

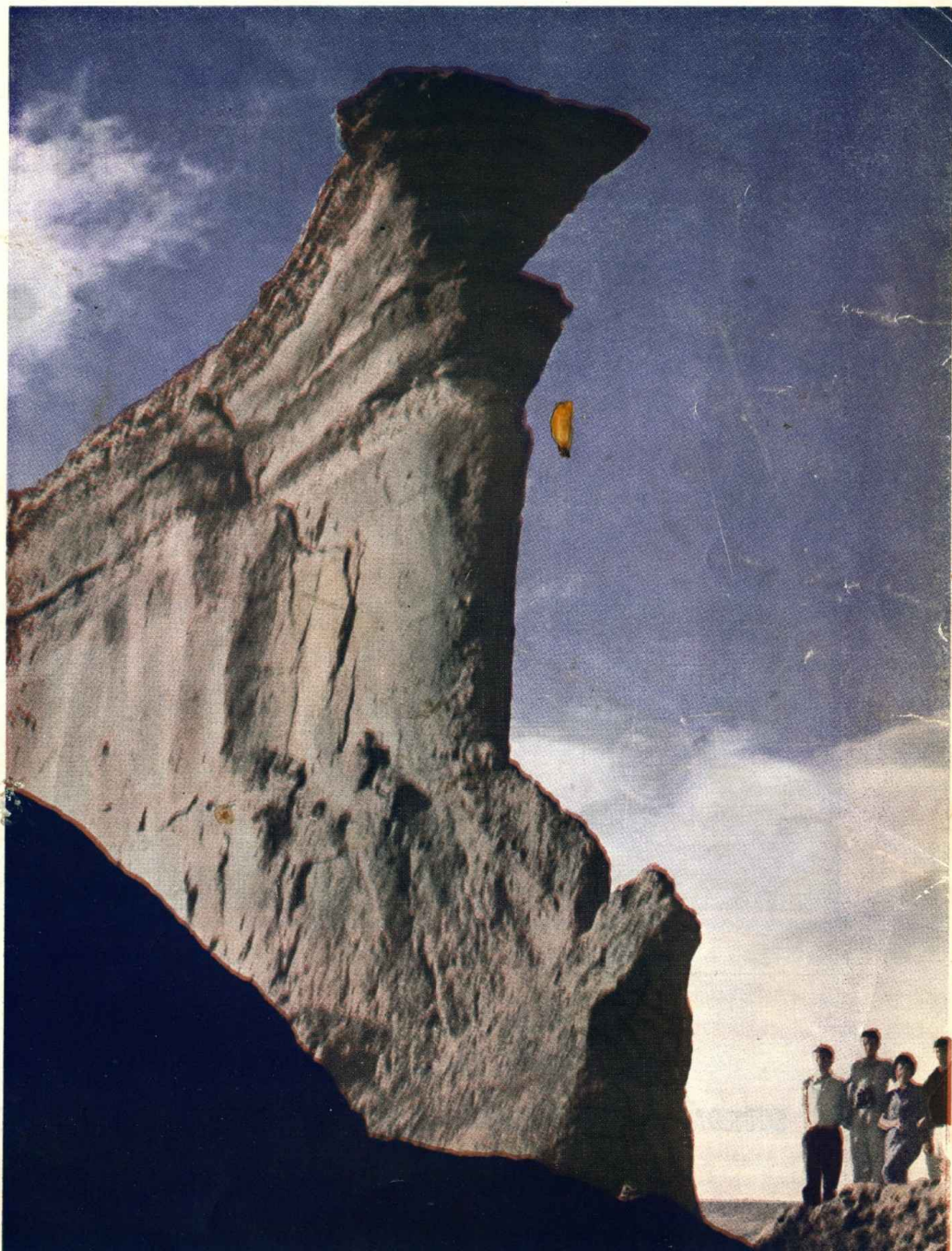
Argentina Austral



AÑO XXXIV

ABRIL 1963

Nº 378



Punta Delgada, paraíso costero
al sur de Comodoro Rivadavia
(foto Fco. Sabella)

Vino,

Vio,

Venció

Valiant

VALIANT

es un legítimo triunfo de la Chrysler
en todo el mundo!

A sus imbatibles cualidades mecánicas
suma las líneas más elegantes
que usted pueda admirar.

Vea el VALIANT
en los Concesionarios Oficiales



Producido por FEVRE Y BASSET Ltda. S. A. Chrysler Argentina, S. A.

En Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

El prestigio de Westinghouse...



...nace
de la calidad

Westinghouse



Exija Ud. esa calidad mundialmente reconocida

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

Con esa
misma calidad
Westinghouse

Laundryomat

el lavarropos que trae
de los EE. UU. una
nueva manera de
lavar. ¡Totalmen-
te automático!



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

El tradicional



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

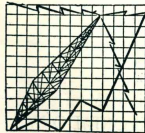
SAN MARTIN 341

Teléf. 283 - C. Correo 187

FOTO
ESTUDIO

Rudy
Hoffer

URQUIZA 785
C. RIVADAVIA



ESTUDIO DE
GRABACIONES

Casa

Gorchs

Suc. de JUAN GORCHS S. C. C.

RELOJERIA - JOYERIA - OPTICA - ARMERIA

San Martín 301 • Comodoro Rivadavia
T. E. 127 Chubut

CLINICA DE SEÑORAS "SAN MARTIN"

Maternidad - Ginecología - Cirugía - Internación - Atención permanente
Médico Cirujano Dr. Jorge Fuleston
Consultas diariamente de 11 a 12 y de 18 a 20 hs. • San Martín 875 - 2do. piso
T. E. 908 - Com. Rivadavia

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA

Escritorios

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Dr. NICOLAS M. OLMEDO
Dr. HUGO A. PEREZ ORTIZ
ABOGADOS

SAN MARTIN 437 • Esc. 9
Comodoro Rivadavia

EMPRESA DE PINTURA
MELIN

Experiencia - Franquía - Esmero
Servicio especial para compañías
EDUARDO MELIN
Sarmiento 761 - Comodoro Rivadavia

LABORATORIO DE ANALISIS CLINICOS

Dr. LAERTE ATILIO MASSARI

Urquiza 712 • Comodoro Rivadavia

EXCELSIOR PUBLICIDAD
La voz que vende

San Martín 238 - Esc. "04" y "05" Tel. 477
Comodoro Rivadavia

Radiofonía - Audiciones - Frenes - Microprograma - Organización de espectáculos
Contratación de atracciones artísticas de la Capital Federal - Invest. de Mercado
Circulares - Folletos - Catálogos - Volantes.

Farmacia ARGENTINA

San Martín 401
Teléfono 88

COMODORO
RIVADAVIA

Farmacia "FREILE"

Andrés Freile
Químico Farmacéutico

ESPECIALIDAD
EN PERFUMES
NACIONALES
e IMPORTADOS

San Martín 228
Teléfono 224
COMODORO
RIVADAVIA

Farmacia "AVENIDA"

José A. Rentería
Farmacéutico

La farmacia
de su hogar
RIVADAVIA 1234
COM. RIVADAVIA

LA FORMULA PERFECTA DEL

COLOR- HOGAR



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

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

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

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

POLICLINICO
"28 de JULIO"

MORENO esq. ITALIA
T. E. 6281 - TRELEW (Chubut)

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

Cirujía - Clínica - Pediatría
Obstetricia - Radiología - Laboratorio
Anatomía patológica

INTERIACION
(ANEXO HOSPITAL PRIVADO)

Estudio FISCHE y
BRAUN MENENDEZ

Abogadas

Dr. NESTOR ARQUELLES
San Martín 683
Rio Gallegos

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

MEDIAS FAMOSAS



ADMINIST. Y VENTAS
CORRIENTES 1945
T. E. 49 2377 - 45 5811 - 43 2580
CAPITAL

PEDRO HORACIO
ZUANCH
PROCURADOR
Roca 624 Rio Gallegos

ANDRES M. VIVANCO
ESCRIBANO
Alberdi 2 Rio Gallegos

ALBERTO A. SEGOVIA
S.R.L.

Cap. \$ 4.500.000.-

DESPECHANTE DE ADUANA
IMPORTACION - EXPORTACION
REPRESENTANTES SEGUROS

Telegramas "Asegovia"
Rio Gallegos

OFICINA LIEGEOIS S.C.C.

COMISIONES
CONTABILIDAD
REPRESENTACIONES
Sarmiento 24 Rio Gallegos

VICENTE A. EDREIRA
FRUTOS DEL PAIS
Rio Gallegos Buenos Aires

Sanatorio

"TRELEW"

CIRUGIA
CLINICA MEDICA
RAYOS X

Director

Dr. ATILIO OSCAR VIGLIONE

Calle: Francisco Pcorarero 460

TRELEW

Fotografía "ROIL"

Trabajos de primera calidad

Venta de máquinas
fotográficas importadas
y nacionales

Gran existencia en vistas
de la Provincia

RIO GALLEGOS

Hotel COMERCIO

Laudelino Arecos Suárez y Cia. S. C. por Acc.

CALEFACCION CENTRAL AGUA CALIENTE
EN TODAS LAS HABITACIONES.
DEPARTAMENTOS CON BAÑO PRIVADO

Roca 1308 T. E. 209 Rio Gallegos

TALLER MECANICO

Traba y Cabral

Reparaciones en general
Rectificaciones y ajustes

Avellaneda 526 Rio Gallegos

L. U. 12 RADIO RIO GALLEGOS

LA MAS AUSTRAL DE LAS EMISORAS PRIVADAS ARGENTINAS

Oficinas en Buenos Aires
Avda. P. Saenz Peña 615
Esc. 532 - T. E. 46 2762

Administración y ventas
Avda. San Martín y Zepeda
T. E. 23 - Rio Gallegos



con

Garantia Escrita!

SIN LIMITE DE TIEMPO

Cada cubierta o cámara de nuestra fabricación, que lleva nuestro nombre y número de serie, tiene garantía de estar libre de defectos de mano de obra y materia prima, sin límite de tiempo o rendimiento en kilómetros. Si nuestro examen demuestra que tal cubierta o cámara no ha respondido a los términos de esta garantía, haremos la reparación o daremos una bonificación razonable sobre la compra de una cubierta o cámara nueva de nuestra marca.

¡PIDALAS A SU GOMERO AMIGO!

Toda cubierta

Firestone

es toda una GARANTIA!





UNA GRAN INDUSTRIA NAVAL
PARA UNA GRAN
MARINA MERCANTE ARGENTINA



ASTARSA

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S.A.

OFICINAS: Tucumán 1438 - T. E. 40.3425-27 - BS. AS.
VARADERO Y TALLERES: RIO LUJAN (margen derecha)
TIGRE F.G.B.M. - T. E. 749.0791 - 2 - 3 - 5 - 6

Argentina Austral

AÑO XXXIV

ABRIL DE 1963

Nº 378

EN ESTA EDICION

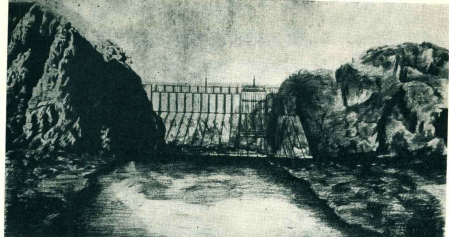
DIQUE DE EMBALSE AMEGHINO	
Una pesadilla que concluye	8
El autor, ingeniero Antonio D. Pronato	9
UNIVERSIDAD DE LA PATAGONIA	
Su reconocimiento oficial por la Nación	10
MAS LUZ PARA COMODORO RIVADAVIA	
Adquisición de nuevos y poderosos motores	11
PARA LA HISTORIA MINERA E INDUSTRIAL DEL CHUBUT	
Fundación de Puerto Pirámides y explotación de las salinas de Península Valdés, por Emilio E. J. Ferro	12
ALAS MECANICAS CON SENTIDO DE HUMANIDAD	
Funcionamiento y servicio de los aeroclubes de Puerto Santa Cruz y San Julián	15
EVOCAIONES HISTORICAS	
En tiempos del Fuerte de San José, por Juan Hillarion Lenzl	19
MISCELANEAS DE VIEDMA	
En el 184º aniversario de su fundación, por Salvador Carlos Larla	25
CUENTOS DE PAGO CHICO	
La sabiduría del doctor Martínez	30
POETAS DEL SUR	
Ocaso, de Héctor R. Peña Pantín (Río Gallegos) ..	31
NOTAS Y COMENTARIOS	
El pequeño colono, por Leonor M. Piñero	17
La voz de los padrones	21
Lo que eligen	21
Inflación y becas	21
Reportaje a Petroquímica	22
La vacunación de los ovinos contra la fiebre aftosa, por Félix Lucam	32
Un viaje a Río Turbio, por Leopoldo F. Olivetto	33
Sépanos desde cuando y porqué, por Revistar	35
Ingeniero Mario J. Cuesto	38
SECCIONES DIVERSAS	
Lecturas	27
Criterios del Sur	29
En este mes a través del tiempo	36
Breviario austral	37
Patagonia al día	39



**S
O
B
E
R
A
N
A**

La yerba de los buenos ratos

DIQUE DE EMBALSE AMEGHINO

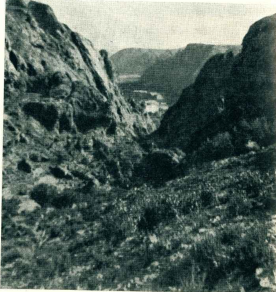


El dique Florentino Ameghino, de acuerdo al dibujo que solamente un proyecto.

Una pesadilla que concluye

CON una exclamación que fuera trasunto gramatical de un hondo suspiro de alivio, deberíamos comenzar la información sobre el cierre de las compuertas del dique Ameghino, pues tanta ha sido la ansiedad por esta obra y los dramáticos suspensos en que hubo de ircurrir la construcción, cuyos estudios datan de 1944 y el comienzo de su ejecución de 1950. Por eso es que los funcionarios de Agua y Energía Eléctrica y los pobladores del Valle Inferior del Chubut, que serán los más directos beneficiados, han celebrado con legítima satisfacción el cronamante de la primera fase fundamental de las obras. Los pasos subsiguientes serán la construcción y dos canales maestros para riego de superficie, trabajos que también demandarán años, tiempo más o tiempo menos según los aportes de fondos que efectúe el gobierno. Precisamente, la irregularidad en tales aportes fue la causa principal, quizás la única, de que para llegar a esta hora del represamiento de las aguas hayan pasado trece años de lento avance constructivo.

El acto de cierre del dique y comienzo del embalse de las aguas dio lugar a una ceremonia de inauguración, a la que debió haber asistido el Presidente de la Nación, según deseara anunciados, pero tuvo que desistirse por haber sufrido en esos días una ligera afección. Fue representado por el ministro de Obras Públicas, ingeniero Horacio Zubiri, concurriendo también el Secretario de Energía y Combustibles, doctor Jorge Bernabéu; el secretario de Obras Públicas, ingeniero Luis de Carli; el presidente del directorio de Agua y Energía Eléctrica, ingeniero Higinio Monserrat; el interventor federal en Chubut, señor Pedro L. Prianti; el gobernador de Tierra del Fuego, señor Ernesto M. Campos; el obispo diocesano, monseñor Carlos M. Pérez, y un conjunto de funcionarios técnicos y administrativos de Agua y Energía Eléctrica y del gobierno provincial, además de otros invitados y personal de la empresa constructora. También



Vista del paraje, desde aguas abajo, donde ha sido construido el dique Ameghino.

EL AUTOR

Ingeniero Antonio D. Pronsato

Autor del proyecto del dique Florentino Ameghino es el ingeniero Antonio D. Pronsato, actual gerente de tanto D. Pronsato, actual gerente de ingeniería en la Dirección de Agua y Energía Eléctrica, año cargo al que fue puesto, que es un profesional de amplia y reconocida trayectoria en el campo de la hidráulica en el país. El cargo inmediato anterior fue el de jefe de ingeniería y antes desempeñó funciones de jefe en varias

de las zonas en que la dependencia tiene subdividida su estructura técnica y administrativa.

Pronsato nació el 1.º de enero de 1912 y egresó de la Universidad Nacional de La Plata con el título de ingeniero hidráulico civil en 1938. Ingresó en la ex Dirección General de Irrigación en 1937, siendo destinado a las obras del dique "La Viña", en la provincia de Córdoba, a partir de esa fecha

cumplió innumerables tareas como proyectista, constructor e inspector de las obras que se llevaban a cabo en las provincias de San Juan, San Luis, Chubut, Río Negro, Catamarca, La Rioja, Mendoza, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

En año 1946, bajo la dependencia de la ex-Administración Nacional del Agua, inició los estudios hidrológicos del río Chubut y los preliminares del dique de embalse Florentino Ameghino. A partir de la creación de Agua y Energía Eléctrica en 1947, definitivamente el dique Ameghino, obra que se inició bajo su dirección personal en 1950. Otros proyectos que le pertenecen son los correspondientes a los diques "Valle Grande", en Mendoza; "Fase de las Carrizosas" en San Luis; "El Niñul N.º 2", en Mendoza; "El Horcajón", en Tucumán y "El Horcajón", en San Juan. Como una nueva demostración de confianza a su capacidad, fue designado inspector de la Central Térmica construida en la Central.

Sigue pág. 40

estuvo presente en forma molesta y zumbona, el viento, que sin discusión es lo más genuino que tiene la Patagonia. Rafagas de 80, 90 y 100 kilómetros impidieron que los helicópteros alzaran vuelo para trasladar a los pioneros hasta la base del dique y luego posarlos otra vez al costado de los aviones o sobre el llano camino de regreso. Fue así que toda la comitiva debió descender los 305 escalones que bajan hasta la presa, y preparos luego con el sacrificio que es de suropar.

Los beneficios inmediatos

De los grandes pilares de cemento que taponan el cauce del río, faltan dos o tres llegar a la altura de los otros. Es poco lo que debe hacerse todavía en ese sector. Pero el hecho de haberse realizado la inauguración del dique sin ese detalle final, debese al deseo de evitar nuevas angustias a los pobladores del Chubut, que por lo general han sufrido tremendas devastaciones a comienzo o al promediar el invierno, época en que suelen rebalsar las aguas su cauce normal y arrasarse las tierras labradas.

Con el funcionamiento del dique se ha de terminar con ese azote y con su contracara, las sequías, tan nefastas como el exceso de agua. El verano y el invierno eran las estaciones que ofrecían más peligros para las vidas, cultivos y haciendas. Al comentar las cuantiosas deprecaciones que provocaban las corrientes que bajaban arrojando todo desde los contrafuertes cordilleranos, un poblador afirmaba: "no se veía más que agua, un mar de agua, peor aún, un torrente inmenso, impetuoso, que volteaba las casas y los corcos, desarraigaba los árboles y arrastraba los postes como briznas. Millares de hogares han quedado destruidos, cosechas perdidas, animales muertos."

Aquel espectáculo pasará a ser leyenda, porque el hombre y la técnica han dominado la naturaleza; sin duda traerá riqueza, bienestar y tranquilidad esta obra monumental, con su gran lago artificial de 7.000 hectáreas, uno de los mayores del mundo, que demorará algunos años en llenarse.

El valor de la producción

Son 15.000 hectáreas regadas por gravitación las que hay actualmente en esas condiciones en el Valle Inferior

del Chubut. El cierre del dique con el control de las aguas, permitirá un mejor aprovechamiento de esas mismas tierras; además, cuando la obra quede completada, el riego que han de permitir el cultivo de manzanos, perales, papas, diferentes hortalizas, alfalfa y otras forrajeras, cereales y legumbres.

