cerro San Valentín; pero las dificultades surgidas al tratar de asegurar los auxilios de un escampavía chileno para la navegación por mar, obligó a los organizadores a elegir otra región para sus exploraciones: los campos de hielo de la cordillera Patagónica, que se extienden entre el Lago Argentino y los esteros del Pacífico denominados San Andrés y Peel Inlet.

IV) LA EXPEDICION FLORA ARGENTINA

En febrero del 1914, la Comisión se halló en Lago Argentino. Lo componían los botánicos Dr. Hicken y Prof. Hauman, el pintor Joergensen y el Dr. Reichert. Fueron en pos de un proyecto ambicioso: el cruce de la Cordillera Patagónica Austral hasta el Pacífico, a través de la depresión cubierta de hielos y nieve denominada "hielo continental", la fantástica sábana de blancura infinita que ya mucho antes hiciera entrever al explorador Moyano.

Para aproximarse a la Cordillera, la Comisión debió efectuar el cruce de las aguas del Lago Argentino. El lago de por sí ofreció a los viajeros material para innumerables observaciones. El 15 de febrero acamparon en el canal de los

viaje de la comisión Flora Argentina

por **JORGE FERNANDEZ**

Témpanos, cerca del ventisquero descubierto por Moreno muchos años antes, y al que después Hauthal, en sus últimas publicaciones, diera el nombre de Bismarck. Días después comenzaron a instalar los campamentos de avanzada; el espeso monte que circunda al hielo constituyó un obstáculo casi insalvable. "Era un lugar incomparablemente magnífico" —escribirá Reichert—, un paisaje de leyenda. Frente a nosotros se levantaba el murallón de hielo, que penetra directamente en el monte sin dar lugar a una zona transitoria; era un cuadro fantástico y sugerente, y no creo que haya en la tierra muchos lugares donde la nieve y el hielo estén tan íntimamente unidos a la capa vegetal, como en la Patagonia Austral". Cada paso les procuró una sorpresa; entre ellas, la insólita mansedumbre del huemul, al que "sería fácil cazar, pero consideramos un acto de crueldad perseguir estos magníficos animales, últimos representantes de una fauna que en ninguna parte se encuentra... Recordamos especialmente los pájaros, los picaflores, que viven en estas regiones desoladas. Como los huemules, estas avecillas no conocen al hombre y no le consideran como enemigo. Ocurrió que mientras almorzábamos, los pájaros se sentaron en nuestros brazos, participando, sin temor, de la comida. Se vive realmente en el mundo de la fábula, sugestionado por esta idea".

Una tentativa inicial de alcanzar el divortium glaciarum fracasó; pero el 27 de febrero, favorecidos por el buen tiempo, Hauman, el peón chileno Rojas y Reichert, alcanzaron, luego de quince horas de marcha sobre el hielo, el divortium interoceánico. "Nos hallamos en un lugar extraordinariamente salvaje. Un paisaje que parece del infierno del Dante se abre hacia el valle del fiordo y el viajero se estremece ante el aspecto de este mundo de eternos hielos".

V) RESULTADOS DE LA EXPEDICION

Los resultados de la Expedición Hicken-Reichert (Flora Argentina), teniendo en cuenta la época en que fuera llevada a cabo, son extraordinarios y no superados en la era del avión y del relevamiento aerofotogramétrico. Aunque de la actividad de los dos botánicos que la componían no surgió una obra botánica voluminosa, sino dos breves comunicaciones, una de ellas perteneciente a Hicken y la otra a Hauman, este viaje facultó a ambos botánicos, sobre todo al citado en segundo término, para trabajos futuros de mayor profundidad y alcance, como su "Etude Phitogeografique de la Patagonie", publicado en Bruselas en 1926.

En cambio, las observaciones geográficas y glaciológicas fueron de una inusitada riqueza. En primer lugar, desaparece una serie de conceptos equivocados relativos a la Cordillera, mostrándose ella, por primera vez, en sus características reales.

VI) EL PLAN HICKEN-REICHERT

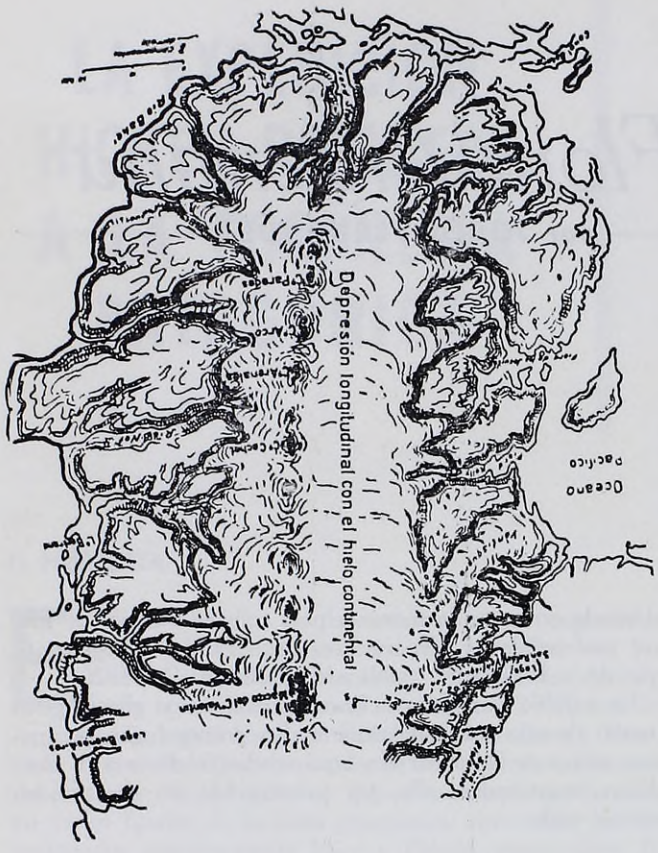
Las repercusiones secundarias de este viaje resultan verdaderamente notables. Un nuevo mundo de montañas heladas había sido descubierto; un mundo al que ya Darwin había podido echar una ansiosa ojeada desde el Llano del Misterio, en el cual recogió materiales que le sirvieron mucho después, en plena época de lo que se llamó la "locura de los glaciares", cuando ya Agassiz había publicado sus "recherches sur les glaciers", para sus notas sobre los materiales de origen glaciario.

En 1915, en un folleto ahora inhallable, publicado por la Sociedad Científica Alemana en Buenos Aires, dieron a

»»——>



El doctor Federico Reichert en el Lago Buenos Aires. (Fotografía de Rentzell).



En 1921, Hicken y Reichert exploraron la parte setentrional de los Campos de Hielo de la Patagonia, auspiciados por la Sociedad GAEA.

conocer su Plan: tarea sencilla, en verdad, puesto que consistía en señalar sobre un mapa las áreas territoriales a reconocer por las sucesivas expediciones. Reichert acometerá, año tras año, con una constancia que aún hoy impresiona, la exploración de la desconocida Cordillera Patagónica.

Durante los inviernos se dedicó a la enseñanza, colaboró con Stapenbenck en el estudio del petróleo de Comodoro Rivadavia y con Lorenzo R. Parodi en el de las plantas forrajeras; mas, llegados sus períodos de descanso, regresó, año tras año, a develar los últimos misterios de la Patagonia.

Al ser llamado al seno de la Academia de Agronomía, en su discurso de incorporación, expresó: "Mi éxito no ha sido un éxito propio, sino que recae en aquéllos que con mucha comprensión y actitud siempre benévola me lo facilitaron todo; ellos han sido mis superiores y mis jefes en los primeros años de mi llegada al país, y a ellos estoy muy agradecido".

VII) EXPLORADOR DE HIELO Y MONTAÑAS

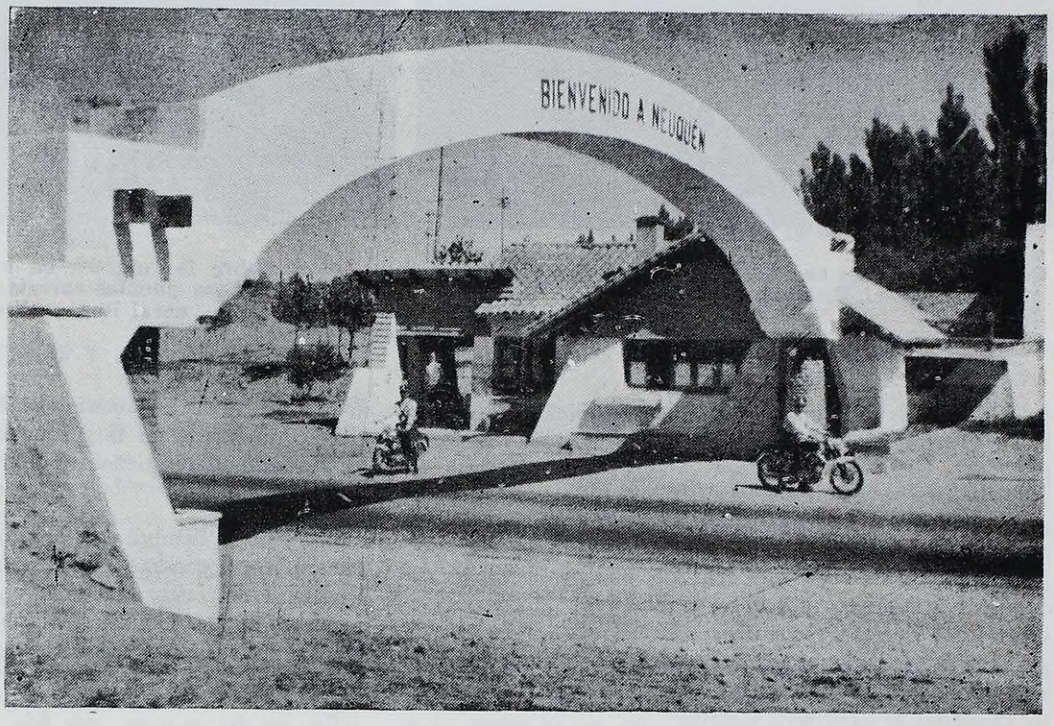
Lo asombroso del Plan Hicken-Reichert, es que se cumplió. En 1933, cumpliendo una de las expediciones del Plan, Reichert se entera por la radio del fallecimiento de su amigo Hicken. En 1936, ya con la Séptima Expedición cumplida, y a punto de concretar la Octava, Reichert se retiró de la docencia y fue nombrado profesor honorario de la Facultad de Agronomía. En su discurso, expresó: "¿Y ahora? ¿Qué haré ahora? Señores: la contestación es para mí clara y terminante. Trataré de continuar el rumbo trazado y alcanzar más si posible fuera, siguiendo el derrotero de toda mi vida. Pregonar la utilidad del mejor conocimiento de la Patagonia, es expresar la necesidad de reanudar su exploración. Como Darwin en la misma tierra, como Bonpland en el norte del país, o Alejandro von Humboldt en los Andes del Ecuador, tengo la certidumbre de encontrar sendas que conduzcan a terrenos incógnitos, hasta la fecha no tocados. Habiéndome referido al problema patagónico, sería ingrato que omitiera en esta ocasión el nombre de un ciudadano que influyó sobre mi marcha: se llamaba Francisco P. Moreno, el perito de la Comisión de Límites, fundador del Museo de La Plata, el mejor conocedor de la Patagonia".

Fue el retiro de un trabajador verdadero, de un trabajador en la más amplia acepción del vocablo; de alguien que se retira agradeciendo... "la ocasión de continuar como colaborador voluntario y con todas mis energías, para contribuir a la solución de ciertos problemas, trazados con clara visión, desde hace más de treinta años, por Francisco P. Moreno y Wenceslao Escalante".

"Fue él quien me inspiró para seguir sobre sus huellas". Como si la energía incontenible de Moreno se hubiera contagiado a sus empresas, Reichert se iría modificando, año tras año, hasta constituir la estampa vívida del explorador clásico de hielo y montañas, infatigable y decidido, el más activo en lo que va del siglo. Aquel maniático sublime, primer metafísico de nuestras tierras, no pudo tener discípulo mejor.

De rico sabor frutal con calidad de champagne

Sidra *Oro Fino*



Acceso a Neuquén, por la ruta 22. El "Bienvenido" de la arcada simbólica, es de rigor para todos aquellos que llegan.

NEUQUEN

Nació predestinada a función monitora

(Especial para "Argentina Austral")

ES la de Neuquén la más joven capital de Provincia Argentina. Todas las otras le son originariamente anteriores. Sus días iniciales tienen todavía testigos que pueden narrar el trascendental evento.

Posee otra característica que comparte con La Plata: nació para ser Capital. Para esto la fundaron. Es urbe con destino manifiesto.

CUARTA CAPITAL NEUQUINA

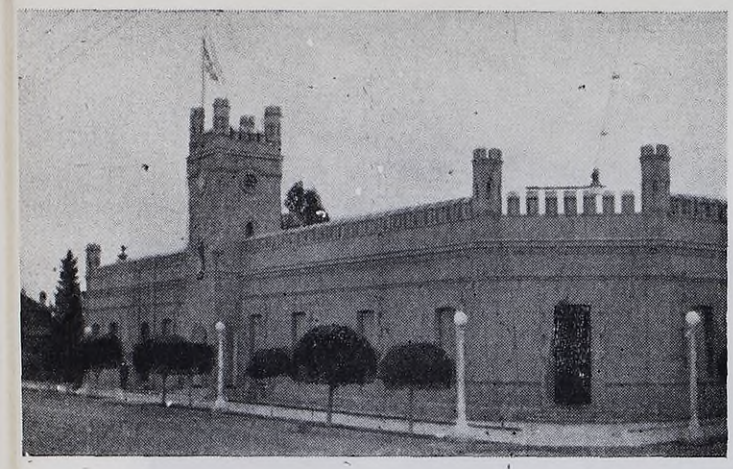
Al ser creado en 1884 el territorio Nacional de Neuquén, no pudo designársele, de inmediato, su capital; no había manera de hacerlo. El primer Gobernador, Coronel Manuel J. Olascoaga, conocedor de la región, tan profundo como se podía serlo en su tiempo, recibió el encargo de proponerla. Ni lerdo ni perezoso, indicó la que tuvo por posible: Campana Mahuida. Esta lo fue sólo, en un decreto que el P.E. dictó el 12 de noviembre de 1884, no en la realidad de los hechos.

Olascoaga se instaló primero en Codihue —a 15 kilómetros al oeste de Las Lajas, sobre el río Agrio, donde vierte en ésta sus aguas el arroyo Codihue—, en pleno invierno de 1885 y, en agosto, se trasladó a Ñorquin, donde la capital se quedó dos años. El 14 de agosto de 1887 el mismo funcionario fundó Chos Malal, que el 14 de mayo del año inmediato fue declarada oficialmente capital, en reemplazo de Campana Mahuida.

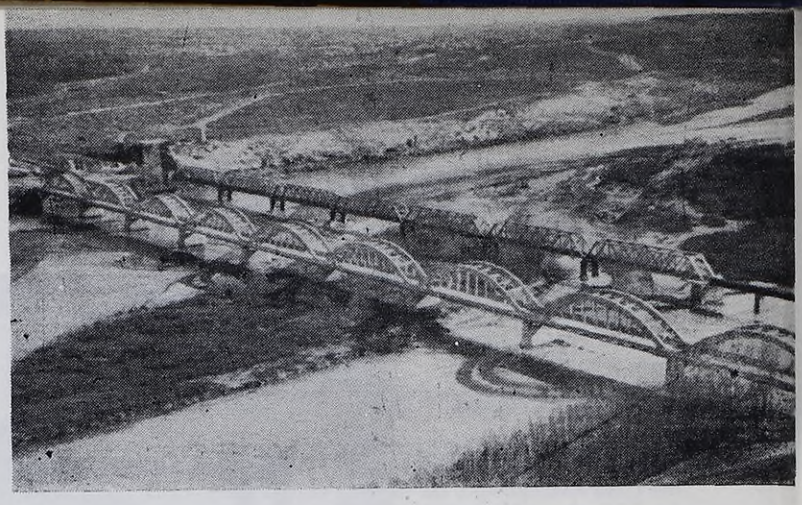
Ahí en Chos Malal —o allá, en pleno zona montañosa del noroeste— permaneció la capital durante tres lustros. En el amanecer del siglo XX se pensó en lugar más accesible a las comunicaciones, entonces tan precarias. Ese sitio fue aquel inmediato a la confluencia de los ríos Neuquén y Limay a corta distancia donde habían levantado el fortín los soldados del desierto.

Ahí se instaló y quedó, con hondas raíces, la capital neuquina. La cuarta fue la definitiva. Antes de serlo debió eliminarse la idea de llevarla a Las Lajas, según propuso el quinto gobernador, ingeniero Juan J. Alsina, en un extenso documento que firmó en Buenos Aires el 10 de Octubre

»»——>



La Casa de Gobierno en Neuquén, donde tiene su asiento el Ejecutivo provincial.



Sobre la ruta 22, en una vista panorámica, se ven los puentes carreteros y del ferrocarril General Roca, sobre el rio Neuquén.

de 1902, como asimismo rechazar la proposición de ubicarla en General Roca, cuyo departamento se trató de incorporar a Neuquén.

NACE UNA METROPOLI

Confluencia es lugar que apareció, allá por 1892, en documentos subscriptos por el Gobernador de Neuquén General Justo Sócrates Anaya. Allí, en los albores de este siglo, fue ubicada la estación Neuquén del Ferrocarril del Sud (hoy Ferrocarril Nacional General Roca). Ahí mismo se levantaría la definitiva Capital.

El Gobernador Carlos Bouquet Roldón fue el decidido y eficaz promotor de la "capitalización" de Confluencia, bajo el nombre de Neuquén, encargándose el Ministro del Interior, doctor Joaquín V. González, de dar al pensamiento de aquel funcionario el máximo espaldarazo. Tal fue el empeño puesto en la gestión que el lapso corrido entre las primeras conversaciones y el acto fundacional no alcanzó al año.

El 14 de septiembre de 1904 quedó instalada la ciudad de Neuquén, colocándose la piedra básica de una pirámide recordatoria del fasto. Hablaron entonces, ante los proyectos de urbe, el Dr. González, el señor Bouquet Roldán y el Dr. Eduardo Talero, secretario de la Gobernación amén de inspirado poeta.

Era un día ventoso, asaz frío. Se hizo, no obstante, un buen almuerzo al aire libre. El entusiasmo prevaleció sobre las contingencias climáticas. Se tenía la sensación de asistir a un suceso trascendente. Y así fue, según lo atestigua el tiempo transcurrido.





Una vista de las viviendas del denominado Barrio Militar, en Neuquén.



En esta esquina funcionó la primera imprenta privada de la ciudad.

GOBIERNO, PUEBLO Y ECONOMIA

Muy poco más que ilusiones, ensueños, voluntad de hacer conformada a una concepción de lo que debe ser una ciudad —con sus avenidas, sus calles, su plaza—, mucho imaginado y sólo algunos principios modestísimos de ejecución, pudo ver al genial riojano cuando llegó a Neuquén, para hablar en nombre del Presidente Roca.

Felizmente el Dr. González era hombre que creía en los ensueños humanos. Por eso apoyó al Gobernador, que hablaba de "la nueva y eterna capital del territorio", anticipando que sería "una gran ciudad en el futuro". Sus hijos, hoy, están empeñados en probar que esa frase ministerial fue premonitoria.

Lo que comenzó con la casa de gobierno —de madera y chapas, levantada en terreno que cedió don Casimiro Gómez—, se ensanchó en todo sentido, en el llano que gustara al ministro de quien, para esas obras de progreso había realizado, un cuarto de siglo antes, la triunfal Campaña del Desierto.

El de gobernar no es oficio fácil; requiere ciencia y conciencia, actividad y no sosiego, empuje y no quietud. A estas exigencias respondía Bouquet Roldán. A su conjuro fueron respondiendo las poblaciones, las urbanas y las rurales. El núcleo oficial fue circundado por quienes ponían su fe en el suelo para ellos próvido. Con el gobierno se formó el pueblo, expresión de lo humano, síntesis de lo social, y con el pueblo la economía se manifestó de manera cada vez más vigorosa.

Además de extenderse, Neuquén creció hacia arriba, en una embellecida expresión evolucionista.

LA CIUDAD ACTUAL

El viajero que llega a Neuquén por la ruta terrestre, se sorprende agradablemente cuando, apenas traspuesto el río epónimo, recibe el saludo acogedor que ha sido grabado en un elegante arco de hormigón: "Bienvenido a Neuquén". Eso es como un cordial apretón de manos.

Quien en cambio la busca por los caminos del aire, avanzando por la ribera verdioscura del río Negro, se encuentra de pronto ante la bifurcación fluvial, como si el Limay y el Neuquén naciesen ahí para proyectarse hacia el sudoeste y noroeste, y, sin que se llegue a precisar la idea de la conjunción hidrográfica, aparece la urbe, un poco más que sexagenaria.

—Ahí está el hotel Confluencia, allá el monumento a San Martín, un poco más a la izquierda la casa de Gobierno... Aquel es el edificio de Correos y Telecomunicaciones, ese otro es el Comando Militar...

El gris de las calles pavimentadas y el gris de las calles de arena. El rojo de los techos de zinc o de tejas. El verde de las arboledas. La plaza multicolora. Las eminencias que se desprenden de la ciudad hacia el "río atrevido, arrogante y audaz", según dijera Félix San Martín... Todo es atractivo.

Neuquén es el portalón occidental por el que se entra a la Patagonia, precisamente en la zona de los lagos y montes, los ríos y arroyos, los bosques empinados y los valles edénicos, de extraordinaria belleza y de fuerte atracción turística, que comienza ahí cerca, hacia el sur y el oeste, para prolongarse, en prodigiosa sucesión, hasta allá donde los Andes caen al Beagle.

ALMA DE LA CIUDAD

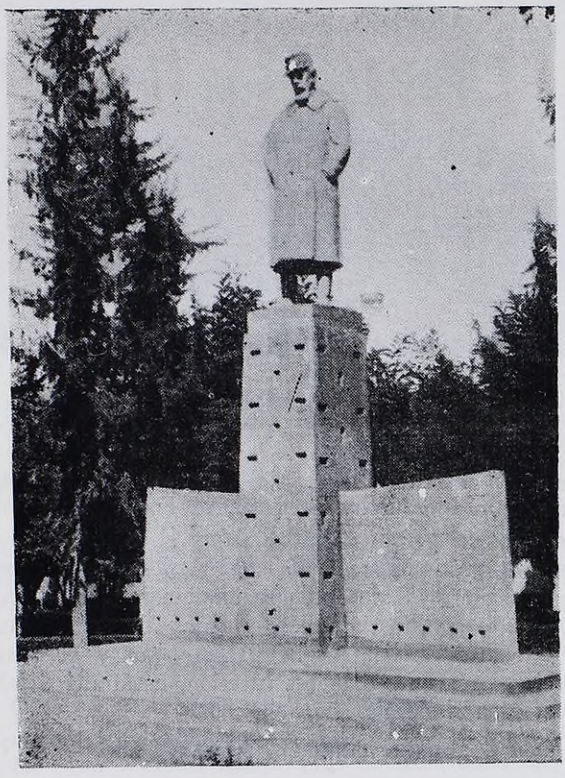
Neuquén es grácil y sonriente, agradable en su físico y de espíritu acogedor. Quien anda por sus calles experimenta la sensación de que las gentes le abren los brazos, recibiéndole fraternalmente.

Los neuquinos son solícitos, de amplitud cordial, dispues-

»»——>



El histórico Fortín Chos Malal.



Monumento al General Julio A. Roca en la plaza principal de Neuquén.

tos a darse, sin mezquindad ni rumbosidades, en un equilibrio que no siempre y doquiera consigue el hombre.

El alma de la ciudad, perceptible como un suave perfume, se aspira pronto, diríase que por ensalmo. No es menester buscarla ansiosamente. Es argentina, con toda su exquisitez. Su particularidad consiste en que el tradicional espíritu criollo asimiló como una esencia el alma mapuche, gallarda y bravía, apasionada y jocunda, romancesca y desbordante, soñadora y recia, con mucho de cielo y cumbre, de cascada armoniosa y de misterio insondable, de ave y peñasco.

Sobre esa base se elaboró la conciencia altiva, la disposición hospitalaria, el anhelo progresista, la sinceridad dominante, el coraje conciente y la capacidad visionaria.

Alma argentina con fondo mapuche. Espíritu elaborado con la aportación de los valores fundamentales de pueblos y razas que hallaron en Neuquén su habitat maravilloso. Prodigio del medio, del tiempo y del hombre; milagro esplendoroso a que concurrió la sublime sensibilidad de la mujer, eterna heroína, musa alada y reclamo pasional, imán misterioso y vendaval impulsivo.

