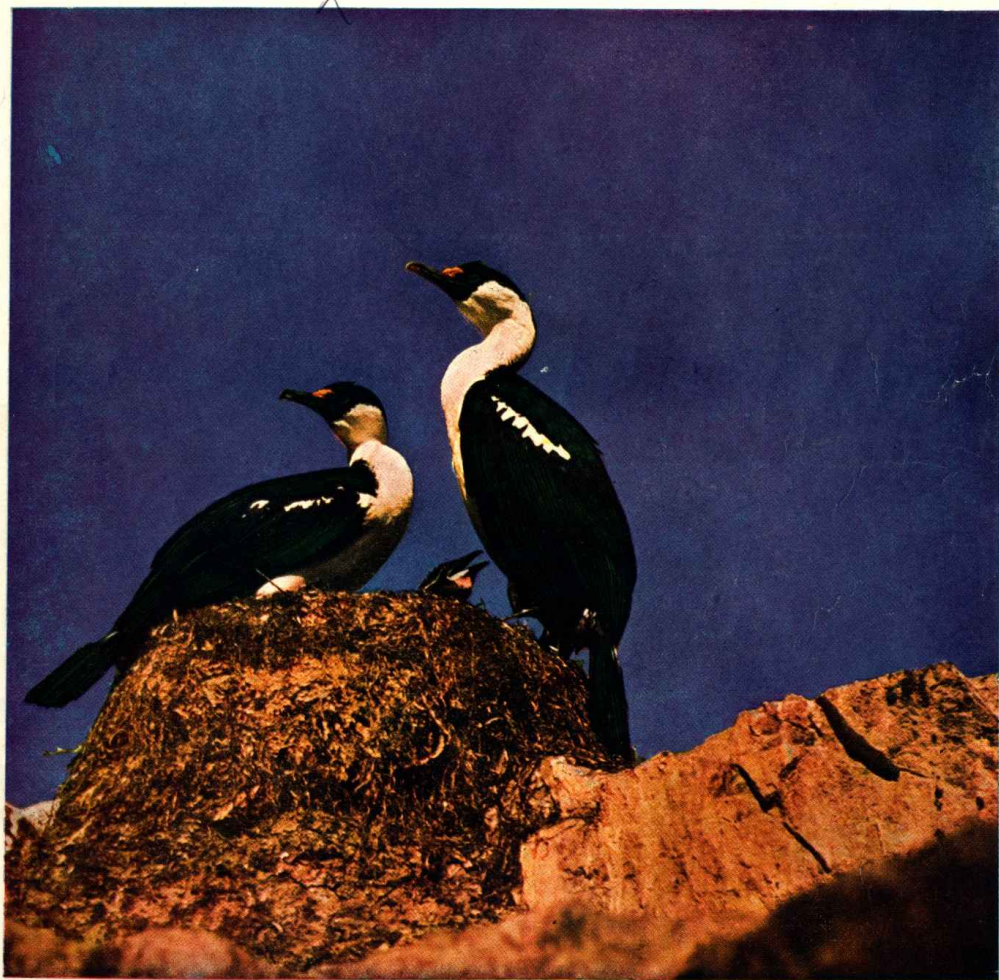


Argentina Austral

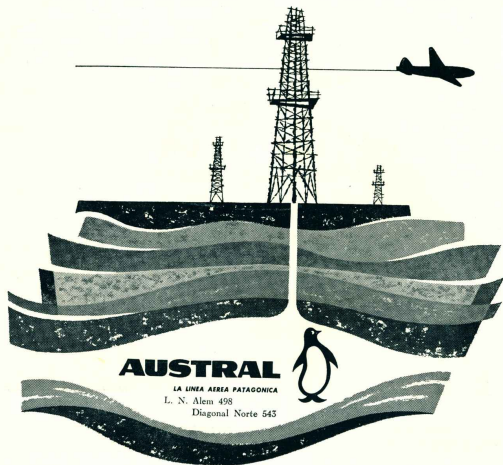


Pareja de cormoranes y sus pichones, sobre su nido, en la Antártida.

alas de lujo en ruta de pioneros...

...Y desde el subsuelo patagónico, con la fuerza de la riqueza argentina que buscaba una salida al aire, brotó magnífico el petróleo. Era el 13 de diciembre de 1907, día de pioneros que encontraron su ruta en la patagonia infinita.

Hoy, recordando aquel suceso, desde los limpios cielos del sur, AUSTRAL saluda a los hombres que "dan salida" al oro de la tierra. Y piensa, con satisfacción, que sus alas de lujo se tienden sobre la misma ruta que el progreso nacional!



EL PROCEDIMIENTO ES RUDIMENTARIO...

PARA LANARES



Cura la sarna con dos baños a 1 en 1000 y 12 días de intervalo, o con un solo baño en 1 en 500. Destruye los piojos y garrapatas, y es el remedio ideal contra la mosca.

PARA VACUNOS

Sarna y Piojos. Se recomienda dos baños, a 1 en 1000 con un intervalo de 12 a 14 días.



pero, la idea es buena. El procedimiento para combatir la sarna de los lanares, ideado en 1843 por William Cooper, ha demostrado ser el único medio racional para combatir esta antiquísima enfermedad.

Los primitivos POLVOS de COOPER, que adquirieron fama mundial y fueron intensamente usados en todas partes, abrieron el camino a nuevos y más eficaces antiparásitos, como la CREMA GAMATOX COOPER, que une la experiencia secular de Cooper a las extraordinarias propiedades insecticidas del "Gammexane".

Por eso, es tan eficaz, segura y económica.

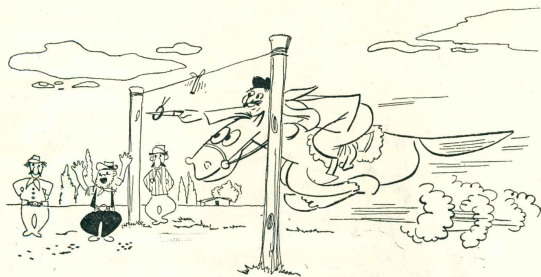
CREMA GAMATOX COOPER

A BASE DE "GAMMEXANE"



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

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



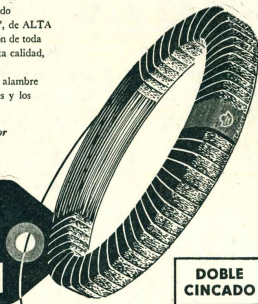
un gran acierto!...

...es el empleo del alambre ovalado "INVENCIBLE SAN MARTIN", de ALTA RESISTENCIA, en la construcción de toda valla donde se requiera la más alta calidad, seguridad y duración ilimitada. Desde hace más de 50 años, este alambre es el preferido por los agricultores y los ganaderos que exigen lo mejor.

Pídale a su habitual proveedor

ALAMBRE INVENCIBLE SAN MARTIN

FABRICADO POR
ELTRA
DISTRIBUIDO POR
TAMET



DOBLE CINCADO

CORTESIA: FARMACIA

Argentina Austral

AÑO XXX

Nº. 324/25

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. — Registro de la Propiedad Intelectual N° 552880. — Avenida Presidente Roque Sáenz Peña 547 - Buenos Aires

Sumario

- CARATULA. — Pareja de cormoranes con pichones sobre su nido, en la isla Media Luna de la Antártida Argentina. Fotografía César A. Lisignoli. Publicación por gentileza del Instituto Antártico Argentino y revista "Farol".
- 4 — ALBERTO DERISO. — Acerca de las frías regiones australes.
- 7 — L. THOMMASET y F. JOURDAN. Factores que intervienen en el peso del vellón.
- 9 — VICTOR M. FRANCO. — Los médicos en la Patagonia.
- 10 — PROVINCIA DE SANTA CRUZ. — Un tribunal en Puerto Deseado.
- 13 — JULIAN PEDRERO. — Orígenes del mapa de la Antártida.
- 16 — PETRUS y LEBAN. — El primer astillero en la Patagonia.
- 18 — AUSTRAL y los servicios aéreos a la Patagonia.
- 20 — PUERTO SANTA CRUZ. — Ha sido dado el nombre de una calle en memoria del aljérez Balesira.
- 21 — TIERRA DEL FUEGO. — Fomento y explotación de sus riquezas naturales.
- 23 — INGENIERO MIGUEL RODRIGUEZ. — Aprovechamiento de la energía mareomotriz en la Patagonia.
- 29 — COMODORO RIVADAVIA. — Exposición de Erik Gornik, el pintor de los lagos.
- 30 — PATAGONIA AL DIA. — Compendio de informaciones.
- 31 — NOTICIAS VARIAS. — Calejones Orbis 1959. — Salarios para esquía. — Aprovechamiento de las algas marinas.
- 32 — AHORA lana de color oro, en Australia.
- 34 — ENO - SITO. — De frente y de perfil: señor Ramón Lozada.
- 35 — CAPITAN MOYANO. — Una escuela de la metrópoli lleva su nombre.
- 37 — REPORTAJES GRAFICOS. — Motivos del sur.
- 38 — FALLECIMIENTOS. — Don Elias Escudero, don Enrique Bobylac, don Camilo Llanos.
- 39 — PRESENTACION. — Entidades patagónicas reclamando ante Y.P.F. por los perjuicios ocasionados en los campos y haciendas por la explotación del petróleo.



OCTUBRE - NOVIEMBRE 1958



Una declaración de amor. Afrimándose en el nido, futuro hogar común, el grán día que tiene que decir mientras él, él perser, se levanta a escuchar. (Según el Dr. G. Murray Levick).

general de su caza y explotación que generó verdaderas empresas y factorías, instaladas en los mismos confines antárticos. Consecuencia de una impropia persecución, de un intenso apremiamento, que no respetó niemas en estado de gravidez o atención de ballenatos, ni a estos últimos tampoco, las estadísticas informan de una ingente disminución en la cantidad de esos animales. Tampoco la tregua impuesta por las guerras, donde la caza se hizo completamente nula, sirvieron para repoblar los mares suranos de cetáceos.

Nuestras esferas gubernamentales por mediación de los departamentos alicentes han emitido diversas leyes y decretos con el objeto de poner coto a esa criminal persecución.

Suamente conocidas son las características de los cetáceos. Sólo me detendré en la consideración de la orca, una ballena dentada, voraz y traicionera en grado sumo. Se la reconoce como el más feroz de los animales marinos y en su ataque con fines de alimentación acumben ballenas, lobos y pingüinos. Alcanza el ejemplar macho unos ocho metros de longitud mientras que la hembra apenas supera la mitad de esa dimensión. Viven en manadas y cuando se lanzan en ofensivas sobre las ballenas cada animal concentra sus esfuerzos en un sector de la amplia superficie. Operan también destruyendo sectores de hielos flotantes cuyo espesor puede alcanzar hasta setenta centímetros. En esas condiciones sorprenden a lobos y pingüinos ubicados placidamente sobre ellos,

quienes cayendo al agua por efectos de las rupturas son rápidamente atacados y consumidos. Hemos sido testigos de maniobras como la descripta: incluso observamos un ejemplar de foca moribunda que comenzó a huir y luego una playa, donde sus últimos estertores se confundían con los borbotones de sangre hirviendo que manaban de sus heridas.

En la familia de las focas encontramos a los elefantes marinos. Son los de mayor envergadura en consideración a su longitud de seis metros y el peso fluctuante entre los dos y tres toneladas. Motiva su nombre una trompa en los machos a continuación de la boca en la parte superior de la cara.

El resto de las focas que no superan nunca los cuatro metros de extensión distingue a la cangrejera, de Weddell, y finalmente el leopardo marino, de expreso en la cita final dado que es la única de las focas que ataca inactivamente al hombre. Vive solitario y reanuda de sus mismos congéneres cuando se le acercan.

LAS AVES

Dejando constancia de la existencia de albatros, cormoranes, patos, palomas y gaviotas en numerosas especies, particularizaré mi referencia al pingüino. Dos causas fundamentales esa elección. El interés despertado por este animal desde el punto de erigirse en un símbolo de la Antártida, error fundamental ya que es factible hallarlo en otras latitudes. Asimismo en demostración de ese interés y simpatía por el pájaro niño me dediqué a su estudio y observación con el fin de reconocer sus características y episodios forjadores de su diario vivir. En la isla Decepción, tiene prácticamente exclusividad territorial el denominado pingüino de barbijo o antártico, donde abunda y prolifera en varias pingüineras o roquerías, una de ellas catalogada en particular censo como poblada por cincuenta mil ejemplares.

Leaigan los pingüinos en la primera quincena del mes de diciembre, renovada su actividad migratoria al registrar las fases iniciales del proceso de deshielo en el mar. El espectáculo de la llegada es realmente admirable y curioso. Retoman en bandadas. En la gran pingüinera donde batan incessantemente las aguas del proceloso mar de Drake, los animales son arrojados por las olas sobre las escarpadas playas. Algunos logran asirse y permanecer. Otros vuelven a las aguas hasta que en sucesivas volutas de mar pueden ponerse en pie. Los que en inmediato se agrupan con sus respectivos camaradas en candidas oscilantes entre los cincuenta y cien ejemplares. Cada día está distanciado en diez o quince metros del mes próximo. Coincidentemente se inicia la época de celo. Comienzan los machos a romper en el aire las alas, que en su laudatorio afán de elección suelen quedar sin pareja. Simultáneamente realizan la recolección de piedras para la formación del nido. Constituye todo un ritual dogmático ese proceso dando lugar a graves encuentros por las escasas posibilidades que la teoría fundan en la construcción del nido donde no cumplen ningún objetivo primordial. Algunos se establecen en feroces luchas, que a veces se prolongan en discusión y nalgas protesta. Así son los pingüinos.

Eillos también desuelan con su posesía y su lenguaje en el amor. Macho y hembra comunican sus impresiones pasionales a través de un característico sonido general acompañado de movimientos rotativos y elevados. Rios cumblidos con el cuello y la cabeza. Suelen nugar machos sin comprometer quizá por falta de hembra. En otros casos invernales, otros van en busca de las hembras buscando quien les corresponda. Algunas veces suelen tener éxito al desahocar una pareja arrojando tras de sus encuentros una muestra de los plácemes venustos de los machos defendidos y deben emprender rauda retroceso.

Uno o dos son los huevos que deposita la hembra en el frío nido. Para su cuidado se turan alternativamente, debido a la necesidad de su alimentación que buscan en el mar; permanecen varios días ausentes y al producirse el regreso cambian automáticamente la guardia de los niños.

En esa época se pacifican y viven totalmente a sueldo a su paternal responsabilidad hasta finiquitar el ciclo evolutivo con el nacimiento del polluelo en los últimos días del mes de diciembre. Entonces los padres traen desde la alimentación de sus hijos, dado que éstos no se encuentran habilitados para nutrirse, ni para sobrevivir. Hasta fines de febrero los progenitores acompañan sus descendientes.

HALLAZGO DE FOSILES

En edades remotas, Antártida ha atravesado por un pe-

Acercando las frías regiones australes

CONCORDANTES con la región, en la Antártida los especímenes representativos de los reinos animal y vegetal predominan en características funcionales y peculiaridades físicas que los distinguen sobremedera de los que conforman la flora y fauna de nuestra zona. A ellos nos referiremos en somera descripción.

FLORA ANTARTICA

Pobres y escasas. Así la calificamos teniendo en cuenta los factores concurrentes a ese fin. Por una parte la temperatura media estival en las regiones norteñas donde muy pocas veces supera los cero grados. En consecuencia no se produce un rápido deshielo como para permitir la formación de tierras libres, aptas para la flora. Por otra parte, en donde puede resultar factible, considerando un pronto deshielo, los vegetales deben afrontar la falta de calor para un adecuado crecimiento que brinde los estados de florecimiento y fructificación. Sería difícil también que ello se produjera teniendo en cuenta la voracidad de las aves de la zona.

La flora terrestre presenta esencialmente musgos y líquenes. De los primeros se han individualizado sesenta especies, de los segundos aproximadamente trescientos. Para la región, entonces, estos vegetales constituyen un verdadero tesoro. Digna de mención y de encanto es su presencia, variando la monótona coloración de nieve, agua y cielo, con esa tonalidad que podríamos definir como un gris verdoso.

En la isla Decepción las hemos encontrado en laderas, que castigadas furiosamente por los vientos, no facilitan la acumulación de nieve. También adheridas a las piedras, luchando fuertemente por su supervivencia.

Circunstancialmente se han hallado hongos y fanerógamas en territorio antártico.

Las formas marinas ofrecen tipos de algas y cachiuyos.

DE LA FAUNA

Se reduce a la presencia de mamíferos (cetáceos y focas) y aves, esencialmente marítimas.

Entre los mamíferos ubicamos preponderantemente a los cetáceos en dos grupos. Ballenas sin dientes o con barba y las ballenas dentadas. Obliga a ello el panorama

La flora y la fauna

de la Antártida ofrecen

particularidades muy

propias de la región

ALBERTO DERISO

(El autor permaneció un año en la isla Decepción)

Pingüino antártico en su nido de piedras.

riado tropical. Esas tierras adormecidas bajo capas de hielo o nieve fueron base y sustento para numerosas variedades de plantas. El encuentro de fósiles petrificados certifica la anterior aserción. Árboles frondosos, arbustos coníferos, gigantescos helechos como asimismo peces, ostras y crustáceos fosilizados hallados por sucesivos exploradores, demuestran inequívocamente las hipótesis de sabios y naturalistas, quienes proclaman la existencia de vida animal y vegetal, factiblemente en la fauna ter-

APROVECHAMIENTO ALIMENTICIO DE LA FAUNA ANTARTICA

Faltaría agregar la utilidad gastronómica que brindan los animales en consideración, única reserva de alimentos que en la Antártida nos ofreció la carne más agradable, semejante al de la gallina pero doble en tamaño. La yema también parecida en gusto, facilita la preparación de numerosos platos. No así la clara que en el proceso de freído se mantiene inalterablemente gelatinosa.

El acopio de huevos se ejecuta en los primeros días de postura. Se reúnen grandes cantidades en recipientes de latón que conservados en un sótano o subterráneo permiten usufructuar de su utilidad hasta avanzado el invierno, en consideración al excelente estado de mantención.

De la foca se extraen el hígado. Su gusto tiene mucha analogía con el de vaca, propiciando apetecidos manjares. La palma antártica nos ofreció la carne más agradable, preparada en escabeche era gustada por la gran mayoría. Pingüinos, gaviotas y cormoranes, también fueron objeto de pruebas y experimentos. Sin embargo, influido por la curiosidad o impelidos por la necesidad, en algunas oportunidades se utilizaron su ingenio y nos ofrecieron excelentes platos.