En plena explotación y de acuerdo a las unidades económicas analizadas en el estudio del proyecto de la obra, se podrán cosechar como rendimientos promedio: 40.000 toneladas de hortalizas varias; 22.000 toneladas de manzanas; 8.000 toneladas de papas; este cálculo está hecho para una década posterior a la habilitación completa del riego.

La significación económica del riego está eficientemente traducida en esta cifra: actualmente el valor de la tierra sin riego en el Valle Inferior del Chubut es de 300 pesos la hectárea, siendo el de la tierra con derecho de riego y sin preparar de 15.000 pesos la hectárea.

Algunas características del dique

Juzgamos información interesante para nuestros lectores destacar que el dique se encuentra ubicado en el Departamento de Gaiman, a 12 kilómetros al suleste de la estación Las Chapas del Ferrocarril Nacional Patagónico; a 100 kilómetros de Dolavon, 135 kilómetros de Trelew, 196 kilómetros de Puerto Madryn, 327 kilómetros de Comodoro Rivadavia, 468 kilómetros de San Antonio Oeste y 1.580 kilómetros de Buenos Aires. En su construcción se han empleado 4.000 toneladas de cemento, casi todo procedente de la fábrica de Petroquímico, de Comodoro Rivadavia; 200.000 m³ de ripio y arena; 400.000 m³ de piedra partida; 500 toneladas de hierro; 90.000 kilos de dinamita; 6.500.000 litros de diesel oil; 3.500 m³ de encofrados de acero; 3.000 m³ de encofrados de madera. La altura de la presa es de 70 metros, largo 235 metros, altura máxima desde su fundación en roca 113 metros.

La superficie total del lago que formará este embalse ha de ser de 7.000 hectáreas, con un largo en el valle del río Chubut de 92 kilómetros y 49 kilómetros de largo sobre el río Chico; este nuevo lago podrá contener un embalse de algo más de 2.000.000 Hm³.



El obispo de Comodoro Rivadavia, monseñor Carlos M. Pérez, que ha sido entusiasta puntal de la Universidad San Juan Bosco, hablando en el acto en que se dispuso el reconocimiento oficial de esta casa de estudios por el Gobierno de la Nación. En el escenario se encontraban los mi-

nistros Horacio Zubiri y Jorge Bernámez Empanaza, el inspector general de Enseñanza Universitaria Rivadavia, doctor Julio Ganeodo, y otros invitados civiles y militares. Detrás, la fila de abanderados y al frente la compacta concurrencia que asistió a la importante ceremonia.



El rector de la Universidad de la Patagonia, doctor Laerte Massari; el presidente del Consejo de Administración, ingeniero López Zamora y el doctor Julio César Ganeodo. Hablando en la ceremonia de oficialización de la Universidad.

Universidad de la Patagonia

El Poder Ejecutivo de la Nación ha tomado una disposición justa y decididamente promocional en el campo de la cultura. Es el reconocimiento oficial de la Universidad de la Patagonia, San Juan Bosco, que funciona en Comodoro Rivadavia. Por este acuerdo podrá expedir títulos habilitantes y académicos con validez en todo el territorio del país. Las materias comprendidas son las de Geología, Inge-

nería de Petróleo, Ingeniería Civil, Ingeniería Química, Ingeniería Mecánica, Bioquímica y Farmacia, Lengua y Literatura Castellana. Los estudios de cada especialidad duran cinco años; 400 estudiantes asisten a los cursos, que se dictan en horas de la noche para facilitar la concurrencia de la gente de trabajo, propósito logrado a juzgar por la cantidad de obreros y empleados que asisten a los cursos.



Frente de las modernas instalaciones que ocupa la Cooperativa Eléctrica de Comodoro Rivadavia, en la zona elevada de la calle San Martín.

en la ciudad, para quienes constituye una misión sagrada defender los intereses de la comunidad. Y es obvio que los pueblos mejor defendidos son aquellos donde no se descuidan los servicios públicos.

La Cooperativa Eléctrica de Comodoro Rivadavia ha tomado todos los recaudos para que la energía que produce esté al frente de los requerimientos del progreso y del confort y no a la zaga de las necesidades vecinales. Con ese propósito ha concretado la adquisición de dos poderosos motores para su nueva planta generadora, marca Fairbanks Morse, de 4.200 HP., más alternador, tableros de control, herramientas, repuestos adicionales, etc. La operación representa una inversión aproximada de un mi-

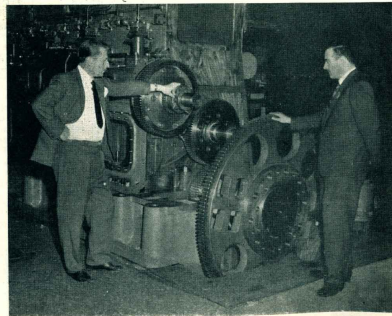
Sigue pág. 38



Al partir para los Estados Unidos, el ingeniero Suárez y su esposa; la señora de Legari y los señores Legari y Paris.

Más luz para Comodoro Rivadavia

UN antecedente que es noticia: Comodoro Rivadavia fue la primera población de la República Argentina que contó con iluminación a gas de mercurio en una de sus arterias principales, la Avda. Rivadavia, en su tramo de trespamiento a La Loma. El recuerdo es oportuno, porque la ciudad no escatima recursos para verse bien iluminada. En esta aspiración cuenta con una institución dinámica y progresista: la Sociedad Cooperativa Popular Ltda. Sus dirigentes —los de ayer, los de hoy y seguramente también los de mañana— son personas nativas o con residencia entrañable



Los señores Paris y Legari junto a uno de los motores en montaje para la usina de Comodoro Rivadavia. Estos motores miden 16 metros de largo con una altura máxima de 3,80 metros. La base del motor pesa 29 toneladas, el block 46 y el cigüeñal 19 toneladas.

Para la historia minera e industrial del Chubut



Deposito de sal en San José, y un antiguo cañón español, que ahora está en el Museo de la Patagonia, en Bariloche, Fotografía tomada en el año 1900.

Fundación de Puerto Pirámides y explotación de las salinas de Península Valdés

Por el Ing. EMILIO E. J. FERRO



Las "pirámides" naturales, formadas por la acción del viento y de la lluvia, que han dado origen al nombre de la población.

LA primera industria extractiva de la provincia del Chubut, y creó también la que dio el primer impulso a la zona norte del Chubut, fue la explotación de las salinas Grande y Chica de la Península Valdés.

El Sr. Antonio Munno, como descubridor de las pertenencias y primer concesionario de las minas de sal gema de la laguna Grande de la península Valdés, se presenta al Poder Ejecutivo de la Nación para solicitar la concesión de dichas minas, y con fecha 18 de julio de 1892 el Ministerio de Hacienda resolvió encargar al Ing. D. Pablo Gorostaga, del Departamento de Minas y Geología, practique la mensura de la extensión de la Laguna Grande (hoy Salina Grande), e informe sobre la naturaleza del terreno, su servidumbre se pedía, y demarcara la superficie que creyera suficiente para la necesidad de su explotación, autorizándolo al propio tiempo para acordar el uso del área demarcada hasta tanto se resolviera definitivamente sobre el particular.

En virtud de la resolución del Poder Ejecutivo, el Ing. D. Pablo Gorostaga procedió a demarcar un cuadrado de veinte kilómetros por lado, o sea 16 leguas de campo, cuya superficie encierra las salinas mencionadas. De esta forma el Sr. Antonio Munno empieza la explotación en forma precaria de las salinas de la península Valdés, transportando en un principio el producto extraído, embolsado, a puerto de San José, población que había resurgido sobre las ruinas de la colonia española, destruida por los indios en 1810. En este puerto los señores Peirano establecieron una casa de comercio de ramos generales, y sus barcos de cabotaje hacían escala, lo que permitía transportar la sal extraída a Bahía Blanca, Buenos Aires y Montevideo.

En el año 1898, el Sr. Antonio Munno se asoció con los Sres. Ernesto Piaggio, Alejandro Ferro y José Ferro, para realizar una explotación integral, eficiente y racional de la sal de las salinas de Península Valdés. En esa fecha el Sr. Ernesto Piaggio poseía una flotilla de barcos de

maadero, que cubrían el servicio de cabotaje en las costas pampeanas y que permitían la operación de embarque de la sal desde el muelle natural de Puerto Pirámides, situación que movió a pensar en su utilización en forma de puerto del puerto de San José, que no ofrecía las seguridades del caso. Para cumplir con tal objetivo era necesario solucionar el transporte del producto al puerto de Pirámides y es así que de común acuerdo entre los socios, se decide la construcción de una línea férrea de trocha ancha (tipo Decauville), desde Puerto Pirámides hasta Salinas Grandes, cuya distancia era de aproximadamente 34 kms. Al efecto, contratán al Ing. Belcridi para que realizara el estudio y proceda al trazado definitivo de ese ferrocarril industrial.

El gobierno de la Nación aprobó los planos pertinentes y por ley N° 3588 del 14 de julio de 1900 otorga la concesión y explotación del citado ferrocarril al Sr. Ernesto Piaggio.

El 29 de junio de 1901 el Sr. Ernesto Piaggio, según contrato de sociedad, transfirió a la firma social Ferro y Piaggio la concesión de construcción y explotación del

Bahía en la que se encuentra Puerto Pirámides. Esta fotografía fue tomada en el año 1900 y presenta las instalaciones del ferrocarril de la Península Valdés, construido por la empresa Ferro y Piaggio. En la bahía, buques en espera de cargar sal y lanas.

ferrocarril bajo el nombre de Ferrocarril de la Península Valdés, que ya funcionaba en forma provisoria. Al mismo tiempo se formó por otra parte la sociedad Piaggio, Ferro y Cía, que se dedicó a la explotación de la sal de las Salinas Grandes, y que integraban además de los señores Ernesto Piaggio y Alejandro Ferro, los señores Antonio Munno y José Ferro.

Para estudiar la mejor forma de extracción de la sal, dicha sociedad envió a Estados Unidos de Norte América al Sr. Angel Roggero, para que en Sal Lake, donde existe una salina similar a la de Península Valdés, recabara los datos concernientes a su explotación. El Sr. Roggero trajo a su regreso la maquinaria más moderna de aquella época, consistente en cortadoras y rastras de tracción a sangre, que permitieron aumentar la recolección de sal por su rapidez y eficiencia, ya que primeramente esta tarea se realizaba a pala. Con estos nuevos métodos se pudo extraer durante los años 1901, 1902 y 1903 la cantidad de 12.000 toneladas anuales, lo que significaba un gran adelanto en la explotación.

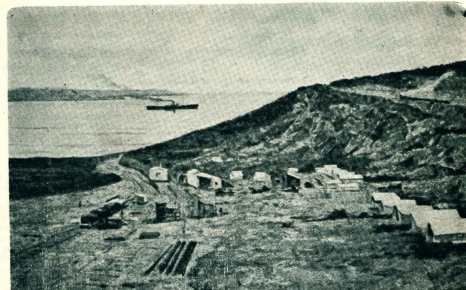
Con la construcción de la línea férrea realizada en el año 1900, Puerto Pirámides adquirió importancia, en virtud de que todos los materiales y elementos necesarios para desde los transportes de la Armada Nacional y los barcos de cabotaje del Sr. Ernesto Piaggio. Desde ese año

se formó un importante núcleo de población, que dio vida al principal puerto de la Península Valdés.

Estos hombres visionarios que vinieron allende los mares, fueron los que con su entusiasmo iniciaron la primera industria en la provincia del Chubut. Con la formación del pueblo de Puerto Pirámides se fueron poblando los campos de la Península que aún estaban libres, y con ello se contribuyó a que se establecieran nuevas actividades en la zona.

A principios de 1901 el Sr. Ernesto Piaggio se hizo cargo del activo y pasivo de las sociedades Ferro y Piaggio, que explotaba el ferrocarril, y Piaggio, Ferro y Cía, formándose la sociedad Piaggio y Cía, que siguió las actividades de ambas.

Habiendo cumplido la sociedad Piaggio y Cía, con todas las obligaciones inherentes a la explotación de las salinas de Península Valdés, y a la construcción y explotación del ferrocarril de acuerdo al contrato de concesión del año 1900, el Poder Ejecutivo Nacional, por ley 6329 del 15 de octubre de 1909, resuelve vender a esa sociedad 20.000 Has. de tierras fiscales en la Península Valdés,



comprendidas en los lotes 63, 64, 65, 66, 73, 80, 87, 88, 89 y 90, según mensura y plano aprobados por decretos del Poder Ejecutivo de fecha 3 de setiembre de 1906. El pago se establece realizar en 10 cuotas iguales sin intereses y el título definitivo se otorgará después del pago de la última cuota, siempre que haya continuado sin interrupción la explotación de la Salina Grande, salvo caso de fuerza mayor comprobada ante el Poder Ejecutivo.

Como consecuencia de la explotación de la Salina Grande y del ferrocarril, se formó un importante centro de población, con casas para administración, personal, talleres, proveeduría, panadería, hoteles, juzgado de paz, comisaría, correo, y toda otra actividad anexa a una numerosa población. Se trazó una planta urbana sobre un ejido fiscal que aún no estaba mensurado. Se empalzó la restringe formando un amplio muelle que reúne las condiciones para el embarque de sal y otros productos y el descargue de las mercaderías necesarias para una creciente población. En esta forma se fue desarrollando Puerto Pirámides, que mantuvo su importancia hasta tanto se explotó en forma racional la Salina Grande.

Posteriormente, debido a la situación general de la República y a causa de la primera guerra mundial del año 1914, la administración de la Sociedad Piaggio y Cía. fue paulatinamente disminuyendo sus ingresos, lo que obligó a Piaggio y Cía, formándose en su lugar la Salinera Argentina S.A., cuyo capital fue integrado con las sumas



Lobitos recién nacidos, rotoreando en las vestingas de la lobería de Puerto Pirámides.

deudadas por aquella firma. Los principales accionistas fueron el Banco de Nación Argentina, el Banco Cooper y Cia., la Italla Cia. de Seguros, el Banco de Italia, etc.

La Salinera Argentina S. A. se hizo cargo en esta forma del activo y pasivo de Piaggio y Cia., pero salvo las sumas acreedoras mencionadas, sus accionistas no aportaron nuevo capital a fin de hacer frente a la explotación de la Salina Grande y ferrocarril. Los encargados por la Salinera Argentina S. A. para administrar y proseguir las actividades que habían adquirido en la Península Valdés, no supieron realizar un trabajo positivo a fin de reactivar la explotación de la sal. El ferrocarril fue casi abandonado, y su red vial descuidada en todo su trayecto, lo que determinó que en el año 1916 ya no pudiera funcionar normalmente, sin dejar de contar igualmente el avance de las arenas, la no conservación de terraplenes y material rodante, la destrucción de la línea telefónica, y la falta de personal que pudiera reparar los desperfectos que había sufrido esta obra, que sirvió para fomentar la primera industria del Chubut, cuya construcción en épocas en que todo estaba desierto y despoblado constituyó un jalón de progreso para la zona.

El directorio de la Salinera Argentina S. A., ante la inoperancia para explotar una riqueza tan importante, resolvió entrar en liquidación y entregar la venta de todos sus bienes y derechos al mejor postor.

El 14 de Julio de 1920 se realiza la licitación y se adjudica a mi padre, don Alejandro Ferro, todos los bienes de la Salinera Argentina S. A. (en liquidación), consistentes en los derechos y acciones sobre 20.000 Has. de campo en la Península Valdés, adjudicadas al Gobierno de la Nación, de acuerdo con la ley 6.829, 100 Has. de campo en la zona de pueblo y puerto de Pirámides y 78 Has. más ocupadas por las vías del ferrocarril, así como también los derechos y acciones sobre once pertenencias mineras en las salinas de la Península Valdés, compuesta cada una de sesenta Has. Además, comprendía todas las instalaciones, casas, materiales y demás accesorios, así como los alambrados, aguadas, estaciones, muebles y útiles y material rodante, existentes en el pueblo y puerto de Pirámides y en las inmediaciones de las Salinas Grandes, según inventario que obra en mi poder.

Esta venta se realizó en la suma de 220.000 pesos m. n. cuyo pago quedó sujeta hasta que el E. E. aprobara la venta y transferencia. Realizada la gestión ante el Poder Ejecutivo, este condicionó la transferencia de la venta a la realización de una explotación continuada durante cinco años de las salinas, para extender el título correspondiente. La venta pactada no se pudo realizar, en virtud de que la Salinera Argentina S. A. carecía de los documentos necesarios de propiedad para finalizar la liquidación realizada en 1920 y a la que se había comprometido.

En consecuencia, la licitación mencionada quedó anulada y la Salinera Argentina S. A. disuelta y la concesión liquidada y al mismo tiempo anulada y sin efecto. Por otra parte, no habiendo podido realizarse la venta licitada y adjudicada a mi padre, por carecerse de los títulos de propiedad correspondientes, menos se podía realizar una venta posterior a esta licitación, puesto que las tierras de Puerto Pirámides eran fiscales y sin mensura oficial

y la concesión de los campos quedó caduca por decreto del 24 de febrero de 1924.

Esta primera industria del Chubut, a pesar de sus grandes posibilidades, no tuvo el éxito que todos esperaban ya que la falta de dinero, mala administración e inoperancia de los encargados de la explotación, produjo una paulatina merma en su producción y una liquidación irrealizable, cuando en razón de los valiosos bienes, instalaciones y posibilidades que poseía, hubo de constituirse en una fuente inagotable de riqueza para el Chubut. Con la cesación de explotación de la salina, Puerto Pirámides perdió importancia y movimiento, aunque siguió manteniendo una población bastante numerosa dedicada a las actividades agropecuarias, cuya producción era embarcada en buques de la Armada, de la Importadora y Exportadora de la Patagonia, de la Cia. Argentina de Navegación, que hacían periódicas escalas en este puerto.

Por acta del 24 de noviembre de 1930 se constituyó la primer comisión de fomento de Puerto Pirámides, que fue creada por decreto del gobernador del Chubut, capitán de navío Castro, quedando integrada por los señores Félix Surlaque, como presidente; Martín Itelchi, como vicepresidente; Félix Navarro, secretario, y Siro Boulicio, tesorero, y como inspector el Sr. Pablo Boeca. Esta comisión trató de solucionar todos los problemas de Puerto Pirámides, y especialmente su acceso, por cuanto las arenas no permitían un fácil tránsito por el camino de entrada. Se hizo cargo además de la instalación de agua corriente, que era de propiedad privada, abasteciendo a la población a un precio módico.

Actualmente la población de Puerto Pirámides se ha reducido mucho, debido a que los transportes marítimos no hacen escala en su puerto, y todos los productos se transportan en camiones directamente desde los lugares de producción a Puerto Madryn, Bahía Blanca y Buenos Aires. Sin embargo, las perspectivas para esta población son promisorias, en razón de sus hermosos lugares de turismo y pesca, contando con un modesto hotel bien atendido. Además existe la posibilidad de que se vuelva a explotar la salina, otra importante, como asimismo se establezca una industria pesquera, cuya sociedad está formada con capitales argentinos y técnica japonesa.