SOMBRA QUE ESPERA

Es imposible recorrer las avenidas y calles de Neuquén sin escuchar en ellas los pasos ágiles y acompasados de un prócer de la pluma que fue heraldo de la verdad, un mártir de la justicia y paladín de la cultura.

Se le escucha en su constante andar de todas las horas, las plácidas y las turbulentas, sin sosiego avanzando rectamente, enhiesto como una lanza criolla. Los ojos de la imaginación conciente le ven de ese modo, caballero sin tacha ni pavor, mientras los oídos escuchan su voz clara, armoniosa, a veces tajante.

Es la sombra de Abel Chaneton, muerto mientras reclamaba, con acentos de epopeya, la verdad apuñada, que la vindicta pública cayese sobre un grupo de forajidos de sable y revólver.

Nunca se hizo la justicia que él reclamó a gritos, ni siquiera cuando su sangre bañó la acera trágica; tampoco se le ha hecho, por obra de la comunidad, la que él mereció.

Por eso el alma de Chaneton vaga por la ciudad que defendió de la protervidad con su pluma de acero, honró con su cultura y exaltó con su heroismo. Es como sombra dantesca que espera el juicio final de sus coterráneos.

NEUQUINOS INSIGNES

Para hablar de los neuquinos en latitud provincial, debiéramos alejarnos demasiado, retrotrayendo el recuerdo al amanecer de lo histórico. Fuera preciso remontarse a los tiempos en que caudillos militares, con Diego Flores de León, o propagandistas de la fe, a la manera de Nicolás Mascardi, el jesuita que entendió tan reciamente aquello de "soldado de San Ignacio", que murió en la brega por ensanchar los dominios del cristianismo. El propósito es de limitarnos a la ciudad, no existiendo razón para excederse, que sobran en ella y sus aledaños los nombres de significación.

En orden al gobierno, tras quienes fueran mencionados tienen méritos para que se los recuerde don Eduardo Elordi, coronel Carlos H. Rodríguez, coronel Enrique R. Pilotto, Pedro San Martín y el primer Gobernador de la Provincia, don Angel Edelman, periodista, escritor, de limpia ejecutoria democrática, hombre de múltiples inquietudes.

Es indispensable hablar de sus escritores, primero Félix San Martín, funcionario y poblador, y sobre todo estudioso, autor de "Neuquén", "En tierras de confín" y "El paso de Villarrica". Miguel Angel Camino, poeta exquisito, como Juan Julián Lastra; Fernán Félix de Amador, alma lírica, y, entre los que viven, el Dr. Gregorio Alvarez, médico-poeta a la manera de Gutiérrez, y Pablo Fermín Oreja, periodista ante todo. No podíamos olvidar a Blasco Ibáñez, que fue al Alto Valle en carácter de colonizador, echando las bases de la colonia Cervantes, o a Molins, que inició la fundación de un banco regional, en un intento de probar que pueden hermanarse literatura y empresa económica.

LA COLONIZACION

El conocimiento de la zona en que se levanta Neuquén data de 1779, en que Basilio Villarino navegó el río Negro y reconoció parte de ambos ríos que lo forman. Su efectiva y definitiva incorporación al país ocurrió un siglo después, consecuencia de la Campaña del Desierto. Tras ésta llegaron los colonos que echaron en el lugar raíces eternas.

Impulso extraordinario recibió la zona cuando se realizaron las obras del dique propuesto en 1899 por el ingeniero César Cipolletti, y que en 1909 se iniciaron, inauguradas por el Presidente Dr. José Figueroa Alcorta, bajo la dirección de los ingenieros Decio Severini y Gunardo Lange. A la ganadería vino a sustituir, en tierras aptas, la agricultura.

Los hermanos Plottier realizaron las obras de "Los Canales" dotándolas de bombas de elevación, marcando un derrotero, en su hora. Luego vendría el agua por gravitación. Los estudios sobre irrigación comenzaron en 1908, pero la realidad de la buena idea sólo se conoció en 1923, conforme al proyecto y trabajos de don Apolinario Passalacqua. De ahí el comienzo de lo que ya no tendría conclusión...

El nombre de Luis D. Mailhet, propulsor del riego en su

hora primigenia, es de aquellos que Neuquén debe grabar en una de sus esquinas, para honorable recordación.

RASTROS INDELEBLES

Han pasado por Neuquén muchos hombres que dejaron señales propicias de sus andanzas. Entre ellos son de mencionar Francisco P. Moreno, Atilio Barilari, Santiago Albarracín, Eduardo O'Connor, Bailey Willis, Ezequiel Ramos Mejía, Patricio Piñero Sorondo, sabios, investigadores, estudiosos, propulsores...

Los sacerdotes Costamagna, Cagliero, Fagnano, Esandi, luego eminencias de la iglesia, estuvieron en Neuquén como Beauvoir, Soldano, Brentana, Stefenelli realizando su siembra espiritual.

Un buen día también estuvo en Neuquén el ex-presidente de Estados Unidos don Teodoro Roosevelt, rumbo a sus homéricas cacerías, abriendo una picada en la selva del desconocimiento universal, a fin de que por ella avanzaran, sorprendidos y jubilosos, los turistas, cazadores y pescadores de nuestra época.

RUMBO AL INFINITO

No son esos los únicos que pasaron por la ciudad de Bouquet Roldán, antes y después hubo muchos más.

¿Cómo no recordar, entre los pioneros, a los hermanos Senillosa, que sentaron por ahí cerca sus reales; Pedro Roberto, que pobló en Chos-Malal; los hermanos Dasso; Nicolás Asiain, que había sido buscador de oro en Cabo Vírgenes; Adolfo Doering, el sabio; José Botazzi, de la escuadrilla del río Negro; Zingoni, luego, el comerciante.

Habían pasado, pasaron y pasarán, con todos los rumbos, desde los sectores más ariscos del norte, hasta aquellos del sur, enguirlandado de lagos. Cada uno impregnándose un poco del alma de la urbe, cuyo perfume no lo dejará jamás.

Mientras tanto, Neuquén, la Capital, continúa su trayectoria hacia lo infinito.

Estatua del General San Martín y monolito que recuerda la fundación de la ciudad.



"ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S.A.

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

OPERA EN:

VIDA
INCENDIO
PERDIDA DE BENEFICIOS
ACCIDENTES DEL TRABAJO
ESTATUTO DEL PEON
ACCIDENTES PERSONALES
TRANSPORTES
AUTOMOVILES
CRISTALES
ROBO
GANADO
RESPONSABILIDAD CIVIL
FIDELIDAD DE EMPLEADOS
RIESGOS VARIOS
GRANIZO
AERONAVEGACION

DIRECTORIO

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

Chocón - Cerros Colorados

EVALUACION ECONOMICA Y SOCIAL DE UN PROYECTO

ENTRE los proyectos de especial magnitud y verdadera trascendencia que importan mucho al país, se halla el de las obras de aprovechamiento hidroeléctrico, riego, regulación y navegación de los ríos Limay, Neuquén y Negro, en jurisdicción de las provincias a que éstos dan nombre. Para la Patagonia es sin duda el más importante, de extraordinaria influencia económica y social. Se trata de producir 4.800 millones anuales de kilowatios para irrigar 1.500.000, hectáreas, eliminar definitivamente las inundaciones y convertir al río Negro en una vía económica de transporte. Es realmente una obra de beneficios múltiples.

Para la ejecución del proyecto Chocón - Cerros Colorados se requerirá la inversión de 350 millones de dólares, de los cuales 140 en pesos, según la actualización de costos que ha hecho la empresa Agua y Energía Eléctrica. En total, serían 45.000 millones de pesos.

Podrá disponerse de fondos para afrontar un gasto de tales proporciones, pues por la índole de la obra, cuyos estudios y proyectos han tenido los trámites que responden a una exigencia internacional, está asegurada la financiación correspondiente. En cuanto a si existe necesidad inmediata de ejecutar los trabajos, aspecto que siempre conviene dilucidar, es preciso coincidir en que, según se desprende de los estudios realizados, se impone encarar el proyecto.

NECESIDAD DE ENERGIA

El país tiene asegurado el suministro de energía hasta 1970, si el aumento de la demanda sigue la curva de estos últimos años, contándose con las ampliaciones de grandes centrales y la instalación de otras pequeñas que están previstas. Pero para aquel año deberá aumentarse la potencia instalada, sólo en el Gran Buenos Aires, en 1.500.000 kilowatios; si esta capacidad generadora no se pone en funcionamiento hidráulicamente, habrá que insistir en la instalación de otras centrales térmicas, de potencia equivalente.

A raíz de esto no es sólo necesario sino en verdad ir a los aprovechamientos hidroeléctricos, como los del complejo Chocón - Cerros Colorados. Al quinto año de iniciados los trabajos, podrá comenzar el suministro de energía, en un volumen de dos mil a dos mil quinientos millones anuales de Kws., Buenos Aires, de ese modo, no se vería enfrentado a un déficit energético.

CINCUENTENARIO

El 5 de julio próximo se cumplirá la media centuria de la muerte del general Lorenzo Vintter, que fue gobernador de la Patagonia y primer terrateniente de Río Negro.

Vintter continuó la obra del coronel Barros, en cuanto al asentamiento de la capital patagónica, e inició la acción de gobierno que respondió a la concepción de las posibilidades que brindaban los valles fueguinos.

Entre sus iniciativas se destaca la fundación de lo que es la actual ciudad de General Roca, cuyo nombre lo impulsó el mismo Vintter.

Con motivo del cincuentenario que se avecina, ha surgido la iniciativa de tributar los debidos homenajes a quien se vinculó a la Patagonia en general, particularmente a Río Negro, en un momento histórico de mucha trascendencia.

LA PATAGONIA

Hemos comenzado por señalar la importancia y oportunidad de las obras hidroeléctricas del Chocón - Cerros Colorados refiriéndolas a la solución que significarán para la Capital Federal y su dilatado cinturón humano y económico, porque ese será, por un tiempo no determinable, el mercado que absorba la mayor parte de su producción. Ese es el factor que primordialmente tienen en cuenta quienes habrán de tomar las determinaciones inherentes al tipo de las obras y a la disponibilidad de los recursos.

Es para la Patagonia que la obra alcanza, sin embargo, su verdadera trascendencia. Será el mayor de los centros de generación de energía, en primer término, poniendo al alcance de todos los industriales, principalmente, la que les sea necesaria para sus establecimientos, los actuales, los previstos y los que se agreguen en lo futuro, contribuyendo a la iluminación de los centros urbanos y a la electrificación rural. Esto será de gran influencia económica y social la que se ampliará a medida en que las líneas de transmisión se extiendan hacia el Sur, el oeste y el este. Pero ese es uno de los fines del magno proyecto.

La regulación de los derrames evitará que en el futuro se reproduzcan las inundaciones, que son un grave peligro latente, que periódicamente ocasionan inquietudes y determinan daños.

El río Negro se tornará navegable en todo su recorrido durante el año entero, manteniéndosele en caudal constante y suficiente. Todo esto reviste importancia suma de fácil apreciación. Falta agregar el factor de todavía mayor significación: el regadío. Se ha mencionado que se trata de llegar al beneficio de un millón de hectáreas dentro de unos veinte años, alcanzándose 600.000 mucho antes.

PRODUCCION RURAL

Al darse los fundamentos económico-financieros del Proyecto se ha previsto que, dentro de los 18 años de iniciadas las obras, en el valle del río Negro se hallaran en plena producción 330.000 hectáreas o sea un tercio del total a beneficiar con el riego. El destino de esa superficie sería:

Viñedos	48.500 Ha.
Manzanos y perales	50.500 Ha.
Otros frutales	7.000 Ha.
Tomates	18.000 Ha.
Otras Hortalizas . .	15.500 Ha.
Otros cultivos	20.000 Ha.
Alfalfa y cortinas Rompeviento	24.000 Ha.

En los quince años anteriores la evolución de los cultivos dio un índice de crecimiento anual del 3 %. Este índice sería del 15 % anual en el próximo período, por influencia del riego. Es posible, sin embargo, que la expansión agrícola exceda de esas previsiones, si la financiación de los futuros colonos, el equipamiento mecánico y la disponibilidad de brazos alcanzan el nivel que están indicando como un objetivo imperioso las posibilidades de utilización de la tierra y el agua, por un lado, y, por otro, la necesidad de atender a los pagos que se convendrán en servicio de los préstamos para ejecutar las obras y sus instalaciones.

Debe tenerse en cuenta, además que se desarrollarán la granjería, en proporciones interesantes; como asimismo la ganadería, en medida y características diferentes a las predominantes. Eso contribuirá al aumento de la producción rural, más allá de lo que se ha estimado oficialmente.

ENERGIA ELECTRICA

Por supuesto que el mayor ingreso provendrá de la generación de energía que sí beneficiará, en alta proporción, al conglomerado bonaerense, como asimismo a las provincias de Buenos Aires y La Pampa, Neuquén y Río Negro tendrán prioridad en cuanto al uso de la energía generada, siendo indispensable que se estudien, proyecten y realicen las líneas de transmisión que hagan posible el abastecimiento del valle del río Negro, del conglomerado minero de Sierra Grande, de Zapala al Correntoso en el Neuquén, pasando por Junín y San Martín de los Andes, etc. De esos estudios surgirá qué decisión debe tomarse con respecto a San Carlos de Bariloche y la zona lacustre subsiguiente.

Se incrementará la electrificación rural, con los muchos beneficios que ello traerá aparejados, y se facilitará el laboreo minero y la actividad forestal.

NAVEGACION

El río Negro es una vía navegable, deteriorada por la naturaleza al no realizarse en el mismo obra alguna encaminada a su utilización económica. Es un camino abandonado por no habérsele usado de modo progresivo.

Al regularse su derrame, limitado en definitiva a unos 500 metros cúbicos por segundo, ahondado su cauce, evitados los meandros con puertos de cabecera en Roca y Viedma –accesible éste a barcos afectados a líneas marítimas– servirá para movilizar una gran parte de la producción y de las subsistencias, a tarifas convenientes.

El río actualmente inactivo se convertirá en una vía turística, a la vez que comercial, sirviendo para canalizar importantes masas de turistas que luego penetrarán en las zonas lacustres y boscosas andinas. No olvidemos este aspecto, pues el turismo se desarrolla-

»»——>

REFINERIAS DE MAIZ
SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL Y COMERCIAL
y
Knorr-Suiza

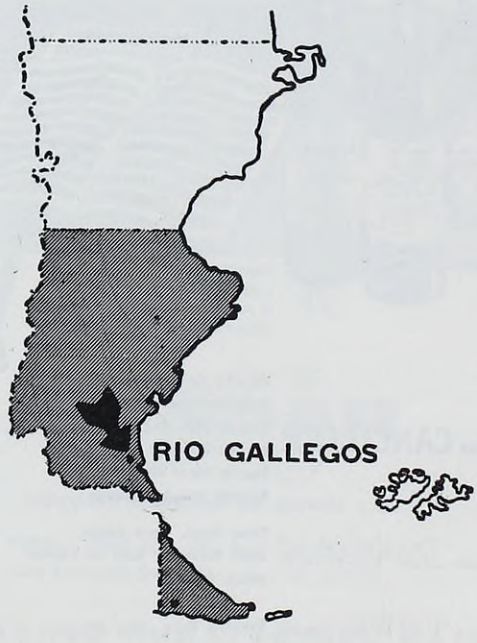
Se complacen en recordar a los señores comerciantes de

SANTA CRUZ Y TIERRA DEL FUEGO

que para una mejor atención de sus pedidos recurran a su agente que, como siempre, les dispensará el trato más cordial:

THEVENON S.R.L.

España 26 1° - T.E. 279 - RIO GALLEGOS



rá más cada día en los llamativos sectores del oeste Patagónico. Los lagos artificiales superarán en Río Negro a los naturales.

POBLACION

Uno de los resultados muy notables que surgirán del aprovachamiento múltiple de los ríos Limay y Neuquén será el aumento de la población.

Actualmente se estima que 300 mil habitantes se hallan en las provincias de Río Negro y Neuquén, o sean 25 mil más de los que fueron censados en 1960. La tasa del crecimiento demográfico se elevará rápidamente como consecuencia de las obras a realizarse.

Solamente en las 300 mil hectáreas a irrigarse en lo que puede considerarse una primera etapa, tendrán cabida unas 10 mil familias, o sean unos 40 mil individuos, cifras que dan una base para darse idea aproximada de la progresión demográfica a provocarse.

POBILIDAD PREVISTA

En favor del proyecto Chocón - Cerros Colorados se han hecho argumentos económico-sociales que llevan al ánimo la convicción de que el mismo, por las ventajas que reportará, tiene que ser rápidamente realizado. Alguno de esos elementos de juicio los hemos consignado en un rápido resumen. Es necesario agregar un argumento más: si no se va a la regulación de los mencionados ríos, la amenaza de una inundación seguirá pendiendo, como espada de Damocles, sobre las chacras neuquinas y rionegrinas inmediatas a aquellos.

No es una hipótesis impresionista esa de la catástrofe que puede significar la conjunción de la ola creciente de ambos cursos que alimentan al río Negro, sino una posibilidad de cuyos efectos destructores tenemos que precavernos. Las tremendas avenidas de agua de 1899 pueden repetirse, asolando ahora las zonas en que el trabajo de medio siglo ha logrado verdaderas maravillas, no siendo suficientes para impedir el desastre, el desvío de los excedentes al lago Pellegrini, cuya función es mucho más modesta, limitada a uno de sus ríos.

Se trata, pues, no sólo de crear más riqueza sino también de salvaguardar la existente.

PROMOCION REGIONAL

Un último aspecto. Se está ahondando la conciencia pública de que es preciso adentrarse en la Patagonia, región que devuelve con creces lo que en ella se invierte. El camino para esa penetración progresista de invalorables beneficios nacionales, está indicado por el complejo hidráulico Chocón - Cerros Colorados. Afróntese la responsabilidad de llevar a cabo el Proyecto y muchas otras soluciones de feliz repercusión patagónica irán acumulándose, cada cual con su ventaja de carácter público.

La producción rural, la industria, el transporte, la población, con todos los servicios que se requieren, irán creciendo, diversificados los elementos económicos, mejorados los factores de atracción humana, elevándose los niveles culturales, fortificándose el espíritu y se irá cumpliendo en la Patagonia el anhelo invariable de sus habitantes, que es en el fondo, un ensueño propio de argentinos: el de convertir en región del presente la que sigue siendo la tierra del futuro.







LINO PALACIO Y CIA.

¡Póngale un límite a los inconvenientes!
Elimine las escapadas,
lastimaduras, etc., de sus animales.
Y al mismo tiempo, proteja su campo.
¿Cómo? ¡De la manera
más fácil y económica! con el

TEJIDO CUADRANGULAR ACINDAR

DE (ALTA RESISTENCIA),
ESPECIAL PARA OVEJAS

Tensores (superior e inferior) de alambre ovalado FORTIN de alta resistencia; alambres horizontales de mediana resistencia y curvas de tensión que dan mayor elasticidad.

PRUEBA DE CALIDAD

Arrolle sobre sí mismo el alambre y verá que el cinc no se descascara ni desprende como en otros alambres.



ACINDAR

INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S.A.

Paseo Colón 357, Bs. As., Tel. 30-3031
San Lorenzo 942, Rosario, Tel. 64036.

EL MAYOR FABRICANTE DE ALAMBRES RURALES DEL PAIS

POLICLINICO
"28 de JULIO"
MORENO esq. ITALIA
T. E. 0281 - TRELEW (Chubut)

Dr. ALBERTO ABDALA
Dr. ABDO ABDALA
Dr. OSVALDO PANZA
Dr. JUAN CARLOS SALEG

Cirugía - Clínica - Peditría
Obstetricia-Radiología-Laboratorio
Anatomía patológica
INTERNACION
(ANEXO HOSPITAL PRIVADO)

PUERTO DESEADO
ALBERTO H. ROSAS
ESCRIBANO
Titular del Registro de
Contratos Públicos Nº 1

FLORENTINO PEREZ
DESPACHANTE DE ADUANA
y AGENTE MARITIMO
Representante de
"Law Union y Rock"
Compañía Inglesa de Seguros
y de la casa
José Peluso y Cía. Ltd.

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

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

LA EXPOSICION FILATELICA MAS AUSTRAL DEL MUNDO

USHUAIA, hermosa y pequeña ciudad de la República Argentina emplazada en la costa norte del Canal de Beagle, al pie de la Cordillera Martial, entre bosques de lenga o roble fueguino de belleza virgen y exhuberancia casi tropical, y lagos de cristalinas aguas donde abundan el salmón, la trucha salmonada y arco iris, pejerreyes y centollas, tiene el raro privilegio de ser la ciudad más austral del mundo y la más cercana a la Antártida.

Dentro de ese formidable marco natural y majestuoso, tuvo lugar entre los días 20 y 22 de Febrero próximo pasado la "Primera Exhibición Histórica Postal Polar", organizada por la "Asociación Postal Polar Argentina" con los auspicios de la Dirección de Turismo y Cultura de la Gobernación del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sud y, la Casa de Tierra del Fuego en Buenos Aires.

Efectuóse dicha exposición —la más austral del mundo— en la "Biblioteca Popular Sarmiento" de la citada ciudad, en adhesión al Dío Nacional de la Antártida y como justiciero homenaje a la labor desarrollada en la región por el Correo Argentino desde fines del siglo pasado.

En efecto, las primeras oficinas postales de la denominada parte continental del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, datan del año 1890; mientras que la primera establecida en territorio antártico lo fue en 1904. Entre el numeroso material histórico postal expuesto, fue interesante observar piezas circuladas con matasellos y marcas de esas oficinas que citaremos por sus nombres para mayor detalle; territoriales: Ushuaia, San Juan de Salvamento, San Sebastián, Isla de los Estados, Almirante Brown, Río Grande, Puerto Harberton, Lapataia, Isla de Año Nuevo, Río Fuego, Frigorífico Cap —Río Grande, y Ushuaia—, Estafeta Nº 1; y antárticas: Islas Orcadas del Sur, Decepción, Melchior, Almirante Brown, Bahía Esperanza, Bahía Luna (Teniente Cámara), Esperanza, General José de San Martín, General Manuel Belgrano, Estación Científica Ellsworth y Base Conjunta Teniente Benjamín Matienzo.

Se exhibieron además sobres y tarjetas postales ilustradas con paisajes de la Tierra del Fuego y de la Armada Argentina, emitidos por el correo argentino entre los años 1896/1901; sellos postales alusivos al Territorio y pruebas de color de los mismos; el libro "Crónica documentada Expedición de la "Uruguay" —La Argentina en los mares antárticos"—, Buenos Aires, edición 1903; el libro "Dos años entre los hielos 1901-1903", de José María Sobral, Buenos Aires, edición 1904; el "Atlas de la Dirección de Correos y Telégrafos de la República Argentina, Año 1912", con indicación de las comunicaciones postales y telegráficas de ese entonces en la Gobernación de la Tierra del Fuego e Islas Orcadas del Sur, Buenos Aires, edición 1912; etc.

Durante los tres días que estuvo habilitada, la exposición fue continuamente visitada por altas autoridades nacionales y del territorio, además de numeroso y calificado público.

La Secretaría de Estado de Comunicaciones por su parte, estableció en la misma una Agencia Postal Temporaria provista de un matasellos de goma, ilustrado con un dibujo del Rompehielos General San Martín y la leyenda: "Historia Postal Antártica Argentina, Ushuaia".

Con motivo de este evento, la "Asociación Postal Polar Argentina" editó un sobre especial en colores que, pudo ser despachado desde el local donde se efectuó la exposición más austral del mundo.