Una vida
de gran rendimiento

GRACIAS A
forramez
L y RL

FORRAZEM L mantiene la salud de los ovinos y la mejor producción de lana con la misma eficiencia con que el FORRAZEM RL acrecienta el vigor de los reproductores laneros. Estas fórmulas excepcionales contienen, en proporciones adecuadas, grasas, fosfolípidos, hidratos de carbono, proteínas fácilmente digestibles, un complejo exclusivo de sales minerales - verdadera reserva gigante - y vitaminas estobilizadas mediante un moderno procedimiento para conservar intacto su potencial vitamínico durante largo tiempo, que hacen de este alimento una acción

COMPLETA
ARMÓNICA Y ADECUADA
Forramez L y RL se presentan en comprimidos, formas que, entre otros beneficios, asegura el más perfecto balance de los componentes hasta su ingestión por las ovinos.

forramez
L y RL



MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

Campo patagónico

Es preocupación fundamental de la zootécnica lograr que cada kilo de comida que consume un animal se traduzca en el máximo de producto elaborado por la "fábrica" animal. Entre los productos elaborados por el animal es el que más rinde la carne de puerco, ya que con 4 kilos de comida de buena calidad se elabora 1 kilo de carne de cerdo. En cambio son necesarios 200 kilos de pasto para elaborar 1 kilo de lana, en las condiciones actuales de cría de laneros. Es obvio a la vez que a aquellas zonas del mundo de pastos más baratos.

La razón fundamental radica en el poco peso de los vellones ovinos. En las ovejas tales como se ven en el campo nuestro, sólo una pequeña parte de la superficie de la piel está ocupada por lana. Esto es indicio de la enorme posibilidad que existe de incrementar el peso promedio de los vellones.

Pueden verse en laneros ordinarios y de mala raza vellones de hasta 1 kilo de peso y me ha sido dado ver en un hermoso ejemplar de carnero Merino Australiano de Manuicheo, hace unos años, un vellón de 24 kilos. Esto da idea de las enormes posibilidades de aumento de peso en los vellones.

En los países o zonas de promedio bajo, el vellón es de unos 2.5 kilos y en los de promedio alto llega a 5 kilos.

Es indudable que el alimento defectuoso es una importante causa de bajos pesos de vellón en algunos países y zonas.

Pero a mi juicio es fundamentalmente una selección defectuosa en las cabanías la causa principal de los bajos rindes. Estimamos que con una selección adecuada, prestando atención a sólo dos o tres factores a lo sumo, podríamos simplificar la selección por llegar a un futuro a los 10 kilos de promedio. Y si no se ha logrado, sólo así ha sido debido a la falta de un estudio científico serio sobre el problema de la selección.

Es con esa intención que realizamos el estudio que sigue sobre el peso del vellón, para determinar los factores más importantes biológicamente en la determinación del vellón pesado.

Buscamos factores fáciles de determinar por el criador y el productor sin necesidad de la engorrosa intervención del laboratorista.

A 68 capones de raza Merino, adultos y en buen estado, se les midió el vellón en el momento de la esquila. Luego se eligió un lote con el vellón más pesado. Este lote tenía un peso promedio de 6,400 kilogramos. Luego se hizo otro lote de los dos vellones más pesados del primer día de peso en este lote fué de 4,410 kilos.

Se estudiaron en ambos lotes los siguientes datos: Rinde en lavado, cantidad de mechas contenidas en 100 centímetros cuadrados de piel en el anca, peso de una mecha suelta (anca), peso de una mecha limpia en el anca (estas mechas eran de 5 meses de crecimiento), cantidad de hebras en un centímetro cuadrado de piel, peso de lana suelta por centímetro cuadrado, peso de lana limpia por centímetro cuadrado (lana de 5 meses de crecimiento), y medidas corporales: tales como largo del cuerpo, perímetro torácico, superficie de la piel, etc.

RINDE EN LAVADO

Los vellones de más peso arrojaron 14 por ciento más de rinde en lavado que los vellones livianos. Es decir que los vellones más pesados son también los de lana de mayor valor considerando así los intereses del productor con los del comprador. Debe, pues, al seleccionar por peso, buscarse vellones de buena blancura de lana.

CANTIDAD DE MECHAS EN CINCE CENTÍMETROS CUADRADOS

Esta medida la efectuamos sobre el anca del animal por ser una zona en evolución activa en la mayoría de las razas y, por lo tanto, de invariable en el mejoramiento, y por ser una zona representativa del animal por su gran extensión relativa dentro del vellón.

Para determinar la cantidad de mechas en cinco centímetros se miden, en el mismo sitio desde la espina dor-

Factores que intervienen

en el peso del vellón

Por L. THOMASSET y FULGENCIO JOURDAN

sal, 10 centímetros de largo y se cuentan las mechas que hay en él. Luego se realiza la misma operación, en el sentido perpendicular y se multiplican.

En el lote de vellón pesado, la cantidad de mechas fue de 107 y en el lote de vellón liviano la cantidad de mechas en 100 c.c. fue de 248. O sea 2.3 veces más en el liviano. Consideramos esta cifra de la mayor importancia para una selección sencilla en favor de un mayor peso, ya que es sumamente fácil determinar la cantidad de mechas y aun a ojo el productor puede conseguirlo, por simple apreciación directa.

En realidad, el sistema de seleccionar los individuos con pocas mechas por unidad de superficie, es un método por demás sencillo de seleccionar hacia mayor tupido.

Un muy gran mejoramiento de este método lo constituye el de seleccionar el carácter "poco mechas por unidad" en el vellón del cordero, conservando sólo para la cría de aquellos corderos, machos y hembras, que a la más tierna edad tengan pocas mechas. Y esto porque, como demostramos hace ya muchos años, en el vellón del cordero aparecen caracteres que pueden estar luego ocultos en el vellón del adulto, siendo mucho más fácil la transmisión hereditaria a sus descendientes de las características presentes en el vellón del cordero que las que se encuentran en el vellón del adulto.

PESO BRUTO DE UNA MECHA

En el lote de vellones pesados el peso bruto de una mecha de 5 meses de crecimiento fue de 170 miligramos contra 48 miligramos en los de vellón liviano, o sea 3.5 más pesadas. Así, pues, el criador se toma el trabajo de arrancar algunas mechas y pesarlas en una balancita de pesar carnos, por ejemplo, podrá efectuar una muy rápida selección hacia un mayor peso, seleccionando para cría, machos y hembras de mechas pesadas. En realidad, aún en pesarse, el criador puede estimar a ojo el volumen de las mismas, rechazando energicamente para cría los individuos de mechas livianas o chicas.

PESO LIMPIO DE UNA MECHA

El peso de una mecha lavada fue en el lote de vellón pesado de 125 miligramos y en el lote de vellón liviano de 48 o sea 3 veces más pesada en el lote bueno. Sin embargo a pesar de ser muy interesante este dato, siendo engorrosa la operación de lavar la lana y estimar el peso en lavado, y por otra parte, siempre el peso de la mecha en suelo también altera significativamente, el productor puede emplear más fácil y eficazmente esta última medida.

HEBRAS EN UNA MECHA

En el lote pesado la mecha contenía 2,662 hebras de promedio en cada mecha. En el lote liviano la cantidad de hebras fue de 805, o sea 3.3 veces más hebras en los pesados. Sin embargo, siendo engorrosa para el productor el contar la cantidad de hebras por mecha no lo recomendamos como medida práctica.

PESO DE UNA HEBRA AISLADA

Se trata de hebras de 5 meses de crecimiento. En el

vellón pesado su peso fue de 0.000,055 gr. y en el vellón liviano de 0.000,045 grs., o sea 1.3 veces más, siendo, por lo tanto, de poca significación.

HEBRAS POR CENTÍMETRO CUADRADO

En el lote pesado la cantidad de hebras por centímetro cuadrado fue de 1.965 y en el de vellón liviano de 1.170 o sea 1.8 mayor. Medida engorrosa ésta que no es fácil determinar al productor y, por lo tanto, de poco valor práctico, aunque en teoría ha preocupado mucho a los científicos. Anotamos que en los animales de mechas cortas y numerosas se pierde en la piel mucho espacio y viceversa sin hebras entre mecha y mecha. Alrededor de un 10 % de los animales examinados tenían mechas que, a pesar de ser poco numerosas y por lo tanto amplias, arrojaban pocas hebras por unidad de superficie por ser mechas con poca cantidad de hebras al interior. Pero utilizando para la selección conjuntamente los caracteres, mecha en bruto, este error se elimina, cosa que debe hacerse en la selección de los carneros por lo menos.

FESO BRUTO POR CENTÍMETRO CUADRADO

De 170 miligramos en el lote de vellón pesado y de 95 en el de vellón liviano, o sea 1.9 veces más (lana de 5 meses de crecimiento, y determinado en el anca). Es una medida algo engorrosa y lerdia para el productor.

FESO LIMPIO POR CENTÍMETRO CUADRADO

Se trata de lana de 5 meses de crecimiento. En el lote de vellón pesado fue de 113 miligramos y en el de vellón

liviano de 0.059, o sea 3 veces mayor en el pesado. Se trata de una medida poco útil en la práctica de la selección.

MEDIDAS CORPORALES

El largo de cuerpo fue de 82,7 cm. en el lote de buen vellón y de 70,2 cm. en el de vellón liviano, o sea apenas 1,09 más en el buen lote.

El perímetro torácico fue de 109 en el lote de vellón pesado y de 98,5 en el liviano, o sea apenas de 1,09, cifra de muy poca significación.

SUPERFICIE DE LA PIEL

La superficie de la piel fue en el lote de vellón pesado de 9.072 centímetros cuadrados y en el lote de vellón liviano de 7.808 centímetros o sea apenas de 1,15 cm. de diferencia.

Como vemos de estos resultados, a pesar de la opinión muy generalizada de los productores que atribuyen gran importancia al tamaño de la piel para obtener un vellón pesado, ésta no tiene importancia alguna. Esto es muy comprensible si tenemos en cuenta que en la majada general las hebras no alcanzan a ocupar más del 1 % de la superficie de la piel. Entonces el problema no consiste en aumentar esa superficie con ese 1 % de lana sino aumentar ese 1 % al 2 o 3 % si fuera posible, es decir, a poblar más cada centímetro de piel con más hebras y más pesadas.

RESUMEN Y DISCUSION

De los resultados de esta experiencia se extraen las conclusiones siguientes:

I) El tamaño del cuerpo no tiene importancia biológica alguna dentro de los límites actuales en que oscila el tamaño de distintas razas lanaras. Animales de pequeño tamaño pueden perfectamente dar vellones de muy buen peso.

II) Los vellones de lanas blancas indicadores de buen rinde al lavado deben seleccionarse a efectos de obtener mayor peso.

III) Debe buscarse carneros y madres con la menor cantidad de mechas posibles por unidad de superficie. Esta condición debe ir acompañada de un gran peso en cada mecha sucia, suelta.

IV) La selección de reproductores con pocas mechas por unidad de superficie es mucho más efectiva cuando es practicada en el cordero, pues permite apreciar las condiciones de éste como futuro padre, transmisor de esos factores.

LITERATURA

Hammond, J.: "Wool Knowledge-Summer", 1955.
Thomasset, L.: "Quelques considerations sur la genétique des caracteres laniers", Annales de Gembloux, Julio, 1937.

Thomasset, L.: "Journal of Agricultural Science", 28 (1938).

Loeban, F. M.: "Journal Endocrin", II, V.
Batlachyvia y Hammond: "Journal Agricultural Science", 44 (1954).

EXTRA BUENOSIII

AMERICAN CLUB
EXTRA

20 Cigarrillos

AMERICANO



...ES SUPERIORI!

NO puede decirse que un lugar esté civilizado hasta que un maestro desleje el analfabetismo y un médico la brujería, y para que esto ocurra es necesaria su presencia. A la Patagonia llegaron casi junto con los colonizadores.

Los primeros médicos patagónicos habían nacido para serlo, y —al nacer— ya tenían designados los hombres a los que debían cuidar y de los que debían dar cuenta en el momento del juicio; y con ellos se fueron.

Los colonizadores iban en busca de un futuro mejor, de un porvenir no imaginado, a enrobar la bandera de la patria en lugares nuevos. Los médicos les acompañaron e hicieron de nexo entre esas tierras inhóspitas y la civilización distante.

Su presencia contribuyó mucho para que los pioneros se animaran a llevar su familia y asentarse definitivamente en la zona.

Todos estamos en deuda con ellos, algún día debemos rendirles el verdadero homenaje que se merecen. Estas líneas pretenden ser sólo una parte de la introducción a ese homenaje.

Fijar el pensamiento en los hombres que por primera vez llevaron su saber y su cariño por la población sufriente de la Patagonia, es recordar nombres ya casi olvidados.

Muchos de los primeros ya han cerrado sus ojos para siempre y dejaron en la población en la que les tocó actuar un recuerdo cariñoso que se transmite a las nuevas gene-

Los médicos patagónicos

por VICTOR M. FRANCO

ciones y va tomando forma de leyenda.

La profesión de médico ofrece la mejor ocasión de conocer al hombre y a la vida humana; conocer sus grandes y pequeñas alegrías, sus grandes y pequeñas miserias. Como habrían de conocerlas aquellos que allá, más al sur que el sur, atendían durante años y años a abuelos, padres e hijos. Ayudaban a nacer y a crecer como si fueran sus hijos.

La vida de un médico es a menudo agitada y dramática y debió ser novelesca la de aquellos, salidos de la ciudad o, muchos de ellos, venidos de Europa. Una sólo debía atender, no una gran cantidad de enfermos sino muchos kilómetros a la redonda. Si queremos rendirles un pequeño homenaje recordémosle en una noche de invierno —una de esas noches invernales que tan bien conocemos los patagónicos— tomar su maletín, montar un caballo— el automóvil aún era un lujo de la calle Florida— y correr en socorro de un hombre enfermo o de una ya próxima madre.

Al recordarlos así, en el más allá, una sonrisa aparecerá en sus labios. Será una sonrisa paternal, la misma sonrisa con la que declan a una madre que el hijo enfermo ya no corría peligro.

N. LOUROS.



DOCTOR LUDOVICO SEGERS
Primer médico que actuó en Tierra del Fuego.



DOCTOR HERCULES MUSSACHIO
Primer médico que actuó en el Territorio del Chubut.



DOCTOR ARTURO FENTON
Primer médico que actuó en el Territorio de Santa Cruz.

Un tribunal en el extremo norte de Santa Cruz

Funciona en Puerto Deseado el Juzgado de 1a. Instancia N°. 2



El gobernador de Santa Cruz, doctor Paradelo, con legisladores y funcionarios, en Puerto Deseado.

LOS MAGISTRADOS



Los magistrados del tribunal de Puerto Deseado. De izquierda a derecha, el secretario del Juzgado de 1a Instancia N° 2, doctor Omar Sosa Luengo; el agente fiscal, doctor Jorge A. Enriquez y el juez subrogante, doctor Sergio E. Choclin.



Ceremonia de inauguración del Juzgado de Primera Instancia N° 2 en Puerto Deseado. En la fotografía superior, el escribano mayor de gobierno, doctor Raúl Moreno, dando lectura a la acordada del Supremo Tribunal; en la siguiente, doctor Raúl A. Bertozzi, presidente del Tribunal Supremo de Santa Cruz, pronunciando su discurso.

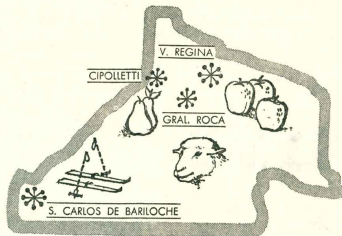
UN paso inicial afortunado ha sido el del gobierno santacruceño al crear un juzgado de primera instancia en Puerto Deseado. La provincia austral es la primera de los nuevos estados argentinos en funcionar con plenitud constitucional, o sea con sus tres poderes constituidos: ejecutivo, legislativo y judicial.

El poder judicial ha sido ampliado inmediatamente, para subsanar un viejo trastorno que hacía menbrar la aceseración de justicia rápida y barata. En Santa Cruz resultaba cara, por las grandes distancias a vencer. Cualquier asunto tribunalecio tenía que ser tramitado en Río Gallegos, y hasta la alejada capital del territorio debían viajar los pobladores, aunque estos estuvieran radicados en Puerto Deseado, Las Heras, Lago Buenos Aires, que es decir muchos kilómetros de distancia con gastos de viaje, estadía, etc.

Por eso la creación de un Juzgado de Primera Instancia en Puerto Deseado con apreciable amplitud jurisdiccional concurre a resolver un serio problema, razón sobrada entonces para que la medida haya merecido los mejores comentarios.

En Puerto Deseado motivó una destacada ceremonia la habilitación del tribunal, contando con la asistencia del gobernador, doctor Mario C. Pardo, del ministro de Gobierno, señor Horacio Mourrión, del presidente del Supremo Tribunal de Justicia, doctor Raúl Bertozzi, algunos miembros de la legislatura y otros magistrados provinciales, vecinos calificados y funcionarios de orden nacional radicados en la localidad. Las fuerzas activas de Puerto Deseado agasajaron posteriormente al gobernador y miembros de su comitiva, señalándose con tal acto la complacencia vecinal por la excelente acordada que ha significado la habilitación del Tribunal N° 2.

Avanzadas del BANCO ARGENTINO DE COMERCIO en RIO NEGRO



Para servir al creciente desarrollo agrícola, industrial y comercial del valle de Río Negro, el BANCO ARGENTINO DE COMERCIO acaba de inaugurar filiales en General Roca, Villa Regina, Cipolletti y Bariloche. Estas filiales, están destinadas a servir, con la misma responsabilidad y experiencia que ha acreditado el BANCO ARGENTINO DE COMERCIO

en la Capital Federal, los intereses de las fuerzas productoras de tan importante zona del sur.

En ese sentido, el BANCO ARGENTINO DE COMERCIO, compromete desde ya todos sus esfuerzos, para hacerse, cada vez más, acreedor a la confianza que ha logrado conquistar en largos años de actividad.



"Abarcando el mundo"

FUNDADO EN 1904

BANCO ARGENTINO DE COMERCIO

Sarmiento 454

Buenos Aires

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

UNA COMBINACION

ideal

Disfrute en su hogar de ambientes más elegantes y elegantes, embelleciéndolos con las atractivas combinaciones que le brindan estos dos modernos aliadas, para realizar "a todo color" su confort.

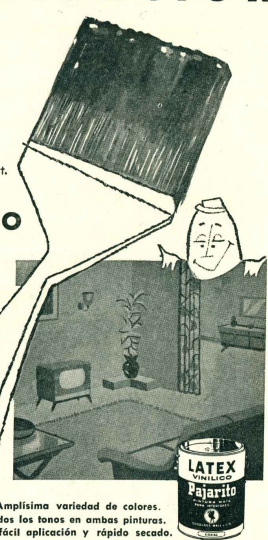
LATEX VINILICO Pajarito

A base del copolímero del Acetato de Polivinilo, LATEX VINILICO PAJARITO es insuperable para pintar y decorar interiores, por sus excepcionales propiedades de super protección y durabilidad, mayor elasticidad y adherencia perfecta. Ideal para yeso, revaque, madero, celatex, etc., no forma hongos y es lavable.

Amplísima variedad de colores. Todos los tonos en ambient pinturas. De fácil aplicación y rápido secado.

ESMALTE SEMI-LUSTRE SINTETICO Pajarito

Excelente para proteger y embellecer superficies que exigen frecuentes lavados, como cocinas y baños. Esmalte SEMI-LUSTRE SINTETICO PAJARITO limita la condensación y ofrece máxima resistencia a vapores, gases y humos grasosos. También para zócalos, marcos, molduras, etc., confiere un acabado lujoso de suave brillo satinado.