La intervención en la provincia del Chubut y el comisionamiento de Puerto Pirámides están firmemente decididos a dar amplio apoyo al resurgimiento de Puerto Pirámides y su zona, habiéndolo tomado medidas concretas con esta noble orientación, consistentes en la mensura de la reserva fiscal y trazado de la planta urbana. Igualmente se ha dado comienzo a la instalación de luz eléctrica para el pueblo, según los planes y proyectos previstos, que fueron largamente esperados, ejecución que es una obra de progreso, habiéndose formado en estos días una cooperativa para su administración.

Con esas obras, como así también el mejoramiento de su camino de entrada, ya estudiado por Viaducto Provincial, se espera la formación de un centro de turismo y de descanso que transformará a Puerto Pirámides en un balneario de primer orden, por sus aguas minerales y cristalinas y su riqueza pesquera, que ofrecen al turista múltiples actividades en sus playas de arenas suaves y de clima agradable.

LA extensión de la Patagonia y, con ella, las grandes distancias que separan sus centros poblados, consiguieron antes y todavía se oponen para la facilidad de las comunicaciones humanas. Es por ello que tanto se ha familiarizado el habitante patagónico con la aviación, por que el avión es un arma pujante para vencer el espacio y el tiempo.

En la Patagonia se utiliza el avión con amplio sentido de solidaridad y comunión social. Fue en el Territorio de Santa Cruz donde primero se confió en el poder de las alas mecánicas para vencer el problema horizontal de las distancias, surtiendo el alejamiento en que tenían que vitarse los pobladores internados a muchos kilómetros de la tierra, donde en las épocas de invierno pasaban semanas y hasta meses sin otra comunicación con el mundo exterior que el sonido captado por los receptores de radio, pero sin poder emitir ninguna comunicación.

El avión complementó a la radiotelefonía. Con cables e instrumentos de regularidad, el gobierno santacruceño del capitán Gregores estableció lo que dio en llamarse el "Chasqui Aéreo". Con el asesoramiento y desempeño de Gasqui Numan Costabel se organizaron numerosos campos de vuelo, y con una vieja máquina que perteneciera a un explorador polar Hubert Wilkins, comenzó el servicio de co-



Operando toma de Iloil, años ha, cuando el "chasqui aéreo" conducido por Norberto Fernández evoluciona sobre Rio Gallegos.

Alas mecánicas con sentido de humanidad

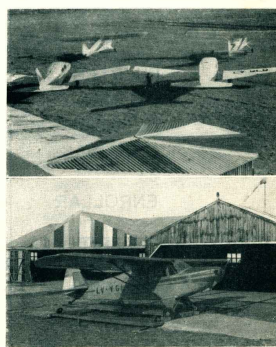
nexión humanitaria con los más apartados rincones del territorio el 31 de mayo de 1934, hasta el 11 de Julio de 1935, en que un accidente en "El Cóndor" inutilizó la máquina. Inmediatamente fue reemplazada esta por el avión Lete XXV, declarado en desuso por Aeropostal Argentina, pero puesto nuevamente en condiciones y tripulado por Norberto Fernández, estableciéndose un servicio quincenal de 2.000 kilómetros de recorrido llevando correspondencia, pequeños paquetes, medicamentos, y a veces transportando enfermos.

Esta organización inspirada por el gobernador Gregores fue proporcionando una vasta educación aeronáutica y creando la conciencia necesaria para persistir por esa vía, ensanchando sus grandes posibilidades de esta suerte de aeroclub en cada pueblo, formando pilotos, familiarizando a la gente con la aviación, y llevando a un elevado grado de regularidad y perfeccionamiento el servicio a los pobladores rurales.

La provincia de Santa Cruz es, indudablemente, un ejemplo en tal sentido, por el antecedente ya casi remoto de haber sido el escenario experimental de esta suerte de aeroclub demográfico merced a los pújaros mecánicos, que son impulsados, así, por sus pilotes de acero, pero con un respondiendo al deseo emocional de hombres y organizadores, nacidos estos al calor de un profundo sentido humano. Cabe señalar, en este aspecto, a diversas entidades que por la generosa amplitud de sus servicios, pero en esas Alas Aeroclub de Puerto Santa Cruz y Aero Club de Puerto San Julián.

ACTIVIDAD DEL AERoclUB DE PUERTO SANTA CRUZ

Veintitrés establecimientos ganaderos, con su dotación humana de varios centenares de personas, confían en esta



Máquinas e instalaciones del Aeroclub de Santa Cruz.

institución, y confían con plena conciencia, porque no hay fallas visibles, sino por el contrario, esfuerzos de superación continua en la prestación de sus servicios.

El Aeroclub de Puerto Santa Cruz fue fundado el 20 de junio de 1948, y comenzó las actividades de vuelo hace diez años, en diciembre de 1953, con un curso de pilotaje a cargo del instructor Arturo Micheli, actual comandante de Aerolíneas Argentinas. En esa ocasión se han formado 15 pilotos: Reginaldo Carr-Rollit, Jorge R. Vidal, Roberto Martínez, Adolfo Carlos Orov, Enrique Caorsi, Santos A. Orov, Pablo Gil, Tomás Mammannares, Enrique M. Alvarez, Raúl Navarro, Carlos A. Cozzetti, Héctor Suárez, Juan Graneros, José Carlos Fernández y Roberto Celada. No descartamos que desde la fecha que tomamos estos apuntes hasta ahora haya sido ampliada la nómina de pilotos egresados del Aeroclub de Puerto Santa Cruz.

Las instalaciones que posee están compuestas por un hangar de material de dos cuerpos con piso de cemento, uno de 13,50 x 21 metros, el otro de 9 x 19 metros; flicero de madera y cinc de 3 x 4; taller mecánico; sala de espera; surtidor eléctrico, etc. El material de vuelo disponible son 2 aviones Piper P.A. 12, tripulados por el mismo donador por el Estado; 1 Cessna 170 B, adquirido por la entidad; 1 Piper P.A. 24 "Comanche" 250.

La eficacia y persistencia del Aeroclub de Puerto Santa Cruz ha sido de influencia decisiva para la construcción de unos 50 aeródromos, que en su mayoría cuentan con dos pistas, manga indicadora de viento y algunas hasta con reparación para estacionar los aviones en caso de fuertes vientos. Como ya hemos dicho, son 23 los establecimientos rurales que ocurren sus "chascos" el primer y tercer domingos de cada mes, transportando y recepcionando correspondencia, medicamentos, pequeños pedidos de urgencia. Los Piper P.A. 12 son los que realizan estos recorridos, preferidos por sus notorias ventajas para aterrizajes y despegues cortos y con vientos cruzados.

La vuelta redonda de cada servicio quincenal es de unos

700 kilómetros, abarcando desde Puerto Santa Cruz hasta unos 300 kilómetros hacia el oeste, sobrevolando las zonas de los lagos Argentino, Viedma, San Martín y Cardiel. Como en la época invernal no son pocos los accidentes que quedan bloqueados por la nieve, estos aviones muchas veces deben transportar enfermos hasta los médicos o llevar médicos hasta aquellos lugares.

De acuerdo a los apuntes estadísticos que hemos recogido, desde 1953 hasta hace un año, el Aeroclub de Puerto Santa Cruz había recorrido con sus máquinas y pilotos, sirviendo humanitariamente a la población rural, 792.000 kilómetros, dedicación que ha demandado alrededor de 6.200 horas de vuelo.

EL AEROCULUB DE PUERTO SANTA JULIAN

De igual temperatura humana es la acción que desarrolla el Aeroclub de Puerto San Julián, desde su fundación el 2 de noviembre de 1946. Con dos aviones Cessna 180, atiende a 41 establecimientos ganaderos que disponen de pista de aterrizaje. Estos vuelos se hacen el primer y tercer domingos de cada mes, con un recorrido de 680 kilómetros, y otro circuito el segundo y cuarto domingos con un recorrido de 780 kilómetros. Las dos máquinas, además, están provistas de elementos de sanidad para operar como ambulancias.

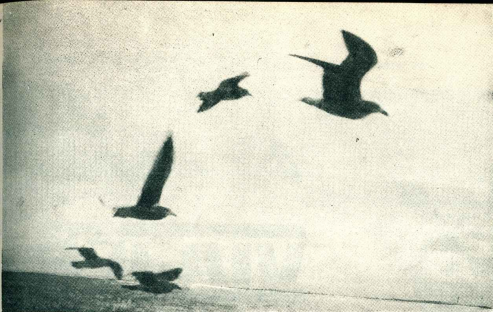
Estas comunicaciones cobran singular valimiento en los largos meses del invierno, dado que muchos establecimientos quedan incomunicados. En casos de emergencia, también realizan vuelos como taxi aéreo a otros taxales de la provincia y del país. Son incontables los casos en que merced a la oportuna acción de los aviones del Aeroclub de San Julián, pobladores en dificultades—sobretodo en casos de enfermedad—han tenido un auxilio rápido y eficiente.

La atención de sus asociados rurales no implica desatención de la otra función que se ha impuesto la entidad, que es la difusión de la práctica del vuelo mediante la formación de nuevos pilotos. Para esta instrucción cuenta con un Piper P. A. 12. No disponemos del dato preciso de asociados que han cubierto con fortuna el curso de pilotaje, pero sabemos que son varios, los que además, agregan a la técnica del vuelo un noble sentido de cooperación, conduciendo las máquinas que salen a efectuar los recorridos quincenales encomendados.

El Aeroclub de Puerto San Julián tiene actualmente una apreciable suma de asociados, que ascienden a 478. Sus actuales autoridades son: presidente, Ramón Graneros; vice, Juan C. Boiero; secretario, Agustín Gaglianina; pro, Bernard Kraemer; tesorero, Warner C. Micheli; pro, J. Sarasa; vocales: Germán Erach, Julio P. Fernández, Jorge L. Lrenayo; suplentes: Agustín Nacho, Carlos Sans y Lionel Pickering; revisores de cuentas: Agustín Fernández, Agustín J. Torres y Carlos Ugarteche.

Esta comisión directiva, como las que le han precedido, se halla empeñada en mantener el buen concepto de que goza la institución en la zona donde actúa con una constante superación. Para ello busca ampliar sus instalaciones y afirmar sus bases económicas. En la actualidad cuenta con hangar propio, local de secretaría, torre de vuelo, sede social, surtidor para combustible, ubicados sobre terreno fiscal de pertenencia municipal, cuya cesión en propiedad no dejaría de consultar los bien entendidos intereses de la comunidad, considerando la importante acción social que desarrolla y que, notoriamente, la convierte en una entidad de bien público.

En este reconocimiento de la función útil que desempeña el Aeroclub de San Julián, es equitativo mencionar a la comisión fundadora, que estuvo así integrada: presidente, Joaquín Rodríguez; vice, Arturo R. Lambert; secretario, Osvaldo Calceffa; pro, Contardo Nadalini; tesorero, Alfonso Alvarez; pro, Andrés García; vocales: Alberto Formaggi, Ricardo Menegotti, Francisco Stichi; suplentes: José F. Berrando, Juan Marinicheli y Carlos Meyer; revisores de cuentas: Julio Alroy, Raúl Arregui y Gabino Lafuente. Esta comisión fundadora tuvo la iniciativa de fijar el camino que, con sacrificio pero con afecto, viene recorriendo la entidad.



EL PEQUEÑO COLONO

Revoltean las gaviotas...

Revoltean las gaviotas...
Parece un saludo a las naves que vienen, a las naves que van. Parece un saludo a los pasajeros que llegan y a los que se alejan. Ellas debieron haber saludado así a las naves españolas de Magallanes que cruzaron esos mares por vez primera en 1520. Ellas debieron haber saludado así a los colonos que arribaron a la playa el 15 de julio de 1884.

Revoltean las gaviotas...

Revoltean las gaviotas...
El lanchón transporta a esos hombres, mujeres y niños. Es un día crucial.

El panorama es tétrico. No ofrece esperanzas. Oprime los corazones.
Oprime, también, las ilusiones. Y peor aún cuando los colonos deben buscar refugio en un antiguo fuerte, reminiscencia de un intento de colonización española ocurrido más de un siglo ha.

Revoltean las gaviotas...

Revoltean las gaviotas...
¿Desean hablar a estos hombres, mujeres y niños? ¿Desean ser sus aliados en este silencio para hacerles olvidar tantas cosas? ¿Su desamor, por ejemplo, o la presencia del puma? ¿Desean hacerles olvidar que están tan lejos de toda civilización?

Revoltean las gaviotas...

Revoltean las gaviotas...
Han pasado dos meses... Su granzino, hoy, no se asemeja a un salado sino a un son funebre y triste. Es que allí, en la playa de Puerto

Desgado, hombres y mujeres se disponen a caer una vava, la primera. Está apesadumbrado el fundador, don Antonio Oneto. Lloran las mujeres. Ocultan su pesar los hombres. Sollozan los niños.

¿Quién es?

Tenía dos años y así, de pequeña como su edad, fue su historia.

Se llamaba Juanito, Juanito Jenkins. El benjamín.

No hubo flores en su tumba. Pero sí una corona de lágrimas y rezos.

Revoltean las gaviotas...

Y despiden a Juanito para siempre. Como el nuyo, se sucederán episodios ya dolorosos, ya trágicos, ya en pleno sacrificio en el solar patagónico.

Pequeña fue la historia de Juanito, como sus años. Mas su nombre ha quedado por siempre grabado en los anales de la población naciente.

Juanito ya se ha ido...

Otros también se han ido... Muchos otros han llegado y se han afincado. Sobre el mar, sobre la playa, las eternas compañías, que por momentos se posan en hilera en las cambreras de los techos de zinc...

Allí están, constantemente.

Despiden a los pasajeros, que se van. Dan la bienvenida a los que llegan. Son ellas, siempre ellas...

...las gaviotas, que revoltean sin cesar.

Leonor M^a. Piñero

¿VIAJA A LA PATAGONIA..?

Transportes Patagónicas le ofrece sus servicios diarios entre Bahía Blanca y San Julián, pasando por Río Colorado, Gral. Conesa, San Antonio Este, Puerto Madryn, Trelew, Rawson, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado. Horarios Expreso y Ordinarios. Combinación a Buenos Aires con la L.A. ACCION de Bahía Blanca.

Informes en nuestras Oficinas en Buenos Aires: Avda. de Mayo 769 - T. E. 34.988

GARPINTERIA de MADERA

- PUERTAS
 - VENTANAS
 - CELOSIAS
 - CORTINAS
- de ENROLLAR

TORTOSA, GHISALBERTI y Cia.

Soc. de Resp. Ltda. - Cop. 5.1.200.000

CHARCAS 2950

Buenos Aires

Distribuidores exclusivos COSTA SUD:

S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

VIAJES

MARITIMOS - AEREOS - TERRESTRES

A Europa, América, Africa y Oriente

EXCURSIONES con reserva de hoteles y alquiler de automóviles en el país y el extranjero. Tarifas oficiales. TAXI AEREO.

Elija fecha y destino, del resto nos encargamos nosotros

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

DEPARTAMENTO DE TURISMO

Diag. Norte 543 - T. E. 33 - 0503

y en todas las Sucursales

LA soledad gravitaba como un peso insoportable del que uno no puede liberarse, en el reducido contingente de San José. Para apreciar el fenómeno en su verdadera dimensión habría que ubicarse allá y en aquel tiempo. Acaso fuere necesario añadir que un siglo más tarde aquel punto desierto en la inmensidad de la deshabitada Patagonia continuaba solitario.

El ser tan poco, siempre los mismos, con tareas rutinarias, que tendríanse aprendidas de memoria, de tanto ser las mismas, realidades como automáticas, con el agrado de no producirse normalmente novedad que interesase, fatiga, deprimía y aun provocaba reacciones nerviosas, tan sorpresas como explicable.

No estaban preparados aquellos hombres para vivir así. Venían de tierras en que el sol sale todos los días, tibia y calentador; donde el agua es dulce y el vino alegre; la tierra es fértil, verdiente como una esperanza y promisoría en frutos como un ensueño. Antes de ver el mar, cuando los ojos tienen que posarse en el panorama colorido del valle, del llano y la montaña, o en el poblado en que el atractivo humano se convierte en tentación. Y ahí, en aquella avanzada prócer, siempre lo mismo, igual, monótono.

Todas los días era la misma sucesión de rostros, muchos barbados y despeñados; las mismas vestimentas, tantas de ellas descuidadas, hasta andrajosas, no porque no hubiera voluntad de presumir sino porque faltaba donde reemplazarlas. En festo propenso lo adorno y los ojos que fácilmente velaba la tristeza, o se iban sin proponérselo más allá del horizonte, a menudo oscurecían las miradas.

Sonaban mal al oído de exasperados aquellas voces que se conocían de lejos, sin necesidad de ver quienes las emitían, como si el que hablaba, llamaba o simplemente gritaba, hubiese propio nombre. Habían cumplido una completa individualización mental, que comprendía cuerpo y espíritu, forma de andar y manera de decir, gestos y modos de conductas, gustos y preferencias; como quien dijese: genio y figura. Pero, acotemos, en general mal genio y fea figura...

Después de 1790 llegó al Golfo de San Matías y también penetró en el de San José, algún barco de la Real Compañía Marítima, establecida en Puerto Deseado, en busca de cetáceos, principalmente. Las ballenas, tan codiciadas, vivían entonces en sus anchuras en esas aguas. Desde costumbres divisar el chorro de agua que lanzaban a lo alto. Los lobos abundaban en las roquerías.

No sólo se avistaba, de tarde en tarde, algún "pesquero del Rey"; barcos ingleses y norteamericanos, incursionaban asimismo en la costa atlántica, en busca de lo mismo, con provecho. Tal actividad estaba prohibida, pero en San José se carecía de elementos para impedirlo.

En las postrimerías de julio de 1803 desearon un piloto y seis marineros de una barca pesquera norteamericana, que habíase dedicado a la faena de lobos en el Arroyo Bartolo. En el bergantín "Carmen" fueron enviados al Fuerte de Río Negro.

Esas novedades animaban a la gente de San José, pero en seguida volvíase a la normalidad, a la rutina, en que ningún sobresalto agita al corazón para que sus latidos agiten el pecho.

La presencia amíca del indio era constante. Su arribo silencioso, inesperado, como si siempre el factor sorpresa estuviese en favor de aquel, era molesto, en el mejor de los casos. Ningún mensaje bueno se cifraba en él. El relincho de un caballo o el ladrado de un perro, engendraba agitación. Había que estar preparados, que, aun alertados, el indio daba que hacer y hasta se salía con las suyas.

Sacrilegio

No vaya a creerse que sólo los indios daban que hacer... En la noche del 14 de septiembre de 1795 el dragón Luis Serrano, inmediatamente después de cenar, quizás a consecuencia de algún trago de más de aguardiente, mientras se cambiaban expresiones de subido color, se sintió alcanzado por una frase soez, reaccionando con violencia.

Fuera de sí, se arrancó un pequeño crucifijo que llevaba al cuello, lo pisoteó y lo arrojó al fuego.

Evocaciones históricas

En tiempos del Fuerte de San José

Por JUAN HILARION LENZI

Informado del suceso fray Pantaleón Robledo, el capellán, hizo la denuncia al comandante, alférez Alejandro Pérez, quien instruyó el sumario, actuando como secretario el cabo Rafael Iribarren.