Entre las entidades oficiales y privadas que adhirieron a la "Primera Exhibición Histórica Postal Polar" cabe citar a la Secretaría de Estado de Comunicaciones de la República Argen-

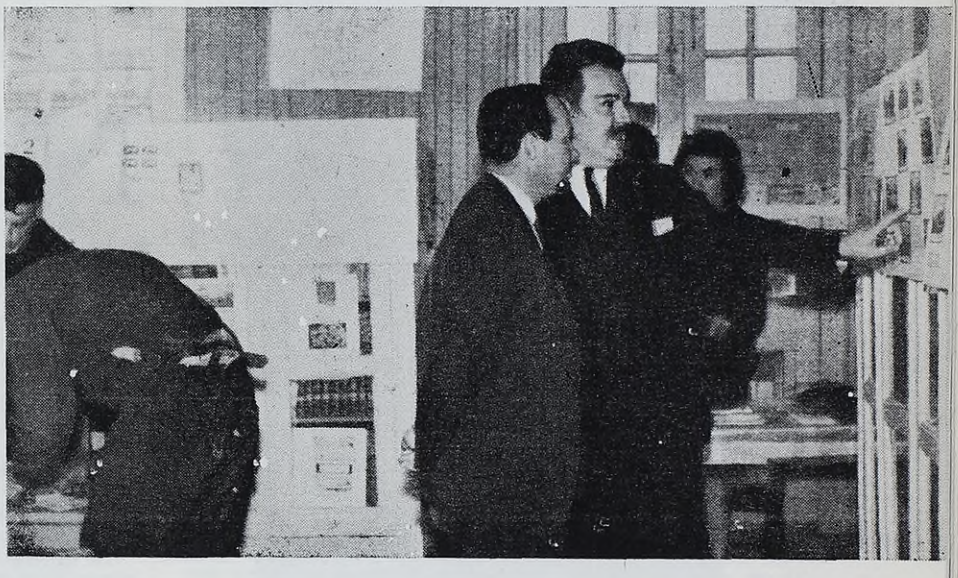
por Eduardo Prémoli

tina, el Instituto Geográfico Militar, la Dirección de Geodesia (Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires), la "Asociación Antártica Argentina", el Instituto Browniano y la Revista "Meridiano Filatélico". Finalmente, entre los coleccionistas particulares que contribuyeron con material de sus colecciones y, para que sus nombres queden registrados en la historia como los de los primeros expositores más australes, debe mencionarse a los señores Embajador (R) Alberto M. Candioti, M. Guido Pinasco, Carlos Cassinelli, Rolf Korth, Arnaldo A. Salinas, Ministro (R) José Manuel Moneta, Juan M. García Salazar, José M. González Conde, Octavio Gazia, Algerio Nonis y Eduardo Prémoli.



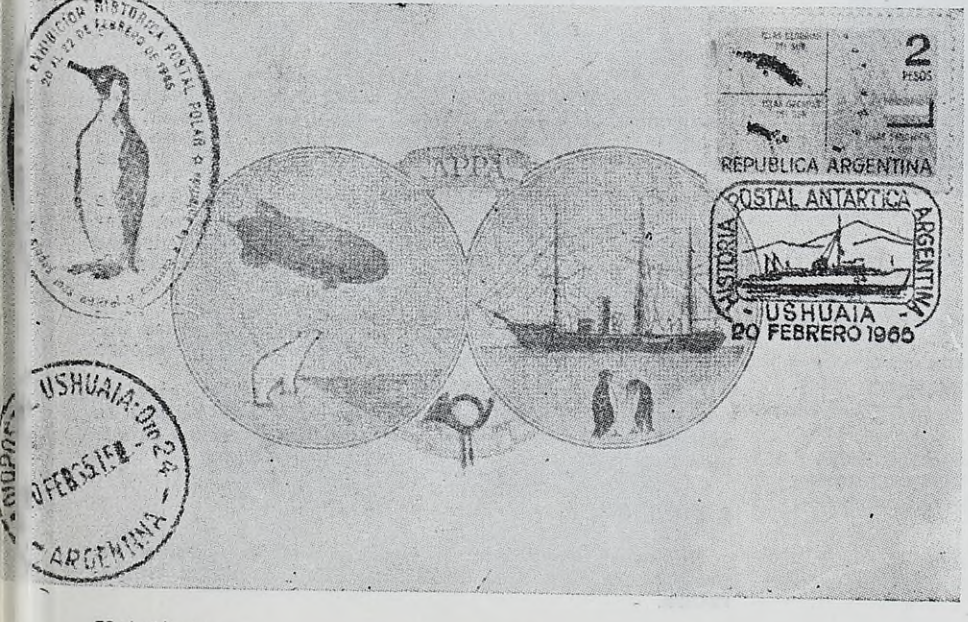
El público siguió con atención el ilustrativo material reunido en la muestra.

Una vista de la sala donde se efectuó la exposición que despertó el interés general.



JUNTO a los matasellos alusivos a la Exposición aparece, en el centro de la tarjeta postal el emblema de la Asociación Postal Polar Argentina (A.P.P.A.) que consta de dos hemisferios conteniendo diversos elementos introducidos como símbolos que desean expresar la unión existente entre la historia postal y las regiones polares. El hemisferio de la izquierda representa al Polo Norte y el de la derecha al Polo Sur. En el primero vemos la imagen del dirigible "Norge" que el 12 de mayo de 1926, cruzara el Polo Norte dejando caer las banderas de Noruega, Estados Unidos de Norte América e Italia. Para solventar esta expedición denominada también "Amundsen-Ellsworth-Nobile" se confeccionaron viñetas y tarjetas, piezas que constituyen hoy día inapreciables documentos históricos postales.

En el segundo de los hemisferios vemos la corbeta argentina "Uruguay" que en 1903, al mando del Teniente de Navío Julián Irizar, prestara humanitaria ayuda de rescate a la expedición del doctor Otto Nordenskjold cuyo barco "Antartic" naufragara entre los hielos. Tarjetas postales autografiadas por los jefes de ambas expediciones, documentan debidamente el hecho. Ambos hemisferios se complementan con ejemplares de la fauna regional y las constelaciones guía para los navegantes. Cintas con colores patrios argentinos unen los hemisferios, en la parte superior conteniendo la sigla de la entidad y en la inferior, una corneta de postillón, símbolo universal de las comunicaciones postales.







Nosotras...

Por MARILENA

MODAS

Las novedades que aparecen con respecto a modas son incesantes. Vuelve otra vez el crochet, aquellos cuellitos y puños en hilo blanco que engalanaban los trajes de nuestras abuelas, vuelven a estar en boga. Actualmente de acuerdo en los materiales que se utilizan en la confección de telas, los hay en los más diversos materiales, hilo, seda, hilos metálicos, lanas, etc.

Si el vestido obscuro del año anterior, no presenta un aspecto muy moderno, con agregarle un cuellito de hilo o lana, en color o blanco, vuelve a prestar una apariencia distinta a la vez que lo vemos renovado; si le quitamos las mangas y le colocamos unas tejidas al crochet, solo hechas con cadenetas, entonces sí será el último grito de la moda.

También para las jovencitas, estos adornos ofrecen en sus trajes, un aspecto juvenil a la vez que les da un aire romántico. A trabajar amigas... con la ayuda de la abuela.

Para los próximos días que se avecinan, ya habrá que ir pensando en ropa de abrigo.

Colores fuertes y fantasías en las telas —todo reunido en un conjunto de nuevos modelos para este invierno, cinturones, bolsillos o tapitas aplicadas, capitas en los abrigos; los clásicos y confortables cuellos de piel, de pelo largo o corto, son las características de la moda de este año.

También las botitas estarán muy de moda —ya que hace unos años viene tratando de imponerse aquí en Buenos Aires—, cosa que no sucede con las niñas sureñas que en esa moda nos llevan ventaja para completar los conjuntos deportivos.

¿Y las medias tres cuartos?... resultarán una gran economía para las mamás de las adolescentes, pues durante las horas del día podrán llevarlas sin desmedro de su elegancia.

Los sweters de cuello alto estarán de moda este invierno, gozando de la aceptación de las friolentas que se sentirán, de lo más abrigadas y modernas en los próximos días invernales.

BELLEZA

Nunca se insistirá lo suficiente, sobre la necesidad de proteger la epidermis de las inclemencias de la temperatura.

Lubricación es lo que necesita el cutis para no alterar la condición de la piel. La mayoría de las mujeres de más de veinte años tienen la piel seca alrededor de los ojos, y, aquellas de más de treinta y cinco tienen además zonas secas en el cuello. Por lo tanto es necesario aparte de la lubricación, que se utilice durante el día una crema humectante, es decir que restituya a la piel la humedad natural. Y sobre todo mucha limpieza usando además alguna crema limpiaporos para que el cutis respire libremente. Es la base esencial para que el maquillaje luzca mejor.

Un consejo: durante el día trate en lo posible de protegerse con una base cremosa, y sobre todo dejar las bases de color, polvos, etc., para la noche.

COCINA

EMPANADAS DE POLLO

Limpiar un pollo en presas y sazonarlo.

En una cacerola colocar aceite en cantidad suficiente como para freir, introducir los trozos, hacer dorar a fuego fuerte, cortar tres cebollas, picarlas, tres tomates pelados y pisados, un cucharón de caldo, dejar cocer lentamente, retirar el pollo, picarlo muy fino e incorporar 100 grs., de aceitunas verdes descarozadas, tres huevos duros, sal pimienta y ají molido, orégano a gusto.

En círculo sobre la mesa colocar 300 grs. de harina con una cucharada de polvo royal, y una pizca de sal, se le agrega un huevo y 4 cucharadas de leche. Unir la masa sin trabajar mucho, estirarla y dejarla fina.

Hacer unos medallones con un cortapasta del tamaño que se desee, colocar en el centro un poco de la preparación doblar y hacer un repulgue y pintar con huevo batido.



Colocar en placas enmantecadas y enharinadas y cocinarlas en horno con calor mediano durante 20 minutos.

MASITAS DE CREMA

Colocar en forma de corona 250 grs. de harina tamizada con una cucharadita de royal, en el centro poner 100 grs. de manteca en trozos, 2 yemas y 70 grs. de azúcar impalpable, la ralladura de un limón, trabajar los ingredientes del centro sólo y cuando estén unidos agregar la harina ligera y en forma profunda para unir sin calentar la masa.

Refinar el bollo y dejar descansar 15 minutos en lugar fresco, luego estirarla sobre un mármol o tabla enharinada, formando tarteletas de tamaño mediano y pinchándolas con un tenedor.

Cocinarlas en horno regular 15 minutos.

Cocinadas y frías rellenarlas con la siguiente preparación:

Medio litro de crema pastelera, que se prepara de la siguiente manera: Colocar en una cacerola de aluminio 2 yemas, 3 cucharadas de azúcar, 2 cucharadas de harina, la ralladura de un limón y medio litro de leche. Llevar al fuego, y revolver, y cuando levante el hervor retirar.

Rellenar las tarteletas y adornar con frutas cortadas de la estación.

Al viento Patagónico

Rey eres, ¡oh viento!, y déspota señor
guerrero sin tregua y ente sin Dios;
tus iras desatas potente y furioso,
y, con sol o luna, en mar o montaña,
en llanura o sierra,
tú, alado invisible, arrancas y robas
de la Tierra Madre, los brotes de vida,
y es más, los destrozas.
Y cuando, en el mar, encuentran ansioso
un par a tu ser, te bates con él,
porque tu egoismo no permite ver
nada igual a ti, ni nada mayor.
Y sabes muy bien, ¡Herodes rabioso!
que hay seres muy grandes y más poderosos
por eso te ensañas, cobarde,
sobre lo pequeño, lo candido y tierno,
apagando así con naciente savia
el fuego ardoroso de tu mezquindad.
Pero, ¡mira!, ¿no ves allá, allá,
como el campo tranquilo,
reposa sus sienes en esa ladera?,
brillando está el sol, en la verde hierba,
y la flor se viste con galas de seda,
y el pájaro canta
y el árbol se llena de dorados frutos
y en esa colmena
sencillas abejas, fabrican fervientes
la miel y la cera;
¿es que el Creador no te ha dado ojos
para la Belleza?
Repara en ello, Rey de nuestro sur
y viéndolo de cerca,
sólo vivirás en la brisa suave
que acaricia dulce las playas morenas
que con silbo amoroso
interrumpe el silencio severo
de nuestras mesetas.

MARIA ELENA SUAREZ
Comodoro Rivadavia

YA LO SABIA?...

Para que desaparezcan o por lo menos que se atenúen las manchas oscuras que suelen aparecer en la pileta enlozada de la cocina debe dejarse en ella durante toda la noche una solución de lavandina diluida con agua caliente en la que se haya disuelto una piedrita de soda cáustica.

☆

Para eliminar de los sartenes un persistente olor a pescado se hierven en ellas hojas de té usadas, y se espera que se enfríen para sacarlas.

☆

Hasta el mes que viene amigos... Ah, y no olvidar que un libro es un obsequio siempre bien recibido.



Loberos y Piratas

NO ha sido objeto de suficiente divulgación ni tampoco ha merecido muchas explicaciones por parte de los historiadores, la extraña situación que se planteó en nuestras Islas Malvinas, cuando los españoles decidieron abandonarlas en el año 1811.

A raíz de un acuerdo celebrado en Montevideo por la Junta de Guerra que presidía el mariscal de campo don Gaspar Vigodet, con fecha 8 de enero de 1811, se resolvió ordenar el retiro del destacamento que guarnecía su única población, establecida en el puerto de Nuestra Señora de la Soledad. A su vez el Virrey Xavier Elío, el 18 de marzo de ese mismo año, libró un oficio comunicando la decisión tomada por la Junta de Guerra al Ministro del Despacho de Estado de España, con lo cual esta nación quedaba definitivamente desvinculada de las islas y de hecho cedía su dominio a las autoridades surgidas de la pujante Revolución de Mayo, que ya habían establecido firmemente una junta de gobierno en Buenos Aires.

De no haber estallado la revolución patriota, es de suponer que la junta de guerra presidida por el Mariscal Vigodet y a la vez gobernador de Montevideo, no habría ordenado el retiro de esas tropas para reforzar las que tan penosamente defendían su último reducto en la ciudad cisplatina. Como venía sucediendo en todo el territorio del virreinato, las posiciones que resignaban las fuerzas españolas las pasaban a depender de las nuevas autoridades revolucionarias. Si tenemos en cuenta que dicho archipiélago lo mismo que toda la Patagonia e islas de Tierra del Fuego integraban el territorio gobernado por las autoridades del Virreinato del Río de la Plata, al concretarse el retiro de los soldados peninsulares, se interrumpió esa continuidad de gobierno, y en consecuencia, como toda posición abandonada por el adversario Las Malvinas debieron pasar automáticamente a poder de los patriotas. Este capítulo de nuestra historia, en cambio ha sido analizado exhaustivamente por los especialistas en la materia.

Al alejarse los españoles del Puerto de Nuestra Señora de la Soledad, el antiguo Puerto Luis fundado por el capitán L. A. De Bougainville en 1764 en la Bahía Francesa, que luego los ingleses rebautizaron con el nombre de Berkeley Sound, aquel remoto lugar no quedó desierto y despoblado como sería lógico suponer. Las modestas instalaciones que formaban la colonia, fueron ocupadas inmediatamente por las tripulaciones de los buques loberos, que constantemente y en gran número merodeaban por los refugios del archipiélago. Por supuesto que saquearon todo cuanto quedaba en pie y se repartieron a su antojo aquel paraje insular, no muy apropiado como refugio según la opinión del capitán R. Fitz Roy, pero sí adecuado para reparar averías y proporcionar descanso a las tripulaciones.

Las escasas tropas españolas estacionadas allí desde el año 1767, fecha en que los franceses entregaron la posesión de la colonia, aunque dependían de las autoridades del Río de la Plata, nunca lograron controlar la actividad de los cazadores de focas y ballenas por falta de medios adecuados, dado que aquel archipiélago está formado por casi doscientas islas e islotes.

Su autoridad no rebasaba los límites de la colonia establecida en Soledad, pues en los restantes puertos, bahías y caletas, los loberos aunque en forma clandestina operaban a su antojo y establecían sus precarias instalaciones. Allí reparaban las averías sufridas por los buques y poseían depósitos de elementos varios para negociar y prestarse auxilio en caso de necesidad. En las islas menores soltaron cabras y cerdos, que se hicieron salvajes, y en los lugares de recalada soltaron también conejos. En esos sitios desembarcaban las agotadas tripulaciones, para recuperar energías al finalizar los duros y agotadores trabajos que realizaban por los turbulentos mares antárticos. En algunos casos quedaban custodiando esos precarios depósitos, formados principalmente por las calderas que se utilizaban para derretir la grasa de los anfibios dos o tres hombres que por eludir alguna condena purgaban voluntariamente en el destierro sus delitos, a la espera de noticias favorables que permitieran regresar a sus lugares de origen.

Algunas audaces y exitosas empresas, apuntaladas en todos los casos por una temeridad sin límites, hicieron de muchos capitanes endurecidos en aquellas faenas, verdaderos héroes de leyenda.

Poco tiempo después de quedar desguarnecido Puerto Soledad, los loberos que fueron amos y dueños del archipiélago por espacio de casi dos décadas, transformaron aquel escenario en una reedición modernizada de la otrora tristemente célebre Isla de Las Tortugas en el Caribe. Al igual que los antiguos piratas, corsarios y bucaneros del siglo XVIII, trataban de reclutar y organizar tripulaciones aguerridas que durante las expediciones sufrían estoicamente el

en Nuestras Islas Malvinas

Por M. Llarás Samitier

hambre, la sed y toda clase de penurias, privaciones y enfermedades sin quejarse jamás. Capitaneados por expertos y temerarios lobos de mar —tenían al igual que los piratas absoluta fe en sus capitanes— trabajaban casi siempre "a la parte", es decir que al finalizar cada viaje se efectuaba un reparto equitativo para todos sobre la base de los beneficios obtenidos, adjudicándose un porcentaje superior al capitán y a los oficiales si los había y según intervinieran activamente en la empresa.

El capitán R. Fitz Roy, al comentar la compra de un buque auxiliar para sus tareas, explica así esta situación: "Siendo Mr. Low copropietario, y estando autorizado por los demás socios para hacer con el buque lo que mejor le pareciera en caso de fracaso, me lo vendió, pagadero en manos de sus socios en Montevideo. Algunos de sus tripulantes que estaban *a la parte,* esto es acordados en pagarse por su trabajo con una pequeña proporción de la carga obtenida, prefirieron quedarse en las Falkland y buscar acomodo en otros barcos, etc.".

También habían establecido a su manera un código de previsión social, pues en algunos contratos de trabajo se especificaban los porcentajes de ayuda a los accidentados y las correspondientes indemnizaciones a los que quedaban total o parcialmente impedidos durante las expediciones. En caso de surgir dificultades, los pleitos se ventilaban en Puerto Soledad, donde las partes litigantes nombraban a los miembros de un tribunal, integrado siempre por los más antiguos capitanes que allí recalaban, y sus fallos eran en todos los casos inapelables. El propio Fitz Roy tuvo oportunidad de presenciar como testigo uno de estos acuerdos celebrado entre balleneros franceses en aquel lugar.

Los buques foqueros arribaban desde muy lejanas latitudes, pues los hubo que procedían hasta de puertos chinos, pero en general estaban matriculados en puertos ingleses, franceses o norteamericanos y algunos en Buenos Aires y Montevideo.

En los grandes puertos residían los armadores a quienes se consignaban luego los valiosos cargamentos de cueros y aceites para ser negociados en aquellas plazas comerciales. Algunas goletas loberas no estaban matriculadas en ninguna parte, pues habían sido construídas a ojo en improvisados astilleros del archipiélago o en caletas de las islas fueguinas aprovechando la echazón de algún naufragio. Otras luego de haber sido abandonadas y dadas por perdidas, habían sido recuperadas y reacondicionadas por tripulantes desertores, que les cambiaban el nombre y las llevaban a Puerto Soledad para repasar los maltrechos cascos, reajustar el averiado ensamble y renovar la clavazón, dado que ese era el único puerto habitado donde recalaban para transbordar sus cargamentos.

Esta peligrosa aunque rendidora actividad, ya había tomado gran incremento al finalizar el siglo XVIII, y fue iniciada por el propio Bougainville al colonizar las islas. Desde allí llevó a Francia los primeros cargamentos de cueros y aceites de lobos marinos obteniendo buenas utilidades. Posteriormente las cifras que proporcionan las crónicas de la época son elocuentes, pues al encararse en 1790 la colonización de Puerto Deseado, abandonado por Viedma en 1784 y reocupado por una compañía dedicada a la pesca de cetáceos —perduró hasta 1807— un armador de Buenos Aires en sólo cuarenta y cinco días de trabajo llegó a faenar cincuenta ballenas en las inmediaciones del golfo San Jorge. Otros cálculos estiman que entre los años 1791 a 1793, fueron sacrificados más de diez millones de lobos marinos, cifra realmente extraordinaria y que sin duda pudo enriquecer a mucha de aquella gente, pues las costas malvineras en los tiempos de la colonización, estaban convertidas en un impresionante hervidero de esta clase de anfibios, y su caza no ofrecía los peligros que luego fue necesario

»»——>



En pocos minutos...
¡CUANTO GUSTO!



FLAN ROYAL
¡el flan más flan!
suave, cremoso, firme, jamás se parte al desmoldarlo. Para 4 u 8 porciones.

POSTRES ROYAL
nutritivos - deliciosos
En 6 gustos: caramelo, vainilla, chocolate, limón, frutilla y banana.



... una deliciosa variante, liviana y tentadora

GELATINAS ROYAL
con sabor a fruta fresca! Cereza, frutilla, limón, naranja, manzana.



fideos semolados
PEHUEN
COLOREADOS CON CURCUMA VEGETAL
FABRICADOS POR PUAN S.R.L. CAP. $ 600.000
ADMINISTRACION: Rivadavia 212
FABRICA: Barrio Industrial
COMODORO RIVADAVIA

afrontar en las acantiladas costas fueguinas y en las remotas islas antárticas.

La principal base de operaciones de los loberos fue siempre Puerto Soledad en Las Malvinas –hubo otras en Tierra del Fuego e Isla de Los Estados– donde recalaban no solamente para descansar y transbordar cargamentos, sino también para reaprovisionarse de agua, de trozos de turba –excelente combustible– para adquirir carne fresca a los colonos, y posteriormente para cazar ganado cimarrón.

Los españoles habían logrado aclimatar exitosamente el ganado vacuno y caballar, que por supuesto luego quedó abandonado, y cuyos primeros ejemplares habían sido llevados desde Montevideo por los colonos franceses.

El desventajoso trato que los loberos establecieron para los indígenas fueguinos y patagones, significó con el andar de los años la ruina moral y física de los naturales. Los loberos comenzaron a comerciar provechosamente, canjeándoles a unos, pieles de focas y lobos marinos y a los continentales pieles y plumas, por herramientas, ropas y baratijas, añadiendo su nefasta mercancía de alcohol y tabaco.

Sobre estos tratos comerciales, por ejemplo Fitz Roy dice refiriéndose a una transacción comercial efectuada en Las Malvinas: "En una de las casas vi un montón de buena ballena, y se me informó que en la costa, se habían recogido por valor de centenares de libras, vendiéndose a los balleneros por la décima parte de su valor europeo, y a cambio de ropas, alcohol, munición y galleta".

Las tripulaciones de estas naves, en su mayoría estaban compuestas por una colorida mezcla de nacionalidades, reclutadas en los bajos fondos de los más importantes puertos europeos o americanos, y las integraban en gran número marineros desertores de buques mercantes, delito bastante común en aquellos tiempos de navegación a vela.

Nuestro compatriota el Comandante don Luis Pedrabuena, hace notar en ocasión de zarpar en una de estas expediciones, que sobre un total de nueve marineros que llevaba a bordo, siete eran de distintas nacionalidades, y por supuesto que poco o nada podían entenderse si él no las oficiaba de intérprete.

El número de hombres estaba siempre relacionado con la capacidad y el tonelaje de los buques, por lo general viejas y pequeñas goletas reacondicionadas para estos duros trabajos. Los naufragios de estas embarcaciones eran bastante frecuentes en aquellos agitados mares, pues es necesario tener en cuenta que los loberos visitaban los lugares más inaccesibles –de algunos sitios fueron los descubridores– de las desiertas costas australes.

Cuando los expedicionarios de la Beagle enfilaron Berkeley Sound en procura de puerto Soledad, lo primero que registra su diario es: "...había un barco náufrago con los palos de pie, y en otros lugares se veían los despojos de otros dos siniestros".

En las costas más australes, las tragedias debieron ser innumerables entre esta gente, pues abordaban sin hesitar las más remotas e inhóspitas roquerías tripulando muy frágiles esquifes sin reparar mayormente en los peligros del agresivo oleaje. La colonia lobera de Puerto Soledad fue conmovida amargamente cuando en 1820 un colega, trajo la no-

ticia de que en las costas de las islas Shetland, había descubierto los restos de cuatro buques destrozados, y los cadáveres de sus tripulantes diseminados por los alrededores, comidos por las aves marinas.

Como uno de los buques parecía parcialmente destruido por un incendio, un grupo de loberos investigó el siniestro, por sospechar un acto de agresión y saqueo.