ORIGENES del MAPA de la ANTARTIDA

Por JULIAN PEDRERO

PROBanzas y Comentarios, con intento de Corresponder a LA REALIZACION CARTOGRAFICA DEL Dr. HANS-PETER KOSACK, DE REMAGEN, Y A LA CARTOGRAFIA HISTORICA DE DON ERNESTO REGUERA SIERRA, DE BUENOS AIRES

Cuando hace ya más de dos lustros preparábamos la edición extraordinaria de ARGENTINA AUSTRAL con el tema "para el mayor conocimiento de la Zona Austral", a poco de los trabajos iniciales y en vista de la heterogeneidad de las materializadas reuniones de los meses que en una historia de la cartografía del recién humanizado Continente. ¿Por qué no se nos habría ocurrido la idea al comenzar el desarrollo del proyecto de estas planes? Corrimos en busca del único historiador capacitado para empresa semejante; pero corto el plazo de que disponíamos, el Rov. P. Guillermo Furlong S. J., a quienes nos dirigimos con la súplica, nos demostró la imposibilidad de ajustar la obra con el tiempo. En su defecto, hubimos de resignarnos a seleccionar algunas accesibles ilustraciones, y no estará demás que iniciemos esta nota cartográfica con una breve ampliación de lo que, trascritas cinco años, allí se dijo.

TERRAS AUSTRALES DE AMÉRICA (1)

Figura 1. — *Terras Australes incognite*. En el mapamundi con el libro *Descriptio ac demetatis geographicis sectionis freti*, etc., impreso en Amsterdam, 1612 (tomado de los *Voyages Mémoires de Guillaume Charton*, traducción de Urbanieta, París 1861). Aquí aparece al sur del estrecho de Magallanes (*Fretum Agulhaenense*) un gran "Tierra austral incognita", recientemente descubierta por Pedro Fernandez de Quirós, separada por una línea de puntos de la Nueva Guinea y por un canal de las islas Saomón.

Figura 2. — *Mapa de las tierras antárticas, de Ortelius*, 1577 (tomado de la "Historia de la Geografía" por primera de la Nueva Geografía Universal de Montaner y Simón, Barcelona 1911). También en este caso se nos ofrece una *Terra australis nondum cognita*, extendiéndose su contorno sinuoso al sur del estrecho magallánico, pero con grietas que hacen resaltar las superficies de Australia, Nueva Zelanda y Nueva Guinea austral, más algunas líneas de costa en proximidad del círculo antártico, todo lo cual resulta un agregado compuesto de elementos del siglo del XX. En latitud de C. 1100 virg (Cabo Virgenes) unas islas sin nombre (las Malvinas) y ante la costa occidental de la Tierra del Fuego el *Archipelago de las Islas Cental* y *caudal*; falta, en cambio, la isla o tierra de Drake que al venir figurando en las cartas hasta casi el fin del XVII. (Ortelius publicó su *Theatrum Orbis Terrarum* en 1570).

Figura 3. — *Mapamundi de Castaldi en su edición de Ptolomeo*, 1458. Sin el continente antártico e incógnito; más con la Tierra del Fuego en su condición insular, aunque adelantada al norte, prolongada horizontalmente en el sur y abarcando una gran superficie, casi tanta como la América Meridional, lo cual se adviene con la descripción del cosmógrafo Alonso de Santa Cruz (*Itinerario*, 1541): "Esta tierra, que por parte austral hace el Estrecho llamado de Magallanes aunque no ha sido explorado, consta ser la isla mayor que hay en el mundo, y es la tierra más próxima al polo antártico y está contrapuesta a la Islandia del artículo (1)".

Figuras 2, 3 y 4. — Tres derroteros de la costa suramericana, según el teniente de navío Marcos A. Sívola, cuyas consecuencias preceden. Los derroteros horizontales del Antártico: el de Magallanes (1520), Loaysa (1525-1530) y Camargo (1538-1541). Una nave de Loaysa, la *Santa Catalina*, capitán Hoces, arribada por un temporal el 8 de febrero de 1526 hasta los 55° de latitud, navegó por el mar libre que situó a las costas de Australia y Nueva Guinea. Una nave de Camargo, de la que no se conoce nombre ni nombres, pero de la cual se conserva el diario de navegación, intróvalo por canales desconocidos y de identificación dificultosa hasta el puerto de los *Zorras*, donde sus tripulantes invernarían desde el 11 de febrero hasta el 3 de diciembre de 1540; puerto substantivo y misterioso, que situó Sívola en la isla de los Estados, con la derrotera mencionada en sus figuras 4) que no vacilan Hatto por su cuenta y Riesenberg por la suya en co-

locario, con máxima garantía de aseveraciones, a las puertos del canal de Beagle. "Si no siguió más adelante el derrotero austral este año", dice el teniente de navío de Hornos, setenta y cinco años antes de que lo descubriera los holandeses.

Como quiera que sea, el Continente Blanco está casi a la vista, y en proximidad del colombino. Tanto, que algunos pilotos del Mar del Sur, dirigiéndose a las cartas hechas por sus prolongadas derroteras, han necesitado abrir un inmenso golfo, con diez grados de fondo por lo menos, para que holgasen pacíficamente puertos sus maltratados navíos; nos lo dirá uno de los documentos cartográficos a que nos referimos en las líneas que siguen.

Sobre LAS DOS PROBABLES PRIMERAS CARTAS-DEBUTOS QUE HAY SE CONOCEN EN LA ANTARTIDA

Rebuscando entre las láminas de *Monumenta cartographica indiana* del capitán Julio F. Guillén y Tato (obra interrumpida en la única entrega del tomo primero, Madrid 1942), seuden a la mano dos mapas hemisféricos, firmado el uno, anónimo el otro, con cuya Nueva reproducción, ilustrando el presente trabajo (lo que también venimos denunciando desde hace más años), pretendemos contribuir de algún modo al comentario inusual de la cartografía antártica, para que no quedara la emprenda y que no dejamos de esperar. Son la N° 4/11.015 y N° 8/11.017.

4/11.015. — *Hemisferio Sur*, "Derrotero de las costas meridionales del Pacífico" (Ms. 1675, Librería Barbazán). Escribe Guillén: "21:1 / 100.000.000. Proyección equidistante, meridiano y paralelo equidistantes, que en un gran círculo, aunque el origen de las latitudes puede ser el de la tangencia de los hemisferios que corresponde al de Ptolomeo."

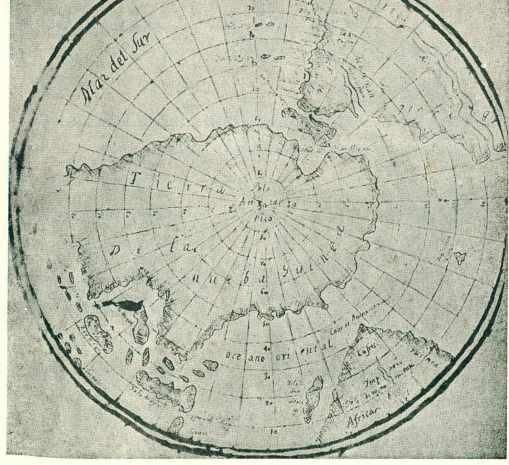
"La tierra Austral, aquí de Nueva Guinea (4)", bajo la concepción de fines del siglo XVI... "Derrotero / de las costas de / Reinos del Perú, Tier / Firme, Chile y Nueva / España, sacado de / diferentes quaderes / que se usaban / y experimentados / desde Mar del Sur". Agregamos: la Tierra del Fuego hallada dividida por el entonces hipotético canal de Señal, que se le da nombre, y separada de la Antártida (*Tierra de la Nueva Guinea*), al este por el estrecho de San Vicente (el de Mair de los holandeses en esta época, probablemente posterior a 1621 (5)), y al sur por aquella profunda escudriada a que hicimos mención. Hay en este hueso una "c" seguida por letras ininteligibles.

Estamos en presencia de una cartografía Antártida, a base de necesidad de las islas, que se extiende por el Mar del Sur hasta encerrar dentro de su perímetro continental, no sólo la Australia (o Australasia aquí fuera mejor decir) de Sarrazin, Mendana, Quiros y Terra Nova, sino también la Tierra descubierta por Ortiz de Retes en 1543, o sea la Nueva Guinea, denominación que hacece extensiva a todo lo ignorado. 87/11.012. *Crocquis de Australia*, firmado por Moreño Antuña (1609). (Ms. en Archivo Histórico Nacional, Madrid).

Escribe Guillén: "A pluma (con navíos de tres mástiles) viene a descubrir el círculo polar antártico. Hacerse a la relación N° 162 del viaje a las islas de los Ladrones, por Fray Diego Luis de San Vitores. Fernández Duro lo cree copia de uno de Fernández de Quirós, lo que acepto con reservas. (Bibliografía): Fernández Duro, *Investigaciones del siglo XVI*, Lima 1911. Fernández de Espada, "Cartas de Indias, lámina sin texto. (Toponimia): Tierra Austral, Nueva Guinea, Magallanes estrecho, Java, Sumatra."

COMENTARIOS FINALES

Es "Tierra de la Nueva Guinea" "Tierra Austral no conocida", "Australia del Sur", "Tierra Australis Australis Antárticas" (bajo este último título la tenemos en



La Antártida, en uno de los primeros documentos cartográficos hemisféricos, para uso de navegantes. "Hemisferio Sur. Derrotero de las costas americanas del Pacífico". Según capitán Julio F. Guillén y Tato, en *monumenta cartographica indiana*, tomo I, Nº 4, lámina 11.012 (Madrid, 1942).

un bello *Hemisphere Occidental* de Guillaume de l'Isle, hecho en 1726 e impreso en 1724), permanece casi en el mismo estado de evolución cartográfica hasta la publicación de los Viajes del Capitán James Cook (Londres, 1773 y 1777), salvo las discontinuas desagradadas que abrieran navegantes holandeses al sur de Nueva Guinea y franceses y españoles en los otros cuadrantes. "Algunos holandeses—escribe Malté-Bran a este respecto—pensaron continuar los descubrimientos españoles en el Gran Océano (Pacifico o Mar del Sur). Hemos hablado de Le Maire, cuyo genio fue contrariado por el espíritu apocado de su capitán Schouten... La ruta de Abel Tasman fue elegida con mayor acierto, y aunque él no hubo la isla de Van-Diemen, la sola dirección de su viaje fue suficiente para ilustrar a los geógrafos, quienes desde entonces comenzaron a dudar de la existencia de una tierra austral" (4).

Fero Cook, que no vivió por vez primera más tierra antártica, o subantártica, que algo de las Sandwich del Sur, y que comió la injusticia de borrar en las cartas el nombre de "San Pedro" con que era señalada una isla veinte años antes circunnavegada por un navio español sólo había existido el continente australiano, del que más prudente en sus avances, aunque a la vez tan audaz para rechazar glorias ajenas, dejó estampada en las pocas años de impreza una costa en estos mares de hielo desconocidos es tan grande, que me arriesgo a decir

que nadie se atreverá a llegar más lejos que yo y afirmar que las tierras que se puedan encontrar al S. nunca serán espagorales" (5).

El non plus ultra del último Nuevo Mundo, así proclamado por el mayor de los navegantes británicos, ha durado bastante menos que el del Hércules púnico. "Esto no obstante—escribe un autor de nuestros días refiriéndose a la controversia descubridora—es un hecho fehaciente que tanto Smith como Bransford vieron en una bahía de las islas (Shetland del Sur) los restos de un velero español, abandonado por su tripulación muchos años antes" (6). Controversia entre Palmer, que cuenta las viejas, y Smith, de quien dicen las más viejas, pero por investigaciones posteriores hoy no consta a todos que este redescubrimiento lo debió Palmer a un cazador fogoso de matrícula porteña, el *Spiritus Santo*, tras cuya estela, por aguas de las Antillas antárticas entraron norteamericanos, ingleses y rusos (4).

(1) Pedrero: *Tierras australes de América / Ensayo cronológico y bibliográfico para servir a la historia de su descubrimiento* (en ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre de 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica"). Con diez figuras y un retrato de Vicente Yáñez Pinzón, primer navegante que con dos coracales ligeras (la otra capitaneada por Juan Díaz de Solís), llegó a los comienzos de la Patagonia (409 S.). Las figuras 2, 3 y 4, de que no se habló en el texto, corresponden a una repetición de la nao *Zuzima*, cuyo capitán de la expedición de galiones (en el Centro Naval de Buenos Aires), un mapa de la Isla Despeñada (fragmento de la carta Nº 10, publicada por la Dirección General de Navegación, Hidrografía, Fletes y Balizas del Ministerio de Marina, Bs. As. 1944); el famoso globo terráqueo de Martín Beháin, 1492 (reproducción tomada del libro de Joseph Jacobs, *The Story of Geographic Discovery*, London 1870, número que el "Ma-

pamundi de Castaldi" de la figura 6), y por último, una lista general de Grívyken en la isla San Pedro o Georgia del Sur, según fotografía suministrada por el capitán Jackson, de la Compañía Argentina de Pesca.

(2) Tomamos esta transcripción, tal y cual, del titi y breve volumen *Descubrimientos y esporaciones en la costa sur durante el siglo XVI*, por el teniente de mayor Marcos Sevón Guzmán, del Oficial de Marina, 1820, Bs. As.); difiere con ligeras variantes de la que hace el Magallánico (Peuser, Bs. As., 1945), donde hallamos (pág. 83): "Esta tierra, que por la parte austral hace al estrecho llamado de Magalanes, aunque no del todo y principalmente descubierta, consta ser tierra mayor que ay en el mundo, la cual es la más proxima tierra al polo antártico... De la qual lo que hasta oy se sabe, es por relaciones de quatro armadas, que han pasado por este estrecho". Estas cuatro armadas, a cuyo testimonio apela Alonso de Santa Cruz, para demostrar la insularidad de la Tierra del Fuego, igual que la existencia al oriente del puerto de Santa Julián de las "Islas de Sansón y de Palao" (Malvinas), fueron las de Magalanes (1520), Loayza (1520), Alcazaba (1535) y Camargo (1538-1541). El *Islario General de Alonso de Santa Cruz* que "se aclarare definitivamente" ambas cuestiones, la del descubrimiento insular de Tierra del Fuego y la del descubrimiento insular de las Malvinas) testea esta última de Ruiz Guiñard, goriamente impresa), fue escrito, según el profesor Weiser, en 1541, y publicado en 1908; si el muy ameno Félix Hiesenberg que publicó su *Cape Horn* en 1939 hubiera tenido en cuenta este *Islario*, o por lo menos el laborioso y audito trabajo del teniente Savón que al suyo precedió en diez años, otro tal vez habría sido el rumbo de sus navegaciones literarias por los mares de Magalanes, Loaysa y Hoces.

(3) Félix Hiesenberg, *Cabo de Hornos*, en la versión castellana de Encarna Covarrubias, con prefacio preliminar y supervisión por el capitán de fragata Héctor R.

Ratto (Hachette, Bs. As., 1946). Ha sido publicado recientemente la *Relación del viaje que hicieron los barcos del Obispo de Plasencia*, bajo el mando de Alonso de Camargo, más una *Relación del suceso...* sacada "de una carta escrita a Lázaro Alemán desde el puerto de San Pedro de la fecha de julio de 1541 por Cristóbal Rayzen" en *Colección de Documentos e Relaciones para la historia de las glorias peruanas*, vol. I (Instituto Histórico de Marina, Madrid 1943); pero el capitán de corbeta D. Luis Cabrerío Blanco, que tuvo a su cargo la edición y el estudio de toda investigación anterior y de toda esbozada inmundicia (cosa muy común en autores españoles contemporáneos aunque caiga en desmedro de las glorias peruanas de su patria), trasalada el "puerto de las Zortas" al estrecho de Magalanes: "Esta tierra es el puerto de Brusavick y la isla Clarence" (nota 1, pág. 21, y lámina 11).

(4) "Nuestra Guinea", en el texto original, error de imprenta que enmendamos sin vacilaciones.

(5) Fecha de publicación del viaje de los hermanos Nodal, cumplido en los años 1618-1619. ARGENTINA AUSTRAL, ha dado dos mapas de esta expedición, hecho el uno y dispuesto el otro por don Pedro Texeira Ealbarinos, cosmógrafo de S. M. (Nº 16, diciembre 1950).

(6) *Geographie Universelle...* par Malté-Bran... et par M. J. - J. - N. Hout, Tome premiere, "Histoire et théorie générale de la Géographie", pág. 270, (diciembre 1856).

(7) "A principios de 1775, abandonó Cook la isla de los Estados con rumbo al Este, e después de navegar alrededor de la isla San Pedro, injustificadamente cambió el nombre a esta por el de Geograph Bay (*South Georgia*) que es el que conserva hasta hoy..."; José M. Sobral, *Historia del marino de la Armada Argentina en los otros cuarteles*, 1901-1903 (Buenos Aires, 1904. Véase de Pedrero: *Importancia y tradición ballenera argentina - Buenos Aires y la isla San Pedro*, con mapas y croquis de H. G. Peter, por Kitchin, hidrográfico de S. M. B., compuesto para el viaje de la *Atrevida*, en el Nº 21 del *Boletín de Winham Robertson*, y publicado de acuerdo con de la publicación del *Voyage towards the South Pole en un navio de la Armada Austral Australiano*, escrito por James Cook en ARGENTINA AUSTRAL, Nº 248, noviembre 1950).

(8) James Cook: *Vieje hacia el Polo Sur y alrededor del mundo*, traducción del inglés por M. Ortega y Usaseg, tomo III, 1874, en *Boletín de Winham Robertson*, Calpe, Madrid 1938).

(9) Hans Hellritz, en *Literna la Antártida*, pág. 10, del *Boletín de Winham Robertson*, Calpe, Madrid 1938).

(10) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(11) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(12) Véase el *Boletín de Winham Robertson*, Calpe, Madrid 1938).

(13) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(14) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(15) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(16) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(17) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(18) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(19) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(20) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(21) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(22) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(23) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(24) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(25) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(26) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(27) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(28) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(29) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(30) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(31) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(32) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(33) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(34) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(35) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(36) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(37) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(38) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(39) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(40) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(41) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(42) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(43) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(44) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(45) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(46) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(47) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(48) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(49) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(50) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(51) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(52) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(53) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(54) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(55) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(56) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(57) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(58) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(59) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(60) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(61) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(62) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(63) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(64) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(65) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(66) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(67) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(68) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(69) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

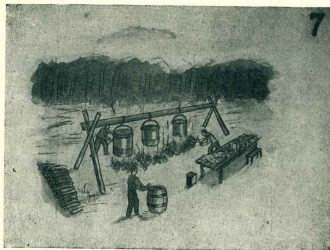
(70) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(71) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

(72) lo referente al baque argentino *Spiritus Santo* ha sido finalmente reunido y valorizado por el Ing. Lorenzo D'Ongia, quien a su vez ha introducido una introducción a la *Cronología de los viajes a las Tierras Australes* (Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, diciembre 1949, Nº 8, 172 y siguientes).

(73) Véase Pedrero, en *Tierras australes de América (ARGENTINA AUSTRAL, Nº 191, noviembre 1947, "Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica")*, donde se hacón resaltar los datos recogidos por James Cook con motivo de su segundo viaje (Dr. Juan Charcot, "Ensayo sobre el Paso en el Antártico... 1908-1910, traducción de J. M. Calpe, Madrid 1921).