En su denuncia, expresó el capellán que "Serrano perpetró la insolente maldad de pisar y arrojó al fuego la imagen de un crucifijo que traía al cuello, blasfemando con igual cólera, en presencia del infante Mariano Morales, del peón Mariano Sanjurjo y otros", que confirmaron sus aseveraciones sus señeros, quienes lo condujeron a cuatro años de prisión, por sacrilegio, el 12 de febrero de 1796.

Juan Antonio Caballero

En 1779 llegó a San José, como agrandador, Juan Antonio Caballero. Se quedó en el Carmen hasta 1782. Al año siguiente fue al Paraguay, siguiendo cinco años por allá. En 1785 volvió al Carmen, como sanjurjo, hasta que en 1804 el virrey Sobremonte lo envió a San José, para actuar como cirujano. A los cuatro años fue trasladado, por estar achacoso.

El virrey, al que llegó la petición por medio de don Antonio Aragón, comandante militar del Río Negro, ordenó que el Protomedicato propusiese reemplazante, en providencia del 5 de septiembre de 1809.

El relevo no llegó y Caballero fue muerto en 1810. En el primer hombre blanco dedicado al arte de curar fallecido en la Patagonia.

Fray Bartolomé Poggio

Pertenecía fray Bartolomé Poggio a la orden de los mercedarios. Desde comienzos del pasado siglo, por lo menos, estaba en el Carmen. En 1802 bautizó una chinita "de la nación teguiche" de tres a cuatro años. A fines de 1805 se dirigió al virrey Sobremonte advirtiéndole que los tres religiosos que están en Río Negro deben alternarse en el fuerte de San José, lo que él lleva cumplido, mientras que el presbítero Santiago Martínez no quiere participar, aduciendo razones de jerarquía eclesiástica. Es evidente que fray Poggio no quería volver a aquel destino y es posible que le decidiera a su gestión un extraño presentimiento.

Sobremonte pensó en remitir el oficio al obispo Dr. Benito de Lué y Riega, pero desistió. Fue poco modesto, por simple indeterminación o porque algún comentario adverso se le hubiera hecho?... Es posible este último, pues alguien denunció por malagueña, que fray Poggio no se confesaba desde hacía tiempo. La seguridad de la denuncia movió al vecindario del Carmen a pronunciarse en su favor, dirigiéndose en consecuencia al Virrey.

Léase en la nota del 5 de mayo de 1806, suscrita por varios, en primer término Bernardo Bartrulieu: "Habiendo tenido noticia cierta que a uno de los capellanes de este Establecimiento, fray Bartolomé Poggio, de la orden

militar de Nuestra Señora de las Mercedes, se ha levantado un columnario dando cuenta al señor Obispo como hace los años y más que no confesaba, a lo que todos juntos y demás en común declararon y certificaron ser todo niño, pues se ha confesado con fray Miguel González, como en tiempo en que estuvo fray Santiago Martines.

En las postrimerías de 1808, fray Poglio continuaba en el Carmen. Pero hubo de volver a San José, para no más salir de él.

Otras novedades

Hubo otros episodios, que constan en los viejos papeles. Muchos más ocurrieron sin duda sin que se les registrara. En aquellos está la crónica áspera, dura, violenta y triste, es la epopeya dramática de como se vivió en San José, percibiendo en algunos alaje como el aletear de la tragedia.

El 15 de julio de 1809 informa don Antonio de Aragón al virrey que en la segunda entrada de los indios a la península, efectuada el 2 de diciembre del año anterior, se llevaron "toda la caballería y yeguas que existían en 600 cabezas de ganado vacuno", dejándolos con sólo 3 caballos y 15 yeguas, salvados providencialmente. Enseguida, recordando lo propuesto por el capitán Laverro, afirma que "interior no se muere a la Angostura el Destacamento que guarece ese puesto, siempre ha de ser perseguido por los indios, por el mucho ganado que allí existe tanto en el material que se halla dicha guardia, de lo que tiene conocimiento los antecesores de V.E."

Aquel 2 de diciembre fue un saqueo. No sólo se llevaron haciendas, sino cuanto encontraron en el fuerte, la fuente y la estancia. Les llevaron aperos, ponchos, jergas y, sobre todo, cuchillos. Tropas y peones fueron hechos caudivos, rescatados unos, otros... ¡ot! Entonces era jefe del destacamento el sargento Miguel López, al que secundaba el cabo 2º José Velda.

Hubo más. Al capitán Gómez, apaleador de soldados —como que alguna vez estos se le escaparon a la capilla, para protegerse en su capilla, violando aquel reclute, con su explicable alarma del estereotipo— se le soliviantó la trechora autoritariamente podría ejercer sobre ellos, a no ser con las armas en las manos.

El tehuéche fue embriberándose, como todo aquel que ve blandura o percibe en el adversario su talón de Aquiles.

Lo que el más se ensañaron es con el sargento López, al que presionaron para que les entregase las existencias apetecibles de sus almacenes. Tuvo que acceder y requirir abastecimientos al Carmen, evidenciándose en Aragón en el bergamín "Gálvez", medio de comunicación más o menos semestral entre ambos puntos de la Costa Patagónica. Eso fue el anticipo de lo que vendría de inmediato.

No irritar...

Don Antonio de Aragón compró a los tsilios, en el Carmen, una indietta. Pagó al parecer, el precio convenido. Pero aquellos, viendo actualizadísimo con la joven "guacurú", que ellos tenían cautiva, lo cargosearon con sus demandas, pedidíselos como eran por natura. El caso mandante militar del Carmen, dio y dio. Pero al fin se

canó e hizo propinar una soberana paliza a los tehuéches, que eran de los que iban y venían por San José.

Los indios se fueron, prometiendo el desquite. La venganza sería tremenda. De vuelta a sus todos, más al sur de Sierra Grande, demostrarían de que, maltratados, castigados, ofendidos, eran capaces.

Sus terribles desgracias se desencadenarán sobre San José, desolándolo. Lo devolverían por entero al desierto.

Domingo rojo

En el meruldo del 7 de agosto de 1810, un domingo fresco y el cielo, tranquilo y halagador, fray Bartolomé Poggio oficiaba en la capilla, en la que se hallaba casi todo el destacamento. De pronto el tropel de la caballería incurrió en el alarido de los indios lo envolvió todo, puesta a la sangre, fuego y saqueo. No hubo posibilidad de fuga. Los que intentaron resistirse, cayeron víctimas de su vano coraje, lanceados sin compasión. Quince murieron bajo las chuzas o el cuchillo; los restantes, cautivos.

Fueron horrorendamente muertos fray Poggio, el cirujero don Caballero, los sargentos Bideuira y Simón, el carpintero Domenech, el peón Francisco Fernando y nueve soldados. De dieciséis hombres se sabe que fueron hechos cautivos, pero de otros no se tuvo noticia, jamás.

La capilla fue quemada; otras viviendas, lo mismo; los depósitos, destruidos tras sacar de ellos cuanto quisieron. De todo lo que probaba un esfuerzo tenaz, de cuanto resabido de gastos y sacrificios, de eso que en sus estructuras, en sus pobres paredes, en sus techos, puertas y ventanas, historia el coraje y la pesadumbre, el heroísmo y la angustia, nada quedó. Tierra arrasada.

Continuó el saqueo al día siguiente, para después tomar rumbo a las serranías, con los desgraciados prisioneros.

Había terminado su trayectoria el Fuerte de San José.

La noticia

Cinco cautivos consiguieron escapar con vida. Los prisioneros fueron distribuidos entre varios caucos. Juan Coca, Juan Centeno, Juan Albornoz, Francisco Rodríguez y Casimiro Navassa, correspondieron a un grupo formado por una veintena de tehuéches. Aquellos comenzaron a planear la fuga, en cuanto pudieron comunicarse, acaso en camino a Valcheta. ¿Pero cómo escapar?... A los 17 días de aquel domingo rojo, se les presentó una coyuntura favorable. Habían conseguido rehacerse de dos fusiles, una espada, un asador y un cuchillo, y con esas armas atacaron a los veinte, con tanto ímpetu y tal suer que ni uno quedó vivo.

Emprendieron el camino al Carmen, llevando a Aragón la primera noticia del desastre. El 5 de septiembre el Comandante Militar comunicaba al Gobierno lo ocurrido.

[Extraña coincidencia... Cuando fue asediado San José, la Junta de Gobierno había ordenado el traslado de esa guarnición a Patagones... El primer Comandante Militar del Fuerte de Río Negro, capitán Francisco Javier San Martín, designado por el Gobierno Patrio, tenía instrucciones precisas al respecto.

Los tehuéches, en acto de venganza que hizo posible, en su horripalante concreción, la insensibilidad de los gorcurú, que ellos tenían cautiva, lo cargosearon con sus demandas, pedidíselos como eran por natura. El caso mandante militar del Carmen, dio y dio. Pero al fin se



MIRTHA CAMPOS
Comodoro Rivadavia
(Foto Roselli)

Lo que Eligen

Veamos que han de elegir las provincias patagónicas en las elecciones generales convocadas para el 7 de julio venidero:

Chubut: 40 electores de gobernador; 27 diputados titulares; 8 diputados suplentes; además, 8 electores de presidente y vice de la Nación y dos diputados nacionales.

Neuquén: 40 electores de gobernador; 25 diputados titulares y 25 suplentes; 8 electores de presidente y vice y 2 diputados nacionales.

Río Negro: 40 electores de gobernador; 22 diputados titulares y 22 suplentes; 8 electores de presidente y vice y 2 diputados nacionales.

Santa Cruz: 40 electores de gobernador; 21 diputados; 8 electores de presidente y vice y 2 diputados nacionales.

La Voz de los Padrones

El 7 de julio hablarán los padrones con la voz silenciosa pero rotunda de los votos emitidos. Debemos señalar, empero, que hay padrones que están hablando ya, y lo hacen con dramático acento. Son los de algunas provincias, en los que de la cuantía de sus hombres y mujeres inscriptos y habilitados para votar, se desprende un porcentaje tan abrumador de analfabetos, que tenerlo presente y afirmarse en el propósito de luchar contra ese mal constituirá el mejor programa de gobierno para todos los postulantes de

sufragios ciudadanos. Veamos la triste realidad que plantean los padrones de nuestro Sur: Neuquén, electores 29.989, analfabetos 9.041, porcentaje 30,14 por ciento; Río Negro, electores 91.302, analfabetos 19.187, porcentaje 21,01 por ciento; Chubut, electores 63.598, analfabetos 10.615, porcentaje 16,18 por ciento; Santa Cruz, electores 19.745, analfabetos 12.009, porcentaje 6,12 por ciento; Tierra del Fuego, electores 21.883, analfabetos 67, porcentaje 3,05 por ciento.

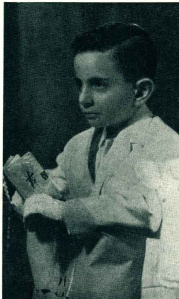
Inflación y Becas

La provincia de Santa Cruz se dio una ley ponderable y digna; es la número 64 bis, que prevé la concurrencia del Estado para auxiliar a quienes, poseyendo aptitudes, deseen proseguir sus estudios hasta culminarlos en la obtención de un título habilitante. Las becas establecidas son de quinientos pesos para continuar estudios en el mismo lugar de residencia; de un mil quinientos pesos para estudiantes secundarios fuera de su hogar y dos mil quinientos para estudiantes universitarios.

Esta ley data de algunos años atrás, y las cifras previstas han sido notablemente deterioradas por el avance inflacionario. Hoy ya nadie hace nada con tan migros auxilios, por lo que parece sensato que el gobierno santacruceño vea la manera de actualizar estos valores, para que la ayuda que ha querido brindar la ley tenga una efectiva concordancia con las inevitables exigencias de la cotidiana realidad.

ELIZABETH HAYDEE LOPEZ
Treleu
(Foto Roselli)

PRIMERA COMUNION



ALBERTO MARTINEZ
Comodoro Rivadavia
(Foto Roselli)

FIDERIA

"SANTA CLARA"

Soc. Resp. Ltda.
Cap. m\$n. 6.000.000.00

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

Distribuidores exclusivos de GERMOLINA - Harina leudante preparada para repostería.

Paseo Colón 1590
Buenos Aires

Teléfonos
26 de Goary 0701 y 0702

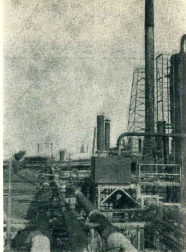
AMERICANO

...ES SUPERIOR!

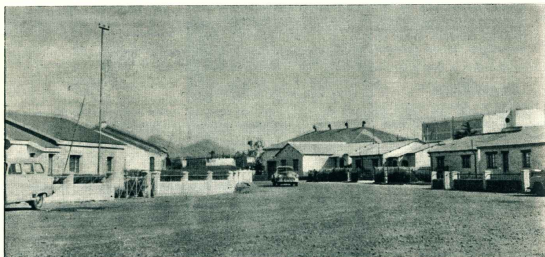
Reportaje a Petroquímica

EN el paraje conocido por "Kilómetro 8", al norte de la ciudad de Comodoro Rivadavia, sobre una superficie de 526 hectáreas, está situado el campamento central y las plantas industriales de Petroquímica, empresa cuya privatización ha entrado en los trámites definitivos. Las tierras que ocupa han pertenecido sucesivamente a la Nación, a la provin-

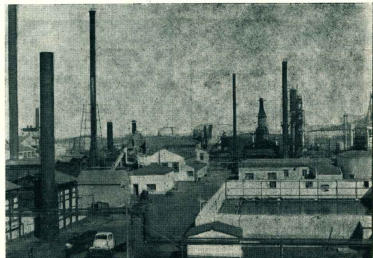
cia del Chubut y a la Municipalidad de la nombrada ciudad; son, pues, tierras fiscales, que en 1918 fueron otorgadas en explotación minera a la Cia. Argentina de Comodoro Rivadavia, por todo el tiempo en que exista petróleo en el subsuelo. La empresa titular de esta cesión de tierras las transfirió en arriendo a la ex Compañía Ferrocarrilera de Petróleo, funda-



Parte de la destilería, con su intrincada red de caños.



Enfoque parcial del Barrio de Empleados, formado por céntricas casas dotadas de calefacción, luz y agua corriente.



Vista general de la refinería, compuesta por una serie de unidades incorporadas de tiempo en tiempo, formando una sola planta combinada en la que se obtiene una gama completa de productos comerciales, tales como combustibles, lubricantes y asfaltos.

Veintifilos

da en el año 1921 por los ferrocarriles Sud, Oeste y Pacífico (actualmente Ríca, Sarmiento y San Martín).

A raíz de la primera guerra mundial se había planteado a los antiguos ferrocarriles ingleses en nuestro país una perjudicial escasez de combustible y buscando resolver este problema se constituyó la Cia. Ferrocarrilera, que pasó a usufructuar los derechos legales para la explotación petrolífera de las minas comprendidas en el paraje que nos ocupa. Posteriormente, la Cia. Ferrocarrilera fue ampliando su área de explotación, mediante la incorporación de otras minas, cuyos derechos fueron adquiridos o contratados a empresas particulares y a Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Cuando el gobierno argentino adquirió los ex ferrocarriles británicos en el país, la Cia. Ferrocarrilera de Petróleo pasó también al patrimonio del Estado, y al incorporarla a D.I. N.I.E. cambió su denominación por el actual de Petroquímica E. N.

LOS DISTINTOS YACIMIENTOS

Petroquímica cuenta con varios yacimientos para su producción de hidrocarburos. El central, situado en el paraje "Kilómetro 8", además de la administración y plantas industriales, está integrado por las minas German Burmeister, Stephensen, San Jorge y Sol de Mayo, con una superficie total de 1096 hectáreas. De los 650 pozos perforados en esta área están en producción 200 de petróleo y 20 de gas.

El yacimiento *Manantial Rosales* está formado por las minas Don Ernesto y Don Alberto, de 97 y 190 hectáreas, respectivamente; se hallan en producción 88 de los 276 pozos perforados.

El yacimiento *Solano* lo constituyen las minas Solano, Chubut 1, Chubut 2, Pampa, Andes 1 y Andes 2, con una superficie en conjunto de 2.233 hectáreas; 40 pozos de petróleo y 7 de gas en producción de un total de 301 perforaciones.

El yacimiento *José Segundo* tiene una extensión de 486 hectáreas; la tierra es propiedad del señor Lorenzo Escudero. Ocho son los pozos en producción de 41 perforados.

Yacimiento *El Sindicato*, formado por las minas Argentina e Ilusión, con 971 hectáreas de superficie en total, ubicados en tierras de la sucesión Venter. De los 79 pozos perforados están 25 en producción.

Mina *Reserva*, ya casi agotada, so-

lamente está en producción un pozo de los 21 perforados.

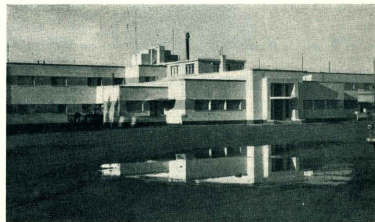
Yacimiento *Salamanca* de 567 hectáreas, es puramente gasífero, con 4 pozos en actividad de 10 perforaciones efectuadas.

Además de los yacimientos mencionados, Petroquímica explota varias zonas por contrato con Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

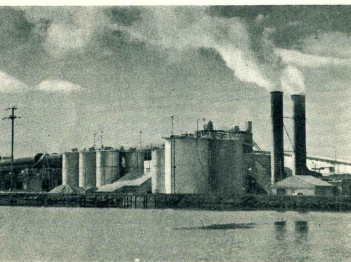
Entre el campamento central y los distintos yacimientos, se extiende una red caminera de unos 300 kilómetros, casi toda asfaltada; además, existen interconexiones telefónicas, y hay oleoductos, gasoductos y acueductos.

LAS PLANTAS INDUSTRIALES

Dentro del campamento central, o sea en Kilómetro 8, se hallan ubica-



Esta magnífica construcción es la que Petroquímica tiene destinada para alojamiento de empleados solteros, o sin familia en el lugar.



Planta de cemento, montada entre los años 1950/52, para una capacidad de producción de 120 mil toneladas anuales de cemento. El sistema que emplea es el húmedo y el cemento producido de tipo normal. Elabora con materia cruda de la zona.

Veintifilos



Amplia avenida de acceso a garage y talleres, que funcionan en los edificios de la izquierda. A la derecha están las dependencias de Transporte y Montaje.

das varias plantas industriales, talleres, usina, etc., que detallamos en los párrafos siguientes.

Destilería: se compone esta destilería de una serie de unidades que se incorporaron de tiempo en tiempo, formando una sola planta combinada para la producción de combustibles, lubricantes y asfaltos. Las principales unidades de este conjunto tienen más de 30 años de eficaz funcionamiento.

La destilería tiene una capacidad de 800 toneladas diarias de petróleo crudo, de cuya destilación y deshidratación se obtiene una alta proporción de fuel oil (71%), siguiéndoles nafta con 17% y gas oil con 14%.

Cemento: La fábrica de cemento de Petroquímica comenzó a trabajar hace doce años y constituyó una solución evidente para las necesidades de cemento de esa zona. Digamos que, en una elevada proporción, los muros de contención del dique Ameghino han sido construídos con este cemento. La fábrica puede producir 120.000 toneladas anuales, y consume combustibles de producción local, como fuel

oil y gas natural. La materia prima usada en la elaboración de cemento también es regional; la caliza se extrae de canteras situadas a 25 kilómetros de distancia y la magnetita y yeso de parajes que están a 49 y 120 kilómetros, respectivamente, del asiento de la fábrica.