Por ese entonces, los foqueros de otras nacionalidades sospechaban de las actividades que desarrollaban los buques norteamericanos, mas la investigación demostró que los cuatro buques fueron sorprendidos por una barrera de hielo que los arrastró sobre la costa destrozándolos, antes de que pudieran iniciar los trabajos.

Las goletas loberas siempre iban tripuladas por ocho, diez o doce personas, pues las más pequeñas y cuya dotación oscilaba entre cuatro y seis tripulantes, trabajaban a contrato para otros capitanes.

Los ocupantes de Puerto Soledad eran los loberos de mayores recursos, es decir aquellos a quienes respaldaban económicamente fuertes armadores, y por supuesto sus depósitos estaban siempre bien provistos. Los restantes se establecían en otros lugares en forma por demás precaria, y allí pasaban muchos meses inactivos aguardando la estación propicia.

Cuando el 2 de noviembre de 1820, el coronel de marina Daniel Jewithh, al mando de la fragata Heroína, entró en Puerto Soledad y notificó a todos los loberos que tomaba posesión del archipiélago en nombre del gobierno de Buenos Aires, tan solo en la bahía de Puerto Soledad se hallaban treinta buques anclados a la espera de salir a cazar focas, y se calcula que cerca de setenta buques más se hallaban ocultos en otros lugares de las islas con los mismos propósitos.

Demás está decir que exceptuando al célebre explorador Weddell, que lo hizo constar en su diario de navegación, nadie allí se dio por enterado de la novedad, aun cuando el capitán Jewitt al frente de un piquete de marinería de desembarco, izó la bandera argentina y la saludó con veintiún cañonazos. Los que no se dieron por enterados de la notificación, debieron oir los estampidos de las salvas, pues al día siguiente solamente quedaban allí unos seis o siete buques, es decir los que mandaban capitanes "que no tenían la cola de paja por sus malandanzas en los mares del sur", al decir de Brisbane tiempo después.

Los años transcurridos desde el día que los españoles abandonaron la guarnición, afianzaron la piratería y consolidaron el reparto de posiciones, pues ya por ese entonces, también se faenaba gran cantidad de ganado vacuno para salar los cueros, y predominaban los buques de matrícula norteamericana, que por una u otra causa habían comenzado a monopolizar la pesca en todos sus aspectos. Es de advertir, que como preludio de la catástrofe que se venía incubando, en los Estados Unidos algunos periódicos que comentaban la actividad de los cazadores de focas, sostenían que esa nación había heredado de Gran Bretaña el derecho de pesca en las islas americanas que no estaban sujetas a la autoridad de ningún gobierno. Por el contenido de tales crónicas, se deduce que ya habían tenido amplia trascen-

»——>

Su auto merece
LO MEJOR...



ACUMULADORES
Willard
AUTEX

Dos productos de inmejorable calidad aislados con separadores de caucho microporoso y plástico microporoso, respectivamente, elaborados por la Fábrica Argentina de Acumuladores Willard. La más importante en Sud América.

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

VIA AUSTRAL
EN LA VIA DEL SUR

Cruzando raudos los cielos patagónicos,
los aviones de AUSTRAL forman parte ya
del quehacer activo de la zona sur del país,
llevando y trayendo pasajeros
y cargas de toda especie...
Es el progreso.. volando a 6.000 pies de altura!

AUSTRAL

Cía Argentina de Transportes Aéreos S A C e I.

L. Alem y Lavalle
T. E. 31-1836-7197
Diag. Norte 543
Teléfono 30-8363
Buenos Aires





dencia las discordias y rencillas que se ventilaban en el sombrío ambiente predominante en Puerto Soledad.

Fitz Roy, sagaz observador, previó acertadamente lo que iba a suceder, al advertir en su diario que "...las tripulaciones de unos treinta balleneros que andan rondando por las islas; la gente de algunos barcos americanos armados todos de fusil; los loberos ingleses con sus garrotes cuando no también con fusil; y las tripulaciones de varios balleneros franceses —que no podían o no querían ver porque no tendrían tan buen derecho a las islas como los ingleses— se verá que no faltaban elementos de discordia".

La respetuosa rivalidad que había predominado hasta el momento en que los yanquis comenzaron a monopolizar la pesca, fue desapareciendo paulatinamente, y los ánimos se avinagraban por cualquier motivo. Hasta ese entonces, rara vez los viajes en procura de lobos y focas resultaban un fracaso, pues los anfibios abundaban en todas partes. Mas al intensificar su actividad los buques americanos, las cosas cambiaron fundamentalmente. Ellos utilizaban buques de mayor tonelaje, más modernos y mejor equipados —algunos iban artillados— y cuando operaban sobre una roquería la limpiaban a fondo, y durante muchos años resultaba inútil regresar allí. Con anterioridad, donde trabajaba un buque los demás no se acercaban hasta que éste se retiraba, pero en cambio los yanquis que actuaban en flotillas, arrasaban las roquerías desembarcando mayor número de hombres armados de fusil y excelentes tiradores. En pocos minutos sacrificaban a todos los anfibios y era muy difícil que se les escapara alguno. Las tripulaciones que seguían trabajando con los garrotes, no podían competir con ellos, ni tampoco protestar argumentando que se estaban violando los convenios.

Además los patrones americanos contrataron ventajosamente a casi todas las goletas pequeñas, que finalmente trabajaban exclusivamente para ellos. Cuando desembarcaban en algún sitio para descansar, barrían con todo cuanto hallaban, ya fuera ganado cimarrón, cabras, cerdos, conejos, y aun las aves silvestres. Este ganado era la reserva en la cual confiaban los demás loberos, para reponer provisiones frescas al regreso de las campañas, y combatir los estragos que causaba el escorbuto.

Al plantearse estas enojosas situaciones, que muchas veces se ventilaron en brutales batallas a garrotazos, y otras derivaron en desiguales combates, los capitanes independientes optaron por no arriesgar más sus buques en esos trabajos, y se dedicaron a cargar guano, a recuperar naufragios, o emigraron en busca de la protección que les brindaban las costas argentinas, estableciéndose algunos en el río Negro.

Además uno de los grupos yanquis, para no interferir a sus colegas que operaban en Las Malvinas, se instaló casi en el mismo Cabo de Hornos, donde fundaron una verdadera población que luego fue abandonada al escasear los anfibios.

Sobre esta colonia dice Fitz Roy en su diario: "Nuestra visita a la Isla Hornos, la hicimos muy a tiempo, pues pronto comenzó a soplar el viento y a llover. Estando próximos al fondo de la caleta, no sentimos los williwaws, que parecían azotar con violencia su mediania. No me extrañó que el americano con quien topamos en el Estrecho de Magallanes dijera que había visto *señales de un muy grande establecimiento,* ya que el fondo de la caleta parecía haber sido colonizado por el "Chanticler", tantos eran los restos de caminos y casas de madera que veían por doquiera". Los ocupantes de esta factoría, fueron los que primero irrumpieron en las islas antárticas, y las limpiaron de anfibios especialmente en la isla Decepción, pero de esta isla no fueron los descubridores, pues advirtieron que ya otros habían operado allí.

EXPORTACION DE LANAS

Desde el 1° de Octubre de 1964 al 30 de Abril de 1965, se han exportado 44.440 toneladas de lana sucia, 11.132 toneladas de lana lavada, 2.550 toneladas de peladeros, 1.515 toneladas de lana peinada, 111 de carbonizada y 102 de lana cardada, lo que hace un total de 59.860 toneladas.

A esto deben agregarse 42 toneladas de hilados y 15 de tejidos, con lo que se llega a 59.897 toneladas, peso real, que equivale a 70.554 toneladas base sucia.

Las disponibilidades de lana, en el mercado interno al 1° de Mayo, eran de 118.446 toneladas. A esta cifra se llega por el siguiente procedimiento estadístico: remanente de lana de la zafra 1963/64 era de 34.000 toneladas, por producción de la zafra 1964/65, estimada en 190.000 toneladas, que da 224.000 toneladas de lana disponible; el consumo interno fue de 35.000 toneladas y la exportación de 70.554 toneladas, o sean en conjunto 105.554. Deducido este peso de las 224.000 toneladas que se tuvieron disponibles queda un saldo exportable de 118.446 toneladas base sucia.

En cuanto a cueros lanares las disponibilidades fueron de 36.140 toneladas Las adquisiciones de los peladeros del país se estiman en 14.040 toneladas, mientras que las exportaciones sumaron 6.357 toneladas. El saldo exportable, siempre al 1° de Mayo es de 15.743 toneladas.



Nuevos equipos para las rutas
Nº 188: Lincoln - Río Salado (468 km)
Nº 35: Castex - Holmberg (228 km)

La firma ING. FERNANDO MEIJIDE acaba de adquirir sus primeros 4 tractores JOHN DEERE INDUSTRIALES 5010, de 127 H. P. que están siendo empleados para el movimiento y compactación de tierra en estas Rutas.

Siga Ud. también este buen ejemplo
y adquiera equipos Industriales John Deere
para sus obras

SOLICITE UNA DEMOSTRACION SIN COMPROMISO - ENTREGA INMEDIATA
Pagadero en pesos m/n

CONCESIONARIO

argentrac s.a.

Tacuari 147 - T. E. 38-3001/8 - Buenos Aires

ARGENTRAC garantiza cada unidad con Service de Mantenimiento y Repuestos Legítimos.
Sucursal Comodoro Rivadavia: Ruta 3 Barrio Industrial - C.C. 691 - T. E. 2591
Sucursal Córdoba: Av. La Reconquista 2075 - Ruta 9 - T. E. 88302 - 88460 - Telex: 0665 **- Sucursal Mendoza:** Chacabuco 45 - T. E. 16194 - 15818 **- Sucursal Salta:** 12 de Octubre 793/97 - T. E. 4127



Señor Francisco L. Prieto

DOS NUEVAS GERENCIAS EN "*La Anónima*"

LA marcha del tiempo, con los adelantos e innovaciones que trae aparejadas, impone cambios progresivos, substanciales o de forma, en todos los órdenes de la actividad. El comercio, por supuesto, no escapa a esa exigencia, que surge de la complejidad creciente y de la mayor agilidad que caracterizan a una función económica y social trascendente en la vida moderna.

Ese concepto, en que combinan los pensamientos superiores, los de raíz tradicional y aquellos que surgen como consecuencia nueva de una tarea vieja como el mundo, y los procedimientos que la evolución va sugiriendo, tiene que ser de permanencia constante.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, empresa antigua por sus años y joven por sus impulsos, con sus cincuenta y seis años de vida profundamente dinámica y con sus inveteradas ambiciones de proyectarse en el futuro con su pleno vigor, se ciñe a esa filosofía. Muchos cambios ha adoptado, haciendo patente en la práctica el imperio de los principios y sin duda otros habrá de aplicar en lo venidero, porque sólo actuando así responderá debidamente a la confianza que ha merecido sin excepción de los patagónicos y llenará, de la manera más cumplida, el cometido que se asignó desde sus primeros años en bien de la región a que destina su importante actividad.

CAMBIOS FRENTE AL CAMBIO

Se ha desenvuelto "La Anónima" en franca correspondencia con la marcha del Sur. Fue un anticipo audaz cuando se la formó, obra de visionarios que poseyeron una fe enorme en el Sur Argentino –fe heredada por sus sucesores por las vertientes de la sangre y el espíritu– y, mientras se ha asistido al proceso de avance, que todo lo comprende, ha sido menester actuar de acuerdo al mismo.

Los cambios operados en el medio geográfico han ido determinando los propios de esta organización mercantil, tratándose de dar siempre una respuesta práctica a las sugerencias provenientes del vasto escenario en que actúa "La Anónima".

Esa es la raíz de dos decisiones que acaba de tomar el Directorio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, correspondientes a la creación de la Gerencia Comercial, con un preciso y trascendente cometido económico, y la Gerencia de Sucursales, con objetivos inherentes a las finanzas y a la administración interna.

PRESENCIA EN EL SUR

Ambas Gerencias responden a una concepción básica: hacer efectiva la más constante, ágil y práctica presencia, en cada Zona, Sucursal o Filial, del pensamiento, el propósito inmanente y la autoridad decisiva de los altos directivos de la empresa. Son prolongaciones, en el medio elegido para el trabajo de cada casa, de lo que constituye la Dirección General, para actuar, ver y decidir en nombre de ésta, en cumplimiento de las facultades otorgadas y de las instrucciones impartidas en el nivel más alto. Con esto se consiguen dos cosas: que los problemas generales o individuales se perciban a través de otro prisma y que las directivas que se imparten desde Buenos Aires logren una aplicación uniforme, sea el criterio de quienes la adoptaron, haciendo que todos se compenetren debidamente en su espíritu y su substancia.

La importancia de hacerlo así se percibe con exactitud si se considera que actualmente son veinticinco las casas de comercio que tiene "La Anónima", funcionando en tres provincias y un territorio nacional: Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Para que los fines tenidos en cuenta sean alcanzados, se ha dispuesto que los titulares de las nuevas Gerencias se hallen de modo casi constante en la Patagonia, observando los hechos en el ámbito natural, analizando las situaciones en comunión con los gerentes y haciendo, con autoridad, el aporte de las propias opiniones, como vocero calificados de la Dirección General.

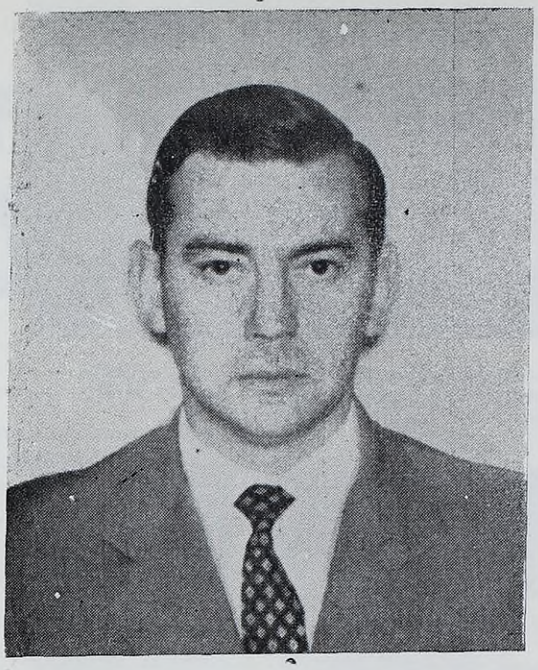
HOMBRES PARA EL CARGO

Los señores Francisco Prieto y Alfredo Arnoldi han sido designados para ejercer, respectivamente, la Gerencia Comercial y la Gerencia de Sucursales. Se ha decidido así tras sopesarse cualidades positivas para el éxito indispensable de la iniciativa adoptada. La elección ha recaído en dos hombres con tradición dentro de la empresa y con prestigio conseguido en mérito al desempeño de cada uno.

OBJETIVOS DETERMINANTES DE UN CAMBIO ESTRUCTURAL

★

LOS HOMBRES PARA LAS FUNCIONES: FCO. PRIETO Y ALFREDO ARNOLDI



Señor Alfredo A. Arnoldi

Se trata de antiguos ejecutivos que en cargos importantes han actuado en la Patagonia.

El señor Prieto ingresó en la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia el 5 de septiembre de 1951 ,actuando primero en San Julián, luego en Río Gallegos y en Comodoro Rivadavia, como jefe de ventas, siendo designado después gerente en la Sucursal de Esquel. En junio de 1964 se lo promovió al cargo de Gerente de la Zona Sur, con sede en Río Gallegos, de donde se lo ha tomado para ascenderlo a Gerente Comercial. Es un hombre en plenitud de sus dotes, nacido en 1914.

El señor Arnoldi comenzó su actuación en "La Anónima", el 14 de diciembre de 1946, como auxiliar de Contaduría, pasando a actuar en Comodoro Rivadavia; y luego fue contador en Trelew, gerente en Esquel, gerente en Trelew, y, por último, gerente de la Zona Centro, con sede en Comodoro Rivadavia. En 1963 fue solicitada su colaboración en el carácter de Ministro de Economía del Chubut, renunciando entonces a su cargo comercial. Al dimitir de esta función pública, hace poco reingresó a la Sociedad, lo que ha hecho como titular de la Gerencia de Sucursales.

Se trata pues, de dos personas experimentadas, cuyos conocimientos han sido debidamente aquilatados, en condiciones especiales para desarrollar la actividad que se les ha encomendado.

POSESION DEL CARGO

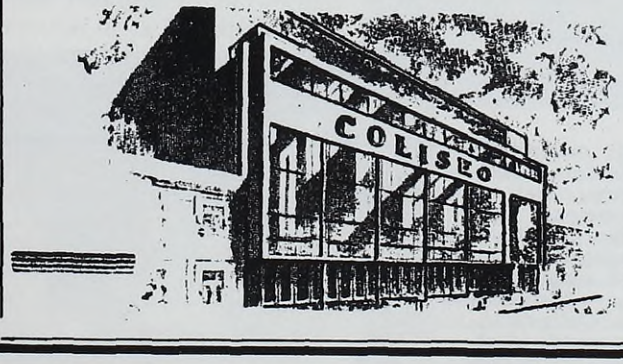
Por el sentido de los nombramientos, por su alcance específico en todo el sur, los nuevos Gerentes fueron presentados en forma destacada habiéndose querido dar el debido realce al hecho, para su mejor comprensión por parte de todos en cuanto al carácter de las funciones y a la confianza depositada en quienes las cumplirán.

Primero fue la en la Dirección General. El Vice-Presidente del Directorio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, Dr. Oscar Braun Menéndez a quien acompañaban el Director Gerente don Manuel Cerdeira y el Sub-Gerente General don José Liégeois, presentó al personal superior que actúa en Buenos Aires, a los dos Gerentes, dando con precisión los motivos y los objetivos de ambas designaciones.

No fue eso solamente. En Río Gallegos, Comodoro Rivadavia y Trelew, se repitió la ceremonia con asistencia de los Gerentes, Contadores, Jefes de Ventas y Encargados de Sucursales y Filiales correspondientes a cada una de las zonas, siendo cada una de ellas presidida por el Dr. Braun Menéndez, quien viajó ex-profeso en compañía del señor Cerdeira.

Así se quiso hacer para que cada uno de los hombres con cargo de responsabilidad supiera perfectamente, de labios del Vice-Presidente de la Sociedad, porqué y cómo actuaría el nuevo personal Directivo escuchando a todos, apreciando cada situación y decidiendo en el acto, con soltura y objetividad, con rapidez y autoridad.

En cada oportunidad los señores Arnoldi y Prieto, que recibieron el máximo espaldarazo, fueron objeto de expresivas demostraciones de simpatía de respeto y de voluntad colaborativa, trasuntando de todo ello no sólo el augurio de exitosa labor, sino asimismo el convencimiento de que el nuevo mecanismo interno influirá de manera eficaz en el desenvolvimiento regional de la vieja, renovada y pujante entidad comercial.



COLISEO

EMPRESA DE ESPECTACULOS DEL SUD ARGENTINO

SAN MARTIN 570 COMODORO RIVADAVIA

NOTAS GRAFICAS DE RIO GALLEGOS



Profesores y alumnado diplomado en el Curso de Especialización para Asistentes Sociales organizado por la Dirección de Salud Pública de Santa Cruz.



Inés Díaz



Nicolás Alberto Stipicic



Lydia De Meo de López y sus hijas Susana y Patricia.



Silvia Mónica Fernández y Marcela Ibiricu Alvarez

Liliana y Estela Fernández.



La reina de la Asociación del Personal de la Administración Pública (A. P. A. P.) señorita María Eva Will, luce la corona, acompañada por su primer princesa, señorita Mirtha Rosario Vargas.



La concertista Esther Oleinicow, en un momento de su recital, cumplido con el auspicio de la Dirección de Cultura, integrando el ciclo programado, que alcanzó singular repercusión.



PATAGONIA AL DIA



EFECTIVA SOLIDARIDAD DE SANTA CRUZ CON LOS HERMANOS HABITANTES DE CHILE

El gobernador, doctor Rodolfo J. Martinovic, hizo entrega al Cónsul General de la República de Chile, en la Patagonia, señor Ernesto Espinosa Montt de un cheque a la orden del mandatario del país hermano, doctor Eduardo Frei, por la cantidad de cinco millones de pesos, contribución del pueblo y gobierno de Santa Cruz para mitigar los efectos del terremoto que abatiera sectores considerables de la República trasandina. El donativo fue agradecido por el Presidente Frei en una afectuosa carta.

SE PROMUEVE UNA CAMPAÑA PARA ERRADICAR LA HIDATIDOSIS EN TIERRA DEL FUEGO

En Río Grande, Territorio de Tierra del Fuego, se efectuó una reunión de productores ganaderos, presidida por el gobernador, señor Ruperto Bilbao y promovida por una comisión interministerial coordinadora de la zoonosis. El propósito fue coordinar la campaña iniciada para erradicar la hidatidosis.

INTERES RIONEGRINO POR LOS ESTUDIOS DE MERCADO

Una de las prioridades en materia de desarrollo industrial de Río Negro, es la promoción de la industrialización zonal de los productos marginales. En tal sentido, el ministerio de Economía de la provincia se dirigió a la secretaría de Comercio de la Nación, solicitando los antecedentes de mercados internos y externos, respecto a la colocación de estos productos industriales.

Complementariamente, se ha requerido al equipo técnico, del Consejo Federal de Inversiones, la concreción de un estudio de mercados, detalles y todo lo concerniente a la industrialización de los productos agrícolas de tipo perecedero, que sirva como base para la ulterior gestión de financiamiento interno y/o externo de créditos específicos.

Y.P.F. CONTRATO TRABAJOS DE INTERVENCION DE POZOS EN PRODUCCION EN FORMA DIRECTA

Tareas de intervención de pozos, en forma directa, ha resuelto contratar el directorio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales por valor de más de un millón setecientos mil pesos. Las empresas adjudicatarias para realizar esos trabajos, en distintas zonas de Comodoro Rivadavia son Bridas S.A.; Pérez Companc S.A.; Quitral Co. y Contrapet. En plaza Huincul el mismo servicio será cumplido por Pérez Companc S.A.



El gobernador de Santa Cruz, doctor Martinovic hace entrega al Cónsul de Chile, señor Espinosa Montt del cheque a la orden del Primer Mandatario, doctor Eduardo Frei, por la cantidad de cinco millones de pesos, con que contribuyera la provincia patagónica, para reparar daños causados por los movimientos sísmicos en Chile.

BECAS EN ADHESION A LA CELEBRACION DEL CENTENARIO DE LA COLONIZACION

El Consejo de Cultura Británico ha otorgado becas al ingeniero Geraint Edmunds y señora Eileen James de Jones, para seguir cursos en Gran Bretaña, con motivo del Centenario de la Colonización Galesa del Chubut. A su vez el Comité del Centenario de Gales ha dado becas a los también residentes chubutenses: Doreen Alis Williams, de Trelew, José Weber, de Esquel, Elvy Mac Donald, de Gaimán y Osian Hughes, de Meriah, para asistir a los actos culturales, que con ese motivo se realizarán en Gales en los próximos meses. La permanencia de los becarios será de cerca de tres meses, en Gran Bretaña.

PUERTO DESEADO MIRA AL FUTURO Y PLANIFICA PARA 30.000 ALMAS

El Concejo Deliberante de Puerto Deseado ha sancionado la Ordenanza Orgánica del Plan Regulador, cuya finalidad es dar base legal a la promoción y realización por etapas, de una ciudad con edificios y equipos urbanos adecuados para alojar a una comunidad de 30.000 habitantes, población que Puerto Deseado debe alcanzar progresivamente para consolidar su estructura social y económica.

NUEVAS AUTORIDADES EMPRESARIAS SE HAN ELEGIDO EN VIEDMA

La Cámara de Comercio, Industria y Producción de Viedma ha renovado parcialmente su Comisión Directiva, la que ha quedado constituida de la

»»——>

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

M. BRITAPAJA

FOTO
ESTUDIO

Rudy Hoffer

Avda. RIVADAVIA 249
C. RIVADAVIA

Empresa de Pintura

M E L I N

Experiencia- Prontitud y Esmero
Servicio especial para campaña

EDUARDO MELIN

Sarmiento 761 — C. Rivadavia

Sanatorio

"TRELEW"

CIRUGIA
CLINICA MEDICA
RAYOS X

Director
Dr. ATILIO O. VIGLIONE
Calle: Fco. Pecoraro 460
TRELEW

siguiente manera: Presidente, Juan Bautista Gazia; vicepresidente, Avelino Cassella; secretario, Carmelo Pappatico; prosecretario, Miguel Angel Ayarra; tesorero, Lino Tulio Gianni; protesorero, Diego C. Linares; vocales titulares, 1º Roque Pasarelli, 2º Omar Balda, 3º Rubén I. Garde; vocales suplentes, 1º Juan C. Blanco, 2º Italo Rossi, 3º Victorino Cortés. Como revisores de cuentas se desempeñarán Bautista Sacco, Rolando Borobia y Jorge Kovats.