El primer Astillero en la Patagonia



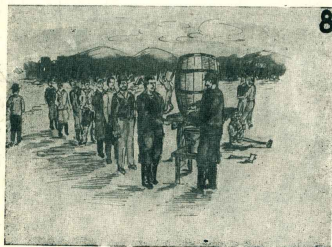
7

ANTECEDENTES

El velero "París-
ma Concepción" sa-
lió del Río de la Pla-
ta para el Perú en
1764. Entre sus pa-
sajeros figuraba el
padre de Mariano
Moreno. Conducía la
nave caudales del
rey con destino al
Callao. Al doblar el

Cabo de Hornos la
furia del mar destruy-
ó la quilla y hom-
bres y elementos fue-
ron a dar a la costa
cerca del Estrecho
Lemaire. Allí se in-
stalaron y dispusieron
construir una nueva
nave.

7. — La comida se reducía a un solo plato
de porotos o maíz y una galleta, una sola
vez al día, se hacía en un gran caldero al
reparo de los árboles. El menú era igual
para todos, de comandante abajo.



8

8. — Todas las mañanas se servía a la gen-
te, como reconfortante, un buen trago de
aguardiente.



9

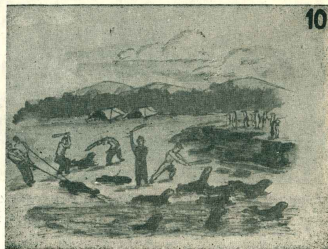
9. — Buscando en las praderas encontraron
apio, berro y achicoria silvestre para ensa-
ladas y frutas, como fresas, moras y una
especie de uvas de Corinto; hallaron tam-
bién un grano semejante al trigo, que ma-
duraba en marzo.

se improvisó en la costa de Tierra del Fuego

Quilón: PETRUS

Ilustró: LEBAN

(Continuación)



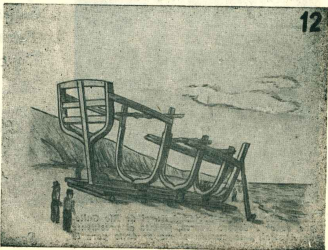
10

10. — Cazaron patos, chorlos, toridos y be-
carinas, fíguros y otros pájaros, Pingui-
nos y lobos marinos, de cuya carne se aji-
cionaron.



11

11. — Para mejorar su alimentación, con-
siguieron mariscos, entre otros erizos de
mar, conchitos, mejillones y almejas, y a
veces los combinaban con cachiyuyos to-
tados o cocinados con sebo.



12

12. — El 13 de enero de 1765, a tres días
después del naufragio, comenzaron el bar-
co, y siete días después estaba lista la gra-
da y sobre ella la quilla, codaste y cua-
demas.

(Continuación)



El presidente de Austral, línea Aérea Patagónica, doctor Carlos A. Menéndez Behety en la inauguración de la nueva agencia en Río Gallegos, con el doctor Alberto A. Chiodi, el doctor Luis E. Brandom Bayá y señora Brandom Bayá.

Transportes Aéreos a cuyo comienzo de actividades nos referimos en la edición del mes de enero, es una iniciativa de hombres de empresa patagónicos que han querido sumir su esfuerzo con esta creación para la solución práctica del transporte acorde con el problema geográfico austral, donde las distancias son tan vastas que hacen del avión un vehículo indispensable para traslados rápidos y cómodos.

Iniciados los servicios de Austral en el mes de enero, como ya hemos dicho, sus directivos no han descansado en el propósito de garantizar un cabal funcionamiento en su organización técnica y en la prestación de servicios cómodos y confortables, respondiendo a tales propósitos la compra de nuevas máquinas, la introducción de mayores comodidades en sus agencias y habilitación de otras más.

EN PLENO CORAZÓN DE BUENOS AIRES

Coincidente con el plan manifestado por Austral de constante mejoramiento en todos los aspectos de la

atención y el servicio, la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, que representa en el sur a la citada empresa de aviación y con el fin de, ha creado en la Sección Aérea que funciona en su conocida ubicación de diagonal Norte 500 en Capital Federal.

La determinación es darle a esta Sección Aérea una importancia cada vez mayor, pues si ahora está limitada a la venta de pasajes para las líneas de Austral, carga y aeropuquetes, el tiempo permitirá ir sumando mayor actividad con la presentación de otras empresas que conectan sus servicios con los demás países de América, Europa y naciones de oriente.

De esta manera la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia complementa el cuadro de sus actividades en materia de transportes. Con sus barcos atende el sur, y con la representación de varias empresas navales y tras oceano regiones vitales que envía la producción nacional o que requiere el consumo argentino. De ahora en más, también presta a los pobladores suranos el servicio de este nuevo servicio de reservas cómodas en los aviones de Austral, y, más adelante, como hemos anticipado, hará otro tanto con aquellos que deseen viajar al exterior.

LA AGENCIA DE AUSTRAL EN RÍO GALLEGOS

En esa preocupación que llevamos comentada de facilitar al poblador patagónico el mejor servicio y atención, Austral, la línea aérea patagónica, en combinación con su agente en el sur, la Anónima habilitó cómodas dependencias en Río Gallegos, en pleno centro de la ciudad, dando lugar a una reunión de calificadas autoridades. Para asistir a ese acto viajó a Río Gallegos el presidente de Austral, doctor Carlos A. Menéndez Behety, y entre los invitados inaugurales que hicieron presente su congratulatorio registro nuestro correspondiente al ministro de Asuntos Sociales de la provincia de Santa Cruz, señor Anibal Pérez Fernández, varios legisladores provinciales, el juez nacional de primera instancia, doctor Alberto Chiodi, funcionarios de la Prefectura Marítima y de la policía provincial, el vicario foráneo Rvdo. Padre Magliano, el administrador de la Aduana, señor Jaime Sáenz, el gerente de los bancos la Nación, de la Provincia y de Londres y América del Sur, presidente de la Sociedad Rural, señor Próspero Suárez, miembros de la Cámara de Comercio, y numerosos vecinos.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia y Austral, Cia. Argentina de Transportes ofrecieron un lunch a la concurrencia.

PALABRAS DEL DOCTOR MENÉNDEZ BEHETY

El presidente de Austral, doctor Carlos A. Menéndez Behety debió usar de la palabra para agradecer las expresiones congratulatorias de la concurrencia, diciendo entre otras expresiones:

"Austral se siente muy orgullosa de poder prestar a los habitantes de la patagonia, sus servicios en los tiempos modernos las comunicaciones son indispensables en los países, para no solamente las relaciones y las vinculaciones con el resto del país sino también para su comercio y para su industria. El progreso en los últimos años, ha sido basado principalmente en la velocidad y seguridad de las comunicaciones.

"Desgraciadamente nuestro país está muy atrasado en este aspecto. Pero confío en que prontamente podrá recuperar el ritmo de las demás naciones del mundo y ponerse a la misma altura de ellas. Ha pasado la época del ferrocarril, ese fue en el fin de siglo, un ejemplo de progreso. La época del camino, de las autopistas, la hemos pasado. Hoy día un kilómetro de camino cuesta más de un millón de pesos, calculen lo que cuesta unir Río Gallegos con la Capital Federal o con cualquier ciudad vecina, a ese precio. No le queda pues a la República Argentina otro medio de ponerse a la altura de los demás países, que la aviación. La aviación es evidentemente el vehículo del futuro. La conquista que el hombre ha hecho de los aires es, ya, una realidad. Dentro de poco, los motores a plátón quedarán anticuados y obsoletos. La era de

Asistieron al acto inaugural de la nueva agencia de Austral en Río Gallegos el ministro de Economía, señor Raúl G. Fellón, los diputados Dr. Horacio Agüía y Justo A. Aráoz, el doctor Armando Braun (h.) y otras calificadas personas del gobierno, legislatura, foro, comercio y actividades agropecuarias.

la propulsión a chorro acercará más a las gentes y espero que de este acercamiento que sirve para un mayor conocimiento de unos con otros, lo sea también para hermanar a los pueblos y que sea para la unión de ellos y que los fantasmas de las fuerzas o las disensiones desaparezcan mediante ese mutuo conocimiento, que puedan tener unos de otros.

Refiriéndose al esfuerzo que importa la habilitación de esta línea, agregó:

"Lo hemos hecho no por las realidades actuales, ya que no es evidentemente un negocio lucrativo ni es tampoco una promisoría inversión. Se ha hecho exclusivamente con el objeto social, con el objeto de poder tener un medio de vinculación entre el resto de la República y la Patagonia y con la profunda fe que nos merece este tipo, convencidos que al seguir adelante todas las actividades que en él se desarrollan, también podrán engrandecerlo".



Los caballeros hicieron de su escudo un instrumento de eficaz protección y un símbolo de la nobleza de su empresa. El escudo de MOLINOS, estampado en los envases de sus productos, también significa alta protección de un noble contenido.

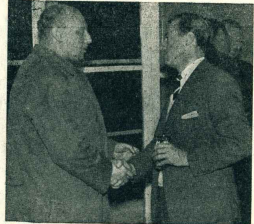


MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

DESDE sus albores la aviación comercial en nuestro país tomó vinculación efectiva y regular con la Patagonia, y desde entonces sus habitantes experimentan creciente predilección por este moderno y eficiente medio de transporte. Hace treinta años las "cascasinas" de la primitiva Aeroposta recorrían sus alas el espacio sureño y el ronquido de sus motores se hizo familiar a los oídos de sus pobladores. Se trató de un esfuerzo de la iniciativa privada que llevaba progreso y que ganó el apoyo, la fe y el cariño de las poblaciones australianas.

El tiempo con su evolución y progreso ha ido acrecentando las necesidades de la Patagonia en materia de transporte rápido, seguro y eficaz, y es por eso que ha surgido otra vez la iniciativa particular para contribuir con un aporte de singular jerarquía al propósito generalizado de economizar distancias y tiempos mediante la popularización de la navegación aérea.

Austral, Compañía Argentina de



El presidente de la Sociedad Rural de Río Gallegos, señor Próspero Suárez, felicitó al presidente de Austral y le augura el mayor éxito para la empresa.

La compañía de aviación AUSTRAL y los servicios que presta A LA PATAGONIA

Creación de la Sección Aérea de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia en el corazón de Buenos Aires.



Confortable instalación de la Agencia de Austral en Río Gallegos



Sección Aérea de LA ANONIMA



ALFÉREZ JORGE RUBÉN BALESTRA del servicio aéreo de la Prefectura Marítima, muerto en la vía de Santa Cruz en 1958 y recordado en las recientes ceremonias.

PUERTO SANTA CRUZ

Ha sido dado el nombre de una calle en memoria del alférez Balestra

Con la imposición del nombre de "Alférez Balestra" a una calle del trazado urbano y la inauguración de una biblioteca que recordará su vida está en la Ayudantía Marítima local, recordado en Puerto Santa Cruz al caer el avión que tripulaba en la isla Los Leones, en la vía de Santa Cruz. El programa cumplido fue presidido por el Prefecto de Zona del Atlántico Sur, señor José Cufre, la madre del caído, señora Emma Eracustina M. de Balestra y jefes y oficiales de la Prefectura General Marítima que viajaron expresamente en un avión D.C. 3 de la Marina de Guerra.

El día 14 de septiembre, fecha del décimo aniversario de aquella funesta catástrofe, tuvieron lugar los actos de homenaje en el puerto de Santa Cruz. Allí fue leído el pabellón y entonada la canción patria, oficiándose una misa de campaña. Inmediatamente quedó descubierta una placa de bronce colocada en la calle que desde ese instante lleva el nombre de "Alférez Balestra", usando de la palabra el jefe de la Ayudantía Marítima, señor Amado E. Lacroix. Previamente se dio lectura a una resolución municipal cuyo texto expresa:

"Visto el homenaje que la Prefectura Nacional Marítima rendirá a la primera víctima de sus cuadros de aviación, el alférez Jorge Rubén Balestra, que falleciera en el accidente al avión de la ciudad repartición P. O. M. 2, ocurrido en la vía de Santa Cruz, sobre la isla de Los Leones, el 14 de septiembre de 1958, y considerando: que el profundo arraigo de la Prefectura Nacional Marítima en el medio local, repartición que se instalara en los alojores de la fundación de este pueblo, que en los largos años de actuación la Ayudantía Marítima de Santa Cruz, por intermedio de los hombres que forman sus distintos cuadros, ha participado en la vida activa local en sus diversos aspectos, identificándose así a hechos de significación del lugar; que por tales motivos, ante el acto con que dicha repartición recuerda a uno de sus hombres, desaparecido en tan lamentable circunstancia, el pueblo de Santa Cruz y su intendencia adhieren al homenaje, por lo cual el intendente municipal resuelve: 1º Adherir al homenaje que la Prefectura Nacional Marítima tributará al alférez piloto aviador Jorge Rubén Balestra en el décimo aniversario de su fallecimiento en acto de servicio. 2º Designar a partir del 14 de septiembre de 1958 con el nombre de Alférez Balestra a la calle actualmente denominada Mendoza. 3º Comunicar esta resolución a la Prefectura Nacional Marítima por medio de la Ayudantía Marítima de Puerto Santa Cruz. 4º Comunicarse al honorable Consejo Deliberante, publíquese y cumplido archívese".

Acto seguido uso de la palabra el jefe de la Ayudantía, señor Lacroix, que agradeció la adhesión municipal y se retiró con emoción y ganancia al significado del homenaje. Entretanto, aviones del Aero Club local sobrevolaron el lugar.



En la nota gráfica superior aparecen los miembros de la Prefectura General Marítima, niños de la escuela local y algunos vecinos. Abajo, instante en que pronuncia su oración el Subprefecto, señor Lacroix.

El renacer de TIERRA DEL FUEGO

Fomento y explotación de sus riquezas naturales en planes de gobierno.

USHUAIA: turismo, madera, actividades pesqueras

RÍO GRANDE: gas, petróleo, ganadería, industrias

En el breve término de unos pocos meses Tierra del Fuego ha conseguido estar en la palabra y el pensamiento de muchos argentinos que antes eran, sino ignorantes, completamente indiferentes ante la suerte de aquella región de la patria. Su gobernador, capitán de fragata Ernesto H. Campos, dinámico, inquieto, práctico, ejecutivo, ha levantado el tono en sus reuniones de mandatarios provinciales, de ministros, en salas de conferencias, en despachos oficiales, en ediciones periodísticas. No ha sido remiso a utilizar todos los medios correctos y propios para poner ante los ojos y en los oídos del público porteño y de los lectores del país del extranjero, qué es y cómo es Tierra del Fuego, cuáles son sus perspectivas y esperanzas, el campo que ofrece a la actividad privada, la industria, el turismo, las posibles realizaciones de Estado y las que han de quedar libradas a iniciativa y el esfuerzo particular. Compendio de sus ponencias y declaraciones ha sido el mensaje dirigido a los habitantes de Tierra del Fuego, territorio de su gobierno, en ocasión de inaugurar el período anual del Consejo Territorial, novísima creación de cuyo funcionamiento son aguardados excelentes resultados.

Como en ese mensaje está sintetizada la idea motriz del futuro fueguino, jugamos muy interesante su reproducción, dice así:

Vista panorámica de Ushuaia desde la zona del muelle. Al fondo, trepando hasta la nieve de los cerros, laderas boscosas de los cerros.



El Valle Carvajal, en Tierra del Fuego.

CUMPLIENDO lo dispuesto por la ley, hoy inauguramos el período de liberaciones del Consejo Territorial Consejo creado por primera vez en la historia de nuestra Tierra del Fuego y formado por figuras de los partidos políticos.

Señores Consejeros, es muy grande vuestra responsabilidad y cuanto con vuestro patriotismo, conocimientos y amor por el nuestro para hacer un gobierno de orden y progreso.

Solicito encerrar a la brevedad el estudio del presupuesto territorial de gastos y créditos de recursos; aprecio que con vuestras riquezas del suelo y del subsuelo están muchas las esperanzas que se brava plazo los fueguinos podrán ver concretadas.

El decreto ley 2191 del año 1957 contempla la posibilidad de llamar a elecciones comunes, para lo que se tomarán las medidas correspondientes; considero que Río Grande y Ushuaia tienen derecho a elegir sus autoridades municipales.

Ha sido y será la preocupación del Gobierno Territorial la radiación paralela de nuevos núcleos humanos, y que para la Zona de Ushuaia, especialmente, significará encontrar una etapa en que estuvo a cargo de un Instituto Penitenciario.

Bosquejaré lo planeado por el gobierno en lo concerniente al tema de radiación de industrias en la zona de Ushuaia y Río Grande.

USHUAIA

Son tres únicamente las materias primas con que cuenta.

1º TURISMO: Las bellezas naturales que nos rodean hechas por un ser superior in-comparables y maravillosas constituyen el extraordinario motivo de atracción del turismo. Se está cumpliendo un vasto plan de difusión del Turismo en el país y en el exterior, cuyo resultado ya se han manifestado. Se mejorará los accesos y servicios aéreos, marítimos y terrestres, habiéndose ya concretado excursiones a Ushuaia y Antártida con 500 turistas.

No hay turismo sin alojamientos adecuados y tengo la esperanza que para el verano de la otra temporada estarán construidos hoteles u hosterías en lugares seleccionados. El turista necesita halagos y distracciones; los Juegos Nacionales se muy posible se instale en el Lago

oro universal de referencias alimétricas y necesita para alcanzar un sentido definitivo y preciso, que relacione la realidad observada con la abstracción del concepto que encierra la definición.

Los consecuencias de este estudio que permita determinar en cada lugar de la ribera oceánica la costa del medio del mar, con respecto a pilares terrestres fijos, nos dará los resultados de las mediciones en el largo de la línea de costa, cuando se unan por una nivelación; el largo de la línea precisa todos esos pilares que constituirán también el mismo método de medición, para poder controlar y determinar las alteraciones y movimientos de la costa y del terreno.

Evidentemente que para alcanzar esa finalidad hay que agotar las Investigaciones referentes a la dinámica del mar, a pesar de todas sus complicaciones.

El primer objetivo es el conocimiento exacto del régimen de las corrientes y mareas.

Estudio éste de muy largo alcance, que debe subdividirse en:—

- 1.—En lo que respecta a las corrientes oceánicas, que regulan la circulación general de los mares, y
- 2.—En nuestro caso particular, del aprovechamiento de la energía de las mareas en nuestra costa, el exacto conocimiento del régimen local de las mareas y de las corrientes de marea, propiamente dichas.

TRABAJO DE OBSERVACION DE LAS MAREAS Y LA ESTACION MAREOGRAFICA DE P. MADRYN

Las mareas, entran con el inimitable genio de Newton, en el campo del dominio matemático, y desde entonces al progreso de su conocimiento sigue al progreso del análisis matemático; de modo que la matemática, aplicada a la teoría de las mareas, constituye una importante rama.

El océano, y en general las aguas, no cumplen en el género de sus movimientos una puramente pasiva, ni aceptan pasivamente sin réplica a la violencia vengativa de fuera, sea ésta de carácter astronómico o meteorológico.

Reciben las aguas, de los astros y de la atmósfera, solicitaciones capaces de conmoverlas, pero no obedecen a ellas. Las oscilaciones que ellas sufren en virtud de la acción de ella su propia constitución, independiente de la acción física del agua, reservándose siempre el derecho de seleccionar.