Dentro de la fábrica de cemento funciona una planta de bentonita (seco y molida) con una capacidad de 50.000 toneladas anuales, que cubren las necesidades de la zona.

OTRAS INSTALACIONES

Dispone Petroquímica de otras importantes instalaciones subsidiarias, como talleres y almacenes, en los que se realizan toda clase de trabajos de medicina general, tornería, construcción metálica, calderería, herrería, soldaduras, fundición, carpintería, electricidad, bobinado de motores. Entre los elementos que operan en los talleres cabe mencionar 20 tornos de distinta capacidad, fresadoras, rectificadores, prensas hidráulicas, etc.

En sus talleres se atiende la reparación y conservación de los 100 au-

tomotores de todo tipo que están al servicio de la empresa, guineches y motores diversos.

LA VIDA EN KILOMETRO 8

Cuando se llega a Kilómetro ocho se tiene la visión de un pueblo ordenado y limpio, de una calle central amplia y otras interiores más estrechas, que conducen a los distintos barrios.

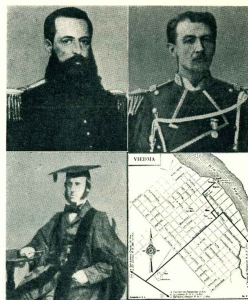
El conjunto de viviendas, visto desde el exterior, es de aspecto confortable, y cuando se ingresa a una de esas casas, cualquiera de ellas, sea de jefes u obreros, se confirma aquella impresión de viviendas confortables, tanto las de madera e cielo como las de material sólido.

Pero el pueblo se compone de otros edificios además de los destinados a vivienda del personal. Así, cabe destacar el salón cinematográfico, algunas construcciones para dependencias públicas, como la comisaría, escuela, hospital; el edificio que ocupa la Administración, etc. Todas las casas cuentan con instalación de electricidad, gas y aguas corrientes.

El 22 de abril de 1870 don Francisco de Viedma y Narváez y su huésped colonizador funda el "Fuerte del Río Negro y Establecimiento de N. Señora del Carmen" sobre la margen derecha del río Negro y a unos 35 km. de su desembocadura en el océano Atlántico.

Hoy se sabe que en la noche del 13 de junio —vale decir a los 53 días de la fundación— se produjo una inundación por efecto de una gran marea y los vecinos se refugiaron en los techos de las casas, hasta que las aguas comenzaron a descender al cabo de un par de horas. Por temor a un nuevo contrate, los habitantes dormían en los mismos barcos, pero de día bajaban a tierra y continuaban trabajando en sus labores para reparar los daños, y descansaban en las casas que no cayeron. Esta situación movió al fundador a ordenar el traslado del fuerte y la mayor parte de sus habitantes a la orilla opuesta, donde se levantaría el nuevo fuerte y establecimiento, conservando su nombre, operación que se llevó a cabo el 19 de junio.

Visitas las cosas así, pareciera —y muchos han llegado a afirmarlo— que el primitivo emplazamiento hubiese sido abandonado, dando fin al mismo. Pero no es así. Compulso la documentación ya publicada, valorando la precisa información de los descendientes de los primitivos pobladores que viven en Viedma, analizada detenidamente e interpretándola con equidad y serenidad, llegamos a la firme conclusión de que la primitiva población no fue ni destruída ni menos totalmente abandonada por sus moradores después del 13 de junio de 1870, pues al salir la mayor parte se retiraba a dormir a los barcos o a la vecina orilla, para volver a la mañana siguiente a continuar trabajando en sus labores agrícolas, otros pocos, en cambio, permanecían alertas en sus casas, cuidando sus predios. Una vez despididos los temas del primer momento, se fueron quedando, hasta permanecer con carácter definitivo en esta banda sur. De esta manera se caracteriza la continuidad de este conglomerado humano que cien años más tarde, a partir del 4 de julio de 1879, se denominaría Viedma.



HOMBRES EN LA HISTORIA DE VIEDMA — El gobernador de la Patagonia, Alvaro Barros, que el 4 de julio de 1879 suscribió el decreto impositivo del nombre de Viedma en lugar de Mercedes de Patagonia; el coronel Lorenzo Vintter, primer gobernador del Río Negro; doctor Jorge Arturo Humble, primer médico y vecino cénepar. Finalmente, plano del trazado urbano actual de Viedma.

MISCELANEAS DE VIEDMA

En el 184º aniversario de su fundación

Por Salvador Carlos Larra

fideos semolados

PEHUEN

COLOREADOS CON CURCUMÁ VEGETAL

FABRICADOS POR PUAN S.R.L. CAP. \$ 600.000

ADMINISTRACIÓN: FABRICA: RIVADAVIA 212 Barrio Industrial

COMODORO RIVADAVIA

Austral Hotel

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

Antonio Roqueta Prat

Rivadavia 190 - T. E. 359
COM. RIVADAVIA

Veinticuatro

La población de Mercedes de Patagonia, asiento del Gobierno de la Patagonia, cambió su denominación por Viedma mediante el decreto del 4 de julio de 1879, firmado por el gobernador Alvaro Barros y el secretario Martín Gras.

El conocido decreto del P. E. de la Nación, de 25 de Noviembre de 1884, nombra al Gral. Lorenzo Vintter gobernador del Territorio Nacional del Río Negro, quien desde el mes de 1888, estuvo constituido por los vecinos Felipe Viedma. Lo cual es ratificado por otro decreto de 6 de mayo de 1885. Luego, el P. E. decreta el 9 de mayo de 1900 que Viedma es la capital definitiva del Río Negro, lo que vuelve a ser ratificado por sendos decretos del 19 de marzo de 1904 y del 29 de octubre de 1904.

La primera Comisión Municipal de Viedma fue designada por disposición gubernativa del 26 de enero de 1879 y compuesta por los vecinos José M. Real, Guillermo Iribarne, Alejandro García, Jorge Arturo Humble, Manuel Cruzado y Nazario Contin, comisión que estuvo presidida por el primer juez de paz, D. Isaias Crespo, designado en la misma fecha. Pero el primer Concejo Municipal de Viedma, elegido libremente por el pueblo el domingo 5 de diciembre de 1888, estuvo constituido por los vecinos Felipe Ocampos, Nazario Contin, Juan Olla, Alejandro Crespo y Juan Pazos, siendo designado presidente municipal D. Nazario Contin.

El 12 de diciembre de 1885, el agronomo de la gobernación D. Jorge Brönstedt, levanta el primer plano

de la ciudad de Viedma, en que se ve perfectamente la actual traza de la ciudad.

El primer periódico apareció en Viedma fue "El Río Negro", fundado el domingo 15 de junio de 1879 por los hermanos Guimaraes y se imprimía en su propio taller de la calle Santa Fe N° 8 (actual avenida 23 de Mayo). Años después, el 20 de enero de 1885, aparece en Viedma "El Pueblo", que lo fundan y dirigen los hermanos Alberto M. y José Juan Biedma. Más tarde será "La Razón" y "El Independiente" (1891) y al comenzar el nuevo siglo aparece el sábado 17 de mayo de 1903 el "Flores del Campo", editado por la Misión Salesiana y en cuyo encabezamiento decía "no se ocupa de política ni ataca, pero se reserva el derecho de defenderse". El

Veinticinco

21 de diciembre de 1903 aparece "La Nueva Era", que continúa editándose actualmente.

La primera iglesia de Viñedma fue mandada construir de "paja pique", por el comandante militar de la población, coronel Benito Villar, e inaugurada el 24 de setiembre de 1856 bajo la advocación de la Virgen de las Mercedes. Poco después, un incendio terminó con ella. Al comenzar el decenio siguiente, fue levantada la segunda iglesia, con dos torres, en el mismo lugar donde hoy se halla emplazada la actual. El 21 de octubre de 1880 ese templo fue erigido por monseñor Episcopa en Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Merced, según la advocación de la Virgen de la iglesia del Carmen de Patagones y se nombra primer Cura Vicario de ella al P. Emilio Rizzo, de la Congregación Salesiana. El 24 de diciembre de 1885, víspera de la Navidad, el templo fue bendecido por monseñor Agliero, siendo padrinos de la ceremonia el gobernador del Río Negro y jefe de Línea Militar de la Frontera, Gral. Lorenzo Vintter y su esposa D. Rosa Herrero de Vintter.

La fundación en 1889 la dañó considerablemente, pero a partir de 1891 comenzaron los trabajos para reedificar con la intervención del gobernador Sr. Eugenio Roldán, quien ordenó al Rdo. P. Juan Aceto y una Comisión de Damas para reunir fondos, formada por Angéla L. de Ribera, Isaura I. de Vidal, Matilde N. de Ardanaz, Ramona Díaz y Micaela Irribarne.

La primera biblioteca pública que se haya fundado en esta provincia fue la de la línea del río Negro, que es la "Biblioteca Pública de Viñedma", por decreto del gobernador Sr. D. Lorenzo Vintter, en sus postrimerías de su mandato, en 1888, siendo su primer director D. José Nalón. Este reedificó el reglamento, y el presente goberador, coronel Napoleón Berreavue, por resolución del 16 de octubre de 1901, le asigna como sueldo a la gobernación para su sostenimiento, la suma de veinte pesos mensuales.

Por primera vez, el 17 de junio de 1889, el Consejo Nacional de Educación otorga tres becas de cincuenta pesos cada una, para tres varones de los egresados de 6.º grado, a fin de proseguir sus estudios en la Escuela Normal de Paraná (fundada por Sarmiento en 1871) y se adjudican a los niños Domingo Aguirre, Guillermo Aguirrezabala y Martín Bueno.

En 1880 ya existía una sociedad mutual, la Sociedad Española de Socorros Mutuos, con 76 socios activos, estando su sede en Patagones. En Viñedma tenía una subcomisión constituida por los señores Francisco Contín, Nazario Roldán, Esteban Pascual y Rodrigo Gómez.

Para atraer la inmigración que se dedicara a la agricultura y poblara el valle del río Negro, fue creada por resolución del gobernador N. Berreavue



Plaza Alsina de la ciudad de Viñedma; a la izquierda, iglesia de Nuestra Señora de la Merced, cuya primera construcción se hizo en 1856, y destruida por los aguas, volvió a construirse en 1886.

te, en noviembre de 1888, la Comisión Auxiliadora de Inmigración formada por los vecinos Juan Irribarne, Pedro Inda, Nazario Contín y Juan Oliva.

Desde 1880 estaba constituida la "Sociedad Impulsora del Progreso del Río Negro" y en 1891 ya existía en Viñedma el "Banco Agrícola y Comercial del Río Negro" —fundado en 1889— cuyo presidente del directorio era el Dr. Victor M. Molina.

Los primeros médicos que ejercieron la profesión atendiendo en forma permanente, tanto en Viñedma como en Patagones, fueron los doctores Francisco Baraja y Jorge Arturo Humble y lo hicieron hasta el momento de su fallecimiento, en 1880 y 1897, respectivamente.

La primera "lotería" estuvo a cargo del Dr. Humble, desde mediados de 1882 hasta julio de 1890. Más tarde se instaló la "farmacia" en su edificio propio, llamada "San Francisco de Sales", cuya dirección se confió en 1893 al médico D. Jacinto Masini, llegado a Viñedma ese año.

El primer abogado que ejerció en Viñedma, matriculándose, fue el doctor Victor M. Molina, en 1880-81.

El primer Jefe Letrado del Territorio que llegó a Viñedma, en mayo de 1887, fue el Dr. Jorge C. Giménez, siendo reemplazado en noviembre de 1888 por el Dr. Abraham Arce, y ocupando como secretario del juzgado, don Silvano Odróla. Los primeros escribanos fueron Juan Tendero y Silvano Odróla.

Por decreto del P. E., de 26 de diciembre de 1870, se creó en Viñedma la estafeta de correos, siendo su primer jefe D. Juan Irribarne, con el sueldo de quince pesos fuertes.

El telegrafo llegó a Viñedma, desde Bahía Blanca, en 1882, dirigiendo el tendido de la línea el mayor de ingenieros Santiago Buratovich.

El 25 de mayo de 1890 se inaugura ban, simbólicamente, los servicios de aguas corrientes, cuyos trabajos de instalación estuvieron a cargo de D. Andrés Arce.

En julio de 1900 llegó a Patagones D. Alfredo Zimmermann, quien estableció el servicio telefónico entre Patagones y Viñedma.

El primer edificio, asistido de la gobernación del Río Negro, estaba fundado en la esquina de 25 de Mayo y Rivadavia —actual residencia de los gobernadores— que la inundación de 1890 destruyó. Pero el 2 de diciembre de 1900, al regresar de Choele Choel, la gobernación se instaló en el edificio que se reconstruyó al efecto y que hoy ocupa la escuela normal, hasta que el 9 de julio de 1916, en el centenario de nuestra independencia, se inauguró oficialmente el actual edificio de la Casa de Gobierno, presidiendo la ceremonia las autoridades del gobierno del territorio.

Se puede afirmar que la primera escuela pública de Viñedma comenzó a funcionar en 1869 en la entonces población del Carmen, en la Banda Sur o Mercedes, sostenida por la Ilustre Diputación Municipal de Curruquen de Patagones, y a cuyo frente colocó el maestro español Francisco Aguiar. Pero la escuela sufrió muchas dificultades por el precario estado financiero de la comuna; se clausuró en alguna oportunidad y volvió a reabrirse mereced al altruismo del Dr. Jorge Arturo Humble, o de la misma municipalidad en otra ocasión, o del vecino doctor Aguiar, hasta que —creada ya la Gobernación de la Patagonia— el P.E. Nacional por decreto del 7 de marzo de 1879 crea oficialmente la Escuela Mixta de Viñedma y se designa director a D. Augusto Achekery para la sección varones y a la Srta. D. María Marcelina García Puleón, preceptora de la sección niñas, con un sueldo de 60 y 40 pesos fuertes, respectivamente.

LECTURAS



CONTRIBUCION HISTORICA

"Península Valdés y sus alrededores", del ingeniero agrónomo Emilio E. J. FERRO

No es mucho lo que se ha publicado sobre la Península Valdés y su poblamiento. Quizás lo más amplio respecto lo que ha dicho esta revista en varias publicaciones a lo largo de sus casi 35 años. Pero ahora aparece una publicación que representa un aporte notable y sin duda el más completo de todo lo conocido por nosotros sobre esa región chubutense.

Se debe este trabajo al ingeniero agrónomo Emilio E. J. Ferro, que si no es nativo del lugar al menos ha pasado allí gran parte de su vida, y continúa dedicándole el esfuerzo de su actividad ganadera, que es prolongación de la que su padre iniciara en los últimos tiempos del siglo pasado. Es decir que el autor de este trabajo sobre la Península Valdés viene de colonizadores de la Península, lo que acredita su conocimiento del terreno y su amor a la zona.

Es un trabajo esclarecedor muy interesante el que ha redactado el ingeniero Ferro. En un opúsculo de 20 páginas proporciona los grandes rasgos históricos de las exploraciones e intentos de colonización por parte de los españoles, haciendo justa mención de los pobladores que iniciaron la colonización ganadera y el poblamiento del lugar. Suministra datos precisos sobre ubicación geográfica, topografía, vegetación típica, régimen de lluvias, características costeras, clima, existencias minerales, capacidad ganadera y atractivos panorámicos.

PUBLICACIONES DEL PRIMER CONGRESO DEL AREA ARAUCANA ARGENTINA

En San Martín de los Andes, provincia del Neuquén, convocado por el gobierno de esta provincia en adhesión al sesquicentenario de la Revolución de Mayo, se realizó el 18 al 24 de febrero de 1901 el Primer Congreso del Área Araucana Argentina, de cuyo resultado tuvimos oportunidad de ocuparnos a su debido tiempo.

Completando ahora la amplia difusión dada al desarrollo del Congreso y sus resultados, las autoridades del Neuquén y de su Junta de Estudios Araucanos han dado a conocer dos volúmenes y un apéndice cartográfico, que el contenido integral de los asuntos tratados, actos cumplidos y ponencias fundamentadas.

Se trata de tres publicaciones que se vinculan entre sí que forman una sólida obra expositiva sobre el Congreso Araucano. Han sido reunidos en el primer volumen de 140 páginas, los antecedentes de su realización, los cumplidos, despachos de las comisiones, informes de los relatores, discursos, etc.

El segundo volumen, de 475 páginas, está dedicado a la divulgación de los trabajos expuestos por los congresales,

Bibliografía sobre Santa Cruz

NUEVOS DESCUBRIMIENTOS ARQUEOLOGICOS

El Dr. Carlos J. Gradín, recientemente ha publicado dos escritos de interés en la revista del Centro Argentino de Estudios Prehistóricos sobre petroglifos encontrados en la zona del lago Strobel.

Desde el punto de vista arqueológico nada se había escrito con referencia especial a la zona. Sin embargo, así lo expresan el Gradín, al evitar la extensión de la prehistórica, no sólo por los petroglifos encontrados y documentados en estos trabajos, sino también por los innumerables amonumentos intencionales de piedras, y los "picadores" con raspadores y puntas de flechas, y las bolas de piedra que cada tanto suelen hallarse escondidas en la arena de la meseta.

Se pueden ver varios grupos, el más importante o central de los petroglifos se encuentra en la laguna del Falso Verde, y está realizado en las paredes de un pequeño anfiteatro rocoso. Debido a sus dimensiones, tres metros de alto por dos de ancho, es bien visible desde lejos, pues la coloración grisácea de los grabados resalta sobre el fondo oscuro de las barrancas.

A la izquierda del grupo central se hallan los grupos con pisadas llamadas así por lagarrías. A la derecha y distribuidos a lo largo del borde de la laguna, aparecen los restantes petroglifos sobre rocas aisladas.

El segundo conjunto de petroglifos que se describe corresponde a la laguna del Puente, perteneciente al sistema de "Las Encendidas del Monte". Los grabados, esculpidos en su mayoría en dos paredones rocosos de superficie lisa, constituyeron también un verdadero grupo central, a cuyo alrededor se distribuyeron los restantes petroglifos sobre rocas aisladas.

Petroglifos aislados se encuentran en diversos parajes de la meseta del Strobel. Se trata de lugares al abrigo de barrancas basálticas, protegidos del viento del oeste.

De acuerdo con clasificación establecida por el profesor Menghin, de la Universidad de Buenos Aires (Acta Prehistórica, 1957), para el arte rupestre de la Patagonia puede admitirse que los petroglifos documentados en la meseta del lago Strobel corresponden al "estilo de pisadas", y especialmente al auge de este estilo, representado por los grabados de la estancia Punta del Lago Viñedma. Pertenecerían al tehuelchense (o patagónico) medio.

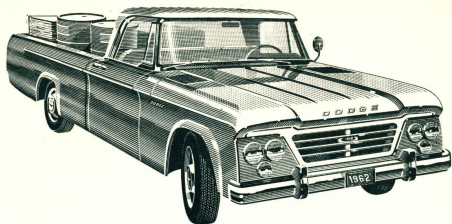
Un segundo trabajo del mismo tomo trata los negativos de manos ubicados en un abrigo de piedra de la laguna de los Negros. Luego describe los parapeados de piedra que se encuentran en muchos lugares de la meseta con respecto a los cuales no parecerían existir antecedentes bibliográficos. En último término se documenta una bola de piedra de tamaño excepcional, que refuerza la hipótesis sobre la utilización de algunas bolas, no como armas, sino con un fin distinto.