LA PRODUCCION DEL POZO 657 DE PETROQUIMICA EN C. RIVADAVIA

El Pozo 657 de Petroquímica en Comodoro Rivadavia, en tarea experimental dio óptimos resultados que han alentado nuevas tareas de perforación que ha iniciado la empresa. Se han obtenido en el citado pozo, 240 metros cúbicos diarios, con surgencia libre, habiéndose llegado a una profundidad para ese logro, del orden de los 1.959 metros.

Y.C.F. SE PREOCUPA POR LA INVESTIGACION ENCAMINADA AL MAYOR CONSUMO DE CARBON

Yacimientos Carboníferos Fiscales ha celebrado un acuerdo con la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, para el intercambio de información técnica y científica tendiente a lograr la determinación del proceso industrial, de reducción directa, más conveniente, culminando el convenio con la construcción, montaje y puesta a punto de una planta piloto. La planta servirá para efectuar ensayos de rendimiento y estudio de la calidad del producto obtenido, pudiendo entonces estudiarse las posibilidades tecnológicas, de aplicación económica en la plaza siderúrgica nacional.

ADJUDICO IMPORTANTE OBRA EL IDEVI

El Instituto para el Desarrollo del Valle Inferior de Río Negro (IDEVI) suscribió el contrato con la firma Riparena S.R.L. para la construcción de las obras de ampliación del canal principal, en un tramo de 16 kilómetros de longitud. El valor de la obra supera los 32 millones de pesos. El plazo para su ejecución vence dentro de los 10 próximos meses.

De este modo, el IDEVI dio comienzo a la ejecución de las obras de canalización a su cargo.



El pozo 657, de Petroquímica, en Comodoro Rivadavia dio excelentes resultados. Un incendio declarado coincidentemente con los anuncios acerca de su productividad, fue rápidamente dominado merced a la acción coordinada con que se encaró el siniestro. En la foto se ve arder la estructura.

CONSERVACION DE SUELOS EN SANTA CRUZ: COLABORACION DEL INTA

En la región de los lagos San Martín y Tar, y bajo el auspicio del INTA, quedó inaugurado el Primer Distrito para la Conservación y Mejoramiento del Suelo. El acontecimiento, es de trascendencia ya que se trata del primer organismo en su género, en todo el país. La institución, de caracter estrictamente privado y asesorada por el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, tiene por finalidad la aplicación de técnicas adecuadas tendientes a elevar el nivel de la producción rural en esa región. La comisión directiva electa en una numerosa asamblea de ganaderos quedó así constituida: presidente, Herminio Leyenda; vicepresidente, José Jordana Baró; secretario, Angel B. Leyenda; prosecretario, Alejandro Trutanich; tesorero, Marcelino Díaz; protesorero, Edwin Jorgensen; vocales, Francisco Andrade, Vicente Dublés y Matías Martin. Asesor Técnico, agrónomo José María Castro.

El uso lo inventa usted...

¡Y el caño lo fabrica INDIA RUBBER! Caños de goma de cualquier tipo y medida, para todo uso industrial y general. Y también esos caños que parece imposible conseguir, por sus características especiales. En todos, la calidad que los ha impuesto en todo el país, lograda con los más avanzados sistemas de fabricación, moderna maquinaria y estrictos controles. La línea de producción de India Rubber se completa con una importante gama de productos, entre los que se cuentan sus piezas moldeadas de goma para cualquier necesidad industrial.

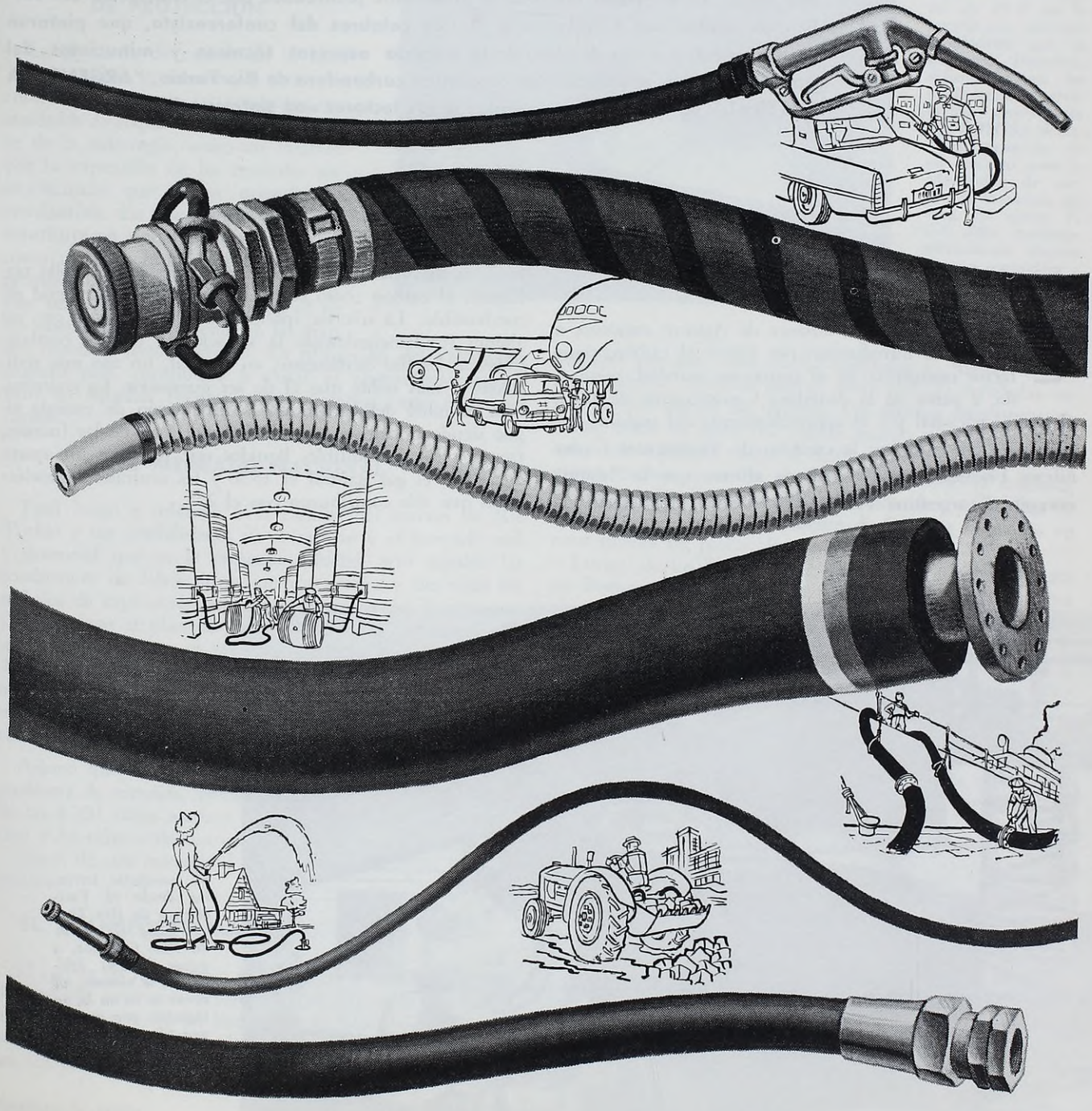
Un metro de caño de goma Pampa es un metro de seguridad.

Caños de Goma PAMPA®

fabricados por

INDIA RUBBER S.A.I.C.

TECNICA MAXIMA EN GOMA

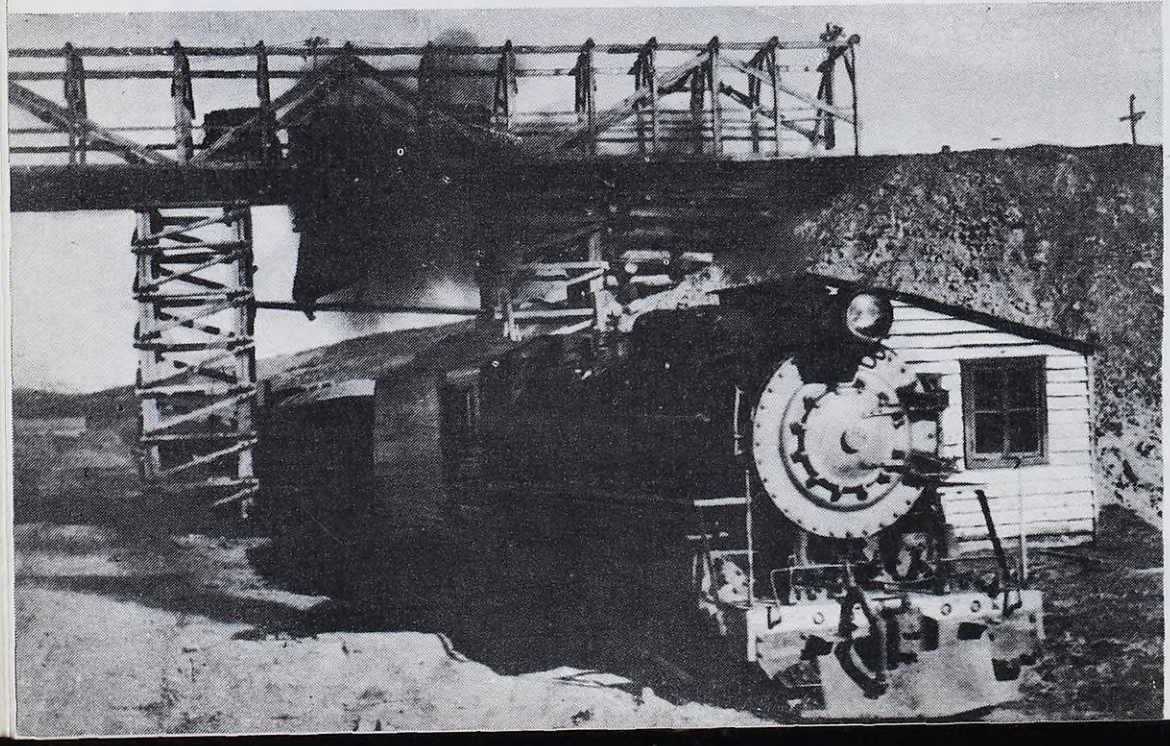


El Carbón de Río Turbio y

Ese fué el título de la disertación pronunciada por el Capitán Horacio Martínez de Aguirre, Jefe del Departamento Marítimo de Yacimientos Carboníferos Fiscales, el 6 de mayo último. La conferencia, en la que se plantean los problemas creados para el eficaz traslado del mineral a los centros de consumo formó parte del ciclo para Dirigentes Navieros, fue dictada en el Timón Club y será complementada con otra exposición del Capitán Martínez de Aguirre, en la que abordará la manera como Y.C.F. prevé resolver la que denominó difícil cuestión y de que modo ha encarado los arduos problemas planteados por el transporte del carbón en condiciones de eficiencia. De las palabras del conferencista, que pintaron en profundidad y con dominio de la materia aspectos técnicos y minuciosos del transporte de la producción de la cuenca carbonífera de Río Turbio, "ARGENTINA AUSTRAL" se complace en brindar a sus lectores una síntesis prieta.

LA CONFERENCIA

EL Capitán Horacio Martínez de Aguirre comenzó, a manera de introducción por ubicar el carbón, como factor energético, en el panorama mundial, reseñando, a partir de la Asamblea Constituyente de 1812, el interés nacional por el aprovechamiento del mineral que culminara en 1958 con la creación de Yacimientos Carboníferos Fiscales y puso énfasis en afirmar que la "historia energética" argentina estaba distorsionada. En efecto, la inmensa mayoría de los países industriales se desarrolló utilizando el carbón como fuente primaria y fundamental de combustible. La ulterior aparición del petróleo y el gas, no alteran fundamentalmente la situación, y a estos combustibles se les dio ciertamente, en general, un uso más redituable y más noble que el de ser quemados. La contribución mundial del carbón en la producción de energía sigue siendo no menor que el 50 % del total de las fuentes, frente a los combustibles líquidos que registran un aporte del 30 %, el gas natural el 15 % y las centrales hidroeléctricas que sólo contribuyen con el 2 %.



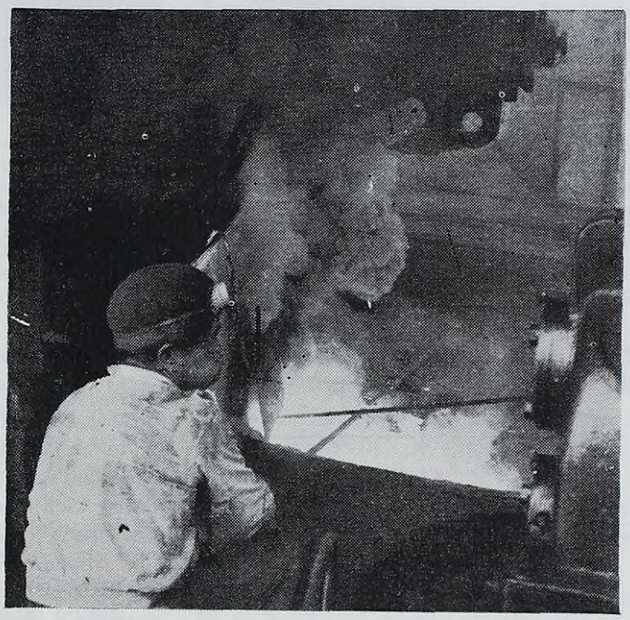
El transporte terrestre desde el Yacimiento de Río Turbio hasta el puerto de Río Gallegos, a través de 250 kilómetros se efectúa, tal como se ve en la fotografía, por una línea férrea industrial cuya trocha es de 75 centímetros.

el Problema de su Transporte

En nuestro país, en cambio el carbón participa sólo en un 10 %, mientras el petróleo y sus derivados alcanzan el 88 %, el gas un 1,6 % y la energía hidroeléctrica un 0,4 % del total.

EL CARBON ELEMENTO DE PROTECCION

La demanda de carbón en el mercado mundial se incrementa todos los años, en función de las crecientes necesidades de coque metalúrgico por parte de la siderurgia, como así también por la expansión de las centrales termoeléctricas que deben quemar un combustible. En este caso, el carbón se constituye en algo así como un seguro, como un elemento de protección, del petróleo y el gas, combustibles que tienen un destino más noble que el de ser quemados masivamente en las grandes centrales termoeléctricas. La utilización del carbón en nuestro país, contribuirá a evitar el agotamiento prematuro de aquellas fuentes, cuyas reservas son más precarias.



Una visión de la tarea en la industria siderúrgica, en la que participa en forma creciente, como materia prima, en la elaboración del coque metalúrgico, el carbón de Río Turbio. En la planta General Savio, interviene en un 15 % en la mezcla con carbones coquizantes que se importan. Empero, dificultades en las unidades de transporte han determinado que SOMISA demore la concreción de un contrato para la adquisición de carbón de la cuenca sureña. En efecto, Y. C.F. debe presentar previamente buques aptos y adaptables a las modernas instalaciones portuarias, del ente siderúrgico.

EL MERCADO NACIONAL

Pasó luego a referirse a la calidad del carbón de Río Turbio y sus posibilidades de extracción y el mercado real y potencial que se le presenta. Reseñó, acto seguido las condiciones de labor de la cuenca sureña y describió los trabajos de explotación en las cuatro minas del Yacimiento. Con respecto al plan de mercado de Y.C.F. consignó que se ha previsto para el presente ejercicio la colocación de 400 mil toneladas; en 1966, 550 mil toneladas; en 1967, 600 mil toneladas; en 1968, 750 mil toneladas; en 1969, un millón de toneladas y en 1970, un millón doscientas cincuenta mil toneladas.

Afirmó que no tiene, como años atrás, preeminencia el problema de mercado, poniendo de relieve la trascendencia de las 1.200 millas marinas que separan la zona de producción y los centros de consumo.

Entró, de esta manera, el conferenciante, directamente en materia.

EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARBON

El carbón de Río Turbio se transporta a Buenos Aires, en bodegas de armadores privados y del Comando de Transportes Navales y en los buques de la flota de la Empresa estatal. Pero, el mayor volumen corresponde a terceros y así, en el último ejercicio de las 218.809 toneladas transportadas por mar, sólo 35.022 toneladas lo fueron en buques propios, mientras que el resto 183.787 toneladas corrieron, por cuenta de terceros. Las últimas estadísticas señalan, sobre el costo del carbón puesto en Buenos Aires, que cada tonelada cuesta $ 3.000, aproximadamente. Este mismo carbón se vende alrededor de $ 1.300 la tonelada, lo que implica que por cada tonelada de carbón que se vende, Y.C.F. pierde no menos de $ 1.700, al menos en estos niveles de producción.

Luego, de los $ 3.000 que cuesta cada tonelada puesta en Buenos Aires $ 1.200, es decir el 40 %, que llega por algunos costos adicionales, en oportunidades, al 45 %, se deben al flete, la carga y la descarga.

Lo expresado, explicó el capitán Martínez de Aguirre, tiende a significar la importancia que Y.C.F. debe dar al transporte marítimo y la necesidad de contemplar decididamente la reducción de las incidencias de fletes y carga y descarga, señalando en primer término el requerimiento de buques carboneros adecuados, que no necesiten manipuleos "extras" y luego la conclusión de que Y.C.F. no puede dejar en otras manos la fijación de los valores de los fletes, como ocurre hasta acá.

Reconoció que es probable que el día que se alcancen importantes volúmenes de producción, la influencia del flete no resulte decisiva y consignó que en las condiciones actuales no existe competencia de fletes ni están dadas las circunstancias para que ello ocurra.

Describió, acto seguido, las características de los buques de la empresa que no se adaptan a las condiciones requeridas para reducir tareas adicionales, es decir que no poseen, en ningún caso bodegas "autoestibables".

El conferenciante se refirió a las características peculia-

»»——>

Austral Hotel

Todas las habitaciones con baño privado
Calefacción central, teléfonos y radio
Anexo: BAR Y GARAGE

Antonio Roqueta Prat

MEDIAS FAMOSAS

OMNIPOL

ADMINISTRACION Y VENTAS SUR:

H. Yrigoyen 610 Trelew
Teléf. 0458 Chubut

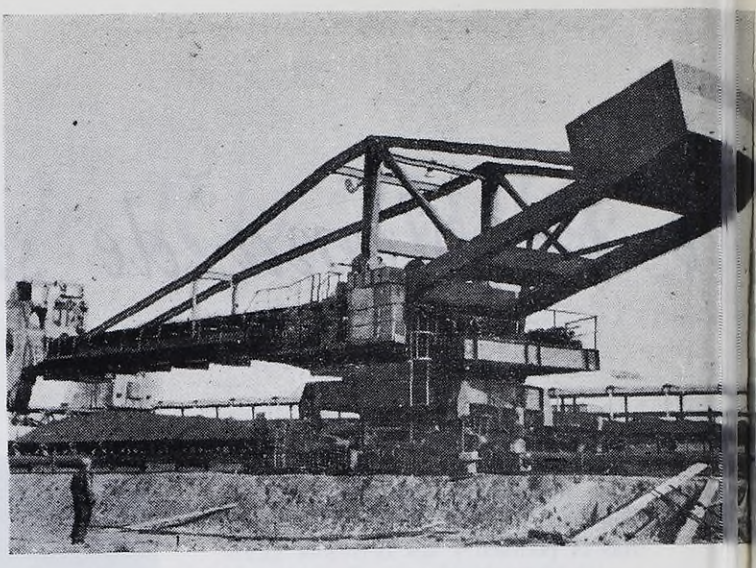
EL HUEMUL

"La Librería de su Biblioteca"

Sarmiento 725 C. Rivadavia

- Con los mejores volúmenes de la última producción editorial y las obras clásicas de la literatura.
- Gran variedad en artículos escolares y de inapreciable ayuda para el maestro.

La librería comodorense que sigue el pulso del mundo, trayéndolo a sus estanterías.

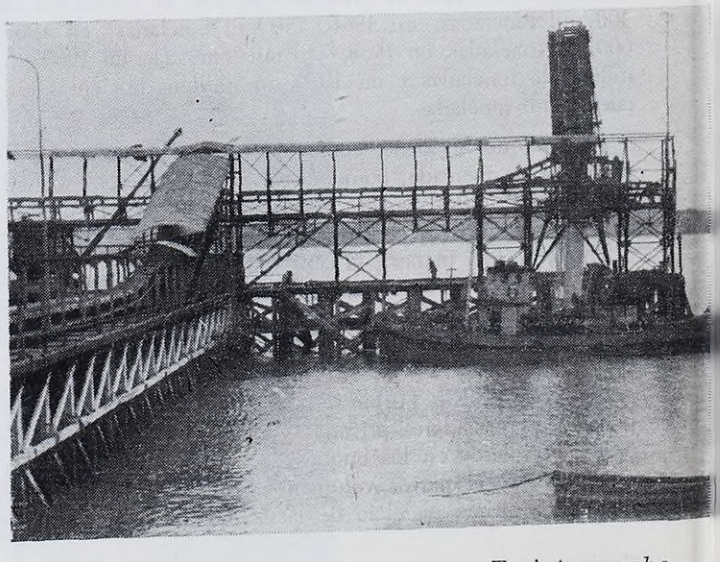


En el puerto de Río Gallegos se ha incorporado un moderno sistema para traslado del carbón a la cinta transportadora que lo lleva a la estación de carga, de donde pasará a la bodega de los buques. Es el llamado "Applevage", que aparece en la fotografía, cuyo ritmo de carga, superior a las 1.000 toneladas por hora, no puede utilizarse aún a pleno, por insuficiencias en las cintas que alimenta.

res del puerto de carga, el de Río Gallegos, relatando los problemas vinculados al régimen de mareas de notable amplitud; las condiciones meteorológicas duras, en especial el régimen de vientos; las corrientes y las olas; las profundidades de la ría interior y lo estrecho de los canales que no hacen fácil el acceso de los buques, además de la existencia de bancos, ocupándose luego de las características del muelle carbonero "El Turbio" y la carencia de elementos de apoyo eficaces para maniobras, como remolcadores, prácticos, amarras y otros.

Los buques llegan hoy a Río Gallegos en busca de la carga, según una estricta ley del azar, con las consiguientes congestiones y en otras oportunidades con días de espera, en los que no opera ninguna nave. Por medio de cálculos especializados determinó, concretamente que, con las características actuales existe un tope de transporte que es imposible superar.

Una vista del muelle de cargas "El Turbio", propiedad de Yacimientos Carboníferos Fiscales, donde se perciben las instalaciones de las cintas transportadoras del mineral, alimentadas por el sistema antiguo (500 toneladas por hora) y el "Applevage" que puede superar las 1.000 toneladas horarias.



NORMAS FUNDAMENTALES

En base al análisis de las fórmulas empleadas, fijó seguidamente las normas fundamentales a fin de lograr mayores volúmenes de transporte: —aumento de la velocidad de carga; —aumento del porte de los buques; —aumento de la velocidad de los buques; —aumento de la velocidad de descarga; — disminución del tiempo de espera que no se obtiene también con los incrementos antes indicados; —aumento del número de buques, lo que a su vez incrementará la espera.

Por último el disertante esbozó las siguientes conclusiones definitivas:

La Cuenca Carbonífera del Río Turbio se encuentra en creciente ritmo de expansión, y hoy no se vislumbran inconvenientes de envergadura en lo que se refiere a la producción, al transporte ferroviario y al mercado, para alcanzar en un término de 4 a 5 años, un volumen de ventas. en los centros de consumo, de alrededor de UN MILLON DE TONELADAS.