En nuestra costa, se han observado los más extraordinarios fenómenos naturales en el orden meteorológico, y astronómico, sea éste de carácter astronómico o meteorológico.

Una crecente del Río Paraná puede alterar su nivel normal en la zona de Corrientes, hasta en 35 metros; en el Río de la Plata se ha producido un bache tan extraordinario, y me voy a permitir una referencia histórica: el 16 y 17 de setiembre de 1810, los buques fondeados en la rada del puerto de Buenos Aires quedaron en seco, entre ellos nueve buques españoles que componían por aquellos días la flota sitiadora; al mando del capitán de fragata don José Primo de Rivera; cuando la historia que noticiosa la Junta de Mayo de tan inesperado accidente, que produjo como consecuencia, y acompañada de sus empujones a adentro en coronación, miles por la arena con el objeto de practicar una línea de ataque a la ciudad de Montevideo; cuando se especifica la resolución de llevar un asalto al enemigo con las probabilidades de anticiparlo, por el estado de indefinido en que se encontraba el frente de batalla, se produce el fenómeno de las "elichas" aparentemente de origen meteorológico, que se refieren a las variaciones en las aguas, que la marea, de crecida en dos metros y se produce normalmente en seis horas, realiza la misma oscilación en sólo veinte minutos, de tal modo que los buques preferían abandonar el puerto y capar en la situación en alta mar para evitar averías.

El estudio de las mareadas del puerto de fines práctico de la predicción en nuestra costa, con vista de facilitar la navegación, sea su resultado ampliamente por las oficinas técnicas del Ministerio de Marina, y desde entonces, desde hace 30 años, sin interrupción, un anuncio que ha permitido el empleo de los navegantes.

Para ello cuenta con personal altamente especializado y experimentado, y además, con máquinas predictoras de las que se toman los datos para calcular fecha, fuerza y hora de las mareas; los datos de los astros, y los nombres del país y de la luna para esa misma fecha, y al

conocimiento de las características locales de las mareas, o directas, durante los períodos de duración variable, de acuerdo con la finalidad precisa.

El tiempo infimo de observaciones puede ser sólo de quince días a un mes, de mediciones horarias continuadas e ininterrumpidas, o puede realizarse el optimo lo posible; la duración de la revolución del nodo ascendente cuales se reproducen en el día 18 1/2 años, al cabo de los cuales el Sol, la Tierra y la Luna, se hallan en las posiciones relativas que el conocimiento exacto de la circunstancia de marea de un lugar exige períodos de observación continuada, ya sea en las costas de aguas e ininterrumpidas, durante los cuales hay que computar, hora por hora, la altura del agua y los datos meteorológicos completos.

Para que los datos sean absolutamente correctos, viables, debe contarse con la más absoluta imparcialidad que los instrumentos de observación instalados en las estaciones mareográficas, y así estas mismas, sean perfectas (Fig. 2).

En el cuadro de las características de las mareas de nuestras costas, caben todos los tipos usualmente conocidos, desde las mareas irregulares, donde la influencia mareográfica es preponderante, como en el río de la Plata, hasta las mareas absolutamente regulares, donde las influencias extrañas no son capaces de alterar la regularidad del ritmo astronómico, como ocurre en las costas patagónicas.

Desde las mínimas amplitudes de pocos centímetros, como se observan en Bahía de Samborombán, hasta las gigantescas amplitudes de siete a ocho metros, como en Cruz pas de 13 metros. Desde la preponderante influencia marítima, como en el Golfo de San José, hasta la de la costa argentina, hasta pasar luego de los lugares de la influencia diurna es preponderante, como en Ushuaia, hasta el Canal de Beagle, con un régimen de mareas típicamente características particular que en algunas épocas del año muestra la marea en Mar del Plata, de ser totalmente diurna; y finalmente desde las más débiles hasta las más fuertes corrientes de marea, que se encuentran en el Estrecho de Le Maire y en la costa de la Patagonia Austral.

Después de lo dicho, que podemos llamar una introducción, en términos de Borelli al caso concreto que nos preocupa, o sea a la posibilidad del aprovechamiento energético de las mareas de nuestra costa atlántica. De toda corriente oceánica, nos referiremos al tema especial del aprovechamiento energético de las mareas en los golfos Nuevo y San José.

EL JUEGO DE LAS MAREAS EN LOS GOLFOS DE LA PENINSULA VALDES

La conformación geográfica de Golfo Nuevo hace que la onda de marea penetre en él sin ninguna alteración, como en el Golfo de San José, hasta una profundidad de 200 metros, dentro de él, dado que la producción de marea mayor que en la zona oceánica exterior, no encuentra resistencias que la alteren.

Tan es así, que en diferentes lugares del interior del Golfo Nuevo, como Madryn—Pirámide o Ninfas—, se registran mareas de 35 metros de amplitud, con pocos centímetros de diferencia de fase, y, también, que la pronomección y el registro local del fenómeno es casi tan perfecto como el que se registra en la zona oceánica.

Esto se debe también a que dada la alta velocidad con que se pronomección la onda de marea, no alcanza a presentarse la reflexión alguna, como en la embocadura artística de Golfo Nuevo. La velocidad de propagación se aprecia en 100 kilómetros por hora.

Confinemos a las observaciones de las líneas costeras, sigamos a la onda de marea y penetremos en el Golfo de San Matías, y nos encontramos con similares condiciones de marea, ya sea en las costas de gran profundidad en la boca y grandes profundidades en el interior del golfo, el puerto de marea libremente al rídon del Establecimiento de Puerto Estrecho y de Ninfas, y San Antonio, que se proyecta a una distancia de 100 kilómetros de retardo directo y normal.

En cambio, por la configuración geográfica del lugar, el Golfo de San José, presenta una marea de tipo irregular del San José, y la onda de marea, en su

graciosa pasa de largo por su boca, debiéndose sus mareas interiores a una operación de relleno de sentido contrario al de la propagación libre, de donde se deduce un nuevo tipo de marea, de tipo irregular, en San Antonio y el interior del Golfo San José; vale decir que entre el interior de ambas golfos en el Fundadero Pirámide en el Río de San Antonio y en el San José, hay un retardo de mareas de 3 h. 50 m. + 30 m. = 4 h. 20 m.

Pero observando que ambos puntos mencionados, por la configuración geográfica local de los lugares, se encuentran sólo a 8 kilómetros de distancia, separados por el Itsmo de Península Valdés, se plantea el problema de si es posible abrir un canal que comunicando ambos lugares, permita el paso de las aguas de uno a otro golfo y aproveche la alta velocidad del nivel de las aguas, como se explicará en seguida.

El aprovechamiento mareo energético de un lugar consiste normalmente en la construcción de un dique a la configuración geográfica local permita embalsar las aguas durante la creciente, reteniéndolas luego, hasta que disminuya la marea, para que al desahucarse, se produzcan los juegos diábolos liberada de cada para que produzcan el turbino; a través de máquinas instaladas en el dique de contención.

Esta operación, que es la manera más simple de proceder, requiere siempre la posibilidad de construcción de un dique, y esto en el caso del Golfo Nuevo resulta absolutamente antieconómico, porque si bien el volumen de agua que entra en juego es extraordinariamente importante, del orden de los 550.000 metros cúbicos por segundo, calculando la acumulación de agua que podrá retenerse durante la creciente, la magnitud de agua que puede construirse en la boca, único lugar posible, de 20 kilómetros de largo y 150 metros de altura, en el mar libre, disminuye considerablemente.

Iguales objeciones se presentan en la boca del Golfo San José, donde para obstruirlo habría que trabajar igualmente en el Canal de Beagle, con un régimen de mareas intenso que en el Golfo Nuevo, y también en grandes profundidades.

Contemplando esta doble situación, que desde hace más de 40 años ha sido debidamente estudiada, se ha llegado a la prudente resolución de descartarla en forma absoluta, por difíciles y anti económicas, a pesar de la disponibilidad extraordinaria de 340.000 metros cúbicos por segundo que ofrece, al menos, el volumen de agua que por segundo en el Golfo Nuevo, ya mencionados.

Así ha evolucionado el tema hasta la idea actual, y trataré de asignar los patrimonios, a pesar de que las consideraciones escritas y nuestros recuerdos son sólo imprecisos en fechas.

LOS PRECURSORES DE LA IDEA A PARTIR DEL AÑO 1819

La primera mención de la posibilidad de aprovechamiento energético de las mareas en nuestra costa, pertenece al escrito de carácter técnico que el ingeniero francés, en el año 1819, publicó en el Boletín del Centro de Ingeniería publicó su opinión, que al año siguiente el ingeniero francés, publicó su instalación monumental, con un dique que cerraba la boca del Golfo San José, y una instalación de máxima de 18.000 turbinas de 100 metros de altura.

Luego, en lo que respecta al mismo golfo, ha quedado el informe y anteproyecto muy completos del ingeniero francés, el señor Juan Antonio Favourata, para el establecimiento de turbinas, que acondicionas por 90.000 metros cúbicos por segundo podrían producir 240.000 kilowatts.

La respuesta a estos proyectos del ingeniero francés, la primera mención de lo que vamos a excoxon con detalle la hemos encontrado en una parte del informe de Comisión Nacional Favourata, para el estudio y captación de las mareas patagónicas, que se trató en la sesión del 21 de abril de 1824, en que se dijo:—

"Conmencemos a leer el *Proyecto Valdés*, presentando *problemas de gran importancia, y ha de ser preciso decir "facer una subdivisión para que estude la relación de las mareas de uno a otro golfo, para el establecimiento de turbinas y la posibilidad de proyectar entre ellos una gran obra de captación de mareas".*

La Comisión Nacional Honoraria fue designada por el presidente Alvear y su ministro de Instrucción Pública doctor Antonio Sagarna, a solicitud de la Academia de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires, y estuvo constituida por los ingenieros Julián Romero, Ferruccio Soldano, Evaristo Moreno, Nicolás Besio Moreno, Eusebio Moreno y José Benedicto los capitales, el

vfo Segundo Stormi y Ricardo Vago, y los doctores Cristóbal Hicken y Horacio Damianiuvfo.

Esta primera mención que llamaremos simplemente introductorio, fue sin duda de total importancia; pero el resante problema sobre cuya solución se vuelve a pensar en serie 35 años después.

Para justificar el problema que se plantea, y mencionar ahora parte del párrafo final del informe de la citada comisión dice:—

" *Aunque un estudio de esta naturaleza pudiera parecer "prematuro, dado que la realización de una obra tal, implicaría la inversión de un crédito capital, él debe considerarse necesario, ya que el propósito de ella es "satisfacer la inversión de un crédito capital, él debe considerarse necesario, ya que el propósito de ella es "satisfacer la inversión de un crédito capital, él debe considerarse necesario, ya que el propósito de ella es "*

"*prevecos dicen lugar a ello, ya sea para que su discusión "hoy se necesite el consenso que habrá de requerir la idea que se trata de llevar a cabo, cosa que tiene "pre necesitan de la acción del tiempo.*

Me viene dicho para aquella época: luego pasaron 25 años en maceración de la idea en meditaciones; desde entonces la técnica ha evolucionado considerablemente: Oca Balda contaba con turbinas de 100 Hp; Julián Romero ya hablaba de turbinas de 600 Hp y hoy día se presenta el caso en nuestro país, de turbinas de 1400 Hp, como las que se proyecta colocar en el Neuquén o en Laeas.

LA MODERNA CONCEPCION SOBRE APROVECHAMIENTO DEL GRAN CAUDAL LIQUIDO

En los tres primeros días de abril del año 1940, visitó la zona una comisión de carácter oficial de la Dirección de Agua y Energía, constituida por los ingenieros Juan de Dios Romero, Evaristo Moreno y Nicolás Besio, y conducidos a los ingenieros franceses Pablo Millán y José Richierth.

Se realizó la primera constatación gráfica y escrita, firmada por el ingeniero Millán, director técnico de los establecimientos Neyrptic de Grenoble, Francia, del 4 de julio de 1948, en que se propone concretamente, por primera vez, la apertura de un canal de comunicación entre ambos golfos con la instalación que describiremos.

En atencién a que, como se propone concretamente, por primera vez, la apertura de un canal de comunicación entre ambos golfos con la instalación que describiremos. En atencién a que, como se propone concretamente, por primera vez, la apertura de un canal de comunicación entre ambos golfos con la instalación que describiremos. En atencién a que, como se propone concretamente, por primera vez, la apertura de un canal de comunicación entre ambos golfos con la instalación que describiremos.

Queriera decir, entonces, que todo depende de la inteligente habilidad y voluntad de la proveedora de la construcción del agua, y de la capacidad industrial para la producción de maquinaria hidráulica.

Tratando de caudal, diremos que por el juego de conductos de comunicación entre los dos golfos, se pueden hacer circular enormes volúmenes de agua; el Golfo Nuevo recibe de la onda de marea un volumen de reserva del orden de los 10.000.000.000 de metros cúbicos y el Golfo San José más de 6.000.000.000 de metros cúbicos, en cada marea.

Si nos consideramos que ese importantísimo aporte hidráulico puede ser aprovechado, en forma directa y creciente, llegamos a los volúmenes que ya hemos mencionado de 500.000 metros cúbicos por segundo para el primero, y de 340.000 metros cúbicos por segundo para San José.

Teniendo en cuenta que la disponibilidad de esos enormes caudales no se condona por la limitación de los elementos limitados, trataremos de imponernos nosotros mismos un límite de máxima utilización, y buscaremos ese límite dentro de un estudio que permita el juego de agua que no alcance a alterar el régimen de la marea, por su correspondencia entre los dos golfos.

Supongamos que para ello consideramos una seguridad de volumen menor ya mencionados, y tendremos la disponibilidad de 17.000 metros cúbicos por segundo, con cuyo volumen caudales no se condona por la limitación de los elementos limitados, trataremos de imponernos nosotros mismos un límite de máxima utilización, y buscaremos ese límite dentro de un estudio que permita el juego de agua que no alcance a alterar el régimen de la marea, por su correspondencia entre los dos golfos.

El caudal que transitará entre los dos golfos por intermedio de un canal de comunicación, aumentando el poder unitario hasta 1400 HP.

Mareas medias

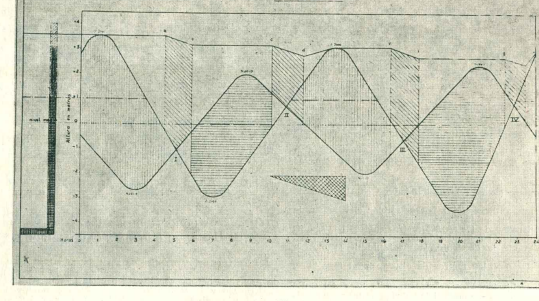


Fig. 3

ninguna influencia sobre los fenómenos ligados a la producción de la marea en los alrededores.

Hemos llegado ya a establecer claramente la posibilidad de instalar en un canal artificial que atravésara el litoral de la Península Valde, de sur a norte, una Usina Mareomotriz, que significaría sólo un primer ensayo para el país, con un grupo inicial de equipos que de acuerdo con la futura experiencia podrá ampliarse hasta los límites a que económicamente pueda llegarse, teniendo en cuenta las características del fenómeno original, la capacidad financiera del país y las necesidades de consumo energético.

Repetimos que la posibilidad depende exclusivamente de la inteligente audacia de los proyectistas, ya que el problema más serio no consiste precisamente en aprovechar las características del fenómeno original, sino en encontrar la evacuación de los excedentes.

El dicho audacia y sereno valentía: para que el país pueda tener libertad y vida, y conservar sus valores más reales, deberá considerar con valentía que la verdad está en la evolución y en la única realidad que es el futuro. Sobre el ingeniero hidráulico y sobre los gobernantes que posibiliten y permitan orientar su labor, pesa hoy una enorme responsabilidad.

Desde hace unos quince años nuestro país ha dejado de practicar una de sus antiguas características más clásicas dentro del concierto de las naciones jóvenes: adelantarse con las obras fundamentales a la demanda futura, abriendo así el paso a un desarrollo rápido e interesante para el capital y para la iniciativa privada, nacional o extranjera.

Los puertos, los frigoríficos y los ferrocarriles nacionales, fueron en su tiempo obras de magnitud internacional, y más tarde las grandes usinas se adelantaban a la demanda o por lo menos la acompañaban, en consonancia con su crecimiento. La gran obra de la vitalidad nacional y la construcción de los grandes diques, principalmente en la provincia de Córdoba, fueron los últimos acontecimientos y manifestaciones de este orden.

El ingeniero hidráulico argentino, ha sido un representante típico de aquel concepto, antes muy argentino, de adelantarse valientemente y con verdadero realismo a la futura demanda. Pero su temperamento no fué siempre comprendido por los gobernantes, ni por los políticos, que no supieron utilizar, aprovechar ni integrar, en la economía correspondientes a las obras hidráulicas, convirtiéndolas en fuentes inagotables de riqueza y de vida.

La Ingeniería hidráulica argentina, previendo la creciente importancia de la economía y de la electricidad

de fuentes nacionales impecderables, estudiaba ya en 1925 los aprovechamientos de las cataratas del Iguazú, de los rápidos del Apipé y del Salto Grande del Río Uruguay, publicaba las características extraordinarias del Río Uruguay y compendiaaba un inventario de las fuerzas hidroeléctricas del país.

Las zonas de aprovechamiento de beneficios múltiples, como los diques de San Roque, Escahu, Los Molinos, La Vind, etc., pero no era suficiente la labor del hidráulico si no era complementada con el aporte del economista, del agrónomo, etc.: el primero ha intervenido en la construcción de cabezera, pero falta todavía su utilización integral, de acuerdo con las intenciones que motivaron su proyección y ejecución.

Los leccionadores experientales reclaman que el ingeniero hidráulico deba contar, desde el comienzo de su labor, con un organismo funcional hasta ahora inexistente en la República Argentina, que integre todos los sectores de la actividad científica, tecnológica, económica, etc., que asegure a su trabajo específico y a las obras hidráulicas una explotación con alto rendimiento y con seguro y rápida amortización.

A esta altura de la exposición, aparece uno de los aspectos más importantes: se trata de producir energía mareomotriz para emplearla con fines públicos e industriales, y este aspecto exige continuidad en la utilización y amplitud en la disponibilidad.

DIVERSOS SISTEMAS DE COMPENSACIÓN PARA SUPLIR VARIACIONES DE PRODUCCION

Esta energía pretendemos sacarla de las mareas, al momento regular, y que además dependen en su medida de causas astronómicas, entre las cuales, la preponderancia de acción de la luna es muy importante, y resulta: que del hecho de que el ritmo de acción de la luna impuesto a las mareas, no concuerda con el ritmo de iluminación solar, que regula las actividades humanas, se hace necesario establecer algún sistema de compensación para suplir las variaciones de producción.

La discontinuidad en la producción de energía no es un grave inconveniente, puesto que cada vez se está generalizando más el sistema de regulación en gran escala o sistema de compensación.