Ambos trabajos contienen numerosas fotografías de interés, y el primero, además, un croquis de la zona y otros parciales.

Julio César Reyes

todos ellos sobre motivaciones mapuches, que en su conjunto comprenden, evidentemente, el mayor en la revista publicada en nuestro país sobre esta materia. Los temas que abarca han sido tratados por verdaderos especialistas como son Gregorio Alvarez, Juan Benigar, Narciso Binayars, Carmelo Billeluzzi, Juan Carlos de la Barra, Albarracín Sarmiento, Augusto Raúl Cortázar, Rodolfo M. Casamiquela, Alberto Vuletin, Bertha de Koestler Hg. y muchos autores más y congresistas que reportaron sus conocimientos sobre diversos temas araucanos.

El apéndice cartográfico cuenta con 20 ilustraciones.



DODGE

AHORA TAMBIEN CON MOTOR DIESEL PERKINS
A ELECCION DEL USUARIO

el camión que tira como un cañón...

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

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



Concesionario exclusivo en Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego



Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora
de la Patagonia



RUEDAS PARA LA PATAGONIA Un poderoso camión de remolque y amplia capacidad de carga, sale de Buenos Aires por la ruta 3 para Río Gallegos. Conduce automóviles "Valiant" y vehículos "Dodge", para el concesionario de estas marcas, que es la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia. Y el viaje se repite incansablemente, a Esquel, a Trelew, a Comodoro Rivadavia, a Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz. Son ruedas para vencer las distancias patagónicas que van sobre ruedas hacia el escenario de sus futuras andanzas.

Cristerios del Sur

LA RUTA NUMERO 3. — "Mucho se ha escrito sobre el estado de los caminos, en especial el de una de las más antiguas rutas del país, la ruta número 3. ¿Cuándo será el día que todos aquellos que se ven obligados a transitarla agradezcan al Gobierno de la Nación, al Gobierno de la Provincia, a Vialidad Nacional y Provincial, etc., por el perfecto estado de transitabilidad? Utopía, por ahora.

"Hace pocos años se han levantado terraplenes donde antes eran peligrosas lagunas en tiempos de lluvias. Aplaudimos y agradecemos la obra. La ruta 3 se mantiene en óptimas condiciones de tránsito, al menos entre Trelew y la que conduce a la localidad de Camarones. También se han esmerado en mantener esta última. Pero desde hace unos meses, es tremendo el estado de abandono que presenta. Ni un automóvil con los mejores adelantos técnicos de suspensión y carrocería puede rodar sobre ella sin resentirse. Es de imaginar el desastroso efecto para vehículos de transportistas, camioneros y estancieros que se ven obligados a efectuar viajes seguidos a Trelew.

"Nosotros viajamos el lunes 11 de marzo a Trelew. Pasamos por dos campamentos de Vialidad con sus máquinas, por el último a las 8.30 de la mañana, y ni muestras de que alguien se hubiera levantado para trabajar, estando el sol alto ya... Pero el miércoles 20 tuvimos que hacer el mismo recorrido; ¡menos mal que una máquina ya se encontraba en trabajo a las 8.00!"

"A quien corresponde vigilar los trabajos supongo que no lo hará dos veces al año y en avión, así, desde lo alto,

desde donde no se ve ni se padece la gigantesca "tabla de lavar" ni los traicioneros pozos escondidos bajo capas de tierra suelta, por donde se sabe que hace mucho tiempo no se trabajó a conciencia...

"¿Tremenda sequía, erosión? Sí, de acuerdo, pero hágase lo que corresponda para vencer esos obstáculos y mantener las rutas en buenas condiciones. Recuérdese que es ahora el camión el que nos surte todas las mercaderías, el que lleva nuestros frutos y cosechas, ya que las empresas navieras se acobardaron por falta de muelles adecuados.

"El ganadero y el agricultor también padecen con estocismo la sequía y la erosión en sus tierras y sus campos, y, sin embargo y muy a pesar de todo, aportan resignadamente y con creces las insaciables contribuciones fiscales e impuestos desmesurados. ¿Y para qué? ¿Cuándo va a caer cristalizada obra de envergadura para el bien de todos?"

"¿Cuándo entenderán nuestras autoridades nacionales que el turismo sería una gran fuente de ingresos para la Nación, y este país cuenta con todas las bellezas naturales que puede pedirse? Pero ¿cómo fomentar turismo si antes no se proporcionan al hombre civilizado modernos medios de transporte y caminos, caminos en condiciones para tantos que prefieren viajar por su cuenta y en su propio automóvil?"

(Inés Mercedes M. de Tschudi, Camarones, en carta al diario "La Nación", de Bs. As.)



COLISEO

EMPRESA DE ESPECTACULOS DEL SUR ARGENTINO

SAN MARTIN 570

COMODORO RIVADAVIA

La sabiduría del doctor Martínez

—Vea, amigo, a mí que no me vengan con historias... Los médicos de ahora serán muy sabios y que se yo, pero para mí que ninguno de ellos sabe ni la mitad de lo que sabía el doctor Martínez... Eusebio Martínez, usted no lo alcanzó a conocer? ¡Veinticinco años vivió en el Chubut! Conocía a todo el mundo, como quien dice. ¡Amigo, ese sí que era médico como la gente! Medio rezongón, eso sí, ¡qué doctor Martínez!... Yo lo conocía desde mi casamiento, porque él fue, ni más ni menos, quien atendió a mi señora cuando la tuvo a la Beba. Cuando nació, la Beba era una chiquita preciosa, así de grandota y de tan pensada, le cambiaba los brazos a la madre; todo el pueblo decía que era una hija de chiquita... Bueno, usted que la ha visto crecer, sabe que poco se le podían poner a la gar... No es porque yo fuera el padre, pero... ¡La Beba! ¡Mire que nos habremos desvelado por ella, la madre y yo, para que no le faltara nada! Bueno, el mundo tiene sus cosas... Usted está bien enterado como le hemos criado; como se debe criar a una hija mujer... Por eso no hay que extrañarse, amigo, que todo fuera disgusto cuando creció aquello... El muchacho

no era malo, claro, nos hemos dado cuenta después, pero ¡qué quiere!, le calentaban la cabeza a uno, y claro, se trata de la hija mujer, y para mejor, la única hija. Considerando en el pueblo se decían tantas cosas, que uno, vaya a saber... "Que era un haragán", "que se pasaba entre malas compañías", "que era medio picaflor"... En fin, todas esas cosas. Ahora lo reconozco; nosotros, la vieja y yo, estábamos bastante ofuscados y una vez que uno tira para ese lado y le toma idea a una persona, no quiere dar el brazo a torcer. Y por su parte, la Beba, que algo ha heredado del carácter de la madre y otro poco del mío, no es por decir, se había empernado también: "Que quieran o no quieran, me voy a casar con él, y que pa' atrás y que pa' atrás"... La casa era un infierno... Hasta que se produjo aquello; usted, que es del pueblo, lo debe recordar. La Beba se salió, nomás, con la suya y se casó con ese hombre. Ni mi mujer ni yo fuimos al registro. Supimos que el doctor Martínez había salido de testigo. Entonces fue cuando mi mujer le dijo a la Beba aquello de que "la consideraba muerta desde ese día, que no pisara más el umbral de la casa", y que se yo cuántas

O C A S O . . .

*El cuchillo del viento hoy afina la lluvia,
y la tierra, caliente, está sudando bruma;
el aire no se mece, el agua se ha dormido
y el sol agoniza se despierte del día.*

*Tarde santacruceña, Patagonia en ocaso,
volada de cuerdas rotas que derramó su canto;
un guano en la loma otendo el horizonte
y cansadas ovejas, cañalón de oro y lana.*

*El humo que se eleva de la estancia y ladrillos
de algún perro ovejero que presente y no calla:
cbrío de olor a tierra, el hombre se ha apurado,
y en el campo y la lluvia, mira días quejados...*

*Infiernos de seis meses sucediéndose apenas,
primeras ventosas del poniente al oriente;
y mañanas y tardes rodando despolvadas,
hay todas reunidas en la lluvia afinada.*

*Escampa hacia el norte el cielo color plomo
y por su abierta herida van cayendo gaviotas
como harapos caídos de la tierra doña,
que mendiga a las nubes su bautismo profano.*

*Es necesaria la muerte de este día
para que nazca otro en su lugar reciente,
y se tiñan de sangre las nubes retrasadas
y se abraze la pampa quemada por el viento...*

*Ermítica es la costa que pone fin a todo
y parde la moeta, y acanalado el oeste;
eternos son los ruidos, distintos como dedos.*

*Sin embargo la vida palpita en cada mata,
sin embargo los años van dejando recuerdos,
desgastando las piedras, contando las barrancas
y almacenando días cubiertos por las neches.*

*Tarde santacruceña, Patagonia dormida,
en su entraña se mece la sangre perolada,
una esperanza añeja, un color desusado
que teñirá de sangre al hombre y a la oveja...*

HECTOR R. PEÑA PANTIN

(Río Gallegos)

cosas más... Bueno, la Beba y el marido se fueron a vivir a Comodoro, donde parece que se consiguió algo... Después nos fuimos dando cuenta de a poco que había habido mucho de exageración en lo que se decía del muchacho, pero... ¡cómo íbamos a dar un paso atrás! Esa es la cuestión... Por aquel tiempo fue que mi mujer empezó a sentirse mal. Tal vez el hígado, no sé un día el doctor Martínez, cuando mi señora lo fue a ver en el consultorio, que quedaba ahí nomás a la vuelta, al lado de la peluquería de Martínez. Pero la cosa que yo me mejoraba y yo veía claro que cada día iba para atrás... ¡Fíjese que le había agarrado una tristeza, que casi no comía, y se le daba por pensar en cosas feas, en desgracias y en todo eso... Cuando ya cayó en cama, la vino a ver un día el doctor Martínez y la estuvo mirando, un poco pensativo. Le recetó algo y se fue como distraído... ¡Na, na, amigo, mi pobre vieja estaba cada vez más caída!... La decompostura más fea la tuvo, recordo como si fuera hoy, un lunes a las ocho de la noche. Yo creía que esa vuelta se me iba... Salí corriendo para lo del doctor Martínez, y ahí nomás me lo traje... Vea, amigo, lo que es un médico de veras, de esos de antes... La estuvo mirando, mirando, le tomaba el pulso, le preguntaba cosas raras... Se había quedado pensando, se rascaba la cabeza revolviéndose, sin darse cuenta, los pocos pelos que le quedaban; después se pasaba la mano por la frente y con la punta del dedo se arañaba la nariz, que parecía más grandota y más llena de picotitos... Al final me llamó aparte y me pidió tinta. Sacó despacio ese librito que los médicos llevan para las recetas y escribió esas letras que saben poner yo no sé para qué una R y una p, me puso, "... Después escribí algo abajo y se fue enseguida, casi sin saludarme... Sí, señor... Yo ya iba a entlarpear la farmacia, cuando se me dio por leer la receta... ¡Y sabe qué decía? Vea, decía: "Mándeles un telegrama a su hijo, que venga enseguida". Nada más... ¡Qué doctor Martínez!... ¡Si se compuso!... ¡Ah! la tiente, caminando como una muchacha.

**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.

Cervig 1117
Teléfono 42.3411
Drog. Norte 543
Teléfono 20.5205
Buenos Aires



al
final de
cuentas...
Ud.
gana más
en nuestra

**CAJA DE
AHORROS**

Gana en intereses: 8% anual, libre de impuestos.

Gana en tranquilidad: Retiro parcial o total de sus depósitos cuando Ud. lo requiera.

Gana en comodidad: No hay límites de depósitos: ideal para grandes y pequeños ahorristas.

Gana en esta ventaja: Capitalización trimestral de intereses.

Gana en confianza: Más de un siglo de actividad del Banco de Londres en el país respaldada sus depósitos.

Caja Central: Florida 202 - Buenos Aires - Sucursales en Capital Federal y Gran Buenos Aires.
Almirante, Av. Rivadavia 4100 - Barracas, Av. Montevideo 200 - San Telmo, Av. Callao, Av. Corrientes 2500 -
Calle Tucumán, Tucumán 820 - Av. Santa Fe, Av. Santa Fe 2002 - Av. de Julio, Puerto Yrigoyen
1000 - La Paternal, Av. San Martín 202 - Once, Av. Pueyrredón 2211 - Avellaneda, Av. San Martín 100
- Mendoza - Río Gallegos - Rosario - Santa Fe - Trelew - Tucumán

Consulte las ventajas de la CAJA DE AHORROS del



BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUR

La vacunación de los ovinos contra la fiebre aftosa

Por el Dr. FELIX LUCAM

En general, la vacunación de los ovinos contra la fiebre aftosa se practica poco en los distintos países del mundo. Esto se debe a que la enfermedad los afecta con menor frecuencia e intensidad que a los bovinos.

Sin embargo, hay algunos casos en que los gobiernos han hecho también obligatoria la vacunación de los lanares; especialmente cuando se trata de limitar la extensión de un foco, o cuando se desea prevenir la aparición de focos nuevos en regiones donde periódicamente se producen desplazamientos de animales.

En Francia, se procede del siguiente modo:

1. Para limitar la expansión de un foco

Cuando aparece un foco de fiebre aftosa, las disposiciones vigentes obligan a que todos los animales comprendidos en el mismo, que son receptivos al virus, sean sacrificados. Esta matanza es seguida de operaciones de desinfección.

Además, la misma reglamentación prevé que alrededor del foco, en un centro variable de acuerdo con las condiciones geográficas, pero que alcanza por lo general a muchos kilómetros, todos los animales que pueden ser afectados por el virus aftoso sean vacunados de inmediato, aunque ya lo hubieran sido con anterioridad. Si hay ovejas en estas zonas, deberán ser vacunadas lo mismo que los bovinos y los porcinos.

2. Para prevenir la aparición de nuevos focos donde se produzcan desplazamientos de animales.

Se trata de vacunaciones hechas cuando se produce el transporte de los animales.

Los pastores de altura de los Pirineos y los Alpes reciben anualmente, en primavera, numerosos rebaños de ovejas que llegan de las llanuras vecinas y permanecen hasta el otoño.

Estos animales pueden contraer la enfermedad, a raíz del propio desplazamiento, pues se reúnen entonces grupos grandes de hacienda, o como consecuencia del contacto con animales de un país vecino. Estos pastores de altura se encuentran frecuentemente junto a las fronteras, produciéndose en los países limítrofes y en la misma oportunidad, similares desplazamientos.

Por tal razón es que todos los animales trasladados, y especialmente los ovinos que son los más numerosos, deben ser vacunados obligatoriamente, como también todos los demás que permanecerán en dichas regiones limítrofes de montaña y puedan ser atacados por el virus.

Se realiza así cada año, una vacunación de lanares en una zona que cubre totalmente las fronteras franco-italiana y franco-española.

3. Vacuna y vacunación.

No hay una vacuna especial para los ovinos. Normalmente se utiliza la destinada para los bovinos en dosis menores, del orden 1 ó 2 cc.

La vacunación debe realizarse con sumo cuidado inyectando la vacuna exactamente en el tejido conjuntivo subcutáneo. De lo contrario pueden observarse reacciones inflamatorias, particularmente si se administra en el tejido muscular.

El lugar generalmente elegido para la inyección es el tejido conjuntivo de la base del cuello, delante del esternón. Si se respetan estas condiciones, la vacuna no produce la menor perturbación.

CERVEZA

Guillemot

La máxima!

ALLA en el sud de la Patria, en un valle inmenso, del otro mismo de los anticlitos de la Cordillera de los Andes, un puñado de argentinos está labrando el porvenir de una de las riquezas más grandes del país: la del carbón.

Pocos saben en Buenos Aires lo que allá se hace, lo que allá se sufre, lo que allá se siente. La mayor parte de la población del país no cree en la explotación del carbón de Río Turbio. El que esto escribe era uno de ellos, pero una gira hasta aquella zona ha producido una feliz evolución en su pensamiento. Si fuera posible, habría que materializar en gran escala la visita que yo efectué. Lo ideal sería multiplicarla por tantos los que en una u otra forma están ligados a la industria nacional y que sus conclusiones sean luego difundidas a los cuatro vientos: a todo lo ancho y lo largo de la Patria, para que en la Argentina se sepa qué tenemos dentro de nuestras propias fronteras, se palpe lo que en gran proporción el país ignora.

La dura travesía patagónica

Después de un largo viaje a través de casi 3.000 kilómetros por aire y por tierra, luego de sobrevolar las áridas y al parecer inhóspitas regiones patagónicas, tras varias horas de viaje desde la costa atlántica, se llega a las explotaciones carboníferas. Se ha cubierto, para ello, una fatigosa etapa en que se observa el mismo frío panorámico—frío por la temperatura ambiente y por lo inmenso de lo que se ve—que la naturaleza ofrece a vista de ojos—, cruzado por caminos de ripio, excelentes para viajar en todo tiempo, pero sin ninguna clase de alienígenas naturales que recreen la vista con las típicas estrías blancas, redondas, que indican un fondo del mar de siglos anteriores, con llanuras donde se pierde la vista. Sólo matas grises y vientos constantes acompañan al viajero. Ya al entrar en el valle, el paisaje ofrece al comenzar a verse el verde de los pastos y el cauce de los ríos, se comienza a pensar que una vida nueva está latiendo y se siente en el aire, siempre frío, que algo existe, que algo hay en el ambiente, algo todavía indefinible, ese algo que uno presiente que en cualquier momento ha de presentarse.

Así es. El camino efectúa una curva, rodeando una de esas montañas y al terminarla se ofrece a la vista un espectáculo deslumbrante: como si se levantara un telón en un escenario natural, aparece de golpe a la vista del viajero, en pleno valle rodeado de montañas, un sinnúmero de pequeñas casitas blancas, de techos rojos, con el humo que se eleva de sus chimeneas, que habita de ambientes cálidos, acogedores, que templen el frío que ya ha ganado las fibras del que llega después de haber atravesado el páramo patagónico.

Inesperada revelación panorámica y humana

Entre esas casas, caminos, galpones y talleres, un va y viene de gente afanosa; desde lejos y desde lo alto parecen hormigas trabajadoras en incesante movimiento.

Y más allá, en lo alto de otras colinas, más gente, más trabajadores que jalonan la tierra como sembradores en las campiñas del litoral, pero aquí es otra siembra y otra cosecha y otro clima y todo con un sacrificio material de la naturaleza que poco brinda.

Y es justamente en ese instante que el viajero, que llega desde Buenos Aires hasta el conde de la República, mira asombrado, con ojos incredulados, el panorama que tiene ante su vista. Detiene su marcha unos instantes y retrotraer su recuerdo hacia el desierto que acaba de atravesar y cree en un sueño, y le parece que todo eso se va a desvanecer junto a las nubes que cubren las montañas nevadas.

Pero no, allí queda. Desde lejos es mudo exponente de lo que puede la férrea voluntad del hombre. Mudo, digo, porque a esa distancia aún no se percibe sonido alguno, sólo la vista comprobada a cuarenta y cinco kilómetros de la obra realizada a casi 3.000 kilómetros de la Capital de la Nación, se piensa en el sacrificio personal de los que viven aquí, de los que han montado en plena Cordillera una explotación carbonífera que pudo parecer una

Un viaje a Río Turbio

Por LEOPOLDO F. OLIVETO

utopia, pero que ahora yo digo, con plena conciencia, es una empresa de incalculable porvenir para la Nación; debido a esos hombres el calor de nuestro apoyo individual y colectivo, el calor que temple su voluntad con más firmeza para hacerlos más fácil la ciclopea tarea en que están empeñados, y para que se sientan respaldados por el cariño, por la comprensión y por el apoyo de toda la Nación, debe ver en esos hijos el valor de su misión trascendental.

Primer contacto con la actividad minera

Reanudamos la marcha, que hemos realizado desde Río Gallegos a través de 280 kilómetros en un cómodo autobús, por un camino de hierro de trocha ancha, que va atravesando el desierto, con también pequeñas estaciones intermedias, y que dentro de su pequeño cumple su misión de transporte del carbón desde la mina al puerto, con la misma eficiencia de poderosas locomotoras y vagones de carga de gran tonelaje, trasladando a satisfacción la producción total actual.

Bajamos al valle, entramos ya en la entraña misma del campamento central, nos unimos a ese ejército de paz que velamos desde lo alto tender sus líneas de batalla hacia todos los horizontes, y ya somos uno de tantos. Aislados en confortables casitas, que lo tienen todo, en un cálido ambiente hogareño, cálido por la temperatura elevada que en su interior forman las chimeneas alimentadas a carbón, pero ese carbón argentino, el que trece cuart partes de la población del país no cree, por ese carbón que ahora por fin vemos en su propia vida, por un carbón que se quema tanto o mejor que aquí que nos cuesta divisas. Así lo ve un profano como el autor de estas líneas: pero lo vi quemar no sólo en estufas hogareñas, lo vi quemar en la propia central eléctrica del Yacimiento y en una cantidad apreciable de industrias de la zona, lo que me prueba que es apto, que es bueno, que es un excelente combustible.

En las negras entrañas de las galerías carboníferas

Ya en función de conocer, pude apreciar hasta en sus más mínimos detalles la explotación, desde la Usina a la Planta Lavadora, ambas instalaciones próximas a ser modernizadas con otras más grandes, más completas, todo ello hecho por brazos argentinos, dirigido por mentes de argentinos, ánimos forjadores de una grandeza nacional que yo diría sólo tiene parangón con otra explotación de grandeza: la explotación petrolífera, ambas continuadas, a un siglo y medio de distancia, de la obra de la emancipación nacional.

Asestorado por especialistas en la materia, todos argentinos, técnicos, ingenieros y geólogos, entré en las galerías donde a profundidades que causan escalofríos, las minas ofrecen al tesoro a las plantas, a los martillos neumáticos, a las modernas maquinarias que extraen el carbón, todo ello dirigido por manos féreas de hombres que juegan su vida a cada instante, alumbrado su trabajo por esa pequeña luz de las lámparas especiales, rodeados

"A CONCA GUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.
Lavalle 348 BUENOS AIRES T.E. 32-9461/9465

Opera en seguros de:

- VIDA
- INCENDIO
- PERDIDA DE BENEFICIOS
- ACCIDENTES DEL TRABAJO
- ACCIDENTES PERSONALES
- TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Lacustres, Terrestres y Aéreos y Coscos de Embarcaciones)
- AUTOMOVILES
- CRISTALES
- ROBO (en casas de familia y locales de negocios)
- GANADO
- RESPONSABILIDAD CIVIL
- FEALIDAD DE EMPLEADOS
- ALHAJAS Y PIELES
- DAÑOS POR AGUA
- CARLOS
- VALORES EN TRANSITO
- EQUIPAJES
- REGADERAS AUTOMÁTICAS
- AERONAVEGACION

DIRECTORIO

PRESIDENTE: Sr. Alejandro Braun Menéndez; VICE-PRESIDENTE: Dr. Juan C. Pinares; SECRETARIO: Dr. Cleodonio Hilbert; TESORERO: Sr. José Marinucci; VOCALES: Sr. Arturo A. Bullrich; Sr. Juan J. Caminos; Dr. José L. Cantilo; Sr. Jorge Curi; Dr. Alberto N. Doñados; Sr. Julio A. Fernández Lascano; Dr. Carlos A. Menéndez Behety; Sr. Fernando J. Menéndez Behety; Dr. Juan C. Nougués; Sr. Francisco Orcoy; Sr. Otto Tolderland; SUPLENTE: Sr. Oscar Braun Menéndez; Ing. Eduardo Kenessey; Sr. José A. Lacey; Sr. Eduardo J. Morgan; Dr. Alfredo D. Oberch; Sr. SINDICO TITULAR: Sr. Domingo L. Bette; SINDICO SUPLENTE: Sr. Alfredo Peralta Ramos; GERENTE GENERAL: Dr. Luis P. Orcoy.

por penumbras que el material parece hacer más negras; son los verdaderos artifices de esa obra maravillosa y son precisamente los más anónimos.

Cuando en los grandes centros poblados del país la gran industria consume ese carbón; cuando al calor de una chimenea el ambiente del hogar se torna tibio, accedore, recordemos las llamas argentinas sen cruzadas por poderosas locomotoras accionadas por este mismo mineral, recordemos en breves instantes a esos anónimos servidores, héroes cuyos nombres jamás nadie ha de pronunciar y que en su humildad de titanes juegan su vida y el porvenir de sus familias en la penumbra fantasmal de las minas de carbón de Río Turbio.

Cuando de todo esto que describo, que habla de penurias y sacrificios físicos personales de toda índole, y en todas las jerarquías en que se divide la población del Yacimiento, lo he visto, lo he palpado, lo he vivido en pleno mes de marzo; es decir, corriendo aún el verano.

¿Puede algún entonces imaginarse todo esto en pleno invierno, con temperaturas que llegan en ocasiones a 15 grados bajo cero?

Es verdaderamente algo que conmueve las fibras más íntimas.

No os proclamarlo entonces por todas partes, para que el país lo sepa, para que se entere, para que compruebe que la Nación no termina en la avenida General Paz, límite de la Capital Federal; también se extiende más allá, en dirección a las frías regiones donde se alza el recuerdo de nadie, donde pareciera que el afecto hacia lo que es nuestro, hacia lo que es argentino, se fuera enfriando a medida que también se enfriaba la temperatura ambiente!

Prudencia argentina: ayudar a Y.C.F.

No es mi objeto abordar cuestiones técnicas. Solo me guía el propósito de que salga a la luz, a la publicidad, esta tarea de gigantes que puede ser el basamento de una riqueza nacional, que haga florecer dentro de la zona de influencia de Río Turbio la misma vida que el petróleo le ha dado a la costa atlántica argentina, en una riqueza nacional, que haga florecer dentro de la zona de influencia de Río Turbio la misma vida que el petróleo le ha dado a la costa atlántica argentina, en el primer término, y luego siguiendo a los centros de toda la República, brindar a la Nación esa producción de carbón que ahorre divisas y coopere en el fortalecimiento de toda la economía nacional.

La Patagonia, aquella tierra maldita, como alguien la llamó, está devolviendo en oro la confianza que la Nación le brindara, el oro negro, líquido y sólido; el petróleo y el carbón están surgiendo de las entrañas de la tierra sureña con ímpetu arrollador, y ya están subiendo por los flancos del este y oeste hacia el norte privilegiado, que todo lo tiene, para contribuir silenciosamente a la grandeza de la Patria.

El petróleo, el hermano mayor, ya está viviendo la euforia del autoabastecimiento; el carbón recién acaba de nacer y por ello es que respire todos los cuidados.

El país debe brindar a esta nueva riqueza nacional todo su apoyo. Y.C.F. ya ha hecho una gran parte cediendo a Y.C.F. la comercialización de su coque de petróleo, carbón residual de la explotación petrolera, que servirá a la empresa carbonífera para afianzar su incipiente organización vendedora y darle a ésta el basamento económico que necesita para abordar el gran destino que le está reservado.

El país debe darle ahora el resto, construirle el puerto que permita la carga en cualquier tiempo, facilitarle los medios económicos para dotar a Río Turbio de todos los adelantos técnicos que requieren esta explotación carbonífera racional y moderna, medios de transporte eficientes y modernos para acercar el carbón lo más rápidamente posible a los centros de consumo, y dar, finalmente, a Y.C.F. el respaldo moral y material que necesita para cumplir los fines para los que fue creada. El divórcio de la Nación en una fuente de riqueza divisible todo ese apoyo, pues el carbón argentino puede ser parangonado con cualquier otro tipo de cualquier origen, sin desmedro alguno, por su calidad, y, finalmente, es argentino.

COMODORO

hotel



120 HABITACIONES
CON BAÑOS INDEPENDIENTES

EL HOTEL MAS COMFORTABLE DE LA
COSTA ATLANTICA

RESTAURANT A LA CARTA
CONFITERIA
SALON PARA FIESTAS



COMODORO RIVADAVIA

Teléfono 603

Sepamos desde cuando y porqué

Por REVISOR

NOMBRES DE LAS COSTAS Y LAS ISLAS DEL ARCHIPIELAGO FUEGUINO

LETRA N

Punta Nassau: Lleva el nombre de un modesto marinerito que integraba la dotación del crucero "Almirante Brown" en 1899, que pereció ahogado en las aguas fueguinas al cumplir una misión que le encomendara el capitán de fragata Juan P. Sáenz Valiente. La punta así llamada se encuentra en el canal de Beagle.

Isla Nueva: Pertenece al conjunto de islas que se hallan en discusión con la vecina República de Chile. Se encuentra ubicada entre las islas Picton y Lennox, y tiene casi dos leguas de longitud. Su descubrimiento fue debido al marino inglés, James Cook durante su vuelta al mundo entre los años 1769-1771.

LETRA O

Isla Observatorio: Figura en el grupo de las islas de Año Nuevo, donde se encuentra ubicada entre el marino del virreinato, Juan José Elizalde. Se llama Observatorio porque en ese lugar funciona desde 1902 un observatorio meteorológico de nuestra Armada.

LETRA P

Isla Petrol: Lleva el nombre de un ave muy abundante en la región, y su denominación es debida a una inspiración de los tripulantes franceses de la "Romance", misión presidida por Fernando de Marial.

Isla Picton: Otra de las islas argentinas cuestionadas por Chile. Lleva el nombre de un general inglés —Sir Thomas Picton— nacido en 1738 y muerto en 1815 en la batalla de Waterloo. El bautismo fue impuesto por los marinos Parker y Fitz Roy.

Isla Pique: Lleva una denominación dada por oficiales de nuestra Marina, de acuerdo a su conformación, ya que, efectivamente, se trata de una punta a pique.

Isla Polanco: Denominada por Juan José Elizalde con el nombre de día —26 de enero de 1791— en que penetró en este sitio su bergantín Nuestra Señora del Carmen.

LETRA R

Paso Romanche: Los integrantes de la Misión al Cabo de Hornos, que dirige Fernando Marial, impulsaron a este paraje del canal de Beagle el nombre del buque en que navegaban, el transporte-aviso de la armada francesa, "Romanche".

LETRA S

Cabo San Diego: A la entrada del Estrecho de Le Maire, se encuentra el cabo San Diego, descubierta y bautizada por los hermanos Nodal en su expedición de 1619.

Cabo San Pedro: El 25 de mayo de 1791, día de San Pablo, descubrió este accidente costero Juan José de Elizalde, bautizándolo de acuerdo con el costumbre de la época, con el santo del día.

Cabo Santa Inés: Este cabo, que a juicio de los hermanos Nodal, parece "una ballena varada en tierra", se llama así desde el 21 de enero de 1619, día precisamente de Santa Inés.

Cabo Seno de Ushuaia: Se trata de los bautismos hechos por los hermanos Bartolomé y Gonzalo de Nodal, en 1619.

USHUAIA

Situada en una depresión de la margen norte del canal de Beagle, es un lugar apacible y hermoso, desde el que se domina el soberbio escenario de la Tierra del Fuego, con sus elevados picos nevados y el verde negro de su espesa tundra.

Se supone que los primeros barcos que tuvieron el privilegio de admirar este lugar, fueron Waite M. Stirling y otros tripulantes y viajeros de la goleta "Allen Gardiner", de la misión anglicana establecida en Las Malvinas.

El nombre de Ushuaia es vocablo yagán, y los yaganos fueron los primitivos pobladores de esa región. La palabra así compuesta estaría formada por "ushu", que significa hacia adentro o penetración, y "uaia", que expresa bahía o ensenada, de modo que Ushuaia puede traducirse por bahía profunda o también bahía tranquila.

Características notorias al paraje, son los cachimbas con los topónimos marinos de la Tierra del Fuego, y dejaron para otros ediciones los correspondientes lugares próximos, formos referentes a *bahía Valentín*, que recuerda a un marino flamenco que participó en dos expediciones en las tierras ignotas. Se llamaba Valentín Tansen, y su primer viaje lo hizo con los hermanos Nodal, entre 1815 y 1819; un lustro más tarde, cuando el holandés Jacobo L'Hermite fue llamado a organizar la expedición del Príncipe Nassau, recurrió a Valentín Tansen, que era un piloto ya experimentado, valiente y capaz.

El último topónimo fueguino es el de *isla Yankee* que le dieron a este lugar del canal de Beagle los marinos de la Romance.

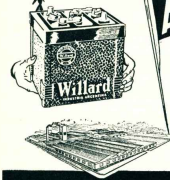
Su auto merece
LO MEJOR...



ACUMULADORES

Willard
AUTEX

Dos productos de inmejorable
calidad aislados con separa-
dores de caucho microporoso
y plástica fibrosa, respec-
tivamente, elaborados
por la fábrica Argentina
de Acumuladores Willard, el
más importante en
Su América.



Sociedad Anónima Importadora y Exportadora
de la Patagonia

EN ESTE MES A TRAVES DEL TIEMPO

EN LA HISTORIA DEL CHUBUT HAY UN EPISODIO conmovedor. Es aquel en que los pobladores de la Colonia 16 de Octubre, galeses en su mayoría no naturalizados, puestas por el señor inglés Mr. Howell en la disyuntiva de elegir la bandera bajo la cual desearían que estuvieran sus chacras, votaron a favor de la República Argentina. Desde entonces, una apreciable franja cordillerana pertenece por amigable acuerdo de las partes al patrimonio geográfico argentino. No mediando aquel voto hubiera pasado a ser territorio chileno. Lo recordamos porque el suceso ocurrió en un día del mes de abril del año 1902.

EL PRIMER COLEGIO DE ENSEÑANZA SECUNDARIA que funcionó en la Patagonia austral, es el de Trelew. Su fundación se produjo en el mes de abril del año 1921, por un proyecto legislativo del doctor Francisco L. Albaracín; y a la ceremonia de inauguración asistió el ministro, doctor Antonio Sagarna, que llevó la representación del presidente de la República, doctor Marcelo T. de Alvear.

ALGUNAS VEZ NOS HEMOS HORRORIZADO EN INTERNEROS que por el año 1900, un empresario aprovechado y deshumanizado exhibía indios patagónicos enjaulados en la exposición de París. Digamos que, como una curiosidad más en las fiestas del Centenario, surgió la iniciativa de traer indios de Santa Cruz para exhibirlos ante los ilustres visitantes europeos. La idea fue del gobernador santacrucino, pero felizmente desechada por el Poder Ejecutivo Nacional, que en el mes de abril de 1910 contaba al ofrecimiento manifiestamente que carecía de fondos para costear exhibiciones de esa especie.

FUE EN EL MES DE ABRIL DEL AÑO 1901 CUANDO el gobierno nacional resolvió en forma definitiva desentinar la isla de Choele Choele a la colonización agrícola, subdividiéndola en esos efectos en lotes de cien hectáreas. El proyecto del gobernador Eugenio Tello comenzaba a convertirse en realidad. Los primeros colonos fueron veintiseis familias vascas.

CUANDO LA CAPITAL DE NEUQUÉN ERA CHOS MALI, quedaba tan distante de Buenos Aires y era tan desolada la travesía, que el gobernador y demás funcionarios preferían ir a Chile, cruzando la Cordillera por los pasos cercanos y luego, por Mendoza, bajar a Buenos Aires. Lemos en una crónica retrospectiva que, en el año 1901 el periodismo porteño manifestaba su alarma por que una correspondencia de Chos Malil necesitaba no menos de un mes para llegar a Buenos Aires; para ser exactos, 36 días había demorado una carta, y tal era el tiempo normal que requería el largo y lento recorrido.

EFEMERIDES

1 de abril de 1767: Francia, respetuosa de los derechos de España a las islas Malvinas, cede a esta el establecimiento que fundara L. A. de Bougainville, **2 de abril de 1876:** Créase la primera escuela en la Patagonia, exclusivamente para varones, en Mercedes, hoy Viedma. **3 de abril de 1878:** Llega a la bahía de San Julián el corsario inglés Francis Drake, segundo navegante en dar la vuelta al mundo. **9 de abril de 1887:** Reintegró frente al Nahuel Huapi las tres columnas en que había dividido su ejército el general Villegas, y enarboló la bandera al pie del Andes como signo definitivo de conquista de las que fueran tierras de los indios. **12 de abril de 1779:** Assume Francisco de Viedma el gobierno del establecimiento español en San José (Chubut).



Un río mantañés

El río Fataleufu es netamente cordillerano, nace y recorre la zona anterior del Chubut y lleva sus aguas a Chile después de haber atravesado en su trayectoria diversos lagos. Nace en las alturas de 2.400 metros al occidente de Chollila y desciende en forma pronunciada, comenzando su entrada y salida por distintos lagos: Chollila, Rivadavia, Menéndez, Krüger, Situación y otros; al pasar a Chile forma el lago Vello y toma este nombre hasta desaguar en el Pacífico.

De la flora

En toda la cordillera de los Andes hasta el Estrecho de Magallanes, se encuentra la llamada Vizaicha de la Sierra o Chinchichilón, conocida por los indios pampas como Pilquin y cuyo nombre científico es *Ligidium Peruvianum*. Su pelo es gris ligeramente plateado. Vive en las piedras, en los lugares más altos de la Cordillera, formando colonias de muchos individuos. Su piel es fina y afealdada, de consistencia débil.

Cerros sagrados y cerros legendarios

En la mitología tehuelche, el cerro Fitz Roy es el lugar sagrado, en cuya altura se ocultó Elal, el hombre superior que enseñó a los nativos el manejo de las armas, el uso del fuego y la forma de vivir; el nombre tehuelche del Fitz Roy es "Chalten". Cerros con leyenda en la Patagonia son el Tromador, el Lanín, el Domoayo, etc.

De la flora

DON DIEGO

(*Oenothera odorata*)

Se abre cual se abre un tesoro en medio de la oscuridad, y es para la noche oscura una banderita de oro.

Cuando cesa de vivir enrojece de repente: ¡pobre Don Diego! es que siente la vergüenza de morir.

Ruís A. Entraigas

Bautismo en Lago Buenos Aires

Bien conocida es la obra extraordinaria de los salesianos en la Patagonia, que se extiende a los pueblos y la campaña desde hace ochenta años. Los salesianos no han dejado rincón sin visitar. Es así que en 1921, cuando la zona del lago Buenos Aires era un lugar bastante remoto, se realizó el primer bautismo, bajo el alero de una modesta construcción. Lo efectuó el

R.P. José Beauvoivre, salesiano de grata memoria patagónica. Los oleos le fueron impuestos a Gerardo Hipólito Angel Morales, séptimo hijo varón, siendo padrino el presidente Irigoyen, representado por el gobernador del Chubut, capitán de fragata Angel Hilario Iza.

Pequeña biografía

En el año 1893, procedente de Italia, su patria, llegó a Puerto Santa Cruz el señor Serafín Borgianni, que traía idoneidad de farmacéutico y no pocos conocimientos sobre medicina

en general. Abrió la primera farmacia que existió en esa población, y a falta de médicos prestó servicials atenciones a los vecinos que requirieron sus conocimientos.

Algunos años más tarde se trasladó a Río Gallegos, donde también instaló farmacia, y más tarde pasó a Puerto San Julián, donde estuvo dedicado a la ganadería.

En su trayectoria patagónica, don Serafín Borgianni fue a veces comisario de policía, juez de paz, miembro municipal, y animador de toda acción progresista.

BANCO DE GALICIA

Y

BUENOS AIRES

FUNDADO EN 1905
CON 28 SUCURSALES



OFRECE SUS SERVICIOS

DE

CAJA DE AHORROS

8%

Cangallo 415 / 29

T. E. 46 - 0271 / 81

Sinfonía de gustos,
para el paladar...



Especially good to eat
y Siquique, que brinda
le que más años a
calidad de los grandes vinos.

Reserva vino Cabernet
Reserva vino Bergalle
Blanco Sauvignon
Blanco Hamilton
Blanco Pinot Gris
Reserva numerado Rouge

vinos CANCELLER

Tinto Pinot, Tinto Adejo
vino La Colina
Tinto Reserva, Rubi Le Colina
Año Blanco

vinos TORO VINO Reserva Tinto, Vino Blanco

CAMINOS Y VAN PEBORGH

C. I. F. y de M.

Sociedad Anónima

CONSIGNATARIOS

LANAS Y FRUTOS DEL PAIS

Oficinas:

25 de Mayo 252

T.E. 33-3908

Oficinas:

Herrera 2412

T.E. 21-4197

BUENOS AIRES

Dirección Telefónica "CAMIVAN"

★

AGENTES DE ZONA

Guillermo L. Grimm: Puerto Madryn

★

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

★

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

★

Arcal y González Rúa: San Julián, Casilla 83

★

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

★

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

★

Oficina en Río Gallegos

CAMINOS Y VAN PEBORGH

Ingeniero MARIO J. CUETO

Por reciente decisión, el ingeniero señor Mario J. Cueto ha pasado a desempeñar la presidencia de Pan American Argentina Oil Company, filial de American International Oil Co., de Nueva York, que trabaja en el país desde el año 1958, explotando un área petrolera en la provincia del Chubut. El petróleo crudo que extrae lo entrega totalmente a Yacimiento Petrolíferos Fiscales mediante un oleoducto que lo transporta hasta el cargadero marítimo de Caleta Córdova. De acuerdo a las últimas informaciones sobre producción, Pan American es la empresa que mayor cantidad de crudo extrae después de Y.P.F., siendo sus entregas algo superiores a los 6.000 millones cúbicos diarios.

El nuevo presidente, ingeniero Cueto, ya había ocupado puestos de gran responsabilidad en Pan American. Es un técnico argentino de gran versación en la materia y destacada trayectoria. Realizó los estudios de ingeniería en París y posteriormente se graduó en la universidad de Oklahoma de ingeniero en petróleo, especialidad que no poseían en aquel tiempo las universidades argentinas. A su regreso al país, se incorporó a Y. P. F. desempeñando en la zona de Comodoro Rivadavia. Más tarde ingresó en la Reed Rolling Bit. Co., que lo designó su representante para la Argentina y otros países latinoamericanos. En la misma empresa fue sucedida a vicepresidente del comercio exterior, cargo que desempeñó hasta su designación como vicepresidente de Pan American Argentina, en abril de 1961, empresa en la que ahora es promovido al culminante cargo de presidente del país.

Según se anunció, el nombramiento del ingeniero Cueto en ese cargo obedece también al propósito de la firma de transferir totalmente a personal argentino la responsabilidad de la conducción de los asuntos en toda la escala. Obediendo a tal propósito se designó también al Sr. Donald Blanchard como director y contralor de la firma. El Sr. Blanchard, que es argentino, ingresó en la compañía en 1958 al comienzo de las operaciones de Pan American en la Patagonia.

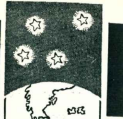
El Ingeniero C. Clark Fuller desempeñará el sucesivo cargo de vicepresidente general de Pan American Argentina, en tanto que el presidente anterior, Sr. Edgar Estes Martín, permanecerá en el país en categoría de representante de American International Oil Co., de Nueva York.

Viene de la pág. 11

lfin ciento cuarenta y seis mil dólares, incluido en esta cifra los gastos de embalaje y transporte hasta destino, con financiación a cinco años y aval del Banco Industrial de la República Argentina. El acuerdo fue suscrito por los dirigentes de la Cooperativa, señores Andrés Breal, Antonio E. González y Agustín Martínez; el señor Demetrio Calderón por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia que representa en el país a Fairbanks Morse, y el ingeniero Antonio J. Suárez, de Fairbanks Morse en la Argentina.

Para que presenciaron el proceso de montaje de los motores, Fairbanks Morse invitó a trasladarse a los Estados Unidos a representantes de la Cooperativa, haciéndolo el gerente, señor Enrique Legari, y el jefe de máquinas, señor Juan F. Paris; por la S.A. Importadora y Exportadora de la Patagonia viajó el doctor José Robles, acompañándolo el ingeniero Suárez, su esposa y la esposa del señor Legari. Al llegar a New Jersey conversaron en las oficinas de la división internacional de Fairbanks, con el gerente general, señor G. E. Mellor, y los señores A. M. Boudrot, J. Clark (Sr.) y E. Gleason, del departamento de diseño; prosiguiendo el viaje estuvieron en las oficinas de Fairbanks en Washington; recorrieron las instalaciones de briles en Beloit; la usina municipal de Cedarburg, donde tiene un motor similar a los adquiridos para Comodoro Rivadavia; también visitaron el Banco Interamericano de Desarrollo y el Ex-Imbank, acompañados por el vicepresidente de Fairbanks, señor B. Bolles.

PATAGONIA AL PAIS



Una oveja con sarna: 10.000 pesos de multa

Una acción enérgica y expeditiva se propone desarrollar el gobierno de la provincia del Chubut, por intermedio de la Dirección de Asuntos Agrarios, para erradicar la sarna ovina, el funesto flagelo que tanto daño ocasiona a la economía rural. Con ese propósito, se ha dado la ley 634 ya vigente que declara al territorio provincial "Zona de lucha activa contra la sarna de los ovinos"; hasta el momento la acción ha sido de persuasión, mediante una difusión permanente para ilustrar sobre los daños que la sarna representa para el propietario de la majada y para el resto de la hacienda, por las posibilidades de contagio. Pero a partir del 1º de Julio próximo se aplicarán multas de diez pesos por animal a todo propietario en cuyas majadas se constate la existencia de sarna, cualquiera sea el número de animales afectados. En ningún caso la multa será inferior a diez mil pesos, con el agregado de la multa del establecimiento y otras sanciones. Es lamentable pero necesario llegar a estos extremos, a fin de que ningún poblador se muestre remiso en la campaña contra la sarna, que afecta directamente sus propios intereses, y por consiguiente, los de la producción lanar en general, de que una majada contaminada es un agente de contagio para otras.

Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia

En la asamblea general de socios de la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia, fueron designadas las siguientes autoridades de la entidad, quedando así constituida la mesa directiva: presidente, señor Conrado Visser; vicepresidente 1º, señor Marcelino Rodríguez; vicepresidente 2º, señor Miguel Eléiz; secretario, señor Adolfo Mascher; prosecretario, señor Paulino Pérez del Barrio; tesoroero, señor Gerardo Slagter; protesoroero, señor Nicolás Sadras; vocales titulares: señores Anacleto Zepata, Julián Rodríguez, Juan Blanco García, Sergio Rívara, Santos Andrés y Antonio Hernández; vocales suplentes: señores Eric Ayling, David Bain, Felipe Cudicero y Guillermo Bain Mac Kay; revisores de cuentas, señores Orlis O'Leary y Pedro Coleio.

Colonización de 20.000 hectáreas

Sobre la margen derecha del río Negro, frente a la localidad de Villa Regina, serán colonizadas 20.000 hectáreas ubicadas en el llamado Valle Austral, para entregarlas a una forma de explotación agrícola intensiva, con medios modernos de cultivo.

Las tierras pertenecían a la estancia "La China", que dedicaba sus tierras más que nada a pastoreo de lanas, y han sido adquiridas por la empresa norteamericana Alcan Pacific, de Sacramento, Estado de California.

Las 20.000 hectáreas serán subdivididas y han de efectuarse suscripciones en predios de 20 hectáreas, donde las familias que se establezcan serán provistas de toda clase de elementos para una vida confortable. La empresa se reservará 30 hectáreas para la edificación del pueblo, que se denominará Valle Austral, y en el que se levantarán escuelas, sala de primeros auxilios, jardín de infantes, iglesia, mercado madero y otras instalaciones de interés público.

Las viviendas se construirán al estilo californiano, y tendrán servicio de gas natural y calefacción. Asimismo se prevé la pavimentación de calles interiores y la construcción de puentes y caminos.

Primeros maestros y peritos mercantiles de San Julián

Se ha producido el egreso de los primeros maestros normales y peritos mercantiles del Colegio Secundario Provincial N° 5, que funciona en la localidad de San Julián. Son los siguientes: maestros normales: Telma Denholm, Alicia Fernández, María Luisa Fernández, Alicia Gabriel, Elisa González, Adelina Huecke, Patricia Rodríguez, Vilma Zegre y Orlia Barsagoin; peritos mercantiles: Carlos Torres y Silvio Borgianni.

Receptividad de los campos fueguinos

Una experiencia de tres años realizada en Tierra del Fuego por funcionarios del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, ofrece la seguridad de que es posible eliminar la vegetación de bajo valor forrajero y

templizar, por excelentes pasturas, mas resultaría elevado, gustaría como gran rendimiento de trabajo en forma económica. Este informe del INIA añade que se han hecho muy buenas experiencias de riego por aspersión para determinar la receptividad de esas pasturas, y la colección de semillas forrajeras naturales que puedan generarse, y su posterior empleo en la siembra.

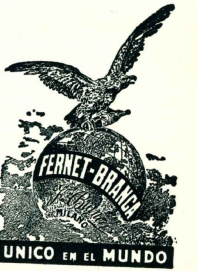
Sociedad Rural de Esquel

También ha renovado autoridades la prestigiosa institución rural de Esquel, organizadora de los importantes certámenes Merino Australiano que se cumplen anualmente en sus propias instalaciones. Elegidos los nuevos miembros y hecha la distribución de cargos, la comisión directiva ha quedado así constituida:

Presidente, Benjamin F. Cooke; vicepresidente, Emory Hughes; secretario, R. Douglas Barry; prosecretario, Luis Jorge Thomas; tesoroero, Gerardo V. Gough; protesoroero, Federico Kennard; vocales titulares: Argento Ventura, Ramón Acherichere, Ernesto Freeman e Ivor Hughes; vocales suplentes: Aldo T. del Blanco y Fausto Mombelli.

Asociación Residentes Chubutenses

El trámite que venía realizando la entidad del título ante el Ministerio de Educación y Justicia, ha culminado con el decreto que le reconoce personería jurídica.



Por un acuerdo entre la provincia de Santa Cruz y la Universidad Nacional del Sur, ésta fiscalizará las promociones en el Instituto del Profesorado Secundario de Río Gallegos, y prestará asesoramiento científico y técnico, información bibliográfica y ayuda para la realización de actos académicos, participación en congresos, cursos de perfeccionamiento, etc. Anualmente, grupos de profesores de la Universidad Nacional del Sur se trasladarán a Río Gallegos para fiscalizar los exámenes de fin de curso.

Estudios científicos al sur de Puerto Deseado

En un vasto escenario geográfico, al sur de Puerto Deseado y teniendo por centro la estancia "El Tranquilo", un grupo de científicos del Museo de La Plata, de las universidades de Tucumán y del Sur y de la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires, han practicado prolíficos estudios antropológicos, lingüísticos, paleontológicos y geológicos. Formaron los grupos de especializados en las distintas ciencias, el señor Rodolfo Cassiniquella, del Museo de La Plata; el señor Marcelo Bórmida, de la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires; el señor S. Archangelsky, del Museo de La Plata; el señor R. Herbst, del Instituto Miguel Lillo, de Tucumán; el señor J. Bonaparte, del mismo instituto.

Por las noticias anticipadas, parecen muy importantes las colecciones paleobotánicas y otras novedades geológicas obtenidas. En cuanto a lingüística de los lenguajes meridionales, se hicieron muchas grabaciones y reunió un material que se considera excepcional y apasionante sobre mitología.

Viene de la pág. 9

"Buenos Aires" y, posteriormente, al mismo tiempo que ocupaba la subgerencia de ingeniería, era nombrado supervisor general del contrato-informe sobre el Complejo Hidroeléctrico "Chocón Cerros Colorados".

Simultáneamente con las funciones mencionadas, el ingeniero Pronato ejerció la docencia en los años 1948-49, como jefe de trabajos prácticos de "Máquinas y Centrales Hidroeléctricas", en la Universidad Nacional de La Plata. Además de distintas informaciones de carácter hidráulico, riego e hidrología, producidas en ocasión de desarrollar funciones como jefe de estudios e inspector de obras, cumplió diversas misiones en el exterior, entre ellas la de asistente al 6º y 7º Congresos Internacionales de Grandes Presas, llevados a cabo en Nueva York y Roma, respectivamente.

CASA SUAREZ

LIBRERIA

30 AÑOS DE LA MAS ALTA CALIDAD EN PAPELERIA COMERCIAL
LIBROS - REVISTAS NACIONALES Y EXTRANJERAS

SAN MARTIN 210

Comodoro Rivadavia

BERARDI Y CIA.

COMODORO RIVADAVIA

S. R. L.

CONSIGNACIONES

ANTICUOS Y COMPRA
DE LANAS Y CUEROS

9 de Julio 832

T. 510

C.C. 391

C. Rivadavia

Santa Cruz

H. W. C. ROLLIT Y Cia

Representaciones:
Contabilidades
Agentes Marítimos
Administración de Estaciones
C. Correo 42 Tel. 77
Pto. S. Cruz

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

M. BRITAPIA

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 and Rock"

Compañía Inglesa de Seguros
y de la casa

José Peluso y Cia. Ltd.

Vacunas "EBER"
(Carbaculo y Murchal)

C. Correo 76

ESTACION DE SERVICIO

de

PEDRO MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado y
Espuma - Combustión y Encendido
Venta de Nafte y Aceite

SAN JULIAN

Estudio "FOTO MITRE"

Walter Hamburger

FOTOGRAFIA ARTISTICA - AM-
PLIACIONES REVELACIONES -
COPIAS

Bartolomé Mitre 375

SCHCLAREK HNOS.

Sucesores de LUIS SCHCLAREK

MERCADERIAS GENERALES
FRUTOS DEL PAIS

C. Correo 27 Teléfono 51

JUAN ARCAL

Compra y venta de haciendas

ANTISARNICOS - LANAS
MAQUINAS - SEGUROS

Avda. Zeballos C. Correo 83

Quando hay que mirar el precio... Y PRETENDIENDO BUENA CALIDAD SE IMPONE ORO RUBIO

El más económico de los buenos aceites.

En latas de 5 litros y botellas de 1 1/2

ORO RUBIO

CONESTABLE VEICULA

FRANQUEO PAGADO

Comanda No. 1488

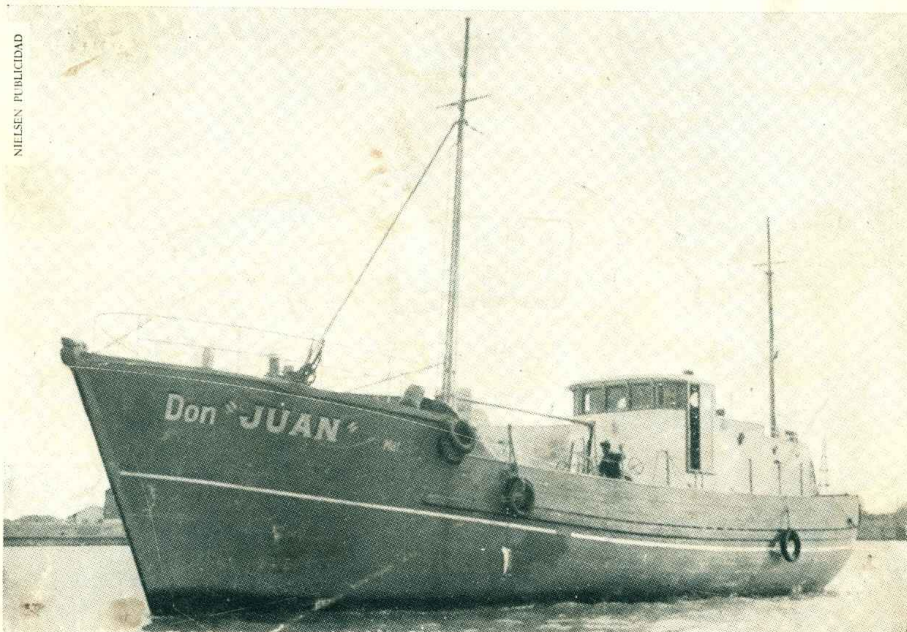
TARIFA REDUCIDA

Comanda No. 181

PARA UNA NAVEGACION SEGURA

SE REQUIERE UN BUEN CASCO Y
UN MOTOR CONFIABLE.

Por ello los Sres. ANGEL Y ABEL ZAGAME optaron por los ASTILLEROS ANIBAL VANOLI Y CIA. S. C. P. A. de Necochea y naturalmente por un motor CATERPILLAR D 353 de 380 HP DE POTENCIA CONTINUA Y 515 HP DE POTENCIA MAXIMA.



NIELSEN PUBLICIDAD

Datos: nombre del barco: DON JUAN*	Motor	CATERPILLAR
Casco madera	Modelo	D 353
Eslora 23,30 mts.	Turboalimentado	
Manga 6,10 "	c/post enfriador	
Puntal 2,75 "	Potencia continua	380 HP
Radio de acción 8 días	Combustible	diesel oil

BODEGA FORRADA CON MATERIAL AISLANTE PARA 650 CAJONES DE PESCAO - EQUIPADO CON ECOSONDA PARA DETECTAR CARDUMENES

* En su viaje inaugural este barco, en su tipo, batió el record de velocidad entre Puerto Quequén y Mar del Plata, empleando un tiempo de 6 horas, a un promedio de 11 nudos.

CATERPILLAR

ESPECIALISTAS EN POTENCIA MARINA

Caterpillar, Cct y Traxcovator son marcas registradas de Caterpillar Tractor Co.

CORDOBA
Avda. de la Reconquista 2075
(Ruta 9) T.E. 88 302 y 88 460

COMODORO RIVADAVIA
Ruta 3
Barrio Industrial

ARGENTRAC

COMPANIA ARGENTINA DE TRACTORES Y MAQUINARIAS S.A.I.C.eI
SUCESORA DE **BRANDER & Cia. S. A.**

BUENOS AIRES
Tacuarí 147 - Av. V. Sarsfield 850/58
T. E. 38-3001 — 21-7040 y 6550

MENDOZA
San Juan 666
T.E. 31507

SALTA
12 de Octubre 570
T.E. 4127