Existe en cambio, un problema de gravedad en lo que hace al transporte marítimo del carbón entre Río Gallegos y los centros de consumo. Este problema está configurado por la existencia e inter-relación de los siguientes factores: 1) Prosiguiendo con el transporte como se ha hecho hasta la fecha empleando los dos buques de la Empresa y de otros armadores, el máximo volumen de carbón que podría traerse al norte, no superaría las 500 mil toneladas al año. 2) Este tráfico, así concebido, queda diagramado "al azar" por cuanto lógicamente la mayoría de los armadores afectan sus barcos al carbón, de acuerdo con su conveniencia comercial. 3) Este tráfico no dispone de un solo buque carbonero especializado y la incidencia en los costos por menor velocidad de carga y por manipuleo extra de la misma, es un factor que debe considerarse, ya que corre a cargo de Y.C.F. 4) La ineptitud en cuanto al tipo de buque, supone el riesgo de perder mercados de importancia como el de SOMISA. 5) Las incidencias del flete marítimo y el manipuleo de la carga, presentan más del 40 % del costo del carbón puesto en Buenos Aires. Los fletes marítimos, por otra parte, son regulados por la Secretaría de Transporte. Por lo tanto, resulta inmediato concluir que Y.C.F. a esta altura de su desarrollo, debe considerar que este transporte constituye parte de su explotación y que no puede dejar en manos ajenas, el control de los fletes. 6) Finalmente, debe señalarse enfáticamente, el rol primordial que juegan en este problema las características singulares del puerto de carga —Río Gallegos—, fundamentalmente en lo que se refiere a régimen de marcas, condiciones meteorológicas, corrientes y olas, profundidades en la ría interior, problemas de acceso y características del muelle "El Turbio".

Las características de los Buques de Transporte de Carbón utilizados no son las requeridas para una eficiente explotación que abarate costos

EL Jefe del Departamento Marítimo de Yacimientos Carboníferos Fiscales destacó, en diversos pasajes de su conferencia, que ninguno de los buques afectados al tráfico de carbón es apto para la tarea y que la ineptitud se traduce en mayores costos, por menor velocidad de carga o descarga y por manipuleos "extra" de cargamento.

Aportó también, el capitán Martínez de Aguirre las características generales de los buques citados, unidades tipo LST (o BDT "buques de desembarco de tanques") más o menos modificados. Son barcazas de más de 20 años de antigüedad con un registro bruto de 3.300 toneladas, un porte bruto de 4.300 toneladas, de 100 metros de eslora, 15 metros de manga, un calado de 15 pies, con una sola bodega y una velocidad de 15 nudos.

Los LST más modificados han alcanzado transportes de 4.400 toneladas de carbón.

MEDIOS DE SUPERACION

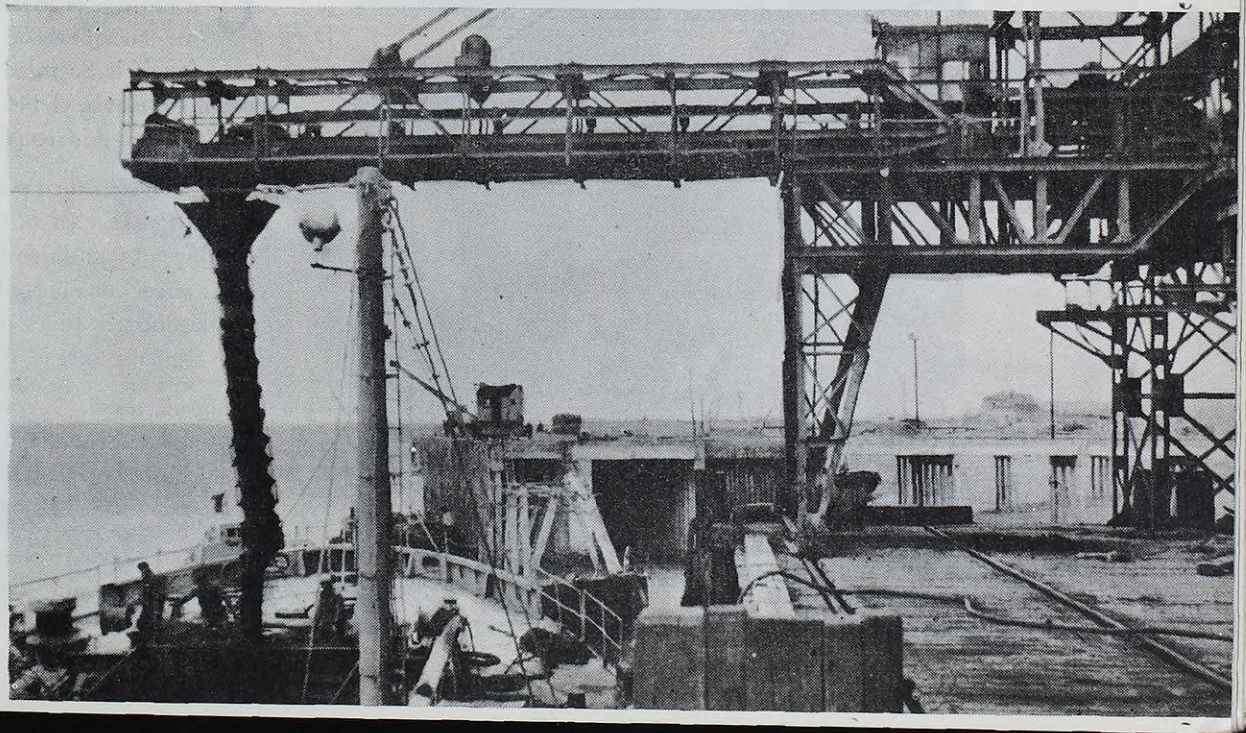
El país invierte anualmente divisas para la adquisición de carbón importado de similar calidad, a causa de la imposibilidad de mayor transporte marítimo lo que no permite el acceso de un volumen mayor de carbón de Río Turbio que podría reemplazar al extranjero en equiparación de propiedades químicas, físicas y mecánicas.

En resumen, concluyó, ante este cuadro de la situación, Y.C.F. busca resolver la cuestión del transporte del carbón por mar:

1º) De modo que se asegure con total certeza, que los crecientes volúmenes de su producción se podrán transportar. Esto es, *seguridad* en el transporte.

2º) De modo que el carbón llegue a los consumidores en la fecha y al ritmo que se convenga. Esto es, puntualidad en el transporte.

3º) De modo que los valores del flete resulten los más bajos posibles y su incidencia sea la menor en el producto puesto en los centros de consumo. Esto es, *economía* en el transporte.



En la nota gráfica se ve, cargando la bodega de un transporte de carbón, a una de las estaciones de carga, que arroja el mineral por gravedad, a través de los tubos telescópicos, de longitud graduable que alcanzan las bodegas de los buques, en cualquier condición de marea.

LA SOCIEDAD HELENICA DE COMODORO RIVADAVIA CONMEMORO CON BRILLANTE REUNION EL 144° ANIVERSARIO DE LA INDEPENDENCIA DE GRECIA



El conjunto juvenil danza y canta el "Sulliótico", tradicional baile que rerecuerda el sacrificio de las mujeres sullióticas que preferían lanzarse a un precipicio en busca de la muerte antes que aceptar la esclavitud. Esta interpretación fue aclamada por el público.



Habló el presidente de la Sociedad Helénica, señor Stello Cabata. En la vista del escenario se aprecia al niño Teodoraquis Bilis, empuñando el pabellón griego.



Una vista de la cabecera de la reunión griega, mientras habla el vice-cónsul vitalicio, señor Nicolás Maña.



Otro aspecto de la concurrencia, entre la que predominaron las familias de la colectividad y sus allegados.

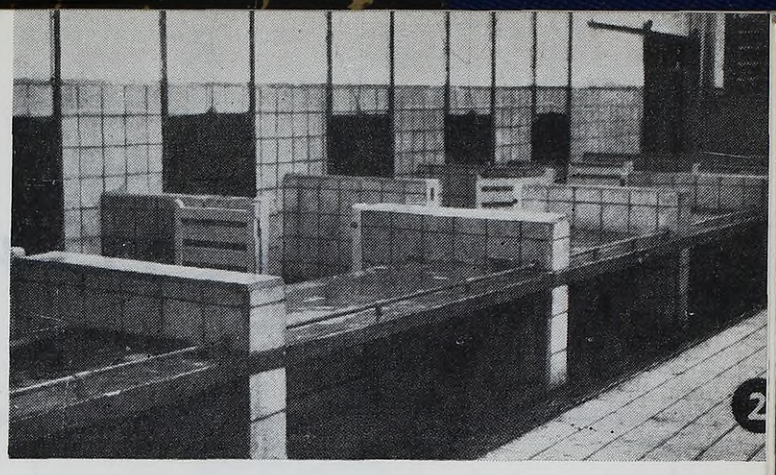
Belleza Ritmo y Color

CON una brillante reunión social, que contó con la asistencia de numerosos miembros de la colectividad, festejó la Sociedad Helénica de Comodoro Rivadavia, el 144 aniversario de la Independencia de Grecia.

La celebración tuvo por escenario el salón Don Polsky y en su transcurso el conjunto juvenil que dirige la señora Ana de Sakiris ofreció una aplaudida serie de cuadros alegóricos y bailes típicos de las distintas regiones griegas.

Animada resultó la conmemoración que congregó, hasta entrada la madrugada a los asistentes que, revivieron algunos y conocieron otros, algo del hálito inmortal de la sabia y bella Grecia.





El Meridiano del Progreso pasa por Santa Cruz

Voluntad de hacer se nota en Río Gallegos

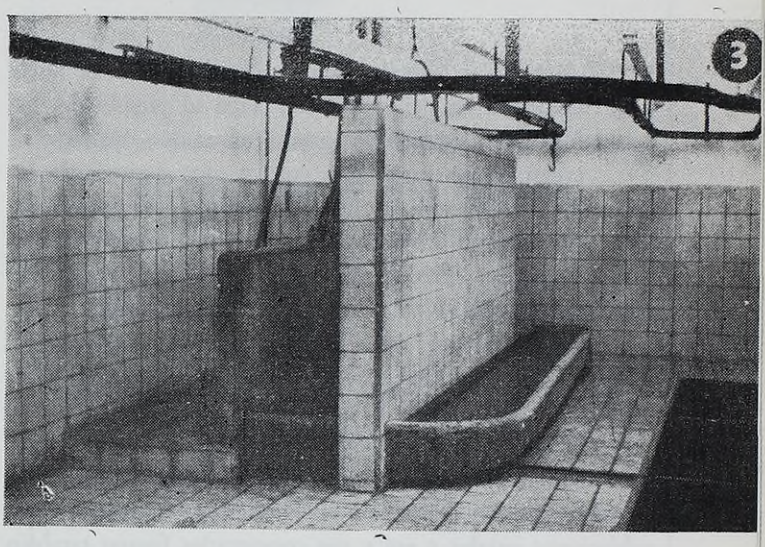
1. La nota gráfica de la calle San Martín, muestra la construcción de jardines en la plazoleta central de la arteria. Los jardines están marginados por piedras unidas con cemento.

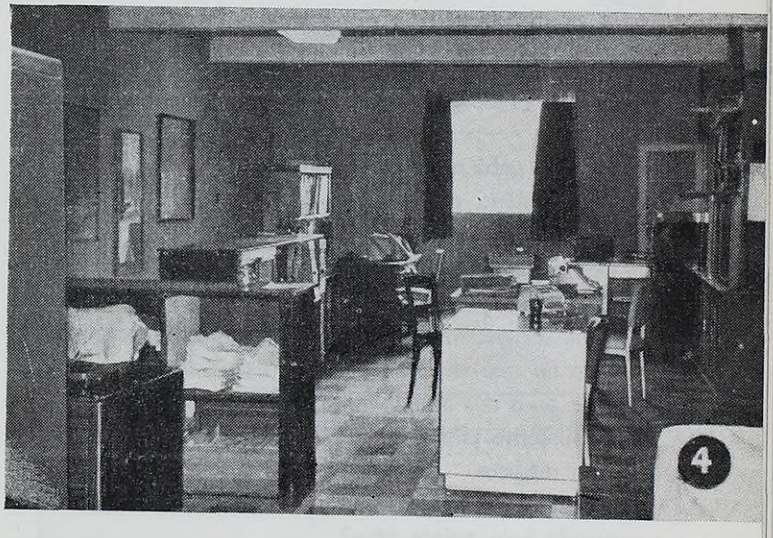
2 y 3. De las importantes obras efectuadas en el matadero municipal, a la izquierda un enfoque de los nuevos bretes de matanza y en la foto de la derecha, las piletas de lavado de animales ya faenados.

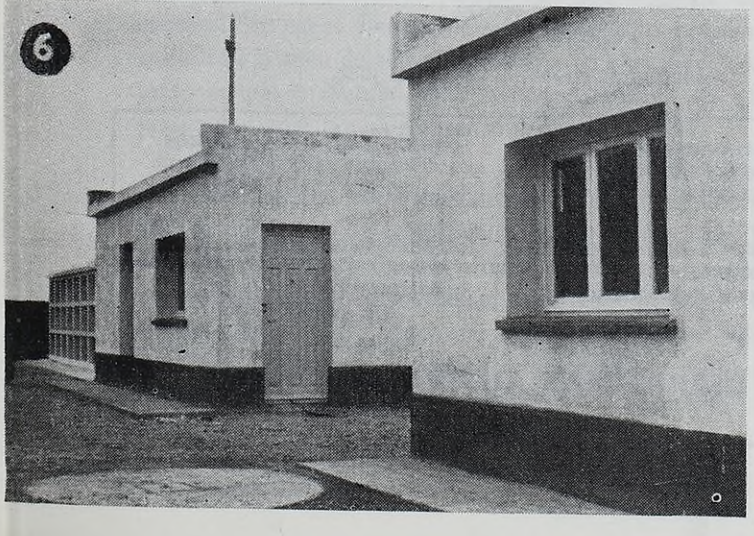
4. Confort funcional en los interiores de las oficinas municipales, que buscan adaptación a la necesidad de servir a una población animada del afán de avanzar.

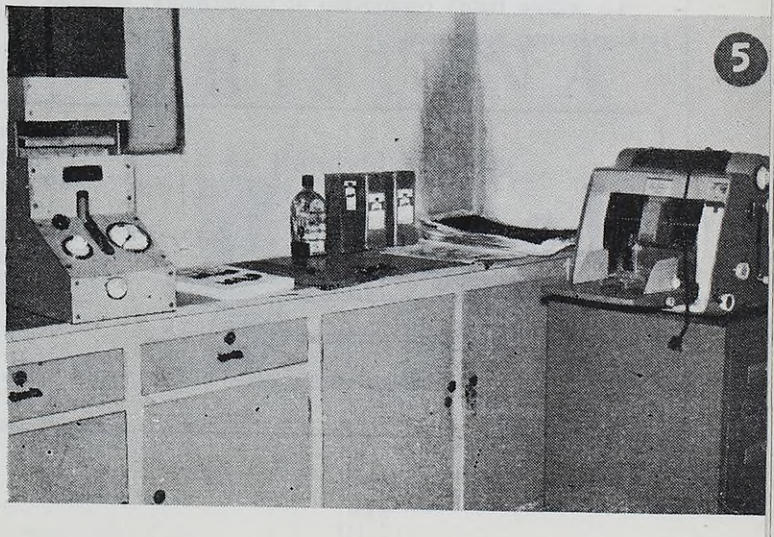
5. En la foto el mimeógrafo eléctrico y la máquina plastificadora de carnets para conductor, adquirido por la Municipalidad de Río Gallegos. El segundo de los implementos revela otra faz del progreso: el número en aumento de los automotores que circulan en Santa Cruz.

6. Los locales construídos para oficinas en el Cementerio local.









Misión Oficial

EL automóvil último modelo, con chapa blanca de la Gobernación del Territorio, llegó al pueblo de Tehuelches levantando gran polvareda. Velozmente cruzó de un extremo a otro, y algo después de las viviendas del suburbio norte dio vuelta, saliendo del camino para regresar a marcha lenta hasta el Juzgado de Paz, donde se detuvo. Ese punto era el centro cívico y comercial del pueblo.

Del coche bajaron cinco hombres de edad media, todos bien vestidos y de excelente buen humor. Flexionando las piernas y sacudiéndose el polvo de las ropas, observaron al vuelo las casas diseminadas a ambos lados del camino-calle única del caserío que albergaba un poco más de mil habitantes. Los viajeros habían encontrado en el trayecto otras poblaciones iguales a esa y sus comentarios fueron también iguales.

El viaje de ida y vuelta causó revuelo en Tehuelches y sus habitantes ya estaban mirando desde todos los ángulos, sin que se les escapara detalle alguno de los hombres y del vehículo.

—Son del gobierno.

—Los mandará el gobernador.

—Será por el lío en el Concejo.

—Deben venir para empezar el puente que hace siete años que están por empezar.

—Debe ser por los robos en la estancia del Portezuelo.

—Para mí que vienen por el ferrocarril; la línea no avanza desde hace dos años.

—El gobierno sabe que no hay hospitales por estos pagos; mandará médicos.

—¿No serán los ingenieros que vienen a trazar el camino proyectado hace veinte años?

—La sequía habrá conmovido al Gobernador; vendrán a ayudarnos con préstamos.

☆

—Buenos días, señores —les dijo un paisano viejo que salió del Juzgado—; soy el juez de paz.

El jefe del grupo respondió el saludo junto con los demás y en seguida se presentó:

—Soy el director Pérez, enviado del señor gobernador.

A continuación hizo las presentaciones:

—El asesor en Salubridad Pública, doctor Fernández.

—El asesor en Urbanística, arquitecto González.

—El asesor en Comunicaciones, ingeniero Martínez.

—El secretario de la Comisión, señor Merengue.

—¿Oficializamos la llegada en su despacho, señor juez?

El juez los hizo entrar en la oficina; lo más caro y visible que había adentro era una gran cruz de pino colgada de una pared.

El señor director jefe de la Comisión de Asesores dijo entonces:

—Como usted y todos los pobladores lo saben, señor juez, el señor gobernador se interesa profundamente por el bienestar de los habitantes, que labran la grandeza del Territorio, defienden la soberanía, honran a la democracia, en forma sacrificada y anónima. El señor gobernador no exige nada a nadie que vaya más allá de sus deberes. El señor gobernador me envía como su representante con la suficiente autoridad para resolver "in situ" todo lo que se pueda resolver dentro de la ética administrativa y de las posibilidades financieras...

—¿El pago de mis sueldos atrasados también? —preguntó el juez en evidente son de chanza.

Todos rieron.

—¿Cuántos meses? —le preguntó el señor director.

—Seis.

—Anote, señor secretario.

Nadie se rió.

—Hay otras cositas... —dijo el juez.

La Opinión
DIARIO DE LA MAÑANA

ADMINISTRACION
ROCA 863 - T. E. 343
RIO GALLEGOS (Sta. Cruz)

TALLERES Y REDACCION
ALCORTA 54 - T. E. 29
TELEGRAMAS LAOPINION

OFICINAS EN BUENOS AIRES
Av. ROQUE SAENZ PEÑA 615
ESC. 232 - T. E. 46-2762

Representante en Buenos Aires
PEDRO VENTURA Y CIA.
ESMERALDA 337 (P. Baja)
T. E. 49-6042 - 6275

EL DIARIO MAS AUSTRAL DEL PAIS

CUENTO DE I. H. COMBI

—El señor gobernador conoce todos los problemas y se encuentra abocado al estudio integral de los mismos. Para darles la solución que corresponde ha bajado a la Capital Federal. Conversará con el excelentísimo señor ministro, con el excelentísimo señor presidente de la República y con los señores diputados y senadores nacionales. Aparte de la solución de todos los problemas, el señor gobernador pedirá la reforma de la anacrónica Ley 1532.

—Señores —dijo el juez con énfasis—, ¿qué les parece si tomamos un vermut?

El señor director respondió que sí y todos sus asesores más el secretario:

—Con la tierra que hemos tragado en cientos de kilómetros, eso vendrá muy bien; es usted demasiado amable, señor juez. Muchas gracias.

—Antes pueden pasar al baño privado a lavarse —el Juzgado no tiene ni letrina. Mientras tanto mi esposa y la chinita prepararán la cosa. Adelante.

Entre copa y copa, el señor director de la Comisión de Asesores le dijo al señor juez:

—Le aseguro, señor juez, que el señor gobernador conocerá mejor su situación y sus méritos oficiales y personales...

—No se preocupe de mí, señor director —lo interrumpió el juez; y agregó—: ¿Saben ustedes que en el lago tenemos unas truchas famosas en todo el mundo?

—Bueno... Los señores asesores me hablaron de eso durante el viaje.

—¿Trajeron con qué?

—Creo que el señor secretario pensó en esa remotísima eventualidad.

☆

Ríos y riachos cruzan el paraíso que está cerca de Tehuelches. Sus aguas, límpidas, frías y correntosas se lanzan en los lagos o salen de ellos albergando a las tentadoras criaturas con que la Naturaleza se complace infinito con solo verlas pasar, cual raudas flechas sumergidas...

Bosques que impresionan con la majestuosidad del silencio; bosquecillos que encantan con la gracia de la humildad; montañas que empequeñecen al hombre con la piedra desnuda hasta hacerlo sentirse nada; cielos maravillosamente teñidos que lo cobijan todo con solicitud de amantes querendonas; flores que ríen y ríen perfumando, deleitando; senderitos... caletas... vericuetos... peidrecillas... matitas... arbustos... hojarasca... pajarillos... zorros...

»»——>

FIDEERIA

"SANTA CLARA"
Soc. Resp. Ltda.
Cap. m$n. 6.000.000.—

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

Distribuidores exclusivos de GERMOLINA - Harina leudante preparada para repostería.

PASEO COLON 1590
Buenos Aires

Teléfonos
26 de Garay 0701 y 0702

Estancia

ROSPENTEK

☆

Toda una tradición de calidad
en la ganadería santacruceña

Estancia

CRISTINA

de Percival Masters

☆

Desde 1904 contribuyendo al engrandecimiento agropecuario de Lago Argentino.

Una cabaña de troncos se asoma al lago verdoso colgada de una lomita celestial. Por la huella pedregosa se acerca el viejo Ford a bigotes del viejo juez de paz. Detrás avanza el flamante modelo con chapa blanca de la Gobernación del Territorio.

Los dos automóviles se detienen junto a la cabaña. Un matrimonio, una bandada de niños rubios y algunos perros ovejeros que habían salido a curiosear al oir los motores, esperan ya a los viajeros en el porche. Hasta los animales reconocen al juez y se adelantan todos para recibirlo como a un patriarca.

El juez presenta a los funcionarios:

—El dueño de casa, herr Peter Weiner: un pedazo de Austria; su esposa, frau Brunilda: un pedazo de cielo.

Y señalando a los niños, agrega: la consecuencia.

☆

Delicioso ambiente en el living de la cabaña y majestuosa vista a través de cualquiera de sus ventanas.

Los señores enviados del señor gobernador están un poco aturdidos por tan abierta y sencilla hospitalidad; por tanta belleza junta; por tanto paz; y sus espíritus, atrofiados por el molde chato-estrecho-oscuro-informe donde la burocracia los tienen prisioneros, estallan y se relajan. Entonces la Naturaleza se los engulle: los convierte en ríos, en árboles, en flores, en piedras...

☆

Del baúl del automóvil saca el señor secretario una enorme canasta de mimbre; la abre y extrae infinidad de elementos de pesca que despliega sobre una loneta.

El viejo juez sonríe: "Remotísima eventualidad" —piensa.

—Señor Weiner —dice el señor director—; tenemos con qué; pero no sabemos cómo ni dónde.

También sonríe el señor Weiner.

☆

Mientras la visita hace desaparecer de la mesa cuanto frau Brunilda coloca sobre el inmaculado mantel de hilo blanco, herr Peter da la primera lección:

—A principios de siglo se trajeron, oficialmente, los primeros embriones de salmónidos a los lagos de la cordillera patagónica, desde Estados Unidos. Con siembra tras siembra se logró la adaptación de las especies importadas hasta que produjeron descendencia apta para enormes distancias y ambientes *agrestes*. En la actualidad tenemos una especie de salmón y tres especies de truchas que son como autóctonas a pesar de su origen exótico. En el Lago Nahuel Huapi abunda la trucha marrón con ejemplares de tamaño inigualable en todo el mundo. Para que uno de ustedes pudiera batir el record en esta especie debería sacar del agua una de estas hermosas bestezuelas de casi un metro de largo, por sesenta centímetros de ancho y con más de quince kilogramos de peso.

DELE AL CUERO MAS "VIDA"...

Hágalo brillar como si fuera nuevo, preserve su vida dándole más "vida"... cuídelo, límpielo, lústrelo hoy con los tres maravillosos productos COBRA, especialmente creados para facilitarle esta tarea.

Con COBRA, el cuero ganará más brillo y belleza.

COBRA - **Pasta para limpiar cueros.** Esta pasta limpia y preserva todo artículo de cuero: carteras, sacos, cinturones, valijas, equipos deportivos, etc. • COBRA - **Pomada para calzado.** • COBRA - **Líquido blanco.** Para calzado, artículos de lona y cuero gamuzado.