Muchos sistemas pueden ser empleados para esta finalidad: la conexión de la usina mareomotriz a una super-obra, interconexión con otras usinas, o con otras fuentes productoras de energía, cosa imposible en nuestro caso por el aislamiento de la Patagonia y el ausen-

allí de tal sistema de red centralizadora y distribuidora: puede usarse también un sistema que consiste en construir cerca de la usina un gran reserva-reserva de compensación, a la cual se le bombea agua con los mismos equipos, funcionando como bombas durante determinado tiempo: esto aumenta y encostra el consumo de energía substancialmente. El agua almacenada en la reserva-reserva se descarga a las turbinas en las horas en que falta la provisión de agua natural o en las horas de la marea, y la producción puede continuar durante todo el día, con un régimen medio aceptable.

ALIMENTACION Y FUNCIONAMIENTO DE UNA USINA MAREOMOTRIZ

Para el caso particular de la usina en el litoral de la Península de Valde, —volvemos a repetir que es único en el mundo— se ha ideado un sistema de reserva-reserva que se alimenta en marea alta con los excedentes del Golfo de San José, y permite el funcionamiento regular durante las 24 horas del día, en condiciones excepcionales y con absoluta independencia de las mareas.

Un canal de ocho kilómetros de longitud unirá los golfos Nuevo y San José. En el centro de ese canal se construirá un muelle tinal Norte-Sur de 2.500 metros de largo, en cuyo tramo central de 2.000 metros de longitud, se instalarán los 40 grupos de turbina alternador.

En las cabezeras del muelle tinal se instalarán los juegos de compuertas para regular el paso de las aguas en uno u otro sentido de modo que el sentido de giro de las turbinas sea siempre el mismo, por circular el agua de oeste a este a través de ellas.

El gráfico de la producción de la marea en ambos golfos se muestra en la figura 2, para un canal de 2.000 metros de longitud, donde se han dibujado ambas curvas de marea, con respecto al tiempo, y relacionándolas en altura, con respecto al nivel medio supuesto horizontal.

Se percibe inicialmente que las curvas se cortan en los puntos: I - II - III - IV, que llamaremos puntos críticos. La caída de agua o diferencia de nivel, entre ambos golfos, la da cada momento la diferencia entre las ordenadas de ambas curvas.

Las zonas del gráfico de lavado vertical corresponden a mayor altura de marea, en el Golfo San José que en el Golfo Nuevo, luego el agua circulará de norte a sur, por las compuertas A y B.

Las zonas del gráfico de lavado horizontal corresponden a mayor altura de marea en el Golfo Nuevo que en el Golfo San José, luego el agua circulará de sur a norte por las compuertas C y D.

Imbos casos se repiten en los días siguientes, aunque no en exacta iguala de las condiciones, sino en igualdad de la marea que afectan a la diferencia de mareas, y en consecuencia, al desnivel y a la producción anterior y posterior en ambos golfos.

En los puntos críticos: I - II - III - IV, en su producción anterior y posterior en ambos golfos, prácticamente igual en ambos golfos, el agua no circulará por el canal, y en consecuencia las turbinas no funcionarán, puede verse en la figura, sobre la escala del tiempo, que el conjunto de duración de estas zonas críticas alcanza a más de seis horas diarias.

Nosotros que los puntos críticos corresponden a encuentros, siempre, próximos al nivel medio del mar. Al llegando el momento de la marea alta, se crea un sistema de compensación que provea el agua necesaria para que la usina continúe funcionando y generando electricidad, en los intervalos de tiempo que corresponden a las zonas críticas.

Sonorgamos que el mínimo de caída de agua, o de desnivel entre los puntos, para un aceptable funcionamiento de los grupos generadores de la usina, sea de 5 metros; vemos que los intervalos de tiempo, que corresponden a las zonas que hemos marcado con lavado inclinado, son zonas muertas para el funcionamiento, durante las cuales no hay producción.

Dada la configuración geográfica de la zona próxima a la usina y al canal proyectado, el sistema de compensación que nos ha sido ideado, consiste en construir una gran reserva-reserva, cerrando con un escollo, el extremo de una altura de 5 metros, más alto que la marea alta del nivel medio del mar. El agua que se acumula en esta reserva-reserva, cerrando con un escollo, el extremo de una altura de 5 metros, más alto que la marea alta del nivel medio del mar, y permitiendo que el agua penetre en esa reserva-reserva, se acumula en el estuario de las horas próximas a la estada de la pleamar, quedando luego en el canal.

La favorable ubicación natural del fondeadero "La Argentina", por su proximidad a la usina proyectada y por

tener mayor amplitud de marea, hace que sirva para compensar la provisión de agua en los dos sentidos de circulación en el canal.

Si comparamos la reserva-reserva con un canal lateral que desembocare en la compuerta E al oeste del muelle tinal, se podrá descargar allí las aguas excedentes en el momento oportuno para el funcionamiento de la usina, sin interrupción, durante las horas críticas.

Vamos cómo funciona la usina, durante un ciclo, con el movimiento de las compuertas:

- 1) Al comenzar el día la reserva-reserva está llenándose por el agua que penetra por la compuerta F, durante el pleamar de la hora que el agua cierra en el canal, de norte a sur, por el juego de compuertas A y B, permaneciendo cerradas E, C y D.
- 2) A las 6 horas —punto a— comienza a bajar el punto crítico I y debemos iniciar la compensación, abriendo las compuertas E y D, y cerrando las compuertas A y B, por permanecer en pleamar el muelle tinal de la Argentina al Golfo San José, a través de la usina, hasta las 6 horas —punto b— en que cesa la alimentación de compensación.
- 3) A las 6 horas —punto b— nos alejamos del punto crítico I, y entramos a la circulación normal, para el cual debemos abrir la compuerta C —la compuerta D permanece abierta— y se cierra la compuerta E, hasta las 10 horas —punto c— durante cuyo intervalo el agua se mueve de sur a norte por el juego de compuertas C y D.
- 4) A las 10 horas —punto c— nos acercamos al punto crítico II, y debemos iniciar nuevamente la compensación, abriendo las compuertas A y B, permaneciendo cerradas C y D; la compuerta A permanece cerrada, y el agua circula de sur a norte por el Golfo Nuevo hasta las 12 horas —punto d— en que cesa la alimentación de compensación.

En este momento —punto d— llegando a las doce horas, hemos terminado con la demostración del funcionamiento de un medio ciclo, y en adelante las cosas continúan en la misma forma, repitiéndose las maniobras.

EL FUTURO YA HA EMPEZADO Y RECLAMA REALIZACIONES DE FONDO

Creemos haber planteado en forma simple, el funcionamiento de la USINA MAREOMOTRIZ de Península Valde, con la intención de llamar la atención sobre el aprovechamiento de la compensación por la reserva-reserva puede ser permanente, prolongándose indefinidamente.

El lugar es, en consecuencia, el más indicado para que en otros lugares de la costa, donde puedan instalarse usinas mareomotrices, no podrá contarse con condiciones tan excepcionales, pero en consecuencia, la solución tan esencial, surge de inmediato otro novedoso sistema de compensación, de la manera que explicamos.

Los estudios de una gran usina mareomotriz instalada en la costa argentina, de norte a sur, desde Tierra del Fuego hasta Bahía Blanca, tendrán un desfase en sus horas de funcionamiento, debido a las razones astronómicas, en la producción de sus ciclos de mareas, en los días de mareas altas y bajas, y en la comunicación de las USINAS MAREOMOTRIZES.

PARRA MERIDIANA DE INTERCONEXION para que la compensación de una usina a otra, pueda ser posible, puede contar en el futuro con un sistema de producción de energía eléctrica de origen mareológico, de regularidad astronómica, permanente, inagotable y único en el mundo.

Debo decir que los proyectos que he expuesto someramente, están en un estado de plena realización, gracias al valiente y muy eficaz apoyo que prestan a estas causas, las actuales autoridades superiores de la Nación, y la Marina de Guerra, ya que han iniciado los trabajos en el terreno y los estudios de gabinete. Existe también a este respecto un presupuesto de gastos, que el Comandante de Construcciones Electromecánicas, que propone realizar los estudios y las obras.

El estudio anterior, en una ocasión anterior a ésta, que lo expuesto podría tomarse como algo teórico o demasiado lejano; pero el mundo de nuestros hijos y nietos, no es algo lejano, sino que está ya en el mundo, y lo que la generación veniente reclama de nosotros, no tiene nada de abstracto; a todos nos espera un gran trabajo, y para él, ya se está preparando.

De la naturaleza a su mesa

INCA

FRUTAS Y VERDURAS

el natural

DURAZNOS - ARVEJAS
TOMATES - CHOCLOS
PIMIENTOS MORRONES - ANANAS
DULCE DE BATATA
FRUTA DESECADA

Cuando veo
una lata de
INCA
se me despierta el
INDIO
Qué apetito me dá



INDUSTRIA ARGENTINA

Veintiocho

El pintor de los lagos en Comodoro Rivadavia

Comodoro Rivadavia acaba de asistir a una muestra admirable de las bellezas naturales de la Patagonia, para precisar, del Parque Nacional Los Alerces, con la exposición presentada por el artista de los lagos, *Erick Gornik*.

La muestra se inauguró el día 13 de setiembre en una de las salas de la ex-casa de gobierno, en la Avda. Córdoba, con asistencia de autoridades y numerosa concurrencia. Usó de la palabra para dar por inaugurada la muestra el Director de Cultura de la Municipalidad, señor Feliciano Balbuena, organismo que la auspició junto con la Dirección de Educación y Cultura de la Provincia de Chubut.

En días sucesivos fue visitada por escuelas primarias, Colegio Nacional Perito Moreno, Industrial Dean Funes, circunstancia que aprovecharon los maestros para organizar temas de composición. La cantidad de obras expuestas (38) permitía apreciar ampliamente el hermoso panorama lacustre de la cordillera occidental. El tema de la muestra de Gornik se desarrolló exclusivamente con motivos de Los Alerces.

La crítica coincidió ampliamente en ponderar la muestra, que por otra parte resultó el acto cultural



Erick Gornik con el gerente de "La Anónima", señor Manuel Blanco, señora de Sabela y señorita Delia Blanco.

de mayor jerarquía del año en curso en Comodoro Rivadavia.

Fue tal la afluencia de público diariamente que debió prolongarse el horario establecido. Al término de la muestra en Comodoro Rivadavia, y previas reposiciones, se presentó en Barrio Mosconi, en la sala del Club Huergo, especialmente habilitada al efecto.

El Taller Libre de Arte invitó a Erick Gornik a una mesa redonda que adquirió singulares matices y que tuvo lugar en el Salón Municipal.

Por su parte, la GEA, Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, filial Comodoro Rivadavia, promovió una reunión en el aula magna del Colegio Nacional Perito Moreno donde Gornik expuso temas de su especialidad dialogando además con miembros de la GEA en una muy amena reunión.

Erick Gornik ha traído su mensaje de poderosa atracción hacia los lagos de Chubut, provocando un movimiento de admiración por nuestras hermosas regiones de cordillera.

Veintinueve



El intendente municipal, señor Morán, personas invitadas, el pintor Gornik y público asistente al acto de inauguración de la muestra pictórica en Comodoro Rivadavia.

Bazar "DOS MUNDOS"

25

SUCURSALES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET



MENE, FERNANDEZ y Cia.

Aisina 984/86

Buenos Aires

CAMINOS Y VAN PEBORGH

C. I. F. y de M.
Sociedad Anónima

CONSIGNATARIOS LANAS Y FRUTOS DEL PAIS

Oficinas: Barraca:
25 de Mayo 252 Herrera 2412
T. E. 33-3908 T. E. 21-4197

B U E N O S A I R E S

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)

*

Oficinas en Río Gallegos

CAMINOS Y VAN PEBORGH

PATAGONIA A DIAS

Será pavimentada la ruta de conexión entre Puerto Madryn y Trelew. Será trascendido la noticia de que la Dirección de Vialidad Nacional se propone realizar en ese tramo de la ruta 3 las obras básicas y pavimento. El llamado a licitación se hará en el segundo semestre del año entrante.

* * *

Los senadores por Santa Cruz, señores Lebrero y Pérez, obtuvieron la aprobación por el Senado de la Nación de subsidios de tres y cuatro millones de pesos para construir un edificio destinado al Colegio Secundario de San Julián y Colegio Secundario de Río Gallegos, respectivamente.

* * *

Las inundaciones que afectaron todo el valle inferior del Chubut el invierno reciente, volcadas en cifras monetarias arrojaron estos daños en sembradíos, viviendas, casas, caminos, etc.: Rawson \$ 428.700; Trelew, pesos 3.384.800; Gaiman \$ 2.262.900; Dolavon \$ 638.262; 25 de Mayo \$ 577.740, ascendiendo el total a la suma de \$ 7.313.040. El gobierno provincial procurará los fondos necesarios para indemnizar a los damnificados.

* * *

El diputado provincial sanjuanés, señor Roberto H. Castel, presentó a la cámara que lo cuenta entre sus integrantes un proyecto fijando un subsidio de \$ 15.000.000 a la Municipalidad de San Julián para construir las obras de aguas corrientes y préstamo para pavimentación de sus calles principales y desagües.

* * *

El diputado a la legislatura de Chubut, señor Julio P. Teilerarte, produjo un proyecto que ya tuvo entrada en la Cámara de Diputados por el cual se concede un subsidio de cien mil pesos, por esta única vez, al Patronato Infantil "Alejandro Menéndez Belsky", que funciona en Esquel, un edificio donado por la distinguida periodista patagónica, ya fallecida, cuyo nombre le ha sido dado al establecimiento. El Patronato de Menores atiende regularmente a la vida e instrucción de alrededor de cuarenta niños, y financia sus gastos con una cuota mensual de \$ 200 pesos que le entrega la Dirección General de Menores y con cuotas de sus asociados, llevando una vida precaria en razón del constante aumento de los costos de manutención.

* * *

El gobierno de la provincia de Chubut envió a la legislatura su plan de obras públicas para 1959 que prevé una inversión de \$ 38.500.000. Una superficial enunciación de proyectos en pie de ejecución o a realizarse con ese presupuesto, contiene las siguientes obras: Centro Materno Infantil Trelew, escuelas en Gan Gan y Sarmiento; habilitación Escuelas Hogar en Comodoro Rivadavia; ampliación edificio provincial de la Legislatura; hospitales en Trelew y Chivilinia; ampliación de la Hospitales de Rawson, hospital rural en Río Pico; salas de primeros auxilios en Teisen, Gastre y Buen Paso; financiación de mercados, frigoríficos y cámaras de conservación en varios puntos; provisión de agua a Rawson, Playa Unión y Gaiman; instalación de ministerios y otras dependencias de la provincia; electrificación del valle del Chubut e instalación de grupos electrógenos en varias localidades, etc.

Cinco mil metros cuadrados de superficie cubierta abarcará el edificio a construirse en Trelew para mercado frigorífico. Sus cámaras tendrán capacidad para 1.700 metros cúbicos. En la planta baja funcionarán los puestos de venta al público; el subsuelo será para depósitos individuales; en la planta alta estarán las oficinas e instalaciones complementarias. El costo de la obra ha sido estimado en \$ 20.000.000 y el proyecto corresponde al departamento ejecutivo municipal de Trelew.

Dentro del plan de electrificación rural, la Secretaría de Energía y Combustible de la Nación ha suscripto convenio con la provincia de Santa Cruz y Gobernación de Tierra del Fuego, por los cuales recibirán, Santa Cruz, 8 grupos electrógenos de 62 kw. y 4 de 108 kw., con un costo total de 340.650 y 38.761 libras esterlinas; Tierra del Fuego, dos grupos electrógenos de 140 kw. con su montaje y servicios auxiliares, siendo su costo de pesos 2.500.000.

NOTICIAS VARIAS

PRESENTACION DE LOS CALEFONES

"ORBIS" MODELO 1959

El prestigioso sello industrial Orbis - Roberto Mertig, ha presentado su línea de calefones 1959 que introduce verdaderas novedades, es realmente una creación novísima que responde ampliamente a su afirmación de que es "100 x 100 nuevo, por dentro y por fuera".

La presentación de la línea de calefones 1959 fue un soberbio pretexto que tuvo el señor Roberto Mertig y sus colaboradores para organizar esas extraordinarias fiestas a que ya nos tiene acostumbrados. Hubo una para gente de prensa y propaganda y otra para los concesionarios Orbis. Ambas magníficas.

Si en el propósito de caer en un párrafo publicitario, debemos informar que realmente la nueva línea de calefones Orbis 1959 que vimos en la fiesta ofrecida a la gente de propaganda, es todo un acierto en estilo, en solidez, computa un avance apreciable sobre el aspecto y la técnica de los modelos anteriores.

Felicitemos al señor Mertig y su cuerpo de expertos por la buena obra industrial que este novísimo calefón informa... y gracias por la entretenida fiesta con que nos obsequió.

FIJARON SALARIOS PARA OBREROS ESQUILADORES DE SANTA CRUZ

Fueron fijados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, las condiciones de trabajo y salarios para los obreros ocupados en las tareas de esquila, correspondientes a la zafra 1958-59 en la provincia de Santa Cruz.

En los considerandos se expresa que la retribución que se determina debe permitir satisfacer, en la zona, a los obreros y sus familias sus necesidades más vitales, en consonancia con los principios sustentados por el superior gobierno de la Nación. Los salarios fijados con esta y comarca son los siguientes:

Esquiladores (sueltos) por cada 110 animales promedio A. 210.—, promedio B. \$ 230.—, Esquiladores (manada) por cada 110 animales, 197.— y 214.— Agrosteros por cada 110 animales, \$ 29,00 y \$ 32,15; Prensaers, con prensa a mano (interperce), por 100 animales, \$ 30,55 y 32,20; Prensaers a gipión con prensa a mano, por 100 animales, \$ 43,35 y 47,10; Prensaers con prensa hidráulica, por 100 animales, \$ 30,60 y 33,35. Estas cantidades son para repartir entre dos prensaers; en caso que se ocupara más personas de prensa la remuneración será proporcional a la establecida precedentemente. Mecánicos, hasta 1.500 animales diarios, promedio A. 22,20, promedio B. 24,15; Mecánico, más de 1.500 animales diarios, \$ 10,65 y 17,45; Ayudante mecánico, \$ 7,80 y 8,05; Cocinero (mensual), \$ 3.000.— y Envelanadores meseros y barrenderos de cancha por cada 100 animales, \$ 49,50 y 49,55.

APROVECHAMIENTO DE LAS ALGAS MARINAS

Las posibilidades económicas del aprovechamiento integral de las algas marinas y la conveniencia de fijar el precio de los fertilizantes de los residuos de los carbones obtenidos de las algas y la forma de aplicar estos en las insecticidas y plaguicidas han determinado a la Secretaría de Agricultura y Ganadería a designar una comisión especial que se encargará de realizar los estudios necesarios para completar los ya efectuados sobre la materia, por funcionarios de dicha Secretaría de Estado.

La Comisión deberá presentar en el término de seis meses un informe preliminar y el informe definitivo dentro de los nueve meses de constituida.

"ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.

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

OPERA EN:

VIDA

INCENDIO

PERDIDA DE BENEFICIOS

ACCIDENTES DEL TRABAJO

ACCIDENTES PERSONALES

TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Lactuables, Terrestres y Aéreos y Clases de Embarcaciones)

AERONAVEGACION

AUTOMOVILES

CRISTALES

ROBO (En casas de familia y locales de negocio)

GANADO

RESPONSABILIDAD CIVIL

FIDELIDAD DE EMPLEADOS

ALHAJAS Y FIELES

DANOS POR AGUA

CARROS

VALORES EN TRANSITO

EQUIPAGES

REGADERAS AUTOMATIZADAS

DIRECTORIO

Presidente Sr. Alejandro Braun Menéndez
Vice-Presidente Sr. Juan Carlos Pinasco
Secretario Sr. Glodomiro Hilbert
Tesoroero Sr. José Miramici
Vocales Sr. Juan J. Comaña
Sr. Alberto N. Podere
Sr. Julio A. Fernández Luaco
Sr. Carlos A. Menéndez Belsky
Sr. Fernando J. Menéndez Belsky
Sr. Juan Carlos Hougrat
Sr. Francisco Orozco
Sr. Alfredo Peralta Roma
Sr. Otto Toldrána
Sr. César Braun Menéndez
Ing. Eduardo Decosny
Sr. José A. Lúcky
Sr. Eduardo J. Moraga
Sr. Domingo D. Clouchea
Síndico Thales Sr. Dalmeido L. Botto
Síndico Suplente Ing. César H. Menéndez Belsky
Gerente General Sr. Luis F. Orozco

AHORA

LANA DE COLOR ORO

PUEDE decirse que los criadores australianos de ovejas — dice una información procedente de Sidney — han encontrado un "vellocino de oro", porque durante los últimos años nacieron en Australia algunas ovejas con lana de un tono dorado.

Los hombres de ciencia australianos pertenecientes a la Organización de Investigación Industrial y Científica del Commonwealth, en Prospect, creen que esas ovejas pueden economizar años de costosos experimentos. Muchos de los animales han sido considerados como caprinos de la naturaleza y eliminados por los criadores de ovejas que ignoraban su valor.

Las experiencias planeadas originalmente por los investigadores de la Organización debían ser realizadas con ovejas mosaicas, otro tipo de "fenómeno" con un vellón parche que puede contener simultáneamente varios tipos de lana. Ese parche es el resultado de células epiteliales que son afectadas antes del nacimiento del animal, y consiste en fibras más finas o gruesas, cortas o largas, que las fibras normales de la raza merino común de Nueva Gales del Sur.

Las ovejas de vellón dorado son también "fenómenos" de la naturaleza similares a los anteriores, pero en ellas toda la lana que cubre su cuer-

po ha sido afectada de modo uniforme.

El primer vellón dorado fue descubierto por el doctor B. F. Short, de la Organización, cuando llegó junto con un grupo de ovejas mosaico. El examen mostró que el cuero del cordero era notablemente distinto al de los corderos normales. Aparte de su brillo amarillito, las fibras de lana no tenían rulos o hebras separadas, lo que significa muchas ventajas en diversos procesos textiles. Los vellones de oro adultos, en cambio, parecen andrajosos, pero ellos también, cuando se los oira, son lustrosos y con unos pocos o ningún rizo.

El doctor Short considera que la lana de esta lustrosa mutación tiene empleos potenciales en la fabricación de telas especiales a causa de su superficie lustrosa y propiedades de filtro. En consecuencia, se necesita un número suficiente de animales a fin de llegar a establecer el modo en que se heredan esas características y también para suministrar lana suficiente para poder realizar pruebas textiles en máquinas comerciales. Para esos propósitos se necesitan alrededor de cien animales.

Si las pruebas textiles australianas hechas con lana de estas mutaciones de ovejas resultan exitosas, pueden constituir el descubrimiento de una raza ovina altamente aprovechable

FIDEERIA

"SANTA CLARA"

Soc. Resp. Ltda.
Cap. m\$N. 600.000.—

Fábrica de pastas alimenticias

"SANTA CLARA"

"La Europea"
"Pastasán"

Paseo Colón 1580 Teléfonos
Buenos Aires 26 Garay 9702-93

Santa Cruz

H. W. C. ROLLITT y Cia.

Representaciones:

Compañías - Agencias Marítimas
Administración de estancias
C. Correo 42 Telé. 77 - Pto. B. Cruz

que podría llevar al mercado de muchas femeninas, telas de lana revolucionarias.

¡ahora sí que nos libramos de las hormigas!



están hablando de HORMIGUICIDA SHELL DIELDRIN

...y siga seguro con SHELL

Ahora... libraré de las hormigas es fácil... Fácil, rápido y económico, usando HORMIGUICIDA SHELL DIELDRIN. Porque se trata de un hormiguicida moderno, de fórmula científica basada en dieldrin, el famoso tóxico elaborado por Shell. El HORMIGUICIDA SHELL DIELDRIN tiene efecto duradero que no alteran ni la lluvia ni la humedad, en muy poco plantas, pero inutiliza un hormiguero, totalmente, en muy poco tiempo. Y tiene esta otra gran ventaja: las hormigas transitan sobre él sin desconfianza. En su campo úselo por insuflación: ¡el exterminio será completo! Porque HORMIGUICIDA SHELL DIELDRIN no ahuyenta las hormigas... ¡las mata!



Señora...

Luego de una cena hecha por Ud.
como una obra de arte, bajo el
signo del buen gusto, sirva
a sus invitados un exquisito licor de



Instalada en la Argentina en 1896, destilla y elabora sus licores finos siguiendo fielmente las fórmulas y los métodos de la Casa Cusenier de Francia. Mismas márcas - misma presentación - misma reconocida calidad.



RECOMENDAMOS:

TRIPLE SEC Curacao blanco - ANISETTE - LIQUEUR JAUNE - CHERRY BRANDY - APRICOT LICOR - a la vainilla - LA PRUNELLE licor de ciruelas - ANIS MAZARINE licor de los monjes - CREME DE CACAO CUSENIER "De Luxe" - DUBB ORANGE Curacao dulce - MERISETTE licor de guindas.

EL primer día de este mes de noviembre que estamos atravesando cumplió el señor Ramón Lozada treinta años de servicios consecutivos en la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, mereciendo por ello los plácemes de la dirección de la empresa manifestados en una expresiva nota de felicitación.

De frente y de perfil

SR. RAMON LOZADA



Eno - Sito

Los amigos y compañeros de tareas del señor Lozada no dejaron pasar la oportunidad para estrecharle calurosamente la diestra, demostrando afectiva y congratulatoria que el señor Lozada ha sabido agradecer dadas su condición de hombre culto y cortés, pero en los repliegues de su intimidad es un convencido que los amigos y compañeros hubieran quedado "jefes" si en vez de darle la mano le daban un copetín en cualquier cantina del centro, donde una copa de mezcla locuza con cuatro bocaditos de sabor indefinible tiene un precio que tiembla el piso.

En fin. Alá él con sus recónditas pretensiones.

Lo cierto del caso es que este acontecimiento de sus trecentos sesenta sueldos percibidos en la Sociedad con matemática regularidad mensual más el sueldo anual complementario y ecétera, viene de perillas a quien esto escribe para poner en práctica un propósito que estaba aplazando desde tiempo atrás, cual es el de colgar frente y de perfil ante la imaginación de los lectores de ARGENTINA AUSTRAL a estimados y eficientes colaboradores de la empresa editora, propósito que no es una idea original sino una reivindicación de prácticas otrora descurridadas en estas mismas páginas, puesto que años ha existió una sección igualmente titulada, pero realizada con afortunadas estampas espirituales y físicas que ojálá nuestra masa de turno permita que se les parezcan en calidad estos perfiles que comenzamos a trazar con ánimo cordial y actitud sonriente.

El señor Ramón Lozada, por haber cumplido treinta años en la Sociedad para a ser, pague, nuestra elección primera, algo así como nuestro conejito de indias. Si lo desfiguramos, que su esposa y sus

criaturas nos perdonen. Todo es con la mejor intención.

Ingresó a la Sociedad un día primero de noviembre del distante año 1928 en condición de cadete. La función a que fue destinado parece indicar que era muy chico o que era muy neófito, o que era chico y neófito a la vez. Era la Sección Marítima a la que fue asignado estaba entonces don José Fusoni, hombre experimentado, que sabía mucho y que enseñaba bien a sus colaboradores. A su vera creció y aprendió Lozada. Primero de cadete, después pasando liquidaciones en los conocimientos, numerándolos y echando musculatura al estampar el sello con las leyendas alusivas a las condiciones en que viaaban las cargas y ya más grandecito y más sercico pasó al mostrador, hacía órdenes de carga y atridia todo lo relacionado con la Caja de Jubilaciones; tras esto, pusieron bajo su eficacia la atención de reclamos y revisión de liquidaciones de fletes, tarea responsable, y con ella el control de sueldos y jornales de tripulantes; al tiempo, un paso más; tuvo a su cargo la liquidación de fletes y atención de estadísticas y, más tarde, ya hombre hecho, derecho y experimentado, se le confió la sección de pasajes y carga, cálculos para embarques, distribución de las cargas, trabajo que requiere aplomo y versación y que sigue bajo su cuidado.

Cómo se habrá podido advertir, pasó por todas las actividades concernientes a la Sección Marítima y siempre con pasos de avance.

Ahora hablemos del hombre mirado sobre sus dos piernas. Es un hombre de porte del marinerío que hubiera hecho suspirar a los muchachos. Hay que imaginarlo con el prótico vistiendo de cadete o capitán; ¡fantástico! Lo decimos nosotros que maduro si nos atraen los varones. Pero a Lozada lo que le gusta es La Verdad que el hombre no anda escaso de pinta.

Esa gran percha la recubre con una manera solemne y parsimoniosa de moverse, de ser y de hablar, solemnidad que no sabemos si la trae de cuna o la agarró de pasada en el viaje por la vida para ocultar con ella el espíritu jocosu y retozón que chispea en el fondo de su carácter. Porque hay que frecuentar su trato para apreciar sus magníficas virtudes de compañero y amigo, camarada ideal lo mismo en la jarana que en la disciplina del trabajo, siempre correcto e inmutabile, pero con un fino don de espiritualidad con el que sabe matizar la vida.

Va dicho que pertenece a la Sección Marítima, grupo de los "de tierra", que son los que navegan entre un mar de papeles en la planta baja de Diagonal Noré 543 banda de estribor mirando de popa a proa. Su amor por el agua —base primaria de toda vocación marinera— lo muestra cada vez que en el Club Anor de Villa Elisa, donde surca varias piletas por día a no sabemos cuantos nudos por jornada.

RUMOR de fiesta para todos los corazones sureños, inconvertible momento que trasciende de este centro cesmo móvil y febril para asegurarnos en espíritus identificatos con la trayectoria difícil y sacrificada de los paladines al acudir a la cita conmemorativa.

El Consejo Nacional de Educación, interpretando una sugerencia de la Marina de Guerra, resolvió imponerle el nombre de Carlos María Moyano a la Escuela N° 16, del Consejo Escolar N° 8, ubicada en la calle Virrey Loreto 2440, el día 7 de noviembre.

Cuando arribamos al vetusto edificio, llamamos remozados de conversaciones cordiales, engalanado por blancura de detalles y azul de uniformes, empavonado con argentinidad de alegrias por rumores de dianas y notas frescas de clarines. Niños y padres, docentes e invitados, marinos y soldados, todos habían acudido a la convocatoria amable; acudidos por su anhelo de contar al hombre y sueno que fue Carlos Moyano.

Se hallaban entre los presentes, María Clarisa Moyano, hija e intérprete conmemorativa de la vida del prótico, el almirante Juan A. Martín, decano de los marinos, de temple admirable y que pese a su 92 años pronunció una conmovedora reseña de la actividad de la institución naval en el país. Inició el acto con el izamiento de la bandera, efectuado por Srta. María C. Moyano, luego se entonó el Himno Nacional por la infantería de marina.

La directora del establecimiento, Srta. Emilia Gallino, con palabras de bienvenida, señaló el escenario desde donde actuaría sentidas palabras; Carlos Martín, capitán de Moyano. El director de Instalaciones Filas Navales, capitán de esa nave Carlos Zanotti trajo el mensaje de adhesión de esa



CAPITAN MOYANO

CARLOS M. MOYANO se llama una escuela primaria de la capital

de esta escuela, agradece en nombre de la Secretaría de Marina la distinción dispensada por el Honorable Consejo Nacional de Educación, con el fin de reconocer así una vez más las merecidas distinciones que le confiere el gobierno argentino. El Sr. Carlos Martín, capitán de esa nave, que ha visto transcurrir su vida en la industria patagónica, impulsado por su espíritu patriótico y por el amor a la patria, expresó su satisfacción por el hecho de que nuestra patria desconocida en ese entonces, al aceptar la colaboración para la demarcación de límites con la República de Chile.

Con el grado de guardiamarina, Carlos María Moyano comienza su campaña en las costas patagónicas, a las órdenes del comandante Guerrico, y efectúa numerosos viajes por los agitados mares del sur con el capitán Luis Piedrabuena.

"Se lo destina después a la Subsección Marítima de Santa Cruz, desde donde, impulsado por el afán de conocer la región que existía más allá de los horizontes desolados que lo circiandan, iniciado por las necesidades de su Mandato natal donde se familiarizó con la imponente majestuosidad de las montañas, valldo de muchos precarios medios para vencer la hostilidad de la naturaleza, emprende una expedición al interior, explore bre lagos, indaga las nacientes de los ríos y se abre a vastas regiones deshabitadas, abriendo nuevas rutas a la civilización.

Dirigida por el Sr. Carlos Martín, capitán de esa nave, se efectuaron por la banda del capitán Moyano, con las que ha apor-

tado una valiosa contribución al conocimiento geográfico de la región austral de nuestra patria. "En ellas se han hecho verdaderos descubrimientos geográficos, se han esclarecido zonas imprecisas, se obtuvo la certeza de referencias admitidas como posibilidades, y muchos desde entonces incorporados al acervo de nuestra geografía los conocimientos que fueron las bases para estudios posteriores.

"Enumerando en forma sintética, en obsequio de la distinguida concurrencia a este hermoso acto, recordemos que en esas expediciones el capitán Carlos María Moyano realizó extensos y detallados estudios, escribió prolifas descripciones y levantó cartas exactas y precisas de los ríos Santa Cruz, Chaili, Chico, Leona, entre otros y muchos otros que surcan la Patagonia, descubrió o exploró los lagos Buenos Aires, San Martín, Vieques, Argentina, General Paz, Vinter, etc. que permanecían escondidos entre las piceas nevadas de los Andes.

"Por los vestigios encontrados en sus recorridas intuyó la existencia de carbón, cuya veracidad sería con-

Sarmiento

HOTEL "OROZ"

DE M. BRITANIA

ERNESTO ANIBAL VEK

Establecimiento Nacional

Famosos... por lo sabrosos

Salamines Pampayasta

Frigorífico FERRARI

Bell Bille - Córdoba

firmada por el teniente de navío Del Castillo, descubridor de los ricos yacimientos de Río Turbio.

"Juntamente con Francisco P. Moyano realizó exploraciones y estudios que fortalecieron el derecho de nuestra soberanía a esas regiones que, por poco conocidas, no pudieron ser cuestionadas alguna vez.

"Tuvo siempre presente su interés por propender al progreso de la Patagonia, y su espíritu colonizador lo llevó tanto a transportar ganado lanar desde las Islas Malvinas, para acclimatarlo en las tierras de su jurisdicción, como a organizar arcos de vacunos desde la colonia galense del Chubut hasta Santa Cruz.

"Por el éxito de los meritos trabajos realizados y por su capacidad profesional, el presidente del Instituto Geográfico Argentino, Dr. Estanislao Zeballos, lo propuso ante el ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Bernardo de Irigoyen, como representante de la República Argentina ante el Congreso Geográfico Internacional celebrado en Venecia en el año 1881, donde por su brillante actuación y valioso aporte de trabajos personales se le confirió una distinción honorífica. Fue ineluctiva del capitán Moyano la nomenclatura argentina de erigir una estatua de carácter internacional a Cristóbal Colón en el futuro canal de Panamá.

Fue fundador de la ciudad de Santa Cruz, donde por acción de reconocimiento de las generaciones posteriores se levantó su estatua.

La toponimia patagónica también cuenta en su índice con varios accidentes geográficos bautizados con el nombre de Moyano en recuerdo del esforzado explorador que los descubrió.

"Será injusto no mencionar que el mismo trabajo realizado por Moyano hubiera permanecido en los archivos de la Institución. El Ministerio de Relaciones Exteriores y Secretaría de Marina, de no medir la importancia teórica e inteligente de su señorita hija, María Clara, prescindiendo entre nosotros, quien, recordando los relatos por boca de su millonario padre, de las aventuras trascendidas en el mar al desierto y los indios tuchelches, durante diez años

delatado paciente e incansablemente hasta el fin de los informes y documentos que le permitieron publicar, en 1931, el libro "Carlos Moyano y la Patagonia" rindiéndole así el primer homenaje a su memoria.

"Además de estos trabajos y actuaciones, que a pesar de extraordinarios, en la Marina de Guerra son considerados como propios del cumplimiento del deber, el capitán de fragata Carlos María Moyano lucía brillantes facetas de carácter, de rectitud y de desinterés, todas ellas cualidades escondidas por su natural modestia, pero conocidas ahora, constituyen un hermoso ejemplo para que todos los alumnos de esta escuela, puedan inspirarse en la práctica de estas virtudes que, apreciadas por las generaciones que lo sucedieron, recibe la meritoria consagración de la posteridad.

"Nos sentiríamos sumamente honrados y satisfaría todas nuestras aspiraciones si en esta escuela primaria, la figura del capitán Moyano sirviera de estímulo para que los niños que concurren a ella orientaran su instrucción en el conocimiento de nuestra Patagonia, enorme extensión austral de nuestra patria a la que le está reservado un hermoso destino, que puede lograr con estudio y con tesón".

DISCURSO DE LA
Sra. DE ROULLON

"Trato la adhesión de la tierra suya, la presencia de esa tierra suya, cuerdas en senos virgines, proungada en estepas amarillentas y polvorosas, agudizadas en cumbres filosas y venas profundas en la quietud monil de sus cerros virgines... Paisec viril, fuerte, policéptico y solemne.

"Dilatado hacia el mar patagón, inquieto, rugiente y vibrante, sus ondas, hacia el oeste en peregrino gesto y diluyéndose hacia occidente, en una mezcla cretosa de llanos, cascadas, bosque y lagos.

"Hoy Santa Cruz se corporiza en un alejato de gratitud, porque Carlos María Moyano es un retazo de la

Patagonia que se agita. Su mención en el frontispicio de esta escuela obliga en tropel las evocaciones de la niñez y del pueblo donde nació. Allí presidia la línea zigzagante de su calle arbolada por la escarcha, ese nombre que latía en todas las cosas no destruyéndose de corrido nuestro propio apellido.

"En el aula primitiva de madera y zinc, su evocación era repetida y repetida; toda la geografía de la provincia está vinculada a su obra y la historia relaciona con su actuación. No sólo lo evocamos, como primer gobernador de Santa Cruz, sino como el fundador de la capital, Río Gallegos y de la ciudad de Santa Cruz, el explorador de sus tierras y de sus aguas y el gestor de las corrientes colonizadoras de Malvinas, Punta Arenas y El Negro.