COBRA

BRASSOVORA S.R.L.
Capital $ 100.000.000.—
Cerrito 836 - Buenos Aires - Tel. 42-4576 al 79







Los funcionarios se sienten ridículos; y el juez le dice a herr Peter:

—Yo creo que los señores se conformarán con unas mojarritas.

Festejan todos el chiste del juez con cerveza helada en el lago, y Herr Peter continúa:

—Si hablamos de la trucha arco-iris, calculen que para el record tienen que pasar los doce kilogramos; y para el salmón encerrado, los cinco. La tercera trucha —la trucha de arroyo— es mucho más pequeña... Pero ni un chiquito así más fácil que las otras dos.

En representación del desconsuelo de sus compañeros y del suyo propio, el señor director le plantea al maestro una posible salida del bonito berenjenal en que se han metido:

—Hemos oído decir que es muy difícil la cosa con estos bichos importados. ¿No sería más fácil con los criollos?

—En realidad, hay que saber bastante y conocer los lugares; pero la suerte ayuda a veces, sobre todo para batir records. En cuanto a los peces criollos, digamos, la perca, el bagre, la yusta, el puyén, etc., no dan la satisfacción que dan los otros.

—Pero nosotros no sabemos nada, señor.

—Por eso mismo pueden batir un record... y hasta mundial.

Los ojos de los funcionarios brillan, inquietos.

—Entonces empecemos en seguida —dice el jefe.

—Sería inútil gastarnos con las cucharas y las moscas ahora mismo. En cambio, si lo hacemos al atardecer y en la madrugada...

La señora Brunilda entra y malogra un buen pique; pero compensa la pérdida con un "kuchen" colosal, todo cubierto de crema, que al rato ya no existe más.

☆

Mientras llega la tardecita, el maestro imparte las lecciones para la preparación y uso del equipo.

—Vamos a buscar al salmón haciendo "trolling"; es decir, arrastrando el cedal en el agua desde el bote. En este momento, como el día es luminoso podríamos ver a los salmones en los pozones; pero sería inútil tratar de tentarlos. Luego nos acercaremos a la boca del río porque allí se acantonan. Ustedes sabrán que en los ríos del hemisferio Norte que tienen salida al mar, el salmón ya adulto viaja río abajo para vagabundear misteriosamente en el mar, y que al cabo de su paseo vuelve al lugar de su nacimiento venciendo la corriente en contra, para procrear. Allá arriba, en un lugarcito que ella elige, desova la hembra y el macho cubre en seguida la postura: el ciclo se ha completado. Pero en esta región de ríos y lagos cordilleranos que forman un circunto cerrado, el salmón tuvo que cambiar de sistema: al fin de la temporada se estaciona en la boca de los ríos que nacen en los lagos y de ahí se desplaza a favor de la corriente para desovar curso abajo. Dentro de un rato ustedes estarán tentándolo en la boca del río.

A los señores funcionarios en misión oficial les hormiguea la piel y miran sus relojes, ansiosos.

—Después —continúa herr Peter—; siempre haciendo "trolling" tiraremos hondo en el lago tratando de clavar la trucha. Será la madrugada y ya habrán hecho bastante para empezar.

»»——>



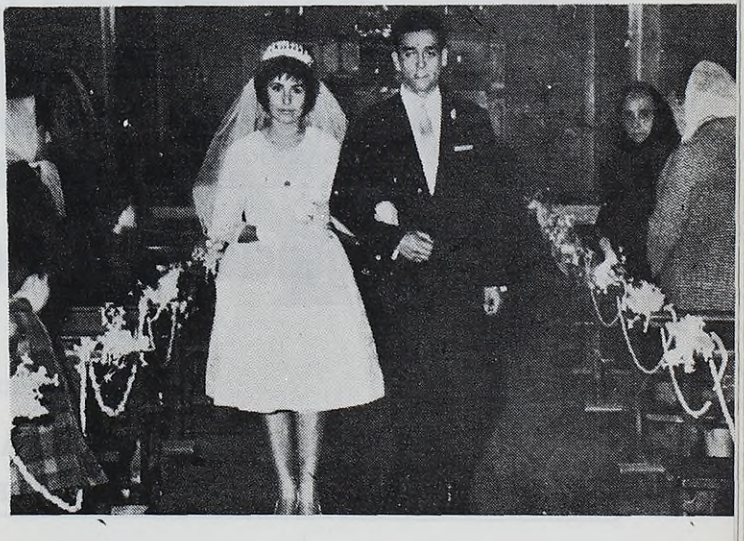
Según el ritual de la Iglesia Ortodoxa se bendijo la boda de la señorita Libertad Chilcu y el señor Dimitrio Demitsas, en Comodoro Rivadavia.

Bodas en el Sur

María Bazán el día de su boda con Nicolás Milataniakis bendecide en la Iglesia Santa Lucía, de General Mosconi.



Salen del templo, en Río Gallegos los recién desposados María Antonieta Rodríguez y Juan Martinovic.



El equipo que se usaría "en una remotísima eventualidad" está desparramado al pie del automóvil. Muy discreto, el juez no hace la más insignificante referencia a las vastas y sabias previsiones tomadas por el señor secretario de la comisión oficial. Herr Peter echa un vistazo de experto sobre todo eso y dice:

—Nada falta: hay para hoy, mañana y toda la vida. Supongo que los señores se quedarán por lo menos una semana aquí.

—En realidad —le dice el señor director—, venimos de paso en misión oficial...

El viejo juez se convierte en diablo:

—Yo creo que si el señor gobernador está en Buenos Aires, tan ocupado, no va a notar la ausencia de ustedes de sus oficinas... ¿no?

Se miran los funcionarios como temerosos de cometer una falta.

Herr Peter les propone:

—Meto a todos mis chicos en un dormitorio y les doy uno a ustedes. Los colchones alcanzan, y creo que el señor juez les mandaría mantas del pueblo.

Los señores funcionarios simulan muy mal. Es que están de verdad emocionados.

—¡Ni una palabra más! —les dice herr Peter; y mirando el equipo continúa—:

Aquí veo elementos para los tres sistemas de pesca: "spinning", el deleitoso juego de paciencia y habilidad con una caña, un corcel y un cabo artificial; es inefable el gusto que da hacer caer la cuchara en el agua transparente de manera que el pez la confunda con un bocado sabrosísimo... Hay allí todo lo necesario para hacer "trolling", que ya les expliqué que es arrastrar el cedal desde el bote; y trajeron también para el "fly casting", o sea: lanzamiento de la mosca, que se hace arrojando los cebos desde la ribera o metiéndose en el agua provisto de botas de goma para lanzarlos en los rápidos. Cuando claven una trucha en un rápido serán los hombres más felices del mundo.

Los señores funcionarios escuchan como niños que reciben la doctrina de los Santos Evangelios:

—Veo también un montón de cosas innecesarias: es el error de todo principiante. Ahora, miren y escuchen con atención porque luego yo no tiraré para mí. Ustedes lo harán todo... y que Dios los ayude.

Matizando la enseñanza práctica, largo rato habla herr Peter sobre los colores preferidos por truchas y salmones; sobre las preferencias de cada pescador por métodos o lugares o momentos; sobre la sensación que producen en el espíritu, tanto la tensión, la calma o la ruptura del "climax" por el tirón; sobre la excitante lucha del pez atrapado contra el hombre que lo engañó; sobre la vivificante espera en silencio, contemplando el agua, el cielo, las flores, las piedras... mientras algunos hombres millonarios o poderosos se retuercen desesperados tratando de ganar más o de poder más engañando a otros hombres, sin sospechar que así son desgraciados...

☆

La semana voló.

El coche con chapa blanca de la Gobernación del Territorio regresó al pueblo de Tehuelches. Se detuvo frente al Juzgado de Paz y descendieron los cinco funcionarios.

El viejo juez de paz les preguntó:

—¿Cómo fue la cosa?

Risas y risas fueron las respuestas. Las manos se separaban hasta el record mundial y volvían a juntarse en seguida hasta tocarse.

Los rostros tostados; las miradas de seres humanos renacidos; los movimientos desenvueltos; el espíritu más ancho; años abandonados en las zarzas; risotadas lanzadas contra las montañas; audacias juveniles intentadas con éxitos insospechados; baños en las aguas frías —frías pero límpidas—; florecillas arrancadas sobre la marcha y oliscadas sin quererlo; pensamientos ideales regalados a la noche silenciosa, e infinita variedad de sensaciones inefables... compensaron el fracaso de la pesca.

En el pueblo, la comisión oficial habló de la sala de primeros auxilios con maternidad; del terraplén de las vías detenidas que las lluvias, los vientos y las crecidas destruían inexorablemente; del recorrido del nuevo comino; del emplazamiento del puente... Y partieron de regreso a la capital del Territorio.

Llegaron; dieron por cumplida la misión oficial que les encargara el señor gobernador, e instantáneamente cada uno de ellos fue devorado otra vez por su expediente de las vías ferroviarias detenidas; del puente que debía hacerse; del camino, de la maternidad. Cada uno con su expediente traga hombres; traga derechos; traga deberes. Tinteros sin fondo. Secantes chupa ilusiones. Casilleros. Cepos. Grillos. Esposas. Cadenas. Ventanucos con barrotes. Pisos sin gradas. Techos aplastantes. Rutas inseguras, sin luz al final...

Cuando se reintegraron a sus puestos, cada uno de aquellos funcionarios había hecho un sueño con la cabaña de troncos asomándose al lago verdoso colgada de una lomita celestial. Después fue un proyecto. Más tarde, todo era imagen de tarjeta postal. Después, recuerdo borroso.

Y cuando los años pasaron, el sueño, el proyecto, la imagen y el recuerdo, se convirtieron en cicatriz falsa de una llaga viva.

Agencia Y. P. F. en 28 de Noviembre

de MANUEL GARCIA GARCIA

con revendedor en Puente Blanco

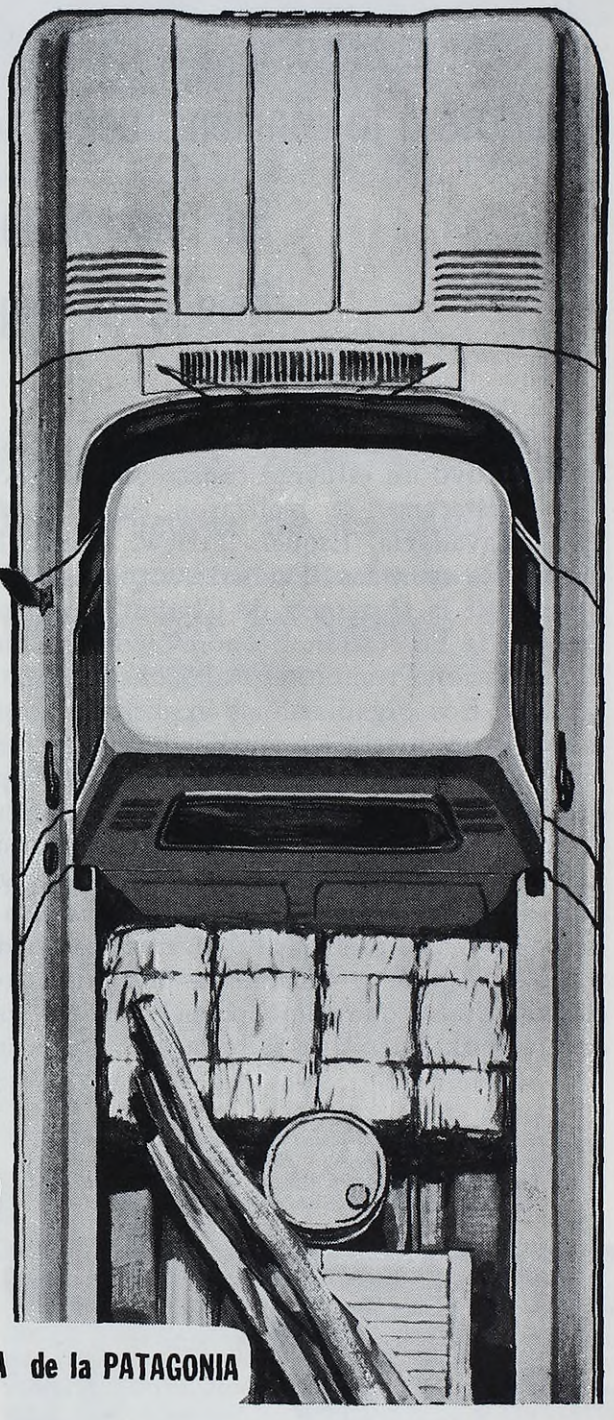
ORGANIZADOS PARA ATENDER SU VEHICULO

Productos de Y.P.F. - Productos de calidad

Ganar !...

de... La LLeve





LLEVE UNA PICK-UP DODGE

Usted gana en capacidad de trabajo!

Su modernísimo motor Slant Six, de 137 HP, ofrece potencia y velocidad con un máximo aprovechamiento del combustible y un mínimo desgaste mecánico. Chrysler está desde hace 40 años a la vanguardia en ingeniería automotríz; el motor Slant Six es otra buena prueba de ello.

Usted gana en rendimiento!

La *pick-up* DODGE *trabajará incansablemente para usted, por dura que sea la tarea, por difícil que* sea el terreno. Su chassis y carrocería son excepcionalmente sólidos. El motor fue creado para resistir uso prolongado y exigente. Su pick-up DODGE será una verdadera máquina de producir ganancias!

Usted gana en comodidad!

La cabina es amplia, herméticamente aislada contra el polvo, la humedad y trepidaciones. Su interior es tan confortable y elegante como el de un automóvil. El tablero es de fácil y rápida lectura, el parabrisas ofrece amplia visibilidad, los asientos bien mullidos dan cabida a toda una familia! Usted maneja placenteramente, sin sentir las irregularidades del camino: la suspensión DODGE, fuerte para soportar la carga, es a la vez maravillosamente suave.

FABRICADA EN LA ARGENTINA POR
FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.
CHRYSLER ARGENTINA S.A.

pick-up Dodge

VEALA Y
PRUEBELA EN LA

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA de la PATAGONIA

Se cumplieron las prime de promoción de la provincia

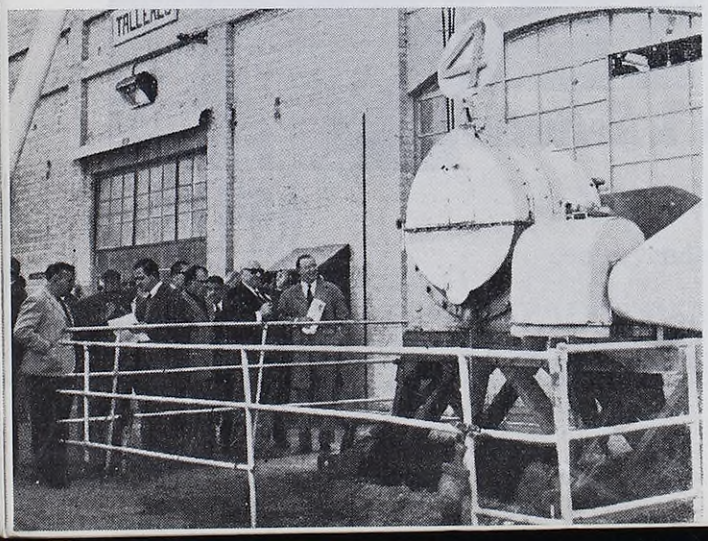
Adhirióse a la conmemoración del Centenario de la Colonización Galesa

Sus escenarios fueron las ciudades de Comodoro Rivadavia, Esquel, Trelew, Puerto Madryn y Rawson

DURANTE el mes de abril, en lo que constituyó un esfuerzo constructivo digno de destacarse, se realizaron en Comodoro Rivadavia, Esquel, Trelew, Puerto Madryn y Rawson, las "Primeras Jornadas de Promoción de la Provincia de Chubut", organizadas por la Federación Económica de Chubut y la Asociación Promotores Publicitarios de la Argentina. Los organizadores explicaron ampliamente los propósitos y finalidades de las jornadas realizadas. Consignaron que Chubut ha procurado dar una idea justa de la fisonomía actual de la provincia al resto del país, aunque mire más de frente hacia la Capital Federal que es el foco de donde parten —tal vez sin que ello sea lo mejor— los haces más fulgurantes hacia adentro. Pero Chubut —añadióse— mira hacia todo el país, quiere que como primer paso del mercado común americano se haga más real el mercado común interno argentino; que los "argentinos conozcan su propio país"; que el turismo —empezando por donde haya que empezar, pero enseguida— comience a tender el puente entre todas las provincias argentinas, para un real intercambio de turistas del propio país. Ese turismo, realizado con espíritu de empresa, irá creciendo, y al tomar forma, abrirá el verdadero camino del turismo como una industria nacional más, una industria en potencia que servirá también a otras industrias y al comercio.

Esto quiere Chubut —señalaron los organizadores—, un comienzo, un paso más, pequeño, pero que posibilite otro paso poco después... Hacer agitación de problemas nacionales: economía y turismo. Promover. Crear conciencia. Despertar el sentido empresario. Activar la capacidad de la empresa privada con orientación precisa.

Los participantes en las Jornadas de Promoción, durante la visita efectuada al pozo número cuatro de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en Comodoro Rivadavia, fiel exponente de la trayectoria productiva de la empresa estatal.



En Trelew, expusieron los oradores acerca de los principales problemas y obras de aliento y bien colectivo en curso de concreción.



ras jornadas de Chubut



Durante las deliberaciones efectuadas en Esquel fue obtenida la presente nota gráfica. Todos los sectores participantes coincidieron en la necesidad de otorgar un impulso decisivo a las múltiples actividades del Chubut.

LAS DELIBERACIONES Y VISITAS

Cabe consignar que los propósitos expuestos, consideramos que han sido ampliamente logrados, a través de la repercusión de las Jornadas de Promoción, que excedieron el marco patagónico. La prensa y los medios de difusión en general, de toda la República, detallaron con la amplitud debida los actos, reuniones y visitas cumplidas durante la realización del encuentro.

En las sesiones efectuadas en Comodoro Rivadavia se abordó el tema: "Chubut quiere integrarse con el país"; en Esquel: "Turismo en Chubut, Zona de Esquel"; en Trelew: "Posibilidades Económicas del Valle del Chubut" y, en Puerto Madryn: "Posibilidades Turísticas de la zona de Puerto Madryn". En las diversas zonas chubutenses se efectuaron visitas a los centros de producción, cultura y centros turísticos más destacados, culminando las Jornadas con el acto de clausura, efectuado en Trelew.

Los Directivos de las Entidades Organizadoras de la Reunión que ha abierto nuevos horizontes

La siguiente es la nómina de las Comisiones Directivas de las entidades organizadoras de las Primeras Jornadas de Promoción de la Provincia de Chubut: preside la Federación Económica de Chubut el señor Antonio Manuel Domínguez; su vicepresidente es el señor Eusebio Palacios; secretario señor Orlando Graupera; secretario ejecutivo, señor Natalio Raybet; prosecretario señor Jorge Moisés; tesorero señor Dauquen Chabeldín; protesorero señor Enrique Salloum; y vocales los señores Elis Miguel, Juan Patane Deleo, Fausto Mombelli, Mario Acebes, Fausto Fernández, Guillermo Coll y Luis Freire.

La Asociación Promotores Publicitarios de la Argentina es presidida por el señor Manuel Vidal; vicepresidente señor Pedro Ventura; secretario señor Julio César Questa; prosecretario señor Alfredo Solana; tesorero señor Antonio Piroso; protesorero señor José Luis Casero y vocales los señores: Carlos A. Fajín, Alfonso P. Rigau, Carlos F. Sibellino, Rafael A. Duque, José Armando Alonso y Osvaldo H. D'Agostino.



El señor Federico Boxaca hace entrega al gobernador de la provincia de Chubut, escribano Roque González, de medallas conmemorativas del acontecimiento. Los rodean organizadores de las Jornadas, encontrándose al extremo derecho de la fotografía el presidente de la Asociación Promotores Publicitarios de la Argentina, señor Manuel Vidal.

Santa Cruz

H. W. C. ROLLIT y Cía.
Representaciones
Contabilidades
Agentes Marítimos
Administración de Estancias
C. Correo 42 - Tel. 77
Pto. S. Cruz

L. A. L. S. R. L.
CONSTRUCCIONES VIALES
Ingenieros:
SECUNDINO ALVAREZ y JORGE R. LABORDA
25 de Mayo 191 - Trelew
Casilla de Correo 200 **Río Gallegos**

JUAN C. IGLESIAS



PUBLICIDAD
LETREROS
VIDRIERAS
AFICHES

LETRAS EN PINTURA
ORO Y PLATA - FILETES

13 DE DICIEMBRE 237 - C. Rivadavia

Producciones 3

Impacto publicitario en el Sur!

Promotor: Domingo Herrero
"El amigo de siempre"

En todos nuestros programas los artistas de su preferencia

Producciones 3 ayuda a vender

Tiene Trascendencia Pa Nacional y el ente de

LOS CAMINOS ARTICULAN EL PROGRESO

UN importante convenio es el que ha sido suscripto entre Vialidad Nacional y Vialidad Provincial de Santa Cruz, para efectuar un tratamiento superficial asfáltico sobre la ruta nacional número 3, en un tramo de 600 kilómetros entre Fitz Roy y Güer Aike. La obra se cumplirá sobre los enripiados construidos y en construcción.

El convenio suscripto el 17 de mayo por los titulares de ambos entes, ingeniero Raúl A. Colombo, del organismo nacional y Mauricio Julio Vidret, de Vialidad Provincial, es ad-referendum de los directorios y determina la forma en que Santa Cruz aportará los materiales, que serán puestos al pie de la obra, estableciéndose el valor de los mismos en la suma de 180 millones de pesos, que serán reintegrados.

Por la trascendencia que asignamos al convenio, para el mejoramiento de los medios de transportes terrestres, no sólo para la provincia de Santa Cruz, sino para las comunicaciones patagónicas en general, damos a conocer, a continuación el texto del acuerdo que esperamos ver concretado en la realidad, a partir del mes de octubre próximo, tal como se prevee:

EL CONVENIO

Artículo 1° — Vialidad Santa Cruz se compromete a poner al pie de obra hasta 17.000 toneladas de asfalto para que Vialidad Nacional construya, por vía administrativa, un tratamiento superficial tipo económico sobre 600 km. de enripiados construidos y en construcción sobre la Ruta Nacional N° 3, entre los lugares denominados Fitz Roy y Güer Aike en la provincia de Santa Cruz.

Art. 2° — Para posibilitar la iniciación de los trabajos motivo del presente convenio en el pró-

tagónica un Convenio suscripto entre Vialidad Vialidad de la Provincia de Santa Cruz

Serán construidos 600 kilómetros sobre la ruta nacional numero 3 entre Fitz Roy y Güer Aike

ximo mes de octubre del corriente año, Vialidad Santa Cruz, se compromete a facilitar, en calidad de préstamo, un camión regador de asfalto en perfectas condiciones de uso, con su conductor.

Art. 3º — Vialidad Santa Cruz se compromete a entregar los asfaltos indicados en el artículo 1º al pie de obra en los lugares y en las cantidades y cantidad de los mismos que indicará el Distrito de Vialidad Nacional con 15 días de anticipación a su empleo en obra.

Art. 4º — Déjase establecido que en planes posteriores al año 1969, Vialidad Nacional adoptará las medidas necesarias para mantener la calzada de acuerdo con las necesidades del tránsito en el tramo de ruta motivo del presente convenio, habida cuenta del comportamiento de los trabajos enunciados en el mismo.

Art. 5º — A los efectos del reintegro a Vialidad Santa Cruz del valor de los asfaltos puestos al pie de obra que la misma debe entregar de acuerdo con las estipulaciones del presente convenio, se estima en la suma de $ 180.000.000 m/n., el importe del material y fletes necesarios para el cumplimiento de esta cláusula.

Art. 6º — Vialidad de Santa Cruz, deja constancia que la provisión de materiales y por el importe estimado provienen de sus recursos de Coparticipación Federal.

Para el reintegro por parte de Vialidad Nacional de la suma real efectivamente invertida por los conceptos indicados en los plazos estipulados en el artículo siguiente, Vialidad Santa Cruz, se compromete a cumplir los siguientes requisitos:

a) Remitirá al Distrito de Vialidad Nacional las facturas de provisión de asfalto por cada remesa de dicho material.

b) Las facturas por fletes desde el lugar de provisión al lugar de almacenamiento que indique el Distrito de Vialidad Nacional.

c) Para el cumplimiento del inciso b) de este artículo Vialidad Santa Cruz se compromete a efectuar previamente la o las licitaciones que sea menester de acuerdo con el programa de trabajos a desarrollar que fijará el Distrito de Vialidad Nacional.

Art. 7º — Vialidad Nacional se compromete a reintegrar a Vialidad Santa Cruz la suma de ciento ochenta millones de pesos moneda nacional en que se estima el aporte en materiales asfálticos y fletes motivo del presente convenio, o la que real y efectivamente resulte invertida en las obras por dichos conceptos y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 6º, en cinco cuotas anuales iguales y consecutivas a partir del 1º de enero de 1970.

¿VIAJA... para y de la Patagonia?

Transportes Patagónicos le ofrece sus servicios diarios entre Bahía Blanca y San Julián, pasando por Río Colorado, Gral. Conesa, San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Trelew, Rawson, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado. Horarios Expresos y Ordinarios. Combinación a Buenos Aires con la Cía. LA ACCION de Bahía Blanca.

Informes en nuestras Oficinas en Buenos Aires: Avda. de Mayo 769 - T. E. 34-9968

Medio Siglo en "La Anónima"

☆ DIGNA TRAYECTORIA DEL SR. JERONIMO SCIMONE

☆ EJEMPLO DE CONSECUENCIA Y LABORIOSIDAD

ERA un adolescente el que, en coincidencia con las Fiestas Mayas, se incorporó en 1915 al personal de la que entonces era "Agencia de Buenos Aires" de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Tenía poco más de quince años, de figura esbelta, ágil en los movimientos, continente respetuoso, mirada vivaz, correcto y serio. Llamábase Jerónimo Scimone, boquense de nacimiento, hijo de italianos: Antonio, el padre, Josefina Merenda, la madre.

Cincuenta años después, le hallamos en la misma empresa, partícipe de su trayectoria, en la que se ha consubstanciado la propia. Es un caso ejemplar de consecuencia, que merece ser destacado. En toda organización de larga vida se cuentan empleados con 25, 30 y aún 40 años de antigüedad; poquísimas veces una empresa puede ofrecer un hecho como el que representa don Jerónimo Scimone. Para que sea posible tiene que producirse una compleja yuxtaposición entre el hombre y la entidad, entre aquél y los directivos de éste, entre las exigencias crecientes de una función y la capacidad integral para realizarla, mezclándose lo moral y la práctico, lo mental y lo físico.

El prieto ensamblamiento fue posible, porque el joven Scimone se entregó en plenitud a su cometido probando sus merecimientos y conquistando, amén de un concepto austero, profundas y perdurables simpatías.



Don Jerónimo Scimone, Sub Contador General de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

SU VIDA EN "LA ANONIMA"

El niño boquense —nació en la calle Suárez, al 345, el 30 de Agosto de 1899— concurrió a escuelas privadas, una de ellas dirigida por el maestro Maffera, y terminó los estudios primarios en la escuela nacional del barrio, la de Juan de Garay. Con su diploma de sexto grado —¡oh, aquellos grados superiores!...— y no habiendo obtenido un banco en la escuela comercial, comenzó su etapa de trabajo, que hoy no ha terminado para él.

Su primer empleo fue el de auxiliar de despachante en las oficinas del Lloyd Norte Alemán de Bremen, ubicadas en Sarmiento y Reconquista. Entró el primero de enero de 1913 y siguió un año y medio.

Era su jefe el señor Miguel Giordano Bruno Abatángelo, quien en 1914 pasó a "La Anónima" como encargado de compras para abastecer a los buques de la propia línea al Sur. Al poco tiempo se llevó consigo al joven Scimone, quien a fines de 1915 pasó a Contaduría en la que se quedó hasta el presente.

ALGUNOS RECUERDOS

—Trabajábamos duro y parejo —nos dice el señor Scimone, evocando con satisfacción "aquellos lindos años"—. En total, éramos diez o doce hombres, con el señor Seguí por jefe. Lo hacíamos todo, conquistando con nuestra laboriosidad el aprecio de los jefes.

La palabra "no" la ignorábamos, siempre dispuestos al "sí" con la responsabilidad de saberlo hacer. No contábamos el tiempo, ni nos permitíamos mirar el trabajo hecho, que lo importante era concluirlo.

Recuerda cuando reemplazó al señor Arturo Agulló como jefe de la Contaduría. Nunca había realizado ese trabajo, ni nadie le dio indicaciones. Pero solió airoso de la prueba, aunque a costa de muchas "horas extras" que nunca cobró... ¡porque solo él se enteró de que las trabajó!

—Durante seis meses trabajé hasta media noche, y gané la batalla— nos dice con noble orgullo.

60 ANIVERSARIO DE UNA TRADICIONAL EMPRESA

El 1º de junio será celebrado con diversos actos el 60 aniversario de la Cía. de Seguros "La Agrícola", tradicional empresa conocida en todo el país, familiar en el medio patagónico, que en su trayectoria ha sabido acreditar seriedad y responsabilidad.



El señor Scimone, a los diecisiete años de edad.

MENCIONES ESPECIALES

Primero en el edificio de Victoria 344 y desde 1926 en el de la Avenida Presidente Sáenz Peña 547, el señor Scimone conoció a don José Menéndez y don Mauricio Braun, los fundadores de la Sociedad, como asimismo a cuantos les han sucedido en las funciones de Directores. Para todos ellos tienen palabras de encomio, por su nervio y empuje, por su visión y dinamismo.

Cuando en 1918 se constituyó el Directorio en Buenos Aires, Director Gerente de la empresa lo era, don Roberto Gómez, Sub-gerente don Roque Blaya y Contador don Tomás Penellas.

Los contadores, luego del señor Penellas, fueron los señores Carlos Bery, Juan Lasbat, Edmundo Pietranera, Manuel Cerdeira y el Dr. José Robles, estos últimos con el carácter de Contador General.

La dirección de los negocios pasó a manos de don Roque Blaya —sucesor del señor Gómez— y luego de los señores Francisco Dougnac Leston, Dr. Oscar Braun Menéndez, Alejandro Bandic y don Manuel Cerdeira, que es el actual Director Gerente.

"ESTOY ENCANTADO"

Nos dijo el señor Scimone:

—Me siento feliz por mi permanencia en "La Anónima". Estoy encantado y satisfecho, alegre y optimista. Para mí, es como si recién comenzara a trabajar.

"Tengo motivos de gratitud, para muchos y muchos para el señor Cerdeira, que fue para mí, desde el punto de vista profesional, un verdadero maestro. Deseo expresarlo sin ambajes, con amplitud. No tengo reticencias para decir la verdad".

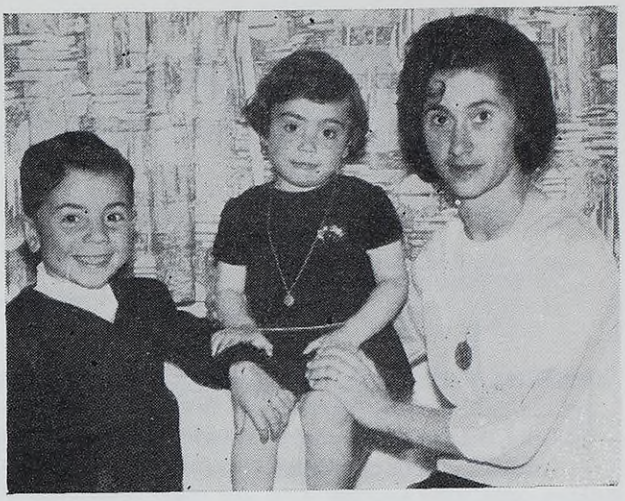
Nos mira y afirma: —El egoismo es arma de los mediocres. Nunca hay que caer en eso. En cuanto a los episodios no tan felices, que todos los tienen, yo no los recuerdo.

Nuevas Dependencias del Banco Argentino de Comercio en Comodoro Rivadavia

El 7 de junio el Banco Argentino de Comercio inaugura un nuevo y moderno edificio en Comodoro Rivadavia. Servirá de sede a la sucursal de la entidad bancaria. Está ubicado en la Avenida San Martín 210, en la intersección con 9 de julio y está dotado de los más adecuados adelantos técnicos.

Se ha previsto la instalación de una central para toda la zona sur del país, localizando en Comodoro Rivadavia, todo el movimiento del Banco Argentino de Comercio, en la Patagonia.

NOTAS GRAFICAS DE RIO GALLEGOS

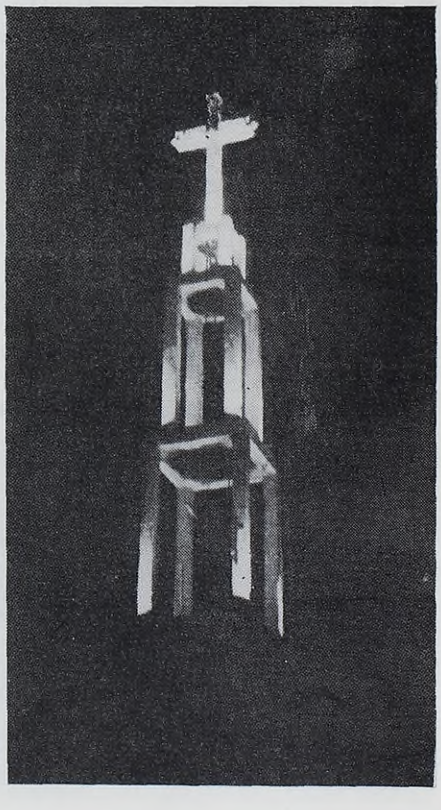


Imperio Barcat de Fernández y sus hijos Sandra Elisabeth y Enrique Abdo.



Mónica Beatriz Conde Galassi

EL IMPERIO DE LA CRUZ



En la bella toma fotográfica, lograda en la noche del Jueves Santo, la cruz de la Catedral de Comodoro Rivadavia, S. Juan Bosco, imponente, tal como la ven los fieles patagónicos.

Los Olvidados

Especial para "Argentina Austral"

Escribe: **ALBERTO CALISMONTE**

ESTAS meditaciones no van dirigidas a los navíos que se cubrieron de gloria en el insondable mar, y que por sus notables hazañas históricas ocupan un lugar de honor en el reconocimiento de la inmortalidad pública, sino para aquellos otros que están abandonados en las inmediaciones de una playa cualquiera, acaso ya sin nombre, ni nada que recuerde su importante pasado...

Estos barcos dispersados en su eterna morada: la playa portuaria —si lo captamos con la fibra del espíritu—, resultan ser también tumbas desconocidas a la vera del mar, de ese invencible mar que anteriormente los había hermanado con sus suaves o rugientes olas. Son asimismo héroes huérfanos de un injusto olvido. Pues deberían ostentar con una lápida en su enmohecido casco, luciendo el sublime epitafio, como testigo mudo de los valiosos servicios que prestaron en el pretérito, de su lucha, de su tenaz coraje para haber vencido los duros embates del caprichoso mar. Y con ello, en franca misión de paz, fueron contribuyendo al desarrollo substancial de los pueblos y habitantes.

He pensado muchas veces sobre la expresión casi humana que tienen esos viejos navíos abandonados, tal vez desde épocas remotas en las playas Patagónicas; allí en la ribera parecen nimbados a la luz del crepúsculo, que es cuando adquieren mayor tristeza, soledad y misterio...

Pero hablemos de estas inconfundibles moles —osamentas sin sepulcro— que van muriendo de pie a la orilla del mar, como esos viejos árboles en la inmensidad de la pampa. Han cumplido su época de vida. Forman parte de la tierra, del muelle, de los galpones herrumbosos maltratados por la carga y descarga. Recorrieron infinidad de veces los agitados mares de nuestro Sud, con las bodegas repletas de estibas, con los camarotes colmados de pasajeros, donde el amor, la alegría y el drama, quizás no tienen aún apagados —en algún sobreviviente de aquel tiempo— las cenizas de los recuerdos.

Descansan en la arena o en el pedregullo de la playa, bajo la hermosa cruz del sur de este cielo austral. Arruinados, roidos por la implacable acción del tiempo en que todavía apoyan su lenta agonía, ya sin cables en proa ni popa. Están inmóviles, tumbados de babor a estribor, como unos monstruos gigantes heridos de muerte.

Viéndoselos así, diríase que todavía tienen alguna secreta esperanza de navegar. Si parecen decir en su inagotable diálogo, silencioso y mortificante: "Vivimos, empero, aguardamos una mano amiga que nos repare y nos lance a la mar para acariciar sus olas, algas y caracolas... O de lo contrario, una piadosa que nos arroje al fondo del abismo".

¿Sería posible resolver su incierto destino?...

Siempre que los observo con las pupilas copiosas de nostalgia, reflexiono: "Unicamente están descansando viejos navíos. Solamente duermen su eterna vejez. Mientras le quede "algo" de lo que antes eran, aún sobreviven... Pero, ¿por qué no podrían parecerse al rostro amargo de los parias, cuya huella profunda y salina está marcada por lágrimas de rebeldía?... ¡Vaya ingratitud hermanos del mar!

Por lo general, cuando contemplamos un barco cualquiera solemos desdeñar su obra sólida, probablemente maestra de algún extraordinario armador. Precisamente en la historia de los navíos indemnes que, habiéndose salvado de los elementos desencadenados en alta mar, quienes se llevaron los mayores laureles han sido, indudablemente, sus capitanes. ¿Por qué? ¿De qué vale ser un gran marino si comprueba en medio de una terrible tempestad que su barco es endeble, poco aguantador para resistirla?... ¡Pues, sucumbiría sin más remedio! Neptuno es un dios indomable en cuanto desata su furia desalmada.

Vale la pena recordar entonces, una antigua pero edificante anécdota: El vapor "ASTURIANO" había campeado un bravo temporal en uno de los habituales viajes a Río Gallegos. Al pisar tierra su capitán, lo primero que hicieron varias personas fue ir a felicitarle por la pericia que demostró en arribar a puerto sin novedad.

—Sinceramente al que tendrían que felicitar es al barco, incluso a su armador. Si no fuera por su estupendo aguante a esta hora habría pasado por las mandíbulas de algún tiburón —dijo el viejo lobo de mar.

Tenía muchísima razón. Pues el capitán debe compartir con el barco análogos honores en el terreno del reconocimiento humano, máxime, después de una proeza marina.

Cuando vaya de viaje —amigo lector— y recorra una playa sureña, no sea indiferente con esas embarcaciones allí abandonadas. Dedíquele, aunque sea de lejos, una mirada de recuerdo, de sentimiento, pero sin decirle adiós. El adiós ya lo tuvieron en las gentes que despedían a los pasajeros de abordo, en las sirenas que ulularon su cordial despedida de cada puerto, diciéndole: "buen viaje o hasta pronto".

Por eso, estos viejos navíos abandonados a lo largo de las playas patagónicas, carcomidos, maltrechos, con la carga del tiempo sobre lo que aún supervive de su estructura, no tienen despedida, museos ni astilleros, son "los olvidados..." que nunca aprenderán a morir en tierra firme. Solo descansan cerca del mar, acaso esperando un milagro que los devuelva a él. Pero su sueño está ahí: ¡y esa es su gran ilusión!..., ¡y su gran lamento!..., llorar su maldita suerte.

Río Gallegos, 1965.

ARGENTINA AUSTRAL

Mensuario de Asuntos Patagónicos

Dirección, Administración y Publicidad:

Diagonal Norte 547

Buenos Aires **T. E. 33 - 0503**

Publicación de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

Propiedad intelectual: 753798

Corresponsales en: Viedma, Río Negro, Rawson, Trelew, Puerto Madryn, Esquel, Comodoro Rivadavia (Chubut), Río Gallegos, Río Turbio, Santa Cruz, Comandante Piedrabuena, San Julián, Puerto Deseado y Las Heras (Santa Cruz), Río Grande, Tierra del Fuego.

L. U. 12 RADIO RIO GALLEGOS

LA MAS AUSTRAL DE LAS EMISORAS PRIVADAS ARGENTINAS

★

Oficinas en Buenos Aires
Avda. R. Sáenz Peña 615
Esc. 932 - T. E. 46-2762

Administración y estudios
Avda. San Martín y Zapiola
T. E. 23 - Río Gallegos

Representante en Buenos Aires
EDUARDO MORINO
Lavalle 1625, P. B., Of. 1
T. 49-1313 y 46-6521

ANDRES M. VIVANCO

ESCRIBANO

Alberdi 2 **Río Gallegos**

JUAN H. ALBORNOZ

Martillero Público

Oficinas: Chacabuco 76

Exposición, ventas, remates:

Piedrabuena 169 **Río Gallegos**

VICENTE A. EDREIRA

FRUTOS DEL PAIS

Río Gallegos **Buenos Aires**

OFICINA LIEGEOIS S.C.C.

COMISIONES
CONTABILIDAD
REPRESENTACIONES

Sarmiento 24 **Río Gallegos**

ESTACION DE SERVICIO YPF

De **Angel de Dios e Hijos S.C.C.**

SERVICIO AUTORIZADO DODGE

Roca y Perito Moreno **Río Gallegos**

Foto "ROIL"

Trabajos de primera calidad

GRAN EXISTENCIA DE VISTAS DE LA PROVINCIA

RIO GALLEGOS

ALBERTO R. SEGOVIA S.R.L.

Cap. $ 4.000.000.—
DESPACHANTE DE ADUANA
IMPORTACION - EXPORTACION
REPRESENTANTES SEGUROS
Telegramas **"Asegovia"**
Río Gallegos

GALLIE COM. Y FIN. S.R.L.

CAPITAL $ 4.500.000.—

Contabilidades - Representaciones
Comisiones - Administración
de Estancias

Sarmiento 165 - C.C. 65 - Río Gallegos

CONFITERIA CARRERA

de VLADIMIRO JACKIK

Servicio de lunch a domicilio

Roca y Fagnano T. 179 Río Gallegos

ESTUDIO

Fisch y Braun Menéndez

(Provincia de Santa Cruz)

ABOGADOS:

Dr. JORGE ALBERTO MORON
Alte. Zar 733
Pto. Deseado

Dr. NESTOR ARGUELLES
San Martín 683
Río Gallegos

HOTEL COMERCIO

Calefacción central. Agua caliente en todas las habitaciones.

Departamentos con baño privado.

Roca 1308 **T.E. 208** **Río Gallegos**

...SU COCTEL ...EN SU CONFITERIA

CONFITERIA MONACO

Roca y San Martín **Río Gallegos**

TRAVESIA S.A. de TRANSPORTES

COMERCIAL e INDUSTRIAL

A sus órdenes en todo el Sur Argentino
Casa Central: Jean Juares 241 - T. E. 88-1415, Buenos Aires.

Sucursal: Comodoro Rivadavia - Sarmiento 565 - T. E. 2208.
Agencia en Río Gallegos: Alberdi 488.

TALLER MECANICO **THUNDERBIRD**

Rectificación y ajuste general

Especialidad en DODGE — VALIANT — FARGO

DE SOTO — PLYMOUTH — CHRYSLER

ATENCION PERSONAL DE:

RODOLFO IVANOVICH

MAIPU 1422 **C. RIVADAVIA**

CASA SUAREZ

30 AÑOS DE CALIDAD EN PAPELERIA COMERCIAL

LIBROS - REVISTAS NACIONALES Y EXTRANJERAS

SAN MARTIN 210 **Comodoro Rivadavia**

BERARDI Y CIA.
COMODORO RIVADAVIA S.R.L.

CONSIGNACIONES

ANTICIPOS Y COMPRA DE LANAS Y CUEROS

SAN MARTIN 210 **Tel. 2249** **Comodoro Rivadavia**

Farmacia **ARGENTINA**

San Martín 401

Teléfono 2768

COMODORO
RIVADAVIA

Farmacia "**FREILE**"

Andrés Freile

Químico Farmacéutico

ESPECIALIDAD EN PERFUMES
NACIONALES E IMPORTADOS

San Martín 228 - Teléfono 2224

COMODORO RIVADAVIA

Farmacia "**AVENIDA**"

José A. Rentería

Farmacéutico

La farmacia de su hogar

RIVADAVIA 1334 **C. RIVADAVIA**

FARMACIA "COMODORO"

★ **ESPECIALIDADES**
★ **YERBAS MEDICINALES**
★ **PERFUMERIA - COSMETICOS**

ENVIOS URGENTES AL INTERIOR

COM. RIVADAVIA - SAN MARTIN 674 - T. E. 2362

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA

Escribanos
Registro de Contratos Públicos Nº 2
Comodoro Rivadavia

Dr. NICOLAS M. OLMEDO

ABOGADO

SAN MARTIN 437 **Esc. 9**
Comodoro Rivadavia

Dr. BENITO J. ESPONA

MEDICO CIRUJANO

CLINICA QUIRURGICA

SEÑORAS — PARTOS

Consultas desde las 17 - Pedir hora

Rivadavia 258. Piso 1º
C. Rivadavia

El tradicional

HOTEL COLON
COMODORO RIVADAVIA

50 habitaciones
16 con baño privado
Cocina de primer orden
Bebidas de calidad

•

San Martín 341

Teléf. 2283 - C.C. 187

Casa

Gorchs

Suc. de JUAN GORCHS S.C.C.

RELOJERIA - JOYERIA - OPTICA - ARMERIA

San Martín 301
T.E. 2301

Comodoro Rivadavia
Chubut

COMODORO

hotel

120 HABITACIONES

CON BAÑOS INDEPENDIENTES

EL HOTEL MAS CONFORTABLE DE LA COSTA ATLANTICA

RESTAURANT A LA CARTA

CONFITERIA

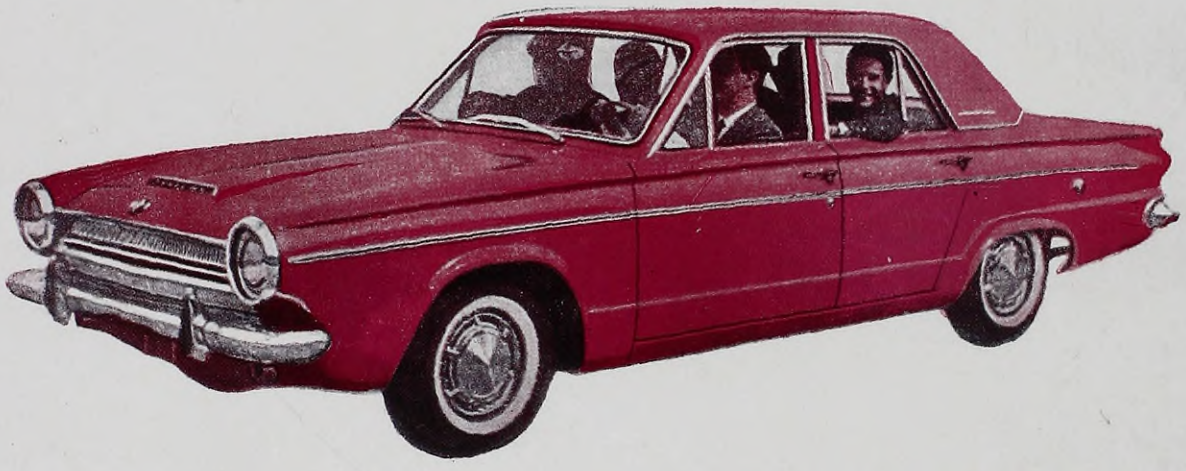
SALON PARA FIESTAS

9 de Julio esq. Rivadavia
T. 2061 al 2063
Comodoro Rivadavia


Agua de Colonia
Floraike
Contenido 250
JABON TOCADOR
Floraike
INDUSTRIA ARGENTINA
PESO NETO 150 G
ASEGURAN CADA DIA
HIGIENE FRESCURA Y LOZANIA
JABON
Floraike
COLONIA

TOTALMENTE NUEVO!





REALMENTE GRANDE!

DIMENSIONES

Sus generosas medidas exteriores permitieron el diseño de un interior amplio, donde seis personas pueden alojarse cómodamente y gozar del placer de viajar en un automóvil **realmente grande.**

CAPACIDAD

El baúl (que se ilumina automáticamente al abrirlo) posee una insospechada capacidad para el equipaje; la estudiada ubicación del compartimento para la rueda de auxilio, permitió el aprovechamiento total del espacio.

ESTILO

Sus líneas **totalmente nuevas,** juntamente con la sobriedad de su interior, le confieren un señorio y distinción, avalados por el prestigio y calidad de...

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A. CHRYSLER ARGENTINA S.A.

VALIANT
DE CHRYSLER

presentado por:

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA de la PATAGONIA