"Cómo no llenarse del santo orgullo patagónico y docente, al en el amplio dintel de la portada flotara el espíritu de toda la provincia meridional, porque desde Cabo Virgenes hasta Desierto, desde el Fitz Roy hasta el Atlántico, toda la zona de su afuera se estremeció reverente ante el homenaje de aquel marino, a quien le debe su integración política y su ciudad capital.

"Hombre de espíritu fuerte y templado, su norte fue encontrar el alma original del alma—según Bergson—la voluntad, hacia el sercillo, el desinterés y el renunciamiento. Porque si el héroe antiguo era el que afrontaba la muerte; el héroe moderno es el que acepta la vida y la dedica a cumplir un ideal. Niños: es inútil con emoción de patagónicas maestros, a que penetris en la vida de este marino ejemplo, que tanto se sacrificó por prolongar la patria, por penetrar en sus distancias y por ahondar en sus latitudes. Y siguiendo la trayectoria sin prisa pero sin pausa de su tesón incansable convertido en uno de nuestros héroes predilectos, destacándose su perfil del escenario dilatado donde se realiza su hazaña. Ese lejano de la Patria, será el futuro, será el horizonte, será la experiencia. La gente cotidiana de la Cruz del Sur os indicará un rumbo. Enfilad hacia él la línea de nuestras banderas. Tened la certeza de que estudiando su historia, descubriréis nombres serenos, entre los que se destacan verdaderos péruje de marinos argentinos, que custodiaron la soberanía nacional, fijaron los límites, marcaron sus obras, sus rías y sus cabos; señalaron sus caletas sus faros; recorrieron sus montes y sus lagos. Algunos trascendieron a las páginas de la historia, otros se perdieron en el anonimato, pero todos brindaron lo mejor de sí mismos en una entrega desinteresada y noble, acorde con la hidalguía y estoicismo de la tradición naval.

"Carlos M. Moyano: nada falta ya para tu evocación: Tu vida y obra referidas con ternura conmovida y fidelidad, el bronce que perpetúa tus rasgos viriles y asertivos; pueblos lejanos que ostentan tu nombre; calles patagónicas prolongándose con tu eco; cumbres que señalan tu gloria y una cascada en la urbe ramerosa y poblada, para que mientras existan niños repitan las palabras con que se descubrió su estatua en Santa Cruz, el 25 de mayo de 1947. "Su espíritu está en estas generaciones que mueren los hombres, que saben darse íntegramente a la Patria".

BODAS DE ORO

El apreciable matrimonio Sebastián Loer y Ramona Mari-Martín de Río Gallegos, ha cumplido sus bodas de oro matrimoniales. Con tal motivo recibieron de familiares y amigos muchas felicitaciones y delicados presentes. Trausmitados de los afectos y amistades que han sabido cultivar durante sus prolongados años de residencia en Río Gallegos, donde son tronco vigoroso de una familia estimada. A esa entonces incluyente aldea llegó el señor Loer en 1902 y su esposa en 1908. Allí vivieron y disfrutaron del respeto general.

En las fotografías los vemos, primero con su hijo Ferrnato y luego rodeados de familiares y amigos al celebrar las cincuenta años de su unión feliz.



Sra. FLORA BAIN

De una familia de auténticos y esforzados pobladores y ganaderos de la Patagonia, zona de Las Lías, que ha sido elegida Reina de la Lana 1958.



Lo mejor está en LaAuzina

EL PADRE JUAN

Su auto merece
LO MEJOR...



Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

GRAN VINO LA COLINA

ASEJO TINTO
ASEJO BLANCO
PINOT
RUBI

Fallecimientos

DON ELIAS ESCUDERO

Casó de manera repentina, porque el mal hizo aparición pocas horas antes en grado tan avanzado que la ciencia resultó impotente, ha dejado de existir don Elías Escudero.

Río Gallegos

CONFITERIA "CARRERA"

de
VLADIMIRO JAKIC
Servicio especial 3 - Lunch e domicilio
Roca esq. Fogoneo Teléf. 173

ALBERTO R. SEGOVIA
DESPACHANTE DE ADUANA
Importación - Exportación
Representaciones Seguros
Telegramas "ABSOVIA"

Juan Liegeois

REPRESENTACIONES
COMISIONES
CONTABILIDAD
SARMIENTO 24

Fotografía "ROIL"
TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD
Venta de Albumes para fotografía -
Gran asistencia de fotos del Logo
Aeromóvil

Trelew

EMILIO J. DUPOUEY
ESCRIBANO
Registro N° 3

Francisco Martínez Guirado
Concesionario CHEVROLET
Estación de servicio Y.P.F.
TALLER MECANICO

CASA "TORREJON"

Avda. FONTANA 254 - 274
Teléf. 5 Suc. Trelew
Material Eléctrico - Art. Fotográficos

ALEJANDRO ABRAHAM
TIENDA - ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Dr. ADOLFO MARGARA
MEDICO CIRUJANO

Hilvanamos estas líneas sobre la fecha del infuante suceso, con mucha tristeza, con la tristeza propia de amigos que ven partir en el viaje irremediable a un compañero de muchos años en la misma organización, un camarada leal y afectuoso del que todos los que compartimos sus jornadas de trabajo guardaremos el mejor recuerdo por su corrección y nobleza. Fue un leal colaborador de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia desde el año 1922, en que ingresó en la Sucesora Comodoro Rivadavia, como vendedor de ferreteria, eficiente y serio, formal, siendo así que, sin que transcurriera mucho tiempo, comenzó a trabajar con el respeto y la adhesión de sus compañeros, ascendió allí mismo a jefe de esa sección. Hasta 1950 actuó en tal carácter. Escudero era hombre popular y querido por todos los clientes de *La Anónima*. Ellos sabían que en materia de ferreteria encontraban en él un asesor correcto y un experto que se preocupaba de mantener un stock de calidad.

Razones de salud impulsaron a Escudero a buscar el clima más benévolo de Buenos Aires, y entonces la Sociedad le confió aquí el cargo de Jefe de Compras de la Sección Ferreteria, en la que su eficiencia volvió a destacarse. En abril de 1953 repleto jubilarse, pero sin despegarse del todo de esta organización a la que estaba vinculado por tantos lazos afectivos, por toda una vida de trabajo y camaradería, y la Sociedad siguió teniendo en él a un valor de permanente colaboración. La muerte le ha llegado inesperadamente a pesar de los males que de antiguo le aquejaban, y por eso ha resultado más dolorosa para sus compañeros, amigos y familiares esta pérdida que para todos importa su desaparición, sentimiento manifestado espontáneamente y que se tradujo en las horas del velatorio y del sepelio.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia ha expresado vivamente su consternación.

DON CAMILO LLANOS

Era don Camilo Llanos de esos pobladores que con su esfuerzo y personal dedicación al campo patagónico, plasmaron esa fisonomía estable y definitiva que ha hecho del su quehacer un importante puntal en la economía del país. Nació en La Plata en 1892, a los veinte años comenzó a trabajar en personal dedicación al campo patagónico, plasmaron esa fisonomía estable y definitiva que ha hecho del su quehacer un importante puntal en la economía del país. Nació en La Plata en 1892, a los veinte años comenzó a trabajar en personal dedicación al campo patagónico, plasmaron esa fisonomía estable y definitiva que ha hecho del su quehacer un importante puntal en la economía del país.

Nació en La Plata en 1892, a los veinte años comenzó a trabajar en personal dedicación al campo patagónico, plasmaron esa fisonomía estable y definitiva que ha hecho del su quehacer un importante puntal en la economía del país. Nació en La Plata en 1892, a los veinte años comenzó a trabajar en personal dedicación al campo patagónico, plasmaron esa fisonomía estable y definitiva que ha hecho del su quehacer un importante puntal en la economía del país.

Un lamentable accidente ha frustrado esas intenciones, privando a su esposa, hijos, nietos y amigos, de un ser afectivo y lleno de méritos.

Sus restos fueron sepultados en el cementerio de Las Heras dando lugar a la exteriorización de expresivas manifestaciones de pesar.

DON ENRIQUE BAYLAC

rente a Puerto Deseado. En el año 1926 se le requirió para la Dirección General como Jefe de la Sección Importación y Compras, retirándose en el año 1945 en que por razones de salud prefirió acercarse al descanso jubilatorio.

Desde entonces vivió retraído en su hogar, hasta el que la Sociedad le hizo llegar, junto con el año de retiro en ocasión del reciente cincuentenario de la misma.

Ante su lamentado fallecimiento han sido expresados a sus familiares los sentimientos de pesar provocados por su desaparición.

Perjuicios en los campos por la explotación petrolera

Reclamación y queja de entidades agropecuarias al presidente de Y.P.F.

Diversas entidades representativas de las actividades agropecuarias en la zona del Golfo San Jorge, cuenca petrolífera de creciente actividad, han dirigido una nota al nuevo presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, doctor Horacio Aguirre Legarreta, informándole del problema que afecta a los pobladores por perjuicios de antigua data ocasionados en sus bienes por la explotación petrolífera. Conocedores de la gravedad del problema, consideramos de mucha importancia el planteo y entendemos que será de la mayor ecuanimidad que las nuevas autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales procuren una solución concordeante con los intereses afectados.

La nota dirigida al doctor Aguirre Legarreta expresa:



SAN MARTIN 341
Teléfono 283 - C. Correo 187

Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBRERAS

Médico Cirujano - Matrícula N° 5377
Ex-Interno del Hospital Rivadavia de
B. Aires - Médico de Soldados

Teléfono 88

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza

Dr. HUGO WALTER BROOKES

Cirujano Dentista

PIERNA DE PERDIZ



SI QUIERE QUE SEA LEGITIMO PIDALO POR SU NOMBRE.
"PIERNA DE PERDIZ"
FUNDADORES: ANGELO M. ESPINO E HIJOS
LUAN DE COVO - MANOJOLA - ALVAREZ

"Cómplenos dirigirnos al presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales para referirnos a un problema que afecta profundamente a numerosos pobladores ganaderos de estas zonas, y que tiene íntima relación con la repatriación a su cargo.

"Se trata Sr. presidente, de los ingentes perjuicios ocasionados en la ocupación de los campos al realizar Y.P.F. los trabajos de exploración y explotación que efectúa, problema que data de muchos años atrás y que a pesar de los reiterados reclamos e innumerables gestiones de los afectados, no ha sido atendido ni escuchado por la dirección de Y.P.F. y que al no incrementarse la explotación de petróleo de acuerdo a lo anunciado por el gobierno nacional, estimamos que ello aumenta los perjuicios y consabidos reclamos, ya que afectará a un mayor número de pobladores de campos.

"Lamentamos tener que constatar que si bien han sido numerosos los reclamos efectuados por los afectados y por las entidades del agro a las cuales se dirigen, entre las que está la prestigiosa Sociedad Rural Argentina, no se ha obtenido hasta la fecha alguna satisfacción, ni tan siquiera respuesta como en el caso de la citada entidad. Este procedimiento, que desafortunadamente, demuestra la más elemental falta de consideración, que no es posible aceptar en ningún caso.

"La continuidad de estos hechos ha motivado la presentación, a las entidades agropecuarias que abalo firmamos, de un grupo de veintidós imposiciones de busca de justicia, y esos organismos, que tienen entre sí misión respectiva la defensa de sus asociados, se han visto obligados a hacerlo a

fin de salvaguardar los legítimos intereses de esos pobladores, que sus diligentes casos peligran de quedar prácticamente arrojados, como ya está ocurriendo.

"Antes de continuar con considerandos sobre esta materia, hemos de exponer aclaraciones que estimamos necesarias. Debemos y queremos dejar perfectamente aclarado y sentido que como entidades argentinas desistimos que el petróleo existente en nuestro sub suelo sea extraído cuanto antes, a efectos de contribuir a remediar los males económicos por los que está atravesando la situación actual del país, especialmente en el sector rural, que ha sido uno de los más castigados en su economía, a pesar de haber sido y continuar siendo el sostén del país, como lo demuestra el conocido porcentaje del 55 % de las exportaciones, que son apropiadas, y con las cuales se han enjugado y sostenido tantos errores.

"Una vez aclarado perfectamente que nuestro máximo deseo es que se extraiga el petróleo, que duere en nuestro sub suelo, pasaremos a la cuestión que promueve esta nota.

"La intrusión, ocupación, y los enormes perjuicios materiales y morales a los pobladores que ocasiona Y.P.F. en sus haciendas y propiedades, por los que ofrece a algunos de sus pagar retribuciones o compensaciones que estimamos inadecuadas en sus dimensiones de una empresa nacional.

"Hemos estudiado detenidamente esos directivos y las veintidós imposiciones de la dirección de Y.P.F. y por incumplidos en grado sumo los reclamos y entendemos que para expresar que los consideramos atenta-

tercios a los mínimos derechos del ciudadano.

"Solo a un desconocimiento absoluto de la medida de lo justo, a una burocracia despreocupada por el bien de gobierno argentino, se perjudicó sin miramientos ni retribuciones adecuadas a pobladores argentinos, de esas mismas tierras que han obtenido con los más improbos sacrificios, negándoles las consideraciones debidas.

"Irritante es en extremo, observar la diferencia de actitudes demostradas por empresas privadas en su relación con el poblador, solucionando esas situaciones de manera fácil y equitativa. Mucho más lo es comparando el estado de cosas que suceden en nuestro sur en tal sentido con respecto a los demás países democráticos y que no resiste la menor comparación.

"Hasta ahora Y.P.F. ha entrado en los campos de los pobladores, arrendatarios o propietarios algo de derechos concedidos por la Dirección de Minas, ofreciendo contratos que al más somero examen demuestran la máxima carencia de equidad, pretendiendo compensar con retribuciones absolutamente abismales.

"Reconocemos que no hemos podido encontrar hasta la fecha ningún funcionario responsable de Y.P.F. que haya podido dar la razón a esa manera de ser, pues sólo paliativos son los que se ofrecen, como ser, intentar reducir los daños causados al poblador, con circulares al personal recomendando el mayor cuidado, pero la cuestión de fondo, el daño en sí, es sólo atribuible a la dirección de Y. P. F. que siempre ignora y nunca atiende o no quiso atender con equidad y justicia esta cuestión.

"No podemos admitir ni concebir que en nuestro país se registren situaciones como estas, en que se llegue hasta arruinar a hombres de campo, para beneficiar a una industria nacional.

"Por todo ello los abajo firmantes, representantes de entidades y personas afectadas, han resuelto dirigirse al Sr. presidente de Y.P.F. para darle conocimiento de estos hechos y solicitud que a la mayor brevedad y urgencia se envíen al mismo teniente comisionado para estudiar tan delicada cuestión, que proponemos y sugerimos sean ministros de Y. P. F. y de Instituciones agropecuarias, para que de esta manera se intente solucionar rápidamente y de una vez esta situación.

Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA

Escritores

Registro de Contratos Públicos N° 2

Comodoro Rivadavia

ción tan molesta para argentinos, y que tomada con verdadero sentido de equidad, de justicia y de mutuo respeto, creemos tendrá fácil solución.

"Por nuestra parte no hemos de omitir esfuerzos para colaborar con el mayor interés y buena voluntad en la solución de ese problema que inquieta y con razón a tantos pobladores, obteniendo para ellos la consideración que se merece y las compensaciones adecuadas.

"Quedando atentos a vuestra respuesta, nos complacemos en saludar al Sr. presidente de Y.P.F. con nuestra más grata y distinguida consideración.

"Firmado: Alberto Ghisalberti, presidente Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia; Guillermo Eain Mac Kay, presidente Sociedad Rural de Puerto Deseado; Douglas Dickson, presidente Sociedad Rural de Sarmiento; Federico Salasac, vocal Sociedad Rural de Las Heras; Daniel no Navaridas, presidente Cooperativa Agropecuaria de Las Heras; Daniel E. Eloff, presidente Cooperativa Agropecuaria de Comodoro Rivadavia."

EMBLEMA PARA EL INSTITUTO FUEGUINO

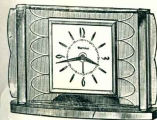
El Instituto Fueguino de reciente formación, que tiene carácter cultural, benéfico, científico y social, ha resuelto llamar a concurso a todos los artistas del país para la creación del emblema que lo ha de caracterizar.

De acuerdo a las bases del concurso, los trabajos que sean presentados, tendrán que reflejar las características de la zona y los fines del Instituto Fueguino Argentino. Se realice en tinta china, medidas 0,35 x 0,45 sobre cartón. Podrán presentarse hasta tres trabajos por autor sobre el mismo tema para utilizarlos en membretes, sellos o banderines. Los obras deben enviarse a la Av. Pte. R. Sáenz Peña 555 cuarto piso, o presentarlos personalmente los días hábiles de 15 a 18. El concurso se clausurará el 15 de diciembre. Los trabajos serán firmados con pseudónimo y un sobre cerrado se hará conocer nombre y domicilio del concurrente.

Los premios fijados son un viaje ida y vuelta en avión de la Línea Aérea Patagónica Austral, de la Capital Federal a Tierra del Fuego, es-

RECEPCION DE UN ACADEMICO DE LA HISTORIA

La Academia Nacional de la Historia, que ha designado académico correspondiente en Río Negro al distinguido escritor y poeta sureño doctor Raúl A. Entrigas, ha dispuesto realizar el acto de recepción del mismo en el otoño venidero. También se ha acordado —decisión simpática y sugerente— que el encargado de darle la bienvenida sea otro académico patagónico, el conocido historiador austral doctor Armando Braun Menéndez.



RELOJES WESTCLOX

Despertadores de armoniosa sonoridad

Fabricados en:
Estados Unidos N. A.
Inglaterra
Canadá

UNA EXCLUSIVIDAD DE

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

tada de seis días visitando Río Grande y Ushuaia, o a la inversa con seis días en Buenos Aires. El segundo premio son quinientos pesos y un diploma y tercer premio mención.

San Julián

Estudio "FOTO MITRE"

Walter Hamburger
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES - REVELACIONES - COPIAS
Bartolomé Mitré 375

SCHLAREK HIJOS.

Sucesores de LUIS SCHLAREK
MERCADERES GENERALES
FRUTOS DEL PAIS
C. Correo 27 Teléfono 51

HOTEL "AGUILA"

de SERVENTIC y MARCIC
GRANDES COMODIDADES PARA FAMILIAS Y PAJAJEROS
Av. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 47

LEONIDAS BOHMER

Despachante de Aduana y Agente Marítimo
Consultador y Administración
Agencia de José Pezari y Cia.
Cta. Arg. de Seguros "Provisencia",
Instituto Mutual, Compañero de
tratos d. país. Cste. Pasajes S. R. L.
Representante general para el Terr.
Patagónico de la línea CRUIER DE LA CAPITANÍA
Productos de Bernadino
C. Correo 12 Teléfono 98

Cuarenta



Diagonal Norte 543

**PASAJES
AEREOS**



En la Patagonia
y Buenos Aires
solicítelos en
La Anónima

Para brindar a los habitantes de
la Patagonia durante sus estadías
en Buenos Aires la mayor comodidad
en la reserva y adquisición de
pasajes, hemos habilitado una

SECCION AEREA

Que ponemos a su disposición en
nuestra tradicional ubicación de

DIAGONAL NORTE 543

SOCIEDAD ANONIMA

IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA