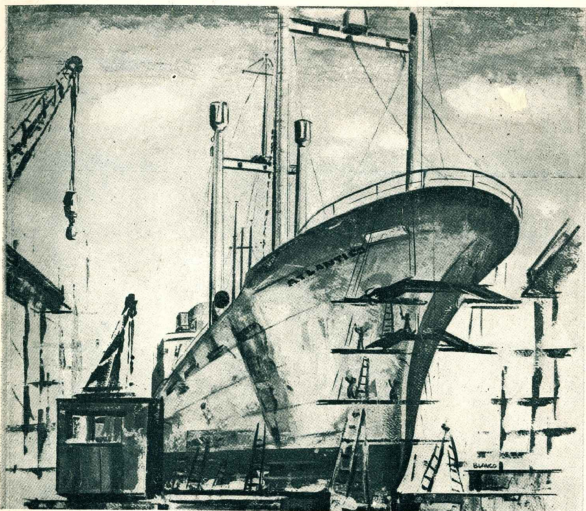


# Argentina Austral



CURIOSAS FORMACIONES DE LAVA EN PUERTO DESEADO

(Foto de Aldo Lucca)



**MODERNIZACION Y MAYOR  
TONELAJE PARA LA MARINA  
MERCANTE ARGENTINA**

**ASTARSA**

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S. A.



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



## **EL PROCEDIMIENTO ES RUDIMENTARIO...**

### **PARA LANARES**

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



### **PARA VACUNOS**

Remo y Mejas. Se recomiendan 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 antiodonticos, 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 Viamonte 529 - Buenos Aires

POR ESTAS RAZONES



# LA MAYORIA DE LOS CAMIONEROS PREFERE FIRESTONE

## ¡ESTUPENDAS EN RIO TURBIO!

(Algo más allá de la Av. Gral. Paz)

Caminos bravos los de la Patagonia!... Los camioneros protegen los tanques de combustible porque el ripio disparado por las cubiertas tiene la fuerza de una bala! Allí, en esos caminos áridos donde se somete a las cubiertas a un formidable desgaste... resultan estupendas las **Pantaneas-Ejecutoras Firestone!** Equipando la mayoría de los camiones salvan enormes distancias... sin pedir tregua!

Sio frena las huellas profundas también en Rio Turbio, donde contribuyen a explotar la riqueza de esa importante zona carbonífera!

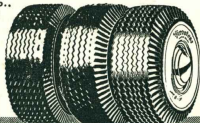
### HAGA SUYA ESTA EXPERIENCIA

No existe diferencia de calidad entre estas **Pantaneas-Ejecutoras** y las cubiertas **Firestone** para automóvil. Ambas están fabricadas con los mismos materiales e idéntica técnica. Por consiguiente, esta preferencia de los hombres que saben, le indica a usted cuál es la mejor cubierta para su automóvil!

### EQUIPE SU COCHE CON FIRESTONE

Para un largo, seguro... suavísimo andar!

**CAMPEON DE LUJO**  
**NUEVA CAMPEON DE LUJO**  
**SUPER BALON**



CON O SIN CAMARA - COMPRE CALIDAD PROBADA!



**PIDALAS**  
A SU GOMERO



# Firestone

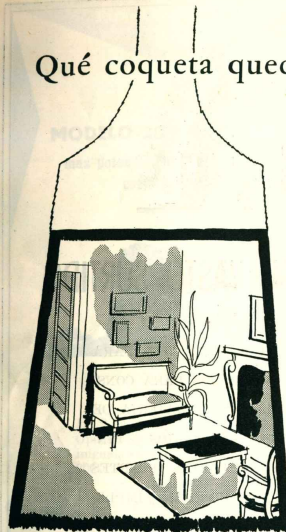
LAS CUBIERTAS QUE MAS SE VENDEN EN LA ARGENTINA

Qué coqueta queda la casa con

# LATEX VINILICO

y

# SEMI-LUSTRE SINTETICO



Este fin de semana mismo, Ud. puede cambiar la fisonomía de sus ambientes y conferirles su propia personalidad, embelleciéndolos con estas extraordinarias pinturas de Pajarito. El Látex Vinílico lavable brinda atractivos colores que desafían los hongos y rinden para yeso, revoque, madera, etc.

Toda la casa queda hecha un cuadro desde la azotea hasta el baño, con el SEMI-LUSTRE PAJARITO, ideal para los marcos, molduras, puertas, cocina y cuarto de baño. Amplísima variedad de colores. De fácil aplicación y rápido secado.



**LATEX VINILICO**

**Pajarito**

PINTURA MATE PARA INTERIORES



Industria Argentina



**SEMI-LUSTRE SINTETICO**

**Pajarito**

ESMALTE SATINADO LAVABLE PARA INTERIORES



PRODUCTOS

# Pajarito

TRADICION EN PINTURA

**GOODGLASS, WALL & CIA.**

(Argentina) Ltda. S. A.

Avda. Belgrano 1477 - Bs. Aires



## CASA UNICA POR SU VASTO SURTIDO

MAQUINAS Y HERRAMIENTAS DE CALIDAD PARA  
TODAS LAS INDUSTRIAS ☆ HERRAJES PARA CONS-  
TRUCCIONES Y PARA MUEBLES ☆ CERRAJERIA DE  
LUJO ☆ ARTICULOS RURALES Y SANITARIOS ☆ PIN-  
TURERIA ☆ QUINCALLERIA ☆ METALES ☆ ARTES  
DECORATIVAS ☆ FERRETERIA EN GENERAL ☆ IMPLI-  
MENTOS PARA JARDINES ☆ BAZAR Y MENAJE

## FERRETERIA FRANCESA S. A.

Com. Ind. Inmob. y Financiera

Carlos Pellegrini Esq. Rivadavia

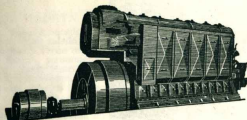
T. E. 35-2021

BUENOS AIRES

FAIRBANKS-MORSE

### MODELO 38 P-O DIESEL

mas potencia, menos espacio,  
costo menor



Este nuevo modelo de Pistones Opuestos presenta características inigualables en motores diesel de 300 a 3.600 H. P. Su diseño P-O significa:

- 40 % menos de partes movibles, que son las expuestas al desgaste.
- Menor peso por caballo de fuerza, reportando economía en el costo de mantención y funcionamiento.
- Tamaño y peso reducidos requiriendo para su instalación menor gasto en espacio y fundaciones.

REPRESENTANTE EXCLUSIVO  
EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Sociedad Anónima  
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Diag. NORTE 543 - T. E. 33-0503/9  
BUENOS AIRES



ASO XXXII

Nº 346

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Registro de la propiedad intelectual Nº 651719.

Avenida Presidente Roque Sáenz Peña 547  
Buenos Aires

AGOSTO DE 1960

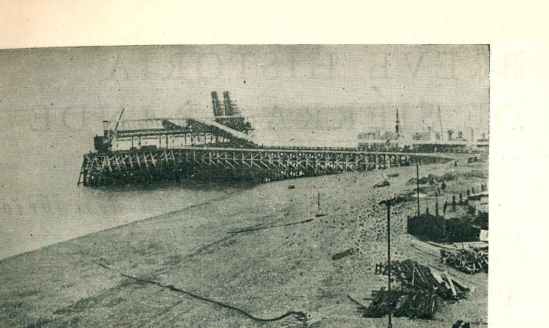
## SUMARIO

- 6 — JUAN DEL SUR. El movimiento portuario en la Patagonia.
- 10 — ROBERTO F. BELTRAMINO. Breve historia de Sierra Grande.
- 13 — REVISOR. Vida de los castores en el río Claro.
- 16 — ERNESTO REGUERA SIERRA. La cartografía de América en el siglo XVII.
- 19 — ALICIA LARDE DE VENTURINO. Sol de media noche.
- 20 — ARGENTINO MELIPAL. Rapsodia petrolera.
- 22 — BALBINO MACHUCA. Buscadores de oro en Chubut.
- 23 — Ing. Agustín P. Carbone.
- 24 — Nieve en los campos.
- 25 — Petróleo en Tierra del Fuego para las necesidades del país.
- 26 — ANTONIO ALVAREZ. La increíble expedición de Shackleton.
- 29 — SALVADOR CARLOS LARIA. Dr. Jorge A. Humble.
- 30 — Planta de aluminio en Puerto Deseado.
- 32 — E. IBARZ GRAO. Camping de pesca en los lagos del Sur.
- 35 — CONSTANTINO SALINAS JACA. El cuento patagónico: Un valiente.
- 37 — MAXIMO REVENGA. Pingüinos.
- 38 — Patagonia al día.
- 40 — El consumo mundial de fibras artificiales.





Yacimientos Carboníferos Fiscales dispone de un muelle y cinta transportadora en la ría de Río Gallegos, donde cargan los buques de su propia flota y los contratados, el carbón procedente de Río Turbio. En la fotografía de doble página tenemos una visión panorámica de ese muelle y de las instalaciones



auxiliares, depósitos, etc. Este muelle, más el que en fecha reciente habilitó la Administración General de Puertos, representan la base del comercio marítimo de la importante capital santacruceña, donde todavía se está muy lejos de contar con las comodidades portuarias necesarias a su progreso.

cadere y lo abandonan con marea menguante, y antes de zarpar anclan en el puerto hasta que suba la marea.

Tiene una gran planicie de 15.000 metros para el almace- naje de mercaderías, y un espacioso galpón de adrillos que pertenece al Estado.

Recientemente se han habilitado dos nuevos guineches a vapor y una grúa P. H.

Las explotaciones petrolíferas en regiones próximas han acordado a este puerto un movimiento importante en ton- elaje ingresado, como veremos por la siguiente planilla que refleja la cantidad de buques entrados en la última década, ultramarinos y de cabotaje, y el total de carga de importación, exportación y removiéd.

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje total
		entrada	salida	
1949	83	12.809	9.580	22.398
1950	65	13.762	9.708	23.469
1951	66	16.619	13.855	30.474
1952	78	16.055	17.089	33.144
1953	90	8.053	28.585	36.638
1954	90	7.049	18.787	25.836
1955	73	10.802	11.310	22.112
1956	46	6.601	8.469	15.100
1957	51	11.552	6.420	17.972
1958	59	13.034	8.674	22.708
1959	74	35.648	9.355	45.013

#### SAN JULIAN

En Puerto San Julián, el problema es bien conocido, no se cuenta para operar con las más elementales instalacio- nes portuarias, y es notorio que ese lugar necesita una pla- taforma de aproximación. La bahía de San Julián no es fácil, y las embarcaciones que llegan tienen que operar mediante lanchas de alije. Una plataforma de aproxima- ción sobre la que operaran los camiones, agilizaría con- vientemente todo el proceso de carga y descarga de productos y mercancías.

Por este lugar, además de la carne del frigorífico, salen lana y cueros y el cañón que se extrae de cercanos yacimientos, transportándose a Buenos Aires, donde es indus- trializado.

El movimiento de embarcaciones y mercaderías en San Julián registra los siguientes guarismos en los últimos diez años.

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje Total
		Entrada	Salida	
1949	86	13.879	12.987	26.866
1950	69	10.577	17.379	27.956
1951	67	13.251	19.394	32.645
1952	72	12.190	20.761	32.950
1953	80	11.536	22.396	33.932
1954	74	17.725	19.617	37.342
1955	69	8.616	21.174	29.790
1956	58	11.588	31.100	42.707
1957	48	8.649	27.200	35.839
1958	49	9.065	19.154	28.219
1959	47	7.978	26.279	34.257

#### SANTA CRUZ

El hinterland santacruceño está limitado a la produc- ción lanar, y por su puerto salen las carnes frigorizadas, lana y cueros, e ingresan las mercancías para el consumo comarcano. También se embarca un poco de gano.

No dispone de instalaciones portuarias. La mercadería se descarga en playa, mediante lanchones y pasarelas. Ne- cesita Santa Cruz una amplia plataforma de aproximación y galpones para depositar las cargas. Son exigencias mi- nifimas, pero excesivamente demorada la satisfacción que corresponde dar a ese problema.

Veamos el movimiento relacionado con la navegación y de mercaderías.

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje Total
		Entrada	Salida	
1949	89	11.771	9.069	20.840
1950	67	9.203	9.850	19.153
1951	65	10.680	6.084	16.764
1952	69	8.787	10.303	19.090
1953	78	10.199	11.866	22.065
1954	56	6.614	12.921	19.535
1955	65	9.165	6.521	15.686
1956	69	5.995	8.459	14.454
1957	34	5.480	6.230	11.710
1958 (1)	30	3.792	3.647	7.439
1959	43	6.631	9.656	16.287

(1) Solamente 11 meses.

#### RIO GALLEGOS

Tres muelles hay en la ría de Río Gallegos. Uno es pri- vado, perteneciente a la Cia. Swift, en el que operan los buques caponeros que llegan del exterior. Por este muelle

corren los rieles de un decauville que comunica con la planta frigorífica; otro es el de Yacimientos Carboníferos Fiscales, dotado de cinta transportadora, en el que toman su carga de carbón los buques estatales y los contratados con ese fin. El tercero, que es el de la Administración Ge- neral de Puertos, funciona desde el presente año. Hasta en- tonces los navíos con carga general varaban en la playa o anchaban a distancia, descargando por lanchas de alije y andarivel.

El 21 de marzo de 1960 la Administración General de Puertos abrió al servicio público un muelle que consiste en una plataforma de aproximación para bucazas, construida en hormión armado, con un galpón para el almacenaje de mercaderías generales y un muro de contención de bu- cónes armado como defensa. El muelle consta de dos grúas, una a vapor, sobre vías, con capacidad de 6 toneladas y otra con motor a explosión, de 7 toneladas. El muelle tiene dos pasarelas para acceso y salida de camiones.

El movimiento de buques, de ultramar y cabotaje, pre- senta en la última década los siguientes guarismos:

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje total
		entrada	salida	
1949	105	28.818	14.122	42.950
1950	92	58.447	20.990	79.437
1951	87	51.785	36.702	88.487
1952	89	39.915	64.969	104.884
1953	95	56.496	35.336	91.832
1954	108	54.025	58.718	112.743
1955	100	49.004	61.258	110.262
1956 (*)	48	24.952	31.828	56.780
1957	86	64.249	71.435	135.684
1958	102	70.829	110.617	181.443
1959	110	68.958	110.454	179.412

Nota: (\*) año 1956, están incluidos 7 meses solamente.

#### RIO GRANDE

Buques de poco calado y en condiciones de varar son los que pueden operar en este puerto, por el que algún día, que surponemos no lejano, llegará a salir casi toda la produc- ción de la lana. Para ello es preciso, no solamente construir las instalaciones portuarias indispensables, sino mantener un buen dragado del río. Por ahora se trabaja en condiciones precarias y poco tranquilas para los bu- ques.

El movimiento de embarcaciones y carga y descarga de productos y mercaderías generales, es del siguiente orden:

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje Total
		Entrada	Salida	
1949	47	10.444	8.398	18.842
1950	35	7.575	12.281	21.856
1951	46	11.548	11.404	22.972
1952	36	10.890	10.732	21.622
1953	60	4.739	9.416	17.153
1954	37	7.737	9.416	22.147
1955	37	10.873	9.091	19.964
1956	26	10.268	10.910	21.578
1957	36	15.561	12.316	27.877
1958	35	16.642	8.165	24.807
1959	41	19.123	11.585	30.710

#### USHUAIA

En Ushuaia la costa es baja y de fácil acceso. Su puerto constituye un importante nexo entre Buenos Aires y la zona Antártica Argentina. Tiene un muelle de cemento del lado noroeste de la bahía, de 84 metros de largo y 5.80 de ancho, donde atracan con facilidad los buques de carga y pasajeros, existiendo un servicio marítimo regular.

El puerto, actualmente atendido por la Base Naval por delegación de la Administración General de Puertos, cons- ta además del muelle mencionado, de un depósito de panmoisteria de gran tamaño, con vías decauville, que lo unen al muelle y dos grúas de pórtico.

El movimiento en este puerto ha ido en declinación en los últimos años, sin que signifique merma de tonelaje por cuanto el volumen mayor se ha registrado precisamente en 1959, no obstante ser el período en que menor canti- dad de buques operaron en este lugar, todos de cabotaje.

Años	Buques	Tonelaje de carga		Tonelaje total
		entrada	salida	
1949	41	12.069	2.338	14.407
1950	72	10.076	8.428	18.504
1951	63	8.051	6.399	14.450
1952	83	9.631	4.167	13.798
1953	51	5.675	7.176	12.851
1954	36	6.432	5.166	11.634
1955	41	8.648	4.889	11.588
1956	37	8.834	5.085	13.919
1957	38	10.520	5.085	15.605
1958	39	11.700	5.905	17.605
1959 (1)	24	12.430	9.002	21.441

# BREVE HISTORIA DE SIERRA GRANDE



*Un policía descubrió el yacimiento ferrífero*

por  
**ROBERTO F. BELTRAMINO**

EN momentos en que asistimos a lo que parecen ser las últimas etapas tendientes a concretar la explotación de los yacimientos ferríferos de Sierra Grande, es oportuno recordar, en síntesis somera y a grandes rasgos, los aspectos salientes de lo realizado hasta ahora.

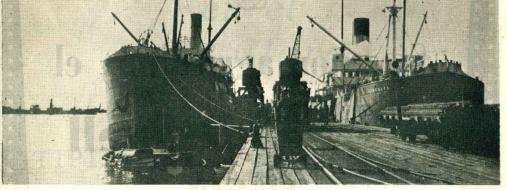
Digamos previamente dos palabras sobre la ubicación e importancia de los yacimientos. Se encuentran situados en los vecindades de Sierra Grande, pequeña población ubicada a unos 30 Km. de la costa atlántica, en la provincia de Río Negro y 45 Km. al norte del límite con Chubut. Dista 125 Km. de San Antonio Oeste y 140 Km. de Puerto Madryn. A su vez, entre este último punto y Buenos Aires hay aproximadamente 1.500 Km.

Se han calculado que existen reservas de mineral medido y probable en los tres yacimientos: "Sur", "Norte" y "Este", unos 83 millones de toneladas, suponiéndose la existencia de aproximadamente 100 millones de "mineral posible" y siendo factible que nuevos trabajos determinen el reconocimiento de nuevas reservas que llevarían el total a los 200 millones de toneladas. Constituyen el mayor depósito de mineral de hierro de alta ley (65-66 % de Fe) descubierto hasta el presente en el país.

Seguidamente daremos algunos datos sobre el actuado hasta ahora en Sierra Grande, parte de los cuales han sido extraídos del Boletín Informativo de la Dirección de Geología y Minería.

El descubrimiento del yacimiento es bastante conocido, aunque es justo destacar por su indudable valor. En 1915, el señor Manuel R. Novillo, ya desaparecido, ex-minero puntano que se desempeñaba como agente de policía en Sierra Grande, identificó los afloramientos de mineral de hierro en esta zona. Espíritu minero, evidentemente latente desde su actuación anterior, evidentemente a través del reconocimiento de la zona legara a descubrir lo que tanta importancia adquiere posteriormente y a dar valor a lo que la gente del lugar conoce desde tiempo atrás, pero sin asignarle mayor significación. Ya los indios tehuelches se valían de esas "pedras negras" para la confección de sus boleadoras.

El empeño y tesón del señor Novillo lograron que en 1940, la entonces Dirección de Minas y Geología enviara una comisión presidida por el Dr. Sgrasso, que aconsejó la explotación del yacimiento; y que el entonces Banco de Crédito Industrial se hiciera presente en 1947 con otra comisión a cargo del geólogo Sgrasso, quien reconoció la importancia de Sierra Grande Herrera, que advirtiendo la explotación y trazó un anteproyecto de trabajos a efectuar. Para este último objetivo el señor Sgrasso se financió la explotación y minería, ésta nombró a los Drs. Solari y Valvano, quienes trazaron un plan de labor conjunta con el Banco, que financió las labores exploratorias efectuadas en 1950 y firmó un convenio con el descubridor.



*Puerto Madryn en actividad. Por su proximidad geográfica y sus óptimas condiciones naturales —y porque ya cuenta con parte de las instalaciones necesarias— ha de ser seguramente el gran puerto de recepción y despacho del mineral que se extraiga de las minas de Sierra Grande.*

Durante un período de siete años (1890-96) la Dirección Nacional de Geología y Minería, tanto desde el punto de vista técnico como financiero, los estudios y trabajos realizados con miras a ubicar las reservas y determinar la importancia económica del yacimiento. Fue así como se efectuó un elevado número de trabajos topográficos, relevamientos geológicos y estudios geofísicos (magnetometría). Estos libros estuvieron a cargo del Dr. Valvano, con quien colaboraron los Dres. Tezón, Fernández Lima, Lapiáns, de la Iglesia y Armoldis y de los Dres. Zöllner y de Aliba.

Debemos mencionarse durante este período también la intervención de la Dirección Gral. de Fabricaciones Militares que ya en 1949, mediante una comisión a cargo del Dr. Quiroga y el asesoramiento de Geotécnica S.A., realizó estudios magnetométricos. Esta última firma realizó en 1950 61 otros trabajos del mismo tipo, por contrato con la Dirección Nacional de Minería. Posteriormente (en 1955) esta repartición, convertida ya en la Dirección Nacional de Geología y Minería, efectuó otros relevamientos magnetométricos por cuenta propia, a cargo del Ing. Schreffler.

El problema del agua fue estudiado también por Minería, en parte con la colaboración de la Administración Gral. de Agua y Energía Eléctrica.

Debó señalarse el mérito indiscutible de los trabajos realizados, que así, brevemente reseñados, no alcanzan a dar una idea de la magnitud del esfuerzo cumplido y de los múltiples obstáculos que debieron superarse, por ejemplo para no citar más que los principales, la falta o escasez de elementos y equipos y de personal técnico.

Entre otros aspectos vinculados a la explotación, cabe destacar los estudios efectuados por diversas reparticiones, de los que mencionaremos algunos. En 1950 una comisión de la entonces Subsecretaría de Energía y Minería (Dr. Risal y Ings. Bacigalupo y Aiena) realizó un estudio técnico-económico de la ubicación y las posibilidades de instalar una planta siderúrgica primaria.

El Dr. Cordinal, de la Dirección Nacional de Minería, tuvo a su cargo, cumplimentar un estudio solicitado a aquella por la Dirección Nacional de Industrias del Estado (DINIE), en 1952 sobre la posibilidad de construir un puerto en la costa atlántica, cerca de los yacimientos y en la desembocadura del arroyo Salado. Los conclusiones fueron negativas por razones técnico-económicas.

Ferrodinle E.N., empresa incorporada a la Dirección Nacional de Industrias del Estado, realizó estudios por su misma época el enlace probable del yacimiento con la desembocadura del arroyo Salado o Puerto Madryn. La comunicación de Sierra Grande con Puerto Madryn, por vía férrea, también fue estudiada por el Ferrocarril Patagónico, que señaló la posibilidad de construir un ferrocarril.

Y ya que mencionamos a DINIE, digamos que en 1951-1952 hizo efectuar estudios por firmas nacionales y extranjeras sobre la explotación del mineral de Sierra Grande, tomó parte de tratativas sobre la movilización industrial

de los yacimientos ferríferos de la zona y, aparte de otros trabajos, elaboró un anteproyecto de creación de las empresas "Metalúrgica Sierra Grande S.A."

En 1953, el Banco Industrial, que tras el convenio con el descubridor se constituyó en propietario del yacimiento, cedió sus derechos a la Dirección General de Fabricaciones Militares.

Esta última repartición inició nuevos labores de exploración, convino la ejecución de trabajos de perforación con la Dirección Nacional de Geología y Minería e hizo efectuar en amplio estudio geofísico (magnetométrico) general de toda la zona.

Los demás estudios que los trabajos exploratorios fueron intensificados desde 1955, al tiempo que se encaban diversos estudios tendientes al aprovechamiento industrial del mineral. Finalmente la Dirección Gral. de Fabricaciones Militares llamó a concurso de precios para el 30 de setiembre de 1959 para la explotación de Sierra Grande. En las bases de dicho concurso se estableció que la mencionada repartición conservará la propiedad de los yacimientos, que serán puestos a disposición de la empresa que obtenga su explotación y aprovechamiento, previendo que deberá dársele prioridad al abastecimiento de la planta siderúrgica de San Nicolás (SOMISA) y de otras plantas nacionales a instalarse en el futuro.

Llegados a este punto digamos que se ha pensado también en que Sierra Grande pueda convertirse con el tiempo en un centro siderúrgico integral, que cambiaría por completo la economía de la zona. A tal efecto, sin mencionar las disponibilidades de energía y combustible, señalamos la existencia de manganeso en las proximidades del arroyo Verde, de wolframio cerca de Valcaba, de fluorita en Los Meneucos, de caliza en Las Chapas y Aguada Cecilia y la cual se podría utilizar para la explotación de yacimientos y acumulaciones.

Mencionemos finalmente que la Dirección General de Fabricaciones Militares adjudicó, a fines de abril del corriente año, el concurso de propuestas para la explotación de Sierra Grande a una empresa referida más arriba, y al que se presentaron diversas firmas. La adjudicación recayó en las empresas Southern Cross Steel and Manganese Co. y Minera Alumina S.A.C.I.F. que cuentan con el respaldo amplio y concreto de diversas organizaciones técnicas y financieras. Capitales argentinos, europeos y norteamericanos participan de esta adjudicación previa, que habrá de efectuar la exploración hasta asegurar un suministro de 80 millones de toneladas explotables, realizar los estudios necesarios sobre la practicabilidad de la explotación económica y desarrollar el programa industrial con simultáneo.

La llamada "Operación Sierra Grande" está, pues, en marcha. Resulta innecesario destacar su importancia trascendental para la economía y defensa nacionales y en particular para el desarrollo de la Patagonia. Rindámosle tributo al esfuerzo realizado y esperemos confiados su próxima concreción.

**FIDEERIA**

**"SANTA CLARA"**

Soc. Resp. Ltda.  
Cap. m\$N. 600.000.—

Fábrica de pastas alimenticias

"SANTA CLARA"  
"La Europoa"  
"Pastasán"

Paseo Colón 1590      Teléfono  
Buenos Aires      26 Cuyo 9782.93



# Sí señor agricultor, el Herbicida Shell N°40

ES SU ALIADO DE TODO EL AÑO

En cada época del año las malezas presentan problemas que usted puede solucionar con este herbicida. Las malezas impiden que usted pueda tener:

**MAYORES COSECHAS  
MAS FORRAJES  
MEJORES PASTOREOS**

Usted necesita producir más para ganar más, obtenga

**MAS PRODUCCION**

con el Herbicida Shell N° 40 que, al limpiar de yuyos los cultivos de cereales o campos de pastoreo, aumenta directamente sus rendimientos.

El Herbicida Shell N° 40 es SELECTIVO para gramíneas, de FACIL APLICACION con máquinas pulverizadoras accionadas por tractor, jeep o tracción a sangre, pudiéndose también aplicar con avión.

ES ECONOMICO y totalmente INOFENSIVO para las personas y haciendas.

## Vida de los Castores en el rio Claro

### MULTIPLICACION DE LAS DIEZ PAREJAS INICIALES

Por REVISOR



*Gran destructor de árboles, el castor es un "hachero" formidable. Con sus portentosas aletas usa carcomos tan gruesos troncos y los corta en las medidas exactas que requiere para su trabajo de Ingeniería en la construcción de diques, acueductos, cañales, etc.*

que construye diques que son prodigios de ciencia y tecnología.

El hombre ha construido cíncelos perfectos, pero ninguno tan maravilloso como los dientes del castor: agudos y acanalados, que, una vez gastados por el uso, se afilan, reponen y crecen naturalmente. Con sus dientes poderosos secciona gruesos troncos de árboles centenarios, con sus uñas extraordinariamente robustas, con sus patas delanteras que funcionan como paletas de albañil, con su cola rugosa que le sirve de remolque para transportar hasta los sitios elegidos los materiales necesarios, en las bonduras del cauce del río Claro, el castor presenta realizaciones que asombran. Explicaremos algunas, y con ayuda de lo que refieren los técnicos y observadores de la vida de este roedor, conoceremos sus principales características.

*Características de los castores.*

Como formidable destructor de árboles, plantas y viñas, y sobre todo por su cortado pelaje, grisáceo y brillante, formado por cerdas rígidas, debajo de la cuales existe un admirable pelo sedoso, el castor ha sido y es objeto de encarnizada persecución por parte del hombre. Por eso abundan solamente en los parajes menos habitados del mundo en Canadá y Siberia, y ahora la ya nutrida colonia de Tierra del Fuego.

El castor ama la vida en ríos y riachuelos, donde se halla mejor resguardado de sus enemigos. Y si en tierra sus movimientos son más bien lentos, casi torpes, en el agua se vuelve extraordinario y activo nadador. Le gusta bucear en corrientes profundas, y, a la vez, calmas. Para ello aprendió a detener el agua de acuerdo con sus exigencias de vida. Como su alimento está constituido por

HACE unos tres lustros se tomó la singular determinación de enriquecer la fauna autóctona fleguina mediante la incorporación de nuevas especies, traídas de parajes similares de otras partes del mundo. Para cumplir el plan se importaron renos, zorros azules, nutrias, ratas almezcera.

También entre los ejemplares introducidos figuraron diez parejas de castores, transportados por vía aérea desde Canadá y dejados en la desembocadura del río Claro, en el lago Fagnano, lugar considerado climática y fisiográficamente similar al de la procedencia de aquellos y, por lo tanto, óptimo para ensayar la multiplicación de esta especie, como ha ocurrido.

El río Claro es un cauce que corre en largos trechos profundamente encajonado y con laderas boscosas de lengas, firs y guindos. Los castores se han ido ido hacia los lugares más abruptos, pues entre sus agudos sentidos de provisión, posee este roedor el de saber alejarse de la tenaz persecución del hombre. En la soledad del río Claro, las diez parejas han cumplido magistralmente su destino, desarrollando una familia ciertamente muy numerosa que será la base, como se prevé, para una industria atrayente. Desde luego que, fiel a su peculiaridad, ocasiona no pocos daños en los bosques, pero su acción depredatoria resulta compensada por el hecho de ser un gran economista del agua, un verdadero vigilante que cuida para que no se derrame, en vana circulación, este maravilloso líquido; así es que, lo que el castor le quita al bosque lo devuelve al fin con la retención de agua, que es elemento fructificante de renovación.

En el río Claro se advierte la obra formidable del castor, sus diques fabulosos, sus islas, sus madrigueras subterráneas, sus galerías. Porque el castor, al que los indígenas de nuestra América atribuyen un alma inmortal, es un animal extraordinariamente ingenioso. Sus hábitos de vida y su espíritu de constructividad previosora dejan atónitos a todos quienes alcanzan a observar sus realizaciones. Su habilidad para construir lo coloca entre los animales más inteligentes. Es carpintero y albañil que ejecuta con rapidez y eficiencia y es un ingeniero magistral



la corteza de los árboles y de las ramas, y por plantas acuáticas, escoge regiones frondosas, ya que en ellas puede desarrollar plenamente sus instintos y así asombrarnos por el volumen y solidez de sus obras.

#### Viviendas en lugares serenos.

El castor fagelino ha construido sus madrigueras en las orillas más escabrosas y menos accesibles del río Chirra. Algunas viviendas están completamente rodeadas de agua, descansando sobre un terraplén, que es una verdadera isla fabricada por el mismo castor. De este modo la estructura total de la vivienda es un conjunto de troncos de árboles y de ramas secas, que se mantienen unidos por una combinación muy hábil: la presión de las aguas y una especie de argamasa de barro, muy sólida, amasada por el propio roedor con sus patas delanteras.

Las madrigueras con entrada situada debajo del agua, están constituidas por una galería subterránea, muy tortuosa, de algunos metros de longitud que en forma astrosa, desemboca en una cámara espaciosa, de suelo plano, techo abovedado y piso tapizado con hierbas secas y musgo; resulta una verdadera cámara secreta con todos los adelantos respecto a seguridad y confort. Y al por la inconsistencia del terreno, el techo de esta cámara y de las galerías amenaza hundirse, los castores lo apuntalarán con trozos de maderas serruchadas en medidas exactas y colocados en forma de columnas. En los lugares más tranquilos, donde su instinto les indica que el hombre no ha de molestarlos, la cámara se conecta con el exterior mediante una galería que conduce a la espesura de un matorral. Pero, en otros casos, cuando la madriguera no tiene otra salida que la galería que desemboca en el agua, construyen alrededor de la cámara un cubierto de barro y ramas, de paredes porosas, y colocado a escasa distancia del terreno, de modo que permita el paso del aire. A veces, en este cobertizo practican una especie de chimenea, por causas imprevistas, se céspe. Cuando el oficio, por causas imprevistas, se agranda demasiado, acuden a disimularlo con tanto afán que amontonan encima de las ramas y juncos que alcanzan una eminencia de dos y tres metros de altura.

Los castores también tienen otro problema, esta vez hidráulico. Cuando el nivel de las aguas desciende y la boca en la galería queda al descubierto, forman una especie de balsa entrelazada con ramas y troncos, apoyando un extremo en la boca de la galería, mientras el otro queda flotando en el agua. De este modo el castor, buceando en la corriente, llega a la madriguera sin inconvenientes, y en épocas de hielo puede asomarse a la boca de la galería para ver qué tal marchan las cosas sin correr peligros.

#### Quando se prefieren cabañas.

Hay castores que en lugar de madrigueras subterráneas construyen cabañas circulares, de perfección extraordinaria, las que constituyen, quizás, las mejores viviendas hechas por animales. Suelen encontrarse, especialmente, en el Canadá. Para ello buscan un terreno plano situado en la profundidad de algún río; luego roean los árboles y sacan los trozos —a veces sirviéndose de la corriente— hasta el lugar elegido. Allí levantan la choza que tiene forma ovalada y que mide tres metros de altura con un diámetro de 12 metros. Pero lo más asombroso son las paredes, refractarias al frío y al calor, y que miden 50 centímetros de espesor! El techo de la cabaña, sostenido por paredes tan sólidas, está construido en forma de cúpula y amasado con barro. Luego construyen una galería subterránea desde la cabaña al paraje del bosque donde se proveen de alimentos y de materiales de refeción. Y, claro, otra galería de emergencia desemboca a orillas del agua.

Estas cabañas son, también en su interior, sumamente curiosas: están subdivididas por altos tabiques, construidos con ramas y hojas secas, como si fuesen hornos de bambú. En cada departamento habita una familia de castores. Y en cada cabaña —como en cada madriguera— existe una cámara, imprescindible, anterior a la principal, en la que suelen almacenar, perfectamente apiladas, las provisiones invernales: el depósito, situado en el lugar más resguardado de la codicia del hombre y de las inclemencias del tiempo. En las madrigueras, el almacén está situado a nivel interior del agua y se llega a él por un



Paraje de Tierra del Fuego, donde el agua y la fronda representan el ambiente ideal para la vida del castor, fauna importante que se multiplica rápidamente sobre ambas márgenes del lago Fagnano.

camino seguro, bien apuntalado y muy oculto. Las provisiones están constituidas por trozos de troncos, ramas y hierbas. El castor no desperdicia nada: en el bosque, antes de que llegue el invierno, roea los árboles hasta hacerlos caer. Luego los descortiza, para extraer su alimento, mientras que con los troncos fabrica las estacas que necesita para sus diques. Así, durante el invierno, tendrá la subsistencia asegurada, sin necesidad de abandonar la cabaña, y también el material requerido para realizar arreglos de interiores.

#### Prodigios del ingenio hidráulico.

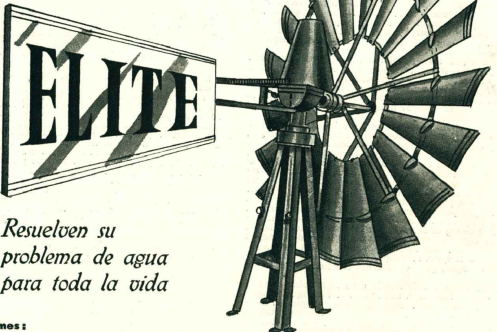
A pesar de lo que hemos admirado hasta ahora, las construcciones más maravillosas de los castores son sus diques, en los que el sentido de la provisión organizada alcanza su más alta expresión.

¿Cuáles son las circunstancias que les inspiran estas obras? Los estudiosos nos explican diciendo que, para el castor, es indispensable vivir en las aguas frías, pero, naturalmente, sus peligros, y muy serios: las bocas de las torrenteras que conducen a las madrigueras pueden quedar al descubierto o, peor, inundarse por la corriente. Además, en épocas de sequía pueden quedar expuestas las madrigueras o ser obstruidas por troncos de matorral, mediante diques sencillos, formados gracias a troncos, a juncos artificiales, y de nivel constante, un cubierto se traza en corrientes caudalosas, sin inyectar la corriente toman, como punto de partida, cualquier objeto fijo tipo —una roca o un grueso tronco—, y desde allí comienza el dique, formando así, en ángulo, con el vertice dirigido contra la corriente.

Luego se van mucho más arriba y escogen un bosque a orillas del río. Allí cada castor erige un arco, practica una ancha curva en la base del tronco y comienza a roer; tornamos así un grueso arco. Es raro que practique un arco tan intenso que se oye desde distancias considerables. Por fin el gigante de la sierra cesa y, generalmente hacia el lado de la corriente, para así ser empujado y empujado hacia el río, a menudo que sea sobre el río y llevar todo corriente abajo, como si se tratara de una jangalita, y lo depositan, con habilidad de expertos ingenieros, en el lugar adecuado. Los varios trozos se manera son colocados juntos y unidos de tal modo que forman una valia, maciza y firme, a través del río. Luego introducen barro, mezclado con turba, entre los intersticios de la valia, hasta que obtienen un muro muy alto e impermeable al agua. De este modo la corriente detenida por los diques forma un placido lago y el castor siempre vigilante, descansa y repara cualquier daño que pueda ser causado a sus obras. Y tienen otra previsión increíble: dejan siempre algunos corticos, perfectamente colocados y a cierta altura, para el desague del agua sobrante. Así el líquido detenido nunca renosa el dique o suata por encima de él, y esto ocurre con las madrigueras. Los diques empuzados por una sola familia de castores son continuados por las familias que los suceden, de tal suerte que estas construcciones, aumentadas y perfeccionadas a lo largo de muchos años, adquieren dimensiones tan considerables que, a veces, el agua detida invade varias hectáreas de terreno. ¡Asombroso! Cuando los hombres desaguan los pantanos así formados, quedan superficies de aluvión en las que crece un pasto magnífico. Nos sabido que en algunas de estas superficies se edificaron poblaciones; Montreal, por ejemplo, en el Canadá.

Indudablemente, los hombres, que cimentaron sus poblaciones sobre las obras de los castores, aprendieron a leer en ellas —regida por el signo de la previsión—, por una civilización incansable roedores de dientes de cincel y de singular inteligencia que han encontrado un "habitat" muy conveniente a sus características en nuestra Tierra del Fuego, desde el lago Fagnano, por el río Claro, hacia la cordillera.

## Molinos



Resuelven su problema de agua para toda la vida

#### Informes:

TRE A. W. DENIS CARR LUFTO — COMODORO RIVADAVIA: SALMERON P. FERNANDEZ — ESQUEL: MARIO R. B. DE PINO — PUERTO DESAHO: GONZALEZ DIAZ — PUERTO SANTA CRUZ: H. W. ROLLIT Y CIA. S.R.L. — SAN JULIAN: ANTONIO GONZALEZ RUA — RIO GALLEGOS: AGENCIAS RURALES GALILE

**ES UNA PRADERA**

EL AGUA QUE HAY DETRÁS DE UN DIQUE DE CASTORES GEEVA SUELOS FERTILES. CUANDO COMIENZA A BROTAR EN LOS VALLES, LOS DIQUES PUEDEN EL COMIENZO DE UNA NUEVA PRADERA.

LOS DIQUES DE CASTORES CONTROLAN LAS INUNDACIONES Y LAS CORRIENTES FUERTES ATRAVESANDO SIN PERDIDA EN ELLOS GRAN PARTE DE SU FUERZA EROSIONA

# LA CARTOGRAFIA DE AMERICA EN EL SIGLO XVII

Por ERNESTO REGUERA SIERRA

(Ver "ARGENTINA AUSTRAL", Nos. 272, 275, 278, 283, 287, 291, 296, 303, 312, 319, 322, 23, 326, 333, 335 y 338).

## RIO DE LA PLATA

El río de la Plata, por ser puerta de acceso a sus dos grandes tributarios, Paraná y Uruguay, que comunican con extensísimas e importantísimas zonas interiores de la América meridional, fue seria preocupación de los españoles que, después de la segunda fundación de Buenos Aires (1580), en que se afincaron sólidamente en la comarca platense, comenzaron el estudio constante de este grandioso estuario y sus aledaños. Como es notorio, el lecho de este piélago fluvial presenta bancos que hacen problemática la navegación del que no lo conoce.

Las apreciaciones de los marinos y los accidentes que en estas aguas sufrieron y las exploraciones

riberañas (1) fueron, paulatinamente, traducidiéndose en valiosas cartas náuticas.

Los extranjeros no permanecieron muy ociosos respecto a este asunto, pero las profusas elevaciones del álveo del río les impidieron lograr satisfactoriamente sus propósitos (excepción hecha de los portugueses). Corsarios ingleses, holandeses y franceses no tuvieron éxito en sus intentos, sobre el particular, por desconocimiento de ese fondo hidrográfico. Solamente en dos o tres casos consiguieron internarse en él, pero sin mayores consecuencias. En uno de esos casos, un escocés, de nombre David, conecedor de los canales del río de la Plata, por ha-

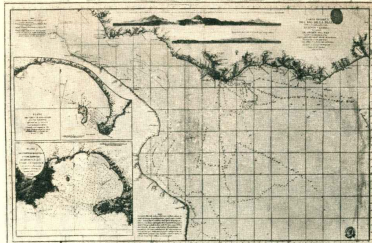
ber actuado en una expedición hispana, que de Buenos Aires se encaminó a Chile, pudo dirigir con acierto, en abril de 1607, una incursión pirática hasta el mismo puerto de Santa María de Buenos Aires (2). Es de advertir que el entonces pobre villorrio porteño tenía una inadecuada defensa militar y ninguna protección naval.

En 1628, un navío neerlandés estuvo sondeando en este río (3). En suma, los españoles, por sus óptimas condiciones de navegantes (ellos revelaron los mares más remotos e ignotos, señalando las rutas a los demás) y por el dominio que tenían de estos ámbitos que tratamos, produjeron excelentes cartas náuticas de estos par-

jes, las que mantuvieron su primacía hasta bien entrado el siglo XIX, y vaya esto para aquellos que subestiman a los hidrografos ibéricos, creyendo que fueron marinos de otras nacionalidades los primeros en hacer buenas cartas de navegación de nuestros mares y ríos, siendo, en verdad, éstos quienes utilizaron ampliamente los trabajos de la Marina Hispánica. Ya veremos mejor este asunto al tratar las centurias posteriores. Por ahora, como corroboración de lo que decimos, podemos presentar el ejemplo de la carta marina inglesa del río de la Plata, de 1808, que es copia de la española, de 1789, de esta misma región fluvial (4).

A la magnífica carta de 1683, de Juan Ramón, que consideramos en el N.º 322/23 de esta revista, agregaremos la de 1685, de Juan Andrés Esmaili, y que también fue de gran importancia para navegar en el piélago dulce que descubriera Solís, la cual reza lo siguiente: "Delineación hidrográfica y geográfica del río de la Plata, con su entrada, canales, bancos y arrecifes". Entre sus otras inscripciones está esta, que es señal de su valía: "Explicación o advertimiento de la entrada y fondo del río, los números que se ven por los canales son brazas (de a 3 codos cada una) de agua de bajar, los puntos tortuosos es el camino que hacen las naves por estas canales que son ambas de lama, la del sur tiene más agua y mejor tenderlo aunque en dando fondo es necesario dar una ancla pequeña por galga al ancla con que se tiene fondo, los puntos menudos son bajos de arena de poca agua".

En 1692 aparece otra carta de esta especie, ejecutada por Manuel de Ibarbelz, cumpliendo una orden del gobernador y capitán general del Río de la Plata, Agustín de Roiles.



Carta española del río de la Plata, reproducida por el Almirantazgo Inglés, para su cartografía náutica, en 1808.

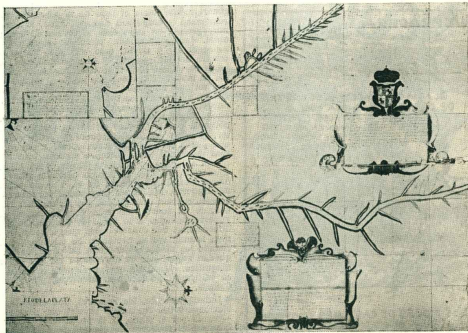
Así nacían las cartas náuticas del gran estuario argentino-uruguayo (verdadero mar), que, después, la evolución lógica las llevaría a la perfección.

La invasión de los portugueses a la Banda Oriental, en la que llegaron a fundar la Colonia del Sacramento y a fortificar la isla de San Gabriel (1680), intensificó el relevamiento de estos lugares, produciéndose, de este modo, en los últimos veinte años del siglo que nos ocupa, varios planos al respecto, cuya mención puede verse en la "Relación descriptiva de los mapas, planos, etc. del virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo General de Indias", de Torres Lanzas. Como es de suponer, estos planos fueron un aporte más para el conocimiento del litoral platense.

## NOTAS

- (1) En 1581, Garay recorrió, por tierra, la costa bonaerense, desde el Riachuelo hasta muy considerable distancia al sur. Se sospecha que llegó cerca de donde se halla hoy Mar del Plata.
- (2) Enrique de Gandía: "Los piratas en el río de la Plata", capítulo del tomo III de la "Historia de la Nación Argentina", de la Academia Nacional de la Historia (ex Junta de Historia y Numismática Americana). Buenos Aires, 1937.
- (3) Enrique de Gandía: *ibidem*.
- (4) El título de esta carta, del Almirantazgo Inglés, es: "Chart of the river la Plata, from its Mouth up to Buenos Ayres, Surveyed by Order of the King of Spain in the Year 1789".

En la página 11 del N.º 267 de "Argentina Austral" (octubre de 1955), reproduce una carta marina británica de América del Sur, publicada en 1810, según los datos de la Marina Española, y que era la mejor que, por entonces, poseían los ingleses.



Carta de Esmaili, de 1685.



## Esquel, otro paso al Sur...

Esquel, antaño vigía del desierto; hoy, expresión de trabajo y progreso, realidad de la nueva Patagonia. Allí abrió sus puertas una nueva sucursal del BANCO ARGENTINO DE COMERCIO, la séptima en aquellas regiones que representan la gran esperanza del futuro. Siete pasos al Sur... General Roca, Villa Regina, Cipolletti, Bariloche, Rio Gallegos, Comodoro Rivadavia, y Esquel, atestiguando el esfuerzo del BANCO ARGENTINO DE COMERCIO por poner al alcance de las fuerzas productoras de la Patagonia, facilidades para realizar toda clase de operaciones bancarias.

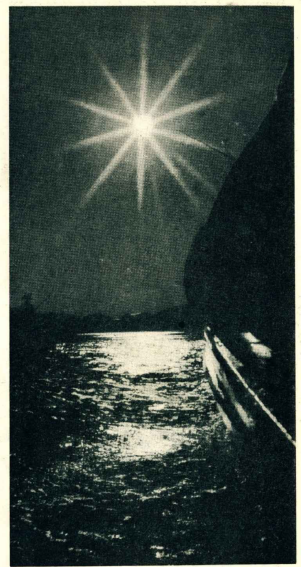


«Abarcando el mundo»

**BANCO ARGENTINO DE COMERCIO**  
Sarmiento 454 Buenos Aires

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

# SOL DE *medianoche*



Sol de medianoche. Múltiples celajes de variados colores, colores como en "sordina", como de suave terciopelo, dejan caer sus misteriosos resplandores envolviendo, extrañamente, al Archipiélago...

Las islas duermen. El viejo mar tiritita... Un viento frío azota el rostro de los enjutos y sombríos árboles: sus ramas doloridas se doblan y se estiran sollozando y sus quejas profundas, casi humanas, el viento las dilata y las alarga como cruel ironía...

Sol de medianoche. Suaves resplandores de amatistas, de turquesas y zafiros, esmeralda, oro y rosa, acarician las rocas solitarias, negras, peladas y sombrías, y las islas parecen envueltas en un velo de leyenda... ¿Dónde saldrá la hermosa princesita que a esa hora plena de poesía ha de acudir a la encantadora cita...?

Noches claras. Días claros también. ¡Esperando el negror que precede a la aurora,

la aurora que no llega ni derrama sus rayos, —para anunciar con su clarín las horas— en aquellas regiones se hacen locos los gallos...!

ALICIA LARDE DE VENTURINO

**AMERICANO**  
**Gancia**  
...ES SUPERIOR!



Con su popa próxima al muelle, el buque "Caleta Córdoba", de la flota de Y.F.P., toma su carga de petróleo en Comodoro Rivadavia. Desde ese lugar se efectuó el primer envío a Buenos Aires en el año 1914.

# RAPSODIA PETROLERA

Por  
ARGENTINO MELIPAL

**C**UANDO indagamos el origen de la producción petrolera en Comodoro Rivadavia, que es donde comienza su extracción en el país, tropezamos con un nomenclador numérico que nos lleva de peregrinidad y nos costó entender. Resulta que el pozo descubridor, el primero en dar petróleo, aquél del cual el 13 de diciembre de 1907 cubió un lodo negrozco con "olor a quesoñ de la mejor calidad", es identificado como "Pozo N° 2", el famoso pozo número dos para el que se pide sea declarado monumento o lugar histórico, idea que nos parece firme y bien centrada, pues con ese pozo y en ese sitio comienza esta industria minera que es sillar de poderío económico para la Nación, hecho tanto o más evaluable en su dimensión histórica que una brillante epopeya de armas.

La causa determinante de que el pozo inicial de nuestra industria petrolífera ocupe un orden numérico según, es la que vamos a recordar. En el año 1903, respondiendo a gestiones realizadas por los vecinos de la in-

cente población que se formaba en el golfo San Jorge, angustiados por la falta de agua, la División de Minas, Geología e Hidrología puso a trabajar una máquina a percusión donde actualmente se interceden las calles San Martín y Moreno. Alcanzó una profundidad de 172 metros, el máximo de su poder de penetración, sin hallar aquí ni indicios de otras substancias aprovechables. Ante el fracaso, se levantó el campamento y hombres y equipo regresaron a Buenos Aires. Casi cuatro años después se reanuda los intentos, pero ahora a unos tres kilómetros más al norte. Este nuevo pozo pasó a ser el segundo que la dependencia aludida perforaba en el golfo San Jorge y con ese número se lo denominó desde el primer día, aun antes de soñar siquiera que pudiera realizarse el hallazgo fundamental.

De ahí, entonces, que el primer pozo petrolífero argentino lleva el número 2, precedido por uno apócrifo, que nada significó petrolíferamente, ni acuíferamente tampoco, pero que en el nomenclador burocrático fue el número uno realizado por la repartición en aquel paraje.

II

DESDE 1907 la explotación del petróleo estuvo a cargo de la División Minas, Geología e Hidrología del Ministerio de Agricultura, hasta que el 24 de diciembre de 1910 se designó la primera comisión administrativa para la "Dirección General de Explotación del Petróleo en Comodoro Rivadavia", que fue integrada así: presidente, ingeniero Luis A. Huergo, vocales: ingeniero Enrique M. Hermitte, doctor Pedro N. Arata, señores Adolfo Villate y José A. Villalonga.

El pozo número dos estuvo en producción permanente y en los 18 días que mediaron desde el descubrimiento hasta terminar el año, produjo 16 metros cúbicos. Los trabajos de perforación prosiguieron en otros sectores: el pozo número 3, a 500 metros al norte del número 2, resultó rico en gas; el número 4, también en esas inmediaciones, estuvo treinta y cinco años en actividad y produjo en total alrededor de 132 mil metros cúbicos de petróleo, cifra extraordinaria. El pozo número 5, ocasionó el primer accidente grave: al llegar el trépano a 150 metros encontró una fuerte napa de gas que escapó y produjo un gran incendio, varios trabajadores perecieron u otros sufrieron graves quemaduras. Era en 1903. No había médico. Telegráficamente fue requerido el doctor Ferretti, un médico italiano de 60 años de edad que ejercía en Rawson. Él también por la vía del telegrafo, dio las primeras indicaciones terapéuticas: "Que no los pongan agua fría y mantener desinfectadas las quemaduras". Otra orden: que dispongan caballos de repuesto en el camino porque saldrá ensangada en sulky. Seis días demoró hasta Comodoro Rivadavia, viajando a toda rienda. Llega a tiempo para salvarlos, pero, que sin asistencia médica no se hubieran recuperado.

El pozo número 5 explotó el 14 de noviembre de 1909 y estuvo con fuegos encendidos durante 14 meses. Los accidentados esa vez fueron las primeras víctimas que tuvo la actividad petrolera de la Patagonia. El doctor Ferretti, sufrido samaritano que hizo cientos de kms. para atenderlos, mereció un recuerdo respetuoso de la posteridad.

III

LENTO, lógicamente, fue la producción de petróleo en los primeros años en Comodoro Rivadavia, porque también eran lentos los sistemas de perforación y extracción y las necesidades del consumo no eran tan acuciosas como ahora. Se avanzaba a razón de un nuevo pozo por año, término medio, desde 1907 a 1912. El petróleo que se extraía era almacenado en represas la misma tierra, y en tanques australianos, hasta los que corría por zanjones abiertos a pella. En el año 1910 se se transportó a venderlo para combustible en Comodoro Rivadavia, donde se entregaba en boddas de 200 kilogramos conducidas en carros tirados por caballos.

El petróleo crudo de Comodoro Rivadavia tiene características que se adaptan para su empleo como fuel oil sin ser sometido a ningún proceso previo de refinación industrial. Fue así que además de quemarse como combustible en el uso hogareño, también era vendido al Ferrocarril del Estado de Comodoro Rivadavia al Lago Buenos Aires, como entonces se llamaba a la línea que hoy llega a Sarmito. El precio del petróleo en la venta local era de 15 pesos la tonelada.

IV

EN sus primeros tiempos el petróleo argentino, como siempre sucede con todo lo que es desconocido por ser nuevo, suscitaba muchos recelos. Había industria que no se atrevían a utilizarlo como combustible temiendo por sus calderas y otros mecanismos oficiales que no terminaban de convencerse de la importancia de llevar adelante la explotación y se abstienen de votar los fondos necesarios para su desarrollo. El presupuesto gubernativo consta en libros oficiales de la ex Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia.

Se trataba de obtener materiales por valor de 100.000 pesos, más o menos, para asegurar la producción de agua a la explotación instalando cisterna de 28 kilómetros de largo. A pesar de haberse lo indicara en el informe que la Comisión Administradora que integraban Luis A. Huergo, Pedro N. Arata, José A. Villalonga, Enrique M. Hermitte y Adolfo Villate no se pudo arbitrar fondos. No obstante, igual se realizó la compra de los materiales necesarios bajo el personalísimo control de Luis A. Huergo, quien aseguró que si el Gobierno no reconoce el gasto, lo pagará de mi bolsillo.

Veintiuno

V

HACIA el año 1914 el stock disponible en Comodoro Rivadavia, con un aumento constante de producción, obligaba a resolver su transporte a Buenos Aires.

El año anterior había sido autorizado el montaje de dos tanques de 6.000 m<sup>3</sup> para el almacenamiento de Comodoro Rivadavia un muelle embarcadero de 900 metros de longitud hasta la profundidad de 7 metros en nuestra baja y 12,80 en marea alta, con cañería de 10" de diámetro para bombear por ella hasta 240 metros de petróleo por hora; y entraron en función los dos primeros canales de cañerías, para la conducción del combustible, que saliendo de los pozos 4 y 5 y empalmando con líneas secundarias llegaban hasta los tanques centrales de almacenamiento, de los que había a con una capacidad de 6.000 m<sup>3</sup> cada uno. Paralelamente, pues, comenzaba a reemplazarse el primitivo almacenamiento en tierra y el uso de zanjones para la circulación del petróleo desde los pozos a los depósitos.

En 1914 llegó la época de pensar seriamente y resolver el transporte a Buenos Aires de la producción petrolera patagónica que excedía en mucho el monto del consumo regional. Es entonces cuando comienza el verdadero desarrollo de la explotación y arranca de este año el despacho de petróleo suroño para el consumo nacional. Esto fue posible por un decreto autorizado a la Dirección General de Explotación a vender el petróleo crudo a comerciantes e industriales. Respaldada con esta medida, la Dirección pudo decidirse a transportar el oro negro desde su fuente de producción hasta los depósitos en Dock Sur.

El primer embarque de petróleo en Comodoro Rivadavia fecha histórica—fue el 30 de julio de 1914 en el vapor "Vanista, de bandera inglesa, contratado especialmente para ese y otros embarques en el mismo puerto. El embarque tuvo lugar el 6 de noviembre del mismo año el buque-tanque "Mistral Escuro", perteneciente al Ministerio de Marina. En ese año 1914 el petróleo transportado desde Comodoro Rivadavia a Buenos Aires fue de 28.977,872 toneladas (en 1959 lo transportado alcanzó a 5.733.200.862 toneladas).

El primer buque con que contó la entonces denominada "Explotación de Petróleo Comodoro Rivadavia" fue el petrolero 12 de Octubre, que entró en servicio el 22 de septiembre de 1921.

AQUÍ COMENZO A BROTAR PETRÓLEO. Este es el famoso pozo número 2, que es el primero que dio petróleo en el República Argentina. El equipo y los hombres son los que se interpusieron para que el petróleo llegara a Buenos Aires el 13 de diciembre de 1907. En ese lugar existe hoy un monumento recordatorio.

Veinte

# Buscadores de oro en Chubut



EDWIN C. ROBERTS, figura notable de la colonización galesa en Chubut, que además inició su fuerte movimiento para reunir capitales y trabajar los yacimientos azufrados de la precordillera andina, que se suponan muy ricos.

por BALBINO MACHUCA

La Patagonia, igual que todas las regiones del planeta que no tienen población civilizada permanente, han sido, lo son y lo serán, al propio tiempo que objeto de intensa curiosidad, tanto por hombres de ciencia como por científicos, origen de apreciaciones, algunos de las cuales —la mayoría— llegan a lo fabuloso. Así nació, y fue tomando fuerza, la imaginaria ciudad de los Césares, que llegó a ser buscada por orden de un virrey español, que tuvo el Río de la Plata, tardando varios años en desvanecerse tal sueño. Escritores de elevado pensamiento y profundos conocimientos en los di-

ferentes disciplinas del saber, entre los que se destacó el insigne polígrafo, ex príncipe Pedro Kropotkin, solían consignar en algunos de sus libros de los últimos decenios del pasado siglo, la posibilidad de que abundara el oro en los Andes patagónicos pero que no podría explotarse con resultado positivo hasta disponer de medios adecuados de transporte. Y entre los galeses de la Colonia del Chubut, existía la idea, muy antigua en Gales, de que en la región por ellos ocupada en parte, existían yacimientos de tan preciado metal, de plata y de cobre.

Fundándose en dicha creencia, algu-

nos colonos que remontaron el río Chubut, en busca de mejores tierras de labrancio en que establecerse con sus familias, cuando ya la Colonia empezaba a obtener regulares cosechas, buscaron oro, encontrando en las arenas, en varias millas al oeste de Rawson, cierta cantidad del ansiado metal, que según viene asegurándose desde que el hombre existe, franquica los caminos considerados infranqueables y hace desaparecer inconvenientes que sin ese elemento nadie salva. Ese hallazgo entusiasmó a los chibuteros y Edwin C. Roberts, formó una asociación de siete hombres, que se dedicaría a la búsqueda de oro.

Ese grupo de colonos salió de Rawson en dirección a la Cordillera a principios de 1880, con caballos y una vagoneta, en la que llevaban herramientas de trabajo, comestibles, ropa y agua. Uno de los componentes era entendido en la búsqueda de oro y en la manera de eliminarle las impurezas. Volvieron como a los seis meses y con noticias satisfactorias. Enseguila se realizaron reuniones, en las que estuvo toda la Colonia, para escuchar los informes sobre lo que habían hecho y cómo encontraron el oro que tenían que mostrar. El informe, a cargo del señor Edwin C. Roberts, fue muy por sus compañeros de exploración, que exhibieron muestras del metal que tanto los preocupaba, despertando gran entusiasmo, hasta el extremo que muchos de los oyentes querían ir sin demora en busca de yacimientos auríferos.

En octubre del citado año, alrededor de setenta hombres se organizaron en contingentes para buscar oro, creyendo que lo obtendrían con solo bajar del caballo. Entretanto, la compañía de los siete, que así se llamó, se la formada con ese número por Edwin C. Roberts, se empeñaba en conseguir del gobierno algún derecho para trabajar. Interin buscaban comunicar entusiasmo que los poseía, a personas de algo de capital, interesadas en el negocio, entre ellas los señores D. Richards y R. Roberts, de

unos colonos que remontaron el río Chubut, en busca de mejores tierras de labrancio en que establecerse con sus familias, cuando ya la Colonia empezaba a obtener regulares cosechas, buscaron oro, encontrando en las arenas, en varias millas al oeste de Rawson, cierta cantidad del ansiado metal, que según viene asegurándose desde que el hombre existe, franquica los caminos considerados infranqueables y hace desaparecer inconvenientes que sin ese elemento nadie salva. Ese hallazgo entusiasmó a los chibuteros y Edwin C. Roberts, formó una asociación de siete hombres, que se dedicaría a la búsqueda de oro.

Ese grupo de colonos salió de Rawson en dirección a la Cordillera a principios de 1880, con caballos y una vagoneta, en la que llevaban herramientas de trabajo, comestibles, ropa y agua. Uno de los componentes era entendido en la búsqueda de oro y en la manera de eliminarle las impurezas. Volvieron como a los seis meses y con noticias satisfactorias. Enseguila se realizaron reuniones, en las que estuvo toda la Colonia, para escuchar los informes sobre lo que habían hecho y cómo encontraron el oro que tenían que mostrar. El informe, a cargo del señor Edwin C. Roberts, fue muy por sus compañeros de exploración, que exhibieron muestras del metal que tanto los preocupaba, despertando gran entusiasmo, hasta el extremo que muchos de los oyentes querían ir sin demora en busca de yacimientos auríferos.

En octubre del citado año, alrededor de setenta hombres se organizaron en contingentes para buscar oro, creyendo que lo obtendrían con solo bajar del caballo. Entretanto, la compañía de los siete, que así se llamó, se la formada con ese número por Edwin C. Roberts, se empeñaba en conseguir del gobierno algún derecho para trabajar. Interin buscaban comunicar entusiasmo que los poseía, a personas de algo de capital, interesadas en el negocio, entre ellas los señores D. Richards y R. Roberts, de

unos colonos que remontaron el río Chubut, en busca de mejores tierras de labrancio en que establecerse con sus familias, cuando ya la Colonia empezaba a obtener regulares cosechas, buscaron oro, encontrando en las arenas, en varias millas al oeste de Rawson, cierta cantidad del ansiado metal, que según viene asegurándose desde que el hombre existe, franquica los caminos considerados infranqueables y hace desaparecer inconvenientes que sin ese elemento nadie salva. Ese hallazgo entusiasmó a los chibuteros y Edwin C. Roberts, formó una asociación de siete hombres, que se dedicaría a la búsqueda de oro.

Ese grupo de colonos salió de Rawson en dirección a la Cordillera a principios de 1880, con caballos y una vagoneta, en la que llevaban herramientas de trabajo, comestibles, ropa y agua. Uno de los componentes era entendido en la búsqueda de oro y en la manera de eliminarle las impurezas. Volvieron como a los seis meses y con noticias satisfactorias. Enseguila se realizaron reuniones, en las que estuvo toda la Colonia, para escuchar los informes sobre lo que habían hecho y cómo encontraron el oro que tenían que mostrar. El informe, a cargo del señor Edwin C. Roberts, fue muy por sus compañeros de exploración, que exhibieron muestras del metal que tanto los preocupaba, despertando gran entusiasmo, hasta el extremo que muchos de los oyentes querían ir sin demora en busca de yacimientos auríferos.

En octubre del citado año, alrededor de setenta hombres se organizaron en contingentes para buscar oro, creyendo que lo obtendrían con solo bajar del caballo. Entretanto, la compañía de los siete, que así se llamó, se la formada con ese número por Edwin C. Roberts, se empeñaba en conseguir del gobierno algún derecho para trabajar. Interin buscaban comunicar entusiasmo que los poseía, a personas de algo de capital, interesadas en el negocio, entre ellas los señores D. Richards y R. Roberts, de

# Ing. Agustín P. Carbone



tar amistades perjuradas. Al cabo de los años andinamente intensa y profundamente había incorporado una verdadera legión de seres que se dispusieron a interpedrar que es la amistad.

Como su espíritu profesional en un fin de siglo primitivo, el resultado de sus actividades, que se operaba decididamente el gran negocio de la explotación del oro, que cedía su arcaísmo y tranquilidad al impetuoso estirpe de las modernas concepciones urbanas, y el ingeniero Carbone se unió a un verdadero estandarte de grandes obras que se levantan en el mundo, el más alto y más alto testimonio del empuje ejecutivo de los últimos días del siglo anterior. Precisamente el gran edificio que se halla a la altura del gran edificio de esta revista —San Martín 56— y el en sus alrededores, el edificio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia —Diagonal Norte 245— fueron realizaciones del ingeniero Carbone, y como todas esas construcciones más, para viviendas, oficinas, escuelas, cárceles, capillas, plantas industriales.

Como sus actitudes movieron en la Facultad de Ciencias Exactas y Físicas de Carbone, decano de las Ingenierías, el edificio de la Facultad de Ciencias Exactas y Físicas, con el título de ingeniero civil y calificación de su distinguido título, mantenido definitivamente, se entregó a su profesión con incitación, fervor y dinamismo. Los primeros jalones se su actuación de estructurador a la Dirección General de Obras Sanitarias, tendiendo a dirigir los trabajos de ingeniería sanitaria en Mendoza y también la dirección de las obras del Hospital Militar de Buenos Aires, después de la Guerra.

Instituido para exclusivamente extenso, era detallar las obras que planeaba en el futuro. Los trabajos que realizó tanto en la capital de la Argentina, como en las provincias de su tierra natal, pues con igual éxito se ocupó de las obras de ingeniería que tanto sentido, del mundo fue un destacado arquitecto urbano oportunamente constructor, ruma y un infatigable agremiador de tierra en la zona. Por último, el ingeniero Carbone a esa clase de personas

para quienes la medida del tiempo es la unidad indolentemente y profundamente haber incorporado una verdadera legión de seres que se dispusieron a interpedrar que es la amistad.

Los impulsos generosos de su corazón lo llevaron a no permanecer indiferente ante los problemas que afectaron a los domos y otras acciones de beneficio para la colectividad. Fue un colaborador activo en la obra espiritual, social y civilizada que promueven los poster genios, como fue monseñor Miguel de Andrés, fundador de la escuela primaria y principalmente en favor del funcionamiento de la Escuela de Niños de San José de Flores, barrio que se encontraba entre sus viviendas y preocupado de su progreso; socio fundador del Centro Argentino de Ingenieros, compartiendo responsabilidades en la comisión directiva y en la redacción de la revista socialista; concejal municipal mendozaño en 1902, en unión de otros esclarecidos ciudadanos, para la creación de un partido, en una sana preocupación de bien por el país.

Fue la del ingeniero Carbone una vida que se vivió con una nobleza y una beneficencia por una nobleza, basada en el amor a la patria y a los hombres de los altos rangos. Hasta en sus últimos días, cuando se cumplió el día de muchos afectos que se gozaron en la vida, el ingeniero Carbone se fue al mundo con el alma en paz, en la forma de haber sido dignos de su amistad.



Nueva York el segundo, experto en cuestiones mineras. El primero, de Gales, era químico, hábil en análisis auríferos. Pasaron los dos a formar parte de la denominada compañía de los siete. Marcharon de nuevo a la cordillera, con los dos nuevos socios, regularmente equipados y luego de trabajar fuerte durante algún tiempo, regresaron con oro en bruto y lavado.

Ante tales resultados, que había que considerarlos positivos, los señores D. Richards y R. Roberts, se unieron a Gales con sus muestras, entusiasmando con ellas a cierto número de hombres que disponían de algo de capital, constituyendo un sindicato. Retornando a estos parajes, con cuanto consideraron necesario para emprender organizadamente la búsqueda y explotación del metal, como pensaban enriquecerse. Empezando los trabajos a mediados de 1883, con tan promisorios resultados al principio que la sociedad por ellos integrada cobró notoriedad y prestigio, llegando a persuadir a ella el entonces joven diputado al Parlamento Británico, por el prin-

cipado de Gales, David Lloyd George, que 35 años después habría de contribuir tan eficazmente a la victoria contra el Imperio alemán. En Europa Central, Lloyd George, estuvo en Chubut, según refieren varios galeses.

Así que los coteos empezaron a dar resultados negativos o de escasa producción, la Sociedad desapareció. Antes que ésta empezara sus trabajos, que tanto entusiasmo despertaron en los primeros momentos, aquí y en el extranjero, Edwin C. Roberts, cada vez más firme en sus propósitos, a principios de 1880 vendió su chacra en unas dos mil libras esterlinas, con ellas se trasladó a Gales, para allí buscar recursos para su empresa y mejor educar a sus hijos, en las tierras raras que le vieron nacer, después de largo ambular por América desde su adolescencia, antes que llegara a la Sociedad minera por él planeada y puesta en marcha, dejando unos manuscritos, que sirvieron al reverendo Abraham Matthews para escribir el libro "Crónica de la Colonización Ga-

lesa de la Patagonia", del que le tomados datos para este artículo.

El referido enseña: que más conveniente que el negocio de la explotación de yacimiento en empresas demasiado aventureras, resulta trabajar en forma de socios, en un profesional oficio a que la persona se dedica, siempre que le proporcione los necesarios medios de subsistencia y de buena perspectiva de progresar. Ello no quiere decir que se debe abandonar los negocios difíciles y hasta casi imposibles, que pueden emprenderse después de un estudio serio de las posibilidades y contando, con los más elementales medios requeridos para alcanzar el éxito, en sus guías, únicamente por los impulsos del momento.

Yacimientos auríferos es muy probable que llegara a encontrarse en la provincia del Chubut, como van encontrándose muchas cosas. Irán apareciendo, en sus búsquedas, descubrimientos científicos o ya por casualidad como ocurrió con el petróleo en Comodoro Rivadavia y otros minerales en diversos puntos de la tierra.

# NIEVE EN LOS CAMPOS

HECTOS temporales de nieve azotaron las regiones occidentales del Chubut en el presente invierno, acompañados de fuertes heladas y muy bajas temperaturas. La nieve, echada con violencia sobre los campos, pronto resultó peligrosa para las haciendas, sobre todo en las rieras, cañadones y detrás de los calafates, donde se refugian las ovejas y muchas veces quedan sepultadas. En los establecimientos hubo seria preocupación y en algunos hubo pérdidas importantes.

A las nevazones sucedieron días de veinte, veinticinco y aún más grados bajo cero; 29° se registraron en la zona de Nueva Lubecka. Estraficada por la congelación, la nieve permaneció varias semanas, hasta que entre el sol y fuertes vientos la fundieron con cierta rapidez. Ese mismo húmedo mantenido durante casi tres semanas y el deshielo posterior ha resultado favorable para los campos, como sin duda se comprobará en la venidera estación de los pastos.

En algunos establecimientos de la cordillera y otros ubicados en sus estrabaciones y valles próximos, se tuvieron días de intensa tarea dedicada a la salvación del patrimonio ovino. La hacienda quedó encerrada por la nieve



El gerente de "El Puma" ha salido con tropillas por detener la pura familia nieve y abarcarle como a la helada. Para que abarquen los caballos, es necesario abrir hoyos en la costra helada de los arroyos de manantiales, así como de los arroyos hacia 15 días hundiéndose en el abanico de nieve, para que notable la circulación de los arroyos. También hallaron arroyos como "salidas" para salir, para desfogarse tiene el hombre que tirar con fuerza.

y la gente resultaba poca para recorrer los campos a caballo, andanza que con fríos tan intensos es muy ingrata. Si un hombre tiene que descender de su cabalgadura en medio del campo, luego le cuesta montar a causa del entumecimiento.

Tenemos referencias de lo ocurrido en varias estancias, por ejemplo en el Centro de Producción y Explotación El Licero, que reúne los establecimientos "Los Zorros", "La Marta" y "El Puma", a cargo del Ejército Argentino, en la región de Nueva Lubecka.

Producida la gran nevada del mes de junio, el jefe del Centro, capitán Nelson A. Seguí, ordenó en la estancia "El Puma" los trabajos preventivos aconsejados por la experiencia para defender la majada. Como primera medida se echó una tropilla al campo, bien guiada, para pisar nieve y abrir brechas o surcos y, por ellos, trasladar las ovejas a otros lugares donde pudieran ramonear. Además, grupos de jinetes debieron recorrer el campo en todas direcciones, pues en algunos sitios, sobre todo detrás de los calafates, se formaron albardones en que quedaban sepultadas muchas animales. Hasta veinte ovejas encontraron hundidas bajo un solo montoncito.

La situación en ese y otros establecimientos hubiera cobrado tintes de mayor dramatismo por las pérdidas que pudieron sobrevenir, si a los veinte días de estar los campos cargados con un manto de setenta centímetros de nieve, no se inicia un viento huracanado que en pocas horas fundió el cincuenta por ciento del hielo, dejando en descubiertos los pastos, con lo que la hacienda pudo alimentarse.

# PETROLEO DE TIERRA DEL FUEGO

para las necesidades del país

A partir del 19 de agosto, Tierra del Fuego abastece de petróleo al país. Esto ha sido posible por la intensificación de los trabajos a cargo de la Tennessee Argentina S. A., empresa subcontratista de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. La entidad estatal recibe el petróleo extraído en Tierra del Fuego a razón de 11.15 dólares el metro cúbico, importe pagadero en moneda nacional y reajustable de acuerdo a las variantes que puedan originarse en el precio internacional del fidejo.

La Tennessee Argentina tiene ya excelente rendimiento en Gamma, Avilés y Río Chico, parajes del norte de Tierra del Fuego, y prosigue los trabajos de exploración y perforación, pues le ha sido asignada una extensión considerable dentro del territorio fueguino para buscar y extraer petróleo.

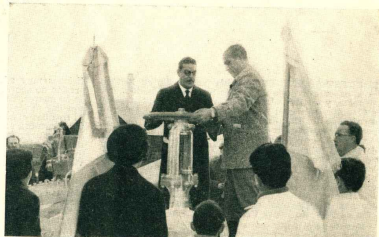
Se calcula que la producción se incrementará aceleradamente y que será necesaria la visita de un buque tanque para evacuar al menos cada dos o tres días el stock acumulado en los tanques de almacenaje en bahía San Sebastián.

El primer cargamento de petróleo transportado de Tierra del Fuego a Buenos Aires fue de 10.000 metros cúbicos en el buque-tanque "La Plata", integrante de la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, unidad que de inmediato emprendió el regreso al exterior sur para proseguir el transporte. El traspaso del primer cargamento a los depósitos en Buenos Aires se produjo el 26 del actual.

En ambos extremos, al producirse la carga y descarga, se efectuaron actos celebratorios con vivido acento de fidejo patriótico. En el campamento de la Tennessee Argentina, en Chorrillo, Tierra del Fuego, se reunieron el gobernador del Territorio y otras autoridades, directores y funcionarios de Y. P. F., jefes de la Tennessee Ar-



El director de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, doctor José Casas y el gobernador del Territorio de Tierra del Fuego, pronuncian palabras de satisfacción al realizarse el primer cargamento de petróleo en bahía San Sebastián. Con ellos el señor King, gerente de Tennessee Argentina.



gentina, miembros de la Marina Nacional y varios pobladores invitados. Pronunciaron discursos el gobernador fueguino, capitán de fragata Ernesto Casas, el director de Y. P. F., doctor José Casas, y el gerente de Tennessee Argentina S. A., señor King.

Al reemplazarse en Buenos Aires el primer envío de petróleo fueguino no hubo un acto en el hall central del edificio de Y. P. F., asistiendo el ministro de Economía, Ingeniero Alvarro C. Alsogaray, el secretario de Industria y Comercio, doctor Carlos Juní, el gobernador de Tierra del Fuego, señor Campos, otros altos funcionarios del gobierno central, directores de Y. P. F. y jefes de la repartición. Pronunciaron discursos el gobernador fueguino y el presidente de la entidad fiscal, doctor Juan José Bruno.

Rodeados por el júbilo de los técnicos y operarios de la Tennessee Argentina y de los pobladores fueguinos que asistieron a la ceremonia, el gobernador del Territorio, capitán de fragata Ernesto Casas, y el director de Y. P. F., doctor José Casas, hacen girar el manubrio que acciona el mecanismo conector de petróleo que llega hasta el buque tanque "La Plata", el primero que ha cargado oro negro en la bahía de San Sebastián.

Su auto merece LO MEJOR...

ACUMULADORES

Willard AUTEX

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

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia





El "James Caird", débil e incómodo bote abierto con el que Shackleton y un seleccionado grupo de sus hombres rescataron la increíble hazaña de llegar desde la isla Elephant hasta Georgia del Sur, a través del terrible Estrecho de Drake. Fotografía tomada el día en que es echado al agua para comprobar su condición marítima.

peligro. Jamás, desde que zarpará hacia el Polo, la provincia le deparó siquiera dos opciones; siempre la disyuntiva entre un exterminio seguro y una alternativa desesperada, fútil. Milagrosamente, sin hacer otra cosa que dejarse llevar por la pendiente, llegaron al pie de la ladera, jadeantes, pero a salvo, y por la tarde los habitan-

tes de la estación ballenera vieron abortos aproximarse a tres hombres rutilosamente vestidos, larguísima barbas y melenas, ruinosos demacrados and andar desfalleciente, casi sin aliento.

—"Me llamo Shackleton"—, dijo al gerente de la factoría, y cuentan que a su interlocutor, que año y medio atrás los viera partir de aquel mismo puerto y ya los daba por perdidos, le saltaron las lágrimas.

Para el rescate de los 22 expedicionarios que a mediados de abril quedaron en Elephant, el gobierno de Chile facilitó el remolcador "Yelcho", que llegó y los recogió el 30 de agosto de 1916. La odisea había terminado.

Conmueven hondamente los sucesos relatados en este libro, cuyo autor no trata de magnificarlos en ningún momento. Por lo contrario, se ha ceñido a una objetividad que a ratos parece severa. Con frecuencia los hechos son historizados con deliberada monotonía, según surgen de los diarios de los tripulantes, como si la repetición, cual un suplicio, impresionara más, que las descripciones profundas. No dice qué ocurrió después del rescate, qué repercusión tuvo ni qué honores se tributaron, tal vez porque al llegar al capítulo final ya vive el homenaje en el corazón de cada lector. Lejos de la apología, están bien, el autor nos retrata al Shackleton de 1914 sin ensalzarnos, pensando con razón que la hazaña del protagonista le releva de ello; que si algo de vanidad lo impulsó a organizar la expedición, queda en el olvido ante el temple y la serenidad puestos a prueba para salvar y rescatar a sus subordinados, para quienes fue jefe ejemplar; siempre en la vanguardia, mirando por la vida de cada uno más que por la propia, y reclamando para sí los mayores sacrificios en la lucha contra la adversidad.

En el verano de 1957, 1958 sus compatriotas, encabezados por Vivian E. Fuchs, acometieron felizmente la empresa de cruzar el continente antártico, reivindicando para Inglaterra un triunfo que tantas amarguras se había cobrado en el "Endurance". Han provisto ahora de vehículos con calefacción, *snow-cats*, rido, aviones de reconocimiento y muchos otros adelantos tecnológicos, y al parangonar ambas expediciones, sin desmerecer a la que conquistó los laureles, el lector se pregunta si aquella frustrada epopeya fue realmente un fracaso; si tantos padecimientos por causa de una naturaleza hostil, acaso más piadosa con otros a quienes devoró en el primer embate, no revelan más fírmemente el espíritu invencible y tenaz que ha mostrado esa nación en sus horas más críticas.

## Doctor JORGE A. HUMBLE

Semblanza

Por SALVADOR C. LARIA

EN diciembre de 1882 entraba al puerto de Patagones la goleta de bandera inglesa "Alien Gardiner". A su bordo se hallaba el reverendo por otros catagistas, se dirigió al Sur a hacerse cargo de la Superintendencia de la Mison de la isla Keppel, en Malvinas, recientemente creada por la "Patagonian Missionary Society" of Brighton. Sin embargo, dos misioneros resolvieron desembarcar para radicarse en el pueblo del Carmen. Eran el doctor Jorge Arturo Humble y don Stirling Kurjes, quienes establecieron la primera misión protestante de la región.

El doctor Humble, al comenzar el año 1883, se trasladó a la población de Mercedes, ubicada en la margen sur del Río Negro—actual Viadma—y levanta la modesta casa en que funcionó la misión, a la vera del mismo río. Traía el título de médico y cirujano de la Universidad de medicina, ciudad en que había nacido, comenzando a ejercer su profesión.

Juntamente con el doctor Francisco Baraja, fueron los primeros médicos que se incorporaron al seno de las poblaciones de Carmen de Patagones y Viadma, atendiendo en forma estable y permanente. Su radio de acción profesional era extenso pues alcanzaba a los pobladores diseminados a lo largo de ambas márgenes del río Negro, desde su desembocadura hasta la Primera Angostura.

Fue el doctor Humble, durante 24 años continuos, médico, cirujano, vetero; atendió su botica e hizo de dentista y vacunador. Fuera de estas actividades específicas, inherentes a la profesión de un médico en Viadma, siempre estuvo dispuesto a brindar su apoyo a cualquier iniciativa útil para la población. Así, por ejemplo, entre 1861 y 1865 comienza a sostener con su

peculio la primera escuela particular de varones de Viadma, colaborando tan noble tarea el preceptor Francisco Aguiar, mientras su ahogada esposa regentaba otra sección similar de niñas, anexa a aquella.

Cuando era preciso la colaboración del vecindario en pro de realización de una sugerencia o plan tendiente al progreso de la ciudad y bien de sus pobladores, la Gobernación del Río Negro recurria, entre otros honrados vecinos, al doctor Humble. Así entonces, ejerció el cargo de médico oficial de la Gobernación; fue miembro del Consejo Municipal de Viadma; integró como vocal, en 1883, el Consejo Escolar del Territorio; intervino activamente en la colocación de la "Patagonian Missionary Society of Brighton", ceremonia que se realizó en 1883, fundamental del "Hospital del Río Negro"; y fue el representante del gobernador, Napoleón Berraute.

Fórmó un hogar honorable casándose con Isabel Luisa Williams, que acompañó fielmente a su esposo en toda su trayectoria. Inculcó a sus hijos los principios del bien, damos, como ejemplo y tuvo, entre sus postreras satisfacciones, la de presenciar como su hijo Jorge Guillermo Humble actuó como gobernador interino del Territorio de Río Negro, por ausencia del titular. Falleció en Viadma en 1897, donde actualmente descansan sus restos.

vieron pasar en aquellos años distantes, llevando el consuelo de su palabra a los que sufrían y en muchas ocasiones—sin alardes—extendió su mano desinteresadamente a los pobres y menesterosos del pueblo. Su amor por todo aquello que provenía de la tierra, su afán por difundir la doctrina del Evangelio, con un contenido de soberbias dimensiones a su existencia. Fue todo un hombre de bien.

Desde hace mucho tiempo que la capital del Río Negro le debe el merecido homenaje de gratitud. Por lo mismo de Viadma, dice llevar su nombre. Los poderes públicos deben acudir enimiento de todos aquellos que agraciaron de las proyecciones progresistas y educativas que tuvo la silenciosa pero fecunda obra del doctor Jorge Arturo Humble.

### INSEPARABLES



Para tomar mate  
tres cosas son  
necesarias:  
mate, bombilla y  
Verba



de calidad.  
Qué gusto le da  
al mate!

En paquetes  
de 10 y 1 kilo  
que  
de calidad.

Reda  
**DOBLEY**  
a la medida de Montevideo



"SOBRE LAS ROCAS"  
de Luis Barahona

En semblanza "DOBLEY" y  
sobre las cabales de Montevideo.

DOBLEY y Verba se venden juntos  
con bombilla y mate en recipientes  
y una granja que se venden juntos.

Importación: SERRANO VILLALBA & SERRANO (Argentina) S. R. L.



# "ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.  
LAVALLE 348 - BUENOS AIRES - T. E. 32-9481/9485

## OPERA EN SEGUROS DE:

### VIDA

INCENDIO  
PERDIDA DE BENEFICIOS  
ACCIDENTES DEL TRABAJO  
ACCIDENTES PERSONALES

TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Lacustres, Terrestres y Aéreos y Cascos de Embarcaciones)

AERONAVEGACION  
AUTOMOVILES  
CRISTALES

ROBO EN casas de familia y locales de negocios

### GANADO

RESPONSABILIDAD CIVIL  
FIDELIDAD DE EMPLEADOS

ALHAJAS Y PIELES

DAÑOS POR AGUA

CARROS

VALORES EN TRANSITO

EQUIPAJES

REGADERAS AUTOMATICAS

## DIRECTORIO

Presidente .....	Sr. Alejandro Braun Menéndez
Vice-Presidente .....	Dn. Juan Carlos Pinazo
Secretario .....	D. Clodomiro Hileszt
Tesorero .....	Sr. José Morinacci
Vocales .....	Sr. Juan J. Caminos Dn. José L. Caszilo Dn. Alberto M. Dodero Sr. Julio A. Fernández Lascano Dn. Carlos A. Menéndez Behery Sr. Fernando J. Menéndez Behery Dn. Juan Carlos Neugada Sr. Francisco Orcoyen Sr. Aldo A. Cambaño Sr. Otto Faldensland
Suplentes .....	Dn. Oscar Braun Menéndez Ing. Edouardo Ecosozny Sr. José A. Lockey Sr. Edouardo J. Morayn Dn. Alfredo D. Olasech
Sindicó Titular .....	Sr. Dolmado L. Botto
Sindicó Suplente .....	Sr. Alfredo Perillo Ramos
Gerente General .....	Dn. Luis F. Orcoyen

# Planta de aluminio en P. Deseado

*Será una radicación  
de gran utilidad*

El periodismo cotidiano ha informado en varias oportunidades sobre una posible radicación industrial en Puerto Deseado para la reducción de aluminio, proyecto en el que ha manifestado su interés, por intermedio de sus representantes en Argentina, la empresa Kaiser Aluminum Chemical Corporation.

Entre dichos representantes y las autoridades de la provincia de Santa Cruz han sobrevenido algunos contactos, y de resultados de consultas y cambio de ideas, el gobierno provincial dió a conocer sus conclusiones provisionarias y meramente informativas respecto a las condiciones de esa radicación.

Señala en primer término que la radicación inversionista que en principio propone la Kaiser Aluminum y Chemical Corporation debe reputarse altamente útil para el efectivo desarrollo económico de la provincia de Santa Cruz, y en tal concepto las autoridades están dispuestas a facilitar y promover dentro de sus facultades, jurisdicción y competencia, todas las gestiones tendientes a lograr ese objetivo, ofreciendo:

a) Someter a la consideración de la H. Cámara de Diputados un proyecto de ley, con fundamentación constitucional, eximiendo a la Kaiser Aluminum y Chemical Corporation, por el término de diez años, de todo impuesto o gravamen provincial o municipal (con excepción de las tasas retributivas de servicios) de cualquier naturaleza creados o a crearse. Esta exención será materia de convención expresa, en realidad de condición resolutive a favor de la empresa, en el contrato que en caso de acuerdo se celebrará.

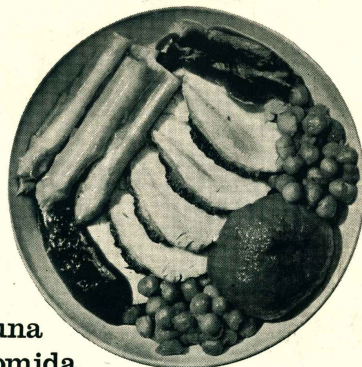
b) Los organismos técnicos competentes admiten la factibilidad de operación en Puerto Deseado con barcos de hasta 15.000 toneladas. De manera que el Poder Ejecutivo Provincial, ad referendum de la H. Legislatura y de los organismos nacionales competentes, garantizará la realización y formas de financiación y refinanciación de los trabajos necesarios para el libre acceso y atraque de tales buques.

c) La provincia cederá en propiedad a la empresa, libre de todo cargo, los terrenos en que se construyan las plantas industriales y sus accesorios. Los terrenos serán elegidos entre los disponibles de la provincia de común acuerdo entre las partes, no pudiendo precisarse en este momento si entre tales terrenos existe alguno con una superficie de 10.000 hectáreas, por expedito en conformidad con dicha área estimativa.

d) La provincia, con cargo para la empresa, obtendrá para ésta por las vías legales correspondientes, aquellos derechos reales o personales que sean necesarios para servir el propósito de establecer, mantener y administrar de conformidad con las leyes vigentes, aquellos caminos, líneas de tubería, líneas transmisoras de electricidad, etc., que sean necesarios fuera de los límites de los terrenos mencionados.

e) La provincia se compromete a promover, facilitar y gestionar todos los trámites necesarios para asegurar el suministro a la planta de la empresa en Puerto Deseado, de 370.000 metros cúbicos de gas natural, como interés de esa firma. El precio para este gas será materia de convención entre las partes y/o los organismos nacionales receptivos, asegurándose, empero, a la empresa, un tratamiento igual al dispensado a otros usuarios inversores.

Finalmente indica que el Poder Ejecutivo de la Provincia queda a disposición de Kaiser Aluminum y Chemical Corporation para iniciar el estudio de las bases de la pertinente contratación, entendiéndose que ello será "ad referendum" de la H. Cámara de Diputados.



una  
comida

"en familia"

disminuye

tiempo y distancia... una deliciosa comida,

una manta o una copa de scotch, cualquiera sea el detalle de la atención, está brindado con un amistoso sentimiento. Esta es la invaluable ventaja que representa volar vía AUSTRAL, la línea aérea que le asegura la atención más distinguida, en las rutas del sur.

## VUELE VIA AUSTRAL



La  
Línea Aérea  
Patagónica

LEANDRO N. ALEM 498

DIAGONAL NORTE 543

T. E. 31 - 4583, 7144, 7550, 3912 y 32-0374

T. E. 30 - 8363

BUENOS AIRES

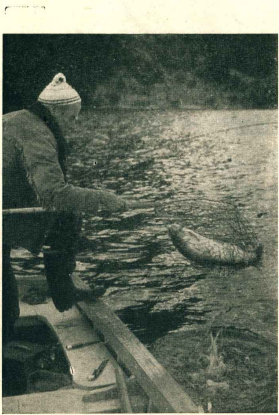
El pescador que va a las regiones lacustres de la Patagonia, practica su deporte favorito en medio de paisajes que son un sedante para sus nervios y un tónico para su espíritu. Allí, bosque, montaña y aguas cristalinas, conforman un cuadro encantador.



## CAMPING

# DE PESCA EN LOS LAGOS DEL SUR

por E. IBARZ GRAO



Quien sabe comportarse con la necesaria discreción, quien aprende a conocer los lugares donde se acantonan las truchas, obtendrá muy buenas piezas y, satisfaciendo su afición, vivirá jornadas inolvidables en un escenario de ensueño.

A quienes han recorrido algo el mundo no deja de extrañarles la poca difusión que en el país tiene un deporte que en Europa y Norteamérica cuenta con innumerable adeptos: el excursionismo. Quizá conspira contra su escaso desarrollo lo poco propicio del terreno en las zonas más densamente desarrolladas de la República, una inmensa llanura sin ondulaciones, sureada hasta lo inverosímil por alambrados sin fin. Claramente, en estas condiciones, el excursionismo no presenta bastante atractivo. Éste es un deporte que supone la existencia de bosques y, sobre todo, de montañas.

La palabra inglesa *camping* (ya muy usada en todos los idiomas) tiene un significado más completo que el solo excursionismo. Une la excursión a la permanencia, es decir, el excursionista se basta a sí mismo, prepara su propia comida y duerme en plena naturaleza, resguardándose de los inclementes del tiempo por sus propios medios. El concepto de excursionismo no quedaría completo si no aclarásemos que toda o buena parte de la excursión debe hacerse a pie. El excursionismo puro es el que no utiliza otro medio de traslado que las piernas, magnífica actividad deportiva por cierto que depara a quien la practica, emociones impagables. Uno de los más atractivos aspectos del excursionismo, es el alpinismo o escalamiento de montañas.

El excursionismo a pie, tan vigoroso y saludable patrimonio de las razas fuertes (quienes lo practican hacen jornadas normales de 40, 50 y 60 kilómetros), es poco promotor en Argentina, en gran parte de su territorio, por el hecho de ser completamente llano y estar tan alambrado (no concebido el excursionismo caminando por la carretera) y, además por las considerables distancias que separan los centros poblados de los lugares que justifican la excursión. El deporte queda por ello limitado a las colonias montañosas y boscosas (centro de la República norte y sur) en donde realmente hay lugares extraordinarios.

Pero ésto que el excursionismo, o mejor aún el *camping*, tiene posibilidades insoportables si lo unimos a otra actividad deportiva, la pesca, y, eventualmente, a la caza. Propugna, pues, como se verá, el *camping* para pescar.

Tantos años de permanencia en la zona llana del país casi me habían hecho olvidar las interminables caminatas que durante mi juventud hiciera a través de las verdes montañas de mi tierra. Pero unas vacaciones disfrutadas en la región de los lagos andinos hicieron que se renovaran los recuerdos y que estudiara varios aspectos de esta cuestión, que juzgo interesantes.

Me ocurrió con frecuencia que después de pasar una tarde recorriendo algún río o las orillas de un lago profundo lugares para mis tiros de mosca, empezaba a encontrar pique al amanecer, después de la puesta de sol. Es bien sabido que las truchas moscardean, es decir, ascienden a la superficie a comer los insectos que caen o se posan en el agua, al iniciarse el crepúsculo, con las primeras horas de la noche. Pero ocurría que precisamente a esa hora debía regresar al hotel para la cena. Tenía que hacer tres, cuatro o más kilómetros a pie, de noche o con poca luz, a través del bosque, para llegar a la hora señalada para cenar. Los inevitables retrasos, resultado de la lucha entre la afición a la pesca, exacerbada por la posibilidad de una buena presa, y la exigencia hotelera de puntualidad, provocaron en este orden cosas desagradables incidentes. No puedo por menos recordar que algunas veces quedé prácticamente sin cena por haber llegado con cierto atraso. No discuto la conveniencia de observar una puntualidad en los hoteles para las horas de la comida, pero si hacemos miles de kilómetros para satisfacer nuestros deseos de pesca, es sensible que este anhelo, acariciado y contenido un año entero, se pueda ver frustrado por una consideración tan subalterna como la puntualidad.

Esto era lo que yo decía a un grupo de pescadores deportivos una noche de sobremesa.

—Tiene usted razón —me dijo entonces un joven francés, apasionado por pesca. Nosotros, como ustedes, somos dos matrimonios con estos tres niños tan revoltosos. Acabamos de regresar de una excursión a pie, en la que pudimos disfrutar plenamente porque superamos el inconveniente de la puntualidad horaria para las comidas hoteleras. Resolvimos el problema con nuestras carpas. Acampamos en los lugares convenientes y pescamos a nuestras anchas a las horas más adecuadas, sin sujeción a horario. Llevamos nuestras vituallas, pero los platos de fondo fueron las sabrosas y frequentísimas truchas por nosotros pescadas. Han sido unos días que no olvidaremos, en la soledad de los bosques milenarios y en un marco de insuperable belleza. Ni las señoras ni los niños, a pesar de las bajas temperaturas en ciertas horas de la noche, tuvieron menor inconveniente. Bien abrigados todos en las bolsas de dormir y reparados por las carpas, dormimos placida y tranquilamente.

De aquellas palabras han surgido estas cuartillas.

Algunas referencias para organizar un cómodo *camping*.

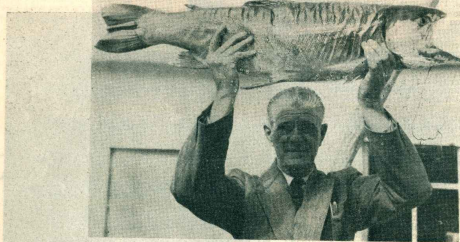
El *camping* hoy es perfectamente viable y cómodo, merced a dos valiosas adquisiciones: la carpa liviana y la bolsa de dormir, amén de otros empujes de importancia secundaria. La carpa moderna para dos personas, por ejemplo, se reduce, plegada, al tamaño de una pequeña valija de mano que no llega a pesar cuatro kilos. Para quienes tienen el complejo de las grandes carpas debemos recordarles que ellas sólo les servirán de refugio en las horas de descanso o para defenderse de las inclemencias del tiempo, que son las menos. Las restantes las pasarán al aire libre. Por lo tanto la carpa no necesita ser grande sino que por el contrario hay que procurar que tenga el menor tamaño para facilitar su traslado, para hacer más breve su armado y menor el trabajo de mantenimiento diario. Además de esto podrá obtenerse más fácil protección entre pajonales y árboles; recuérdese, en efecto, que cuanto más reducidos son las dimensiones de una carpa menor es su resistencia al viento. Élla aumenta a medida que lo hace su tamaño.

La industria nacional puede facilitar, como decimos más arriba, carpas para dos, tres y cuatro personas, sólidas, de poco peso (120 gramos por metro cuadrado) impermeables, sin palas ni herrajes. Todo cabe en pequeños paquetes en forma de valijas. Adhámanos que se arman fácilmente en contados minutos.

La otra adquisición que hace cómodo el *camping*, es la bolsa de dormir. La necesidad de proteger a numerosas tropas expedicionarias de muy bajas temperaturas durante la última guerra, hizo que se fabricaran en gran escala y fabricantes. Se necesitaba protección y mínimo espacio y peso. Todo pudo conseguirse. Las bolsas de dormir modernas (que también la industria nacional fabrica en muy buena calidad) se reducen a un tamaño muy pequeño y no pesan casi nada. Hay, naturalmente, modelos de varias clases y calidades, desde las rellenas de *duvyl* (pluma fina



Muchos son los atractivos para el excursionismo que brinda las regiones cordilleranas del sur del país. Allí se disfruta de silencio y serenidad, el cuerpo se fatiga pero el espíritu reposa, y la vista se repala con la visión del azul transparente del agua, los árboles, las torres y un telón de fondo de montaña y tierra.



Pescadores de fama universal, como el mariscal Almeyda, John Gray, Harold Hardy y otros campeones y expertos en el manejo de cañas, califican de excepcionales las condiciones para pesca deportiva de toda la región cordillerana austral. Truchas de gran tamaño, como la que levanta la ujania del pescador que aparece en la foto, no son casualidades, abundan desde los lagos neuquinos hasta Tierra del Fuego.

de pato) que permiten resistir temperaturas polares con toda comodidad, hasta otras que facilitan el dormir bien en condiciones menos rigurosas.

Cuatro personas forman el grupo ideal para el camping.

Pueden hacerse diferentes clases de camping. En realidad todo depende de los medios de transporte de que se disponga. El poseedor de un automóvil, un jeep o un ac-

plado a estos vehículos, dispondrá de un espacio mayor para trasladar una impedimenta más abundante. Pero importa advertir que en terrenos agrestes y boscosos donde se practica el genuino camping, poco importará lo que no sea el esfuerzo personal.

A mi juicio el grupo de camping ideal es el de cuatro personas, entre las cuales pueden llevar sin agobio cuanto necesitan para acampar. Esa condición indispensable, eso sí, que exista una verdadera compensación entre ellas. La convivencia continúa durante varios días, pone a prueba el respeto, la tolerancia y la educación que deben observar quienes integran el grupo, cualidades que deben extenderse cuando forman parte de él, señoras o señoritas.

Un grupo de 4 personas puede disponer de dos cómodas carpas. Ello permitirá que puedan prestarse ayuda en caso de necesidad. Pueden distribuirse la impedimenta en forma equitativa. El equipo, a mi juicio, aparte de las tiendas de campaña o carpas, y las bolsas de dormir, debe estar formado principalmente, por los útiles de pesca, tal vez alguna escopeta para cazar algún arma de fuego para la defensa, un reducido botiquín de urgencia, unos pocos útiles de cocina para preparar las comidas, latas de conservas, unos termos, etc. Quienes deseen aumentar su comodidad pueden añadir unos de esos cojines que se inflan soplando o unas sillas desarmables. Si se dispone de medios mecánicos de transporte o de animales para llevar la impedimenta, es ideal llevar una canoa o piragua de tipo canadiense y un motor fuera de borda. Ello facilita al grupo excursionista unas posibilidades extraordinarias.

¿Dónde practicar el camping para la pesca?

Si recordamos lo que ocurre todos los veranos, en plena temporada, se nos agudará el ingenio y la memoria. Pie-temporada de veraneantes, carencia de hoteles, precios abusivos, trato poco cortés, escasez de transportes, etc., etc. En bastantes ocasiones el solaz y el descanso que esperamos de nuestras vacaciones se convierten en amarguras y disgustos.

Cuando pensé en escribir estas líneas tenía la mira puesta en la región de los lagos, en el sur. Tomando como punto de partida o base un hotel (en esas comarcas la mayoría de los hoteles no son caros, desde luego bastante malos baratos que en Mar del Plata) pueden hacerse excursiones de camping de tres, cuatro, cinco o más días que dejarán hermosos recuerdos. Se podrán conocer lugares de pesca poco frecuentados y por ello fructíferos, en lugares de magnífica belleza. Ello hará, además, que la cigarra de nuestro presupuesto de vacaciones se reduzca de manera sustancial.

## EL CUENTO PATAGONICO

# Un valiente

por CONSTANTINO SALINAS JACA

A QUI, en tierras de Sudamérica, o llamar por primera vez "sujeto de avería" a aquel que no acomoda su vida al sobrentendido código de la honestidad y politeria ciudadanas y borrar o cae de bruces en ese otro código de malla más estrecha y mayores exigencias, el pens. Aceptada la denominación, bien puede afirmarse que el implicado en ella, el "sujeto de avería", germina por generación espontánea en la fauna de todos los países, sin distinción de latitudes y sin que las condiciones ambientales influyan en ello. En efecto, tal "sujeto" se ofrece lo mismo allá donde la Madre Naturaleza, prodiga en recursos, permite una vida nómada, sin atisugamientos que inciten a desviaciones morales, como en aquellos otros países en que, pasando de madre a madre, determina condiciones de vida difíciles, más apropiada para que la briba ensanche su clientela.

Utilizando la referida expresión, cataloguemos como "sujeto de avería" al protagonista de nuestro cuento, Cálculo Ferro, cuya fama de maledivo, otro americano—, se hallaba bien difundida por los alrededores de la zona del oeste chiluteno, restringido ámbito de su cotidiano vivir, tranquilo para su historia en donde los días transcurrían en somnolienta calma. Nuestro hombre irradiaba miedo por los cuatro costados y era temido por sus convexas por atribuírsele hechos espantables— así era calificad— cuya veracidad, dicha sea la verdad, no se hallaba comprobada de manera indubitable. Pero lo curioso y extraño del caso era que nuestro protagonista, lejos de desmentir tales hechos, parecía complacerse en su confirmación, en que perdurase con tramitación indelebe en la memoria de sus convexas. Tradicionalmente, indudablemente, por respeto y acatamiento, satisficiale la constante preocupación y somatimiento de que daban constancias muestras quienes con él tenían que alternar en esas condiciones inabundable convivencia, más o menos intima, propia de los lugares de menguada vecindario, en donde todo se conoce o creen conocerse. Fácil era

advertir que en Cálculo Ferro, la vanidad estaba abanicada por la fama de valentón, que él, como decimos, airaba conscientemente para burlarse como un ser superior ante la inofensiva chatura de aquellos que en torno vegetaban, acres sin relieve, condenados de por vida a padecer esa difundida enfermedad, que llamáremos "hibalismo mental, tan propia de la gleba.

Hechos espantables, al decir de aquellas gentes y carantes, repetidos, de autorizada confirmación, engarzados en la crónica negra de pretéritos tiempos, de los que eran mudos testigos los cementerios del contorno, sin que apenas alguno de estos depósitos de humanos despojos —Tecka, Costa, San Martín, Pico, y aún cabría extender a Esquel y Barrientos— escarara a la condición de ligübre progenero del brío de su brazo acometedor, de su chaira omnípotente, presta siempre a rubricar un afán pendero.

Por éste ambiente en que Ferro tan placenteramente se dejaba perder, unido a la constante repetición de su nombre en el recinto familiar, nombre que el temor circundante hacía pronunciar en voz queda, los párvulos se sentían desparviados cuando la madre, queriendo evitar un travieso, o bien provocar el sueño rebelde de sus chiquitines, apelaba al temido y estereotipado "¡que viene Ferro!", con la no infrecuente consecuencia de que, de uno de los sus asustaditos, los somes, iniciara un sonar agitado para despertar con sobresalto, ¡dalcante!, en el preciso momento en que el hombre, tan arteramente recordado por la invención materna, le iba a los alcances... Y no sólo los chicos. También los que no lo eran, se sentían influidos al contorno del patético nombre por algo que si no era miedo parecía tener con éste estrecho parentesco. Y ya era sabido: allí donde Ferro sentara sus reales, y el bolche, que se sentía preñado, era en su ambiente su natural catedral, que nadie levantara el dedo sin su permiso, mucho menos en donde le contradijera, pues bastaría una mirada o algún



**Santa Cruz**

H. W. C. ROLLITT y Cia.

Representación:

Comidulinas - Agentes Marítimas  
Administración de seimidas

C. Correo 42 Telé. 77 - P. B. 8. Cruz

## Puerto Deseado

### Florentino Pérez

Despachante de Admasa  
y Agente Marítimo

Representante de  
"LAW UNION & ROCK"

Compañía Inglesa de  
Seguros y de la Casa

JOSE PELUFU y Cia. Ltd.

Vacunas "EBER"  
(Carbunco y Mancha)

C. Correo 76

## LUZ Y FUERZA

COCOC Hnos.

Anexo: Instalaciones eléctricas •  
Industriales. - Motores eléctricos  
y bloques de cemento comprimeidos.

ESTACION DE SERVICIO

de

PEDRO MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado y  
Esgrase - Combustión y Enmendado -  
Venta de Hule y Aceite

## Río Gallegos

CANTINERÍA "CARRERA"

de

VLADIMIRO JAKIC

Servicio especial de Lunch o domicilio

Roca esq. Foyrango Tel. 178

ALBERTO R. SEGOVIA

DESPACHANTE DE ADMASA  
Importaciones - Exportación  
Representaciones - Seguros  
Telegrafos "ASBOGIVA"

## Juan Ligeois

REPRESENTACIONES

COMISIONES

CONTABILIDAD

SARMINTO 24

Fotografía "ROIL"

TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD

Venta de Albumes para fotografía -  
Gran extensión de fotos del Logo

ña: "Poned vosotros las velas. Yo pondré el muerto", aunque justo es decir, sin menoscabo para la ganapería de Ferro, que repetida esa frase en diversas ocasiones, ella había perdido buena parte de su agresividad y no alarmaba en demasía a su auditorio. La envoltura física transparente obra el más fiel de los espejos psíquica atormentada y moveliza de Cálculo Ferro. Lo primero que en él llamaba la atención era su rostro aculetinado, faz de ceniza expresión y como elementos de vanguardia de prominentes dientes, largos y negros, que, cual supervivientes del naufragio dental asomaban atrevidos por el ventanal abrioso en el labio superior, hendido en su mitad para formar lo que los médicos llaman labio leporino. Por tal extraño surco encontraba su marcha, sin posibilidad de evitarlo, la viscosidad salival, que aumentaba de modo ostensible en los momentos de excitación. Fluidos que venía a constituirse así como el término de su furor. De sus ojos sólo uno era cabal; el otro era tuerto y por él manaba espesa secreción que le obligaba a restregarlo con el dorso de la mano, ya que el pañuelo era para él un hijo de la civilización, impropio de todo gaucho que se estime. En su lustrosa cámara, de cuero negro, se habían dado cita juntamente con el deterioro del tiempo, cascpa, mugre, polvo y sebo. Fue también negro, negro el conchero que de cobertura surca a su cerebro, aula magna de los rales pensamientos que formaban el sedimento de su empesada vida y alentaban su ser. Dígase para completar, como detalle final, su radiografía psicofísica, que una de sus caras presentaba era la exhibición del crinítrio de cuero, colección de vieja plata llegada a él por herencia familiar.

En resumen: en el contorno chuchutense al que describía sus activi- y vida bien tenía, pero en el mundo propleveala sin que hubiera quien

## Trelew

EMILIO J. DUPOUEY

ESCRIBANO

Registro Nº 2

CASA "TORREJON"

Avenida FONTANA 284 - 274

Tel. 5

Suc. Trelew

Material Eléctrico - Art. Fotográficos

Dr. ADOLFO MARGARA

MEDICO GUBIARNO

se sintiese candidato preceptorial al sacrificio, con arreos para disputarle el cetro o campeón de su fama de valiente. Y no había tampoco dicho alguno, de que ello pudiera ocurrir en largo tiempo, en espera, sin duda, de que la vejez melancólica indagarra.

• Hecho así el conocimiento de tan honorable suceso, proseguimos el relato fondido en el preciso momento en que cierta noche de desatada tempestad con el corrote de horribos truenos, cambiamos por muy estrecho sendero, marginado de espinos y matosales en dirección a su sitio, quiero decir a su rancho, levantado no lejos, en el límite del ejido. De repente se vio azido, resultando inútiles todos sus esfuerzos para proseguir en su marcha. Era cosa de verlos. En aquella tenebrosa oscuridad parecían, que poderosos brazos, cual los del gigante Anteo, atormentaban su cuerpo y si verse así aporrazado sintió en sus nervios una sacudida mortal en la que todos los pelos, como movidos por un resorte, se le pasaron de punta... ¡Santo Dios! ¡Qué era aquello! De su canguelo daban fe las expresiones que surgían de sus temblorosas labios, cuando decía angustiada: "¡Por la Virgen de los Cieles! ¡Se lo juro por mi rodaja! ¡Yo he estado en un bicho! ¡Nunca hice daño a nadie! ¡Yo fue siempre un hombre bueno!" Pero para desespero suyo, Anteo no día y convencido de la inutilidad de los ruegos, apeló al que creía más convincente recurso, de más eficaz persuasión, y así, continuó: "¡Le serviré en cuanto valga! ¡Yo le daré cuanto tengo!" Y al decir ésto, alargaba la billetera con sus buenos cinco pesos...

Pronto amainó la tempestad y con ellos los truenos. Tras de unos instantes que medidos por el desespero y el miedo manabían, pareciéronle una eternidad, abrióse paso la luna por entre el umbrío celaje y al advertir el malveto que era un seco cafafate lo que le tenía preso, surgió de improviso la personalidad de Cálculo Ferro, que en aquella noche de luna pujanza, casi correspondía a su temperamental valor, jamás desmentido. Se le llegó, sacó su cuchillo, hasta entonces reverentemente envalnado y con valeroso e inimitable gesto, extrajo de un solo tajo aquel seco cafafate, mientras con circunvalada y chirape del ojo, exclamó: "¡Si aura le gorviera hombre, ansina te partía el pecho!" Y satisfecho de sí mismo, barbotando mil injurias para sus atrevidos y azabachosos dientes, con valentía dialéctica que encontraba fácil salida por el leporino labio, prosiguió su marcha a través del estrecho sendero, camino del cercano y solitario rancho.

• Había que contemplar su fiero gesto! ¡Fareada un tigre herido...! Cuento ésto, que al modo de las fábulas, puede ser sometido a su correspondiente moralización. En efecto: hay Cálculos patrióticos cuyos labios dicen "patriota", concepto desmentido por el corazón, en el cual un celo extraño repite "mi dinero", hay Cálculos que hablan de Dios y diálogos con el Diablo y también "caballeros de honor" que también son caballeros. Y finalmente, como acabamos de verlo, valentones cobardes. Viene, pues, en la ocasión, reiterando a los puntos de la pluma, cual síntesis de gran desahogado encañonamiento, una conocida máxima: "Ei que alardea, carece". ¡No es verdad lector discreto!

# PINGÜINOS

Por MAXIMO REVENGA.



Mansos, confiados e ingeniosos, hasta ellos llega el hombre sin contarles temar, a lo suyo una ingenua curiosidad que suele resultarles fatal.

Por las tardes suelen encaramarse sobre las rocas en que fina la diminuta península Observatorio, un grupo de pingüinos. No los veo llegar, desde las ventanas de la casa. Nadan y se zambullan con salto tan mecánico, que a ratos espero deslumbrar entre el plumón brillante el volante metálico con que se da cuerda a sus cuerpos de ratos.

Trepados sobre los pedruzcos se acentúa la imagen del fugiente. La fachada de dignatarios, de doctores sabihondos, tiene por fuerza que esconder un relleno de estopa. De pronto, erguidos sobre sus patitas, baten frenéticamente los ridículos alones al par que lanzan un chillido desatado. Entonces, el encanto se rompe; no son prodigiosos muñecos animados, son pájaros, "pájaros bobos", fríamente atacados de envidia.

Es gracioso verlos reunidos como en un consejo, muy graves, muy circunspectos, aunque prontos a insinuarse a las hembras. Don Juanes de opereta. Pasan horas enteras parados sobre las tocas, moviendo el pescuezo a golpear cortos como los "jatos" de un mecanismo eléctrico y luego, aparentemente sin motivo, echan a andar urgidos, ¡Dios sabe!, por qué afanos.

Avanzan bamboleaditos con un balance lateral que me recuerdan sensiblemente los primeros pinitos de mi hita. Las irregularidades del terreno les permiten hacer falta de sus recursos de arribos, sobre la nieve se deslizan velozmente "nadando" con sus alones y con el vientre apoyado contra el blanco tapiz; entre las piedras saltan con las patitas juntas o rebaldan por improvisados toboganes, no siempre sin rodar hasta el agua.

Llegan hasta la casa sin temer. Alguno es menester echarlos para evitar el aroma de sus excrementos. Pero no es fácil, tienen tozudeces de aragones y pose al puntal más, retornan, ve a vez, entre chillidos, ferocemente defendidos.

Me gusta mirarlos. Parecería que fueran parte del paisaje. Pájaros contemplativos para un mundo extraño. Quizá, algo que no pueda perdonarme, es haber dado muerte a uno de ellos, pocos días después de haber llegado a Melchior. Todavía conservo la impresión de desasosiego que me causó aquel animalito quieto, mirando sorprendido a ese otro animal, que le disparaba tranquilamente como en un "stato" de tiro. Herido de un proyectil rodó al mar, para tréper de nuevo dificultosamente. Ni un gemido, ni un movimiento de defensa, sólo un suspiro como cuantas de cristal, fijos, sorprendidos, incrédulos.

Como en la parábola hindú, sé que al fin de mis días, también pesará a mi sobre el plátano el cuerpo de un pingüino muerto. Nada más desolador que el pequeño cuerpo sin vida. Nada más injusto que hallar, como hallé hoy, dos pingüinos destruidos junto a la casa. Los fuertes colmillos de los perros del trineo habían cavado surcos san-

grientos en las pecheras blancas. Una mancha roja se extendía sobre la nieve, y ahí estaban, rígidos, con las patitas descomulgadamente inmóviles. Algo así como una rebeldía comenzó a poseerme. Un rayo de sol se refractaba en la diamantina transparencia de los corambones pendientes del alero. Apenas al soñaba el viento.

DE LA NATURALEZA

ANANAS

A LA MESA

INCA

ANANAS

BESTANI S. A.

VIVIENDAS ECONOMICAS EN  
COMODORO RIVADAVIA

Ha sido aprobada por el gobierno de la provincia de Chubut un plan de construcción de viviendas económicas en Comodoro Rivadavia, 150 en total con una inversión calculada en \$ 23.275.306. Las obras han de realizarse previa licitación y la correspondiente adjudicación por parte de una comisión especial que integra distintas personas. En las fundaciones de la medida se manifiesta que "es urgente necesidad la construcción de viviendas de tipo económico para cooperar a solucionar el problema que en él vive el ciudad".

**FRACCIÓN DE MEDANOS EN PUERTO FERRAZIL**

Mediante un sistema de cercas vivas y plantación de arbustos y árboles, producen un Puerto Firmadas contienen el movimiento de las dunas que adoran la economía de una región y comienzan asegurar la zona poblada. Es de hacer notar que esa pequeña y antigua población de la península Volada no ha podido preparar porque siempre fue en las medanos móviles un factor negativo. Ahora las autoridades de la provincia han resuelto encarar con firmeza la solución del problema, siendo así que las obras de Parques y Bosques del Chubut ha iniciado la creación de cercas vivas y siembra y plantación de arbustos y árboles, medida que es el clásico para evitar las remociones de arena. Es posible que al esta tentativa el este verano el Puerto Firmadas recobre su viejo ritmo de progreso, pero en un tiempo los una población activa y centro pesquero interesante.

**San Julián**

**Estudio "FOTO MITRE"**

Walter Hamburger  
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIFICACIONES - REVELACIONES - COPIAS

Barceloni Mitre 975

**SCHLAREK HNOS.**

Succesores de LUIS SCHLAREK

MERCADERIAS GENERALES

FRUTOS DEL PAIS

C. Correo 27 Teléfono 31

**HOTEL "AGUILA"**

DINERO SERVICIO

GRANDES COMODIDADES PARA

FAMILIAS Y PASAJEROS

Av. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 47

**LEONIDAS BOHMER**

Despachos de Aduana y Agenes

Muestreo

CONTABILIDAD Y ADMINISTRACION

Representante del anticártel "El

Chadé" empresa naviera Leste Países

B.R.L. representantes de frutas del

país Juan Corrales - Cita, seguros

"Providencia".

C. Correo 12 Telé. 88

**JUAN ARCAL**

Comprar y venta de haciendas

ANTIBARNICES - LANAS

MAQUINARIAS - SERRAS

Avda. Zabalaos C. Correo 83

**PATAGONIA  
AL DIA**



**QUEJAS CONTRA EL FERROCARRIL**

Las localidades patagónicas están sufriendo las consecuencias de un servicio ferroviario no del todo eficiente. En Esquel, sobre el sistema de abastecimiento de la población por los grandes obreros que aportan las cargas de mercaderías ganaderas. De acuerdo a denuncias formuladas por los interesados, el cargante de vagones de Constitución hasta Impulso Jacobacci se hace con bastante puntualidad, pero en esta localidad, que es donde nace el ramal de trucha anegado a Esquel, quedan olvidados largo tiempo, al extremo de que las cargas llegan a Esquel con 60 y hasta 80 días de retraso. En Sarmiento se sufre también el contrario tiempo ferroviario, pero es por falta de vagones y locomotoras. Los productores de Sarmiento, que hallan su principal mercado consumar en Comodoro Rivadavia, tienen inconvenientes para exportar su producción de shawo y queso a causa de que la cantidad de trenes que circulan es infinitamente menor que las necesidades del transporte.

**AMPLIACION DE INSTALACIONES PORTUARIAS EN DESEADO**

Los legisladores nacionales, señores Raúl E. Piñón y Miguel Gil, han presentado un proyecto a la cámara que los cuente, sobre ampliaciones y mejoras portuarias en Desierto Indican en los fundamentos que ese puerto es básico para la actividad productiva de una importante región, producción que se incrementa rápidamente con la explotación petrolera. En consecuencia estiman necesario que por la vía que corresponde se proceda a la ampliación del muelle existente, en el modo necesario para las necesidades actuales y de futuro proyectado la incrementación de las actividades por ese puerto. 29) Construcción de pilones de cimentación, pavimentos, vías férreas y toda la obra marítima, pertinente. 30) Que se construya una central eléctrica con capacidad para proveer de luz y fuerza motriz al puerto. 31) Que se provea de agua potable, quinches, grúas y todos los elementos necesarios para el desempeño de actividades que está destinado el puerto de Desierto.

**Comodoro Rivadavia**

**ROQUE GONZALEZ**

JUAN M. ALUNA

Escrituras

Registro de Contratos Públicos N° 2

Comodoro Rivadavia

**NORMA HAYDEE PERNAU**

Perteneciente a un hogar de Esquel, fotografada el día de su Primera Comunión.



El día tan dichoso de los quince años festejó en su hogar de Esquel, Norma Añaturri, que aparece aquí con sus amiguitos.

59) que se construya el mismo tiempo una línea de viviendas para obreros, funcionarios y obreros previsto en la ampliación de las líneas portuarias.

60) Que por la Dirección Nacional de Vivienda se contemple al mismo tiempo la realización de los caminos de acceso al puerto y la construcción de los troncos necesarios en la zona para asegurar el tránsito permanente a las nuevas y futuras actividades del puerto.

**TORNEO INTERNACIONAL DE PESCA DE TRUCHA Y SALMON**

La Dirección de Turismo de la provincia de Río Negro, conjuntamente con la Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, organizó el Segundo Torneo de Turismo de Pesca de Trucha y Salmo, a desarrollarse en los matorrales escondidos en el Parque Nahuel Huapi, entre los días 1 al 6 de noviembre próximo.

El torneo se realizará en el colindante anual de actividades de la Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca (FADEP), siendo facilitado por la misma. Pueden participar pescadores aficionados de cualquier país que así inscriban en Mérida, y los participantes deben estar afiliados a la FADEP. Los distintos concursos del torneo se desarrollan en las especialidades "Fly-Combining (mocho), Casting (Embarcación) y Trolling (peca desde y en embarcación).

Resultará vencedor el participante que presente la pieza de mayor peso sin distinción de especie, premiándose un ganador por cada especialidad.

Será este el segundo concurso. En el primero realizado en noviembre de 1959, se contó con la participación del campeón mundial de Casting, John Dickson, de Australia, luego ganadores, en Trolling, A. C. Pottel, neerlandés, con una trucha marón de 18700 kgs seguida por el francés Fournier también neerlandés, trucha marón de 7420 kgs, terceros Palet Stanta y sétimo neerlandés, con una trucha oro de 6830 kgs, cuarto George Prevost, neerlandés, con un salmón de 5220 kgs, quinto Coasting ganador Páridis Solbaito de Berlín, con una trucha oro fría de 4540 kgs, y Fly-Combining, Ferns Maitland, neerlandés, con una trucha salmónada de 1880 kgs.

**PRESUPIUESTO DE LA PROVINCIA DE CHUBUT**

Un proyecto de presupuesto de recursos e inversiones para el ejercicio 1960-61 ha estado el gobierno de Chubut y se lo ha leído que asciende a la suma de 1.151.397.462,21 pesos. Se encuentra a estudio de la comisión de Hacienda y Obra Pública, cuyo informe irá a la cámara para su consideración definitiva.

Esta alta cifra de mil cincocientos y un millón de pesos podrá formarse con recursos de procedencia nacional, provincial y extraordinarios. Los de origen nacional son las relaciones con la nación y otros, como los impuestos a las ventas, ganancia efectuada, participación en productos de hidrocarburos y regalías petrolíferas, regalías de

que se estima reportará un ingreso de 400 millones de pesos. Los recursos provinciales sumarán una 70 millones provenientes de impuestos a los sellos inmobiliarios, explotación de tierras, lotería, por ramos generales se obtendrán recursos del orden de los 200 millones, entre estos un aporte de 142 millones no invertidos en el actual ejercicio.

De los cifras globales mencionadas al comienzo figuran también los presupuestos y recursos de los organismos descentralizados.

De los recursos que contará la provincia en el nuevo ejercicio, \$ 313.000.000 se destinan a obras públicas, que representan el 40 por ciento del monto total y a gastos del personal administrativo, del Poder Judicial y organismos descentralizados, se calculan en \$ 340.336,99.

**AMPLIAR EL PLAZO PARA LA REVALUACION EN LA PATAGONIA**

Por resolución general N° 651 del 8 del mes en curso, la Dirección General Informativa ha ampliado hasta el 30 de noviembre próximo, para los contribuyentes domiciliados en Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, los plazos finales para dar cumplimiento a las normas relacionadas con la revaluación de activos, así como los plazos por la resolución general N° 658.

En la resolución dictada se hace mérito a las condiciones climáticas adversas sufridas en dichas regiones, las que han impedido a los contribuyentes tomar el necesario contacto con los oficinas fiscales para su asesoramiento, así como de los inconvenientes para la adecuada distribución de formularios en esas zonas.

**ESCUDO PARA LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

Por ley de la legislatura provincial, el gobierno de la provincia de Río Negro ha llamado a concurso para la creación del Escudo de esa provincia, estableciendo los siguientes premios: un primer premio con un monto que representará el escudo definitivo, nombre del autor y con la siguiente leyenda: "Escudo oficial de la provincia

de Río Negro", y la suma de 20.000 pesos; un segundo premio de 10.000 pesos un tercero de 5.000 pesos y tres premios estimulo con monto de plaza reconstrucción.

La recepción de dibujos se hará hasta el 6 de noviembre y los autores tendrán libertad de concepción pero sin ignorar las normas representativas de la provincia en amalgama con la nacional. Los diseños han de ser por 40 mil moxeros de 40 por 60 centímetros, presentando en medicina no inferiores a 30 por 40 mil moxeros de 40 por 60 centímetros, debiendo inscribirse con un breve informe acompañado que facilite la interpretación de los mismos.

Los trabajos han de remitirse en piezas certificadas y lacradas al Ministerio de Gobierno de la provincia de Río Negro, Viedma.

**DIQUE AMEIGHINO Y PUERTO DE RAWSON**

Los diputados nacionales Ernesto García, Juan Espina y Victorino H. B. Galterier, han presentado un proyecto proponiendo la reconstrucción de los obras del dique Ameighino y puerto de Rawson, Mollisense en el proyecto que el cuerpo "vería que cuando que el Poder Ejecutivo dispusiera de inmediato las medidas pertinentes a fin de acelerar la construcción del dique Florentino Ameighino y la obra del puerto de Rawson, para la judicial en gran medida el desarrollo económico y social de la nombrada provincia argentina". Añaden que "ambos trabajos re-

**GRAN VINO  
LA COLINA**



AREJO TINTO  
AREJO BLANCO  
PINOT  
RUBI

hilos tienen una gran importancia para afrontar el porvenir de esta dilatada zona marplatense de 224.860 kilómetros cuadrados, y asegurar el bienestar y la prosperidad de los 140.000 habitantes que pueblan la misma".

Agregan que la primera signifi- cante habilitación para el desarrollo de la actividad agrícola, una vasta zona, la principal de la provincia en el Valle Inferior del río Chubut, y que si bien el estado provincial, desde la importancia de la obra, ha realizado una contribución de 40 millones de pesos para costear su continuación y terminación, el resto de los trabajos se hacen en razón de la escasez de mano de obra, provisión de viviendas sociales y por otros factores técnicos y problemas que deben solucionarse para obtener la pronta habilitación de la misma, que significará una superficie de unos 30 mil hectáreas regadas".

En relación a los trabajos en el puerto de Rawson, ponen de relieve que "resulta lamentable observar la precaria y lenta realización, cuya pronta terminación se requerirá por el desarrollo económico y el bienestar social de los pueblos chubutenses de la costa", apoyando a "fines informativos que en 1959 la pesca marítima arrojó una producción de 700 mil kilogramos y que en el primer trimestre del año actual, fue de 400 mil kilogramos".

#### ASOCIACION PERCHUBUTENSES

Cumplido el período legislativo, ha reunido el Centro de Residentes Chubutenses sus asambleas anuales para la elección de nuevos miembros que integran su comité directivo, la cual ha quedado integrada de la siguiente manera:

Presidentes: señor capitán de Fragata (R) don A. Lucio Fernández Gamio; vicepresidente 1.º señor Ernesto Humphreys; vicepresidente 2.º Sr. Insú Ariz. Jorge E. Wirth, secretario general; señor Francisco Molina; secretario de finanzas, señor Enrique Lezow; Sr. Hyweva Parry de Booth; prosecretario Sr. Julio H. Venturi de Humphreys; vocales titulares, Sr. Miguel de Bernardi, Terrán Alyn Jones, Domingo San Juan y Erico Juan Moré de Bona; Vocales Extra de Huijues; vocales suplentes, Sr. Antonio Joaquín y Federico Sanchez; revisores de cuentas, Sr. Hugo M. Colvino y Dr. Enrique González Puffino; asesor Letrado, Dr. Jaime Lagnyroux.

Los miembros de la comisión directiva como también los socios y simpatizantes se congregan todos los viernes a las 20 horas en la residencia provisoria de la entidad, calle Rivadavia 1929, piso 1.º, donde transcurran los momentos en amena plática. En esas citas semanales se trata siempre bienvenidos todos los campos del Chubut.

### Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de  
M. BRITAJA

ERNESTO ANIBAL VEK

Escritor Nacional

## El consumo mundial de fibras artificiales

El libro "Niveles de consumo de fibra por habitante 1948-1958" editado por la FAO, señala que el consumo mundial de fibras para vestir aumentó considerablemente en los últimos decenios por el rápido incremento en la utilización de fibras elaboradas por el hombre, en perjuicio del consumo de algodón y lana. La información se refiere al uso de lana, algodón, fibras sintéticas (rayón y etilo), así como al hilo y red, exclusión que solamente afecta a la U.R.S.S. y Europa Central, donde el 20 por ciento de las fibras consumidas para vestimenta son de lana.

#### Los citos

El consumo mundial de fibras subió de 8.848.000 toneladas en 1948 a 13.422.000 toneladas en 1958, con un alza de 52 por ciento. En 1959 se elevó nuevamente a 14.118.000 toneladas. El uso de fibras sintéticas ocupó una proporción casi octava del 1.500 por ciento, el pañal de 34.000 toneladas en 1948 y 423.000 en 1958. El rayón, fibra artificial, experimentó un alza de 1.152.000 toneladas en 1948, e 2.265.000 en 1958, señalándose su consumo por 1959 en 2.500.000 toneladas.

La fibra más usada fue el algodón con un consumo de 6.923.000 toneladas en 1948 y en 1958 de 9.473.000, con alza del 53 por ciento. En 1958, las fibras sintéticas representaron el 3 por ciento del consumo total; el rayón, el 17 por ciento, algodón 69 por ciento, algodón 10 por ciento. El consumo por habitante del total de fibras en 1958 fue de 4,85 kilogramos, correspondiendo 3,36 al algodón, 0,47 a la lana, 0,83 el rayón y sintéticos, 0,15.

#### Consumo por país

El mayor consumo per cápita se registró en Norteamérica con 15,12 kilogramos, y el menor en África con 1,5. Chile consumió 4,1 kg.; Canadá 9,9; Suiza 6,6 y los Países Bajos con 6,4. El Tíbet consumió con 0,4; Alemania con 0,6; Somalia italiana, Topo-

landia, Camerún, África Francesa Equatorial y Etiopía con 0,7; Bolivia con 0,8 kg. por persona, representan los menores consumidores.

#### Uso de rayón

Alemania Oriental, a la cabeza en el uso de rayón per cápita con 6,3 kg., fue seguida por Cuba, Checoslovaquia, Alemania Occidental y Reino Unido con cifras fluctuantes, entre 3,5 y 3 kg. por habitante. Entre los países cuyo consumo no alcanzó a 0,1 kg., se encuentran India, Pakistán, Turquía, Egipto, Eritrea y Liberia.

#### Consumo de lana

El mayor consumidor de lana fue Nueva Zelanda, con 3,5 kg. per cápita, seguido, Doble Suiza, 2,7; Finlandia, 2,5; Reino Unido, 2,4; Noruega y Países Bajos con 2,3. En la U.R.S.S., Turquía, Chile, Bolivia y Grecia, el consumo fue de 0,9 kg. por habitante y en China, los países africanos y Alemania Oriental, se consumieron menos de 0,1 kg.

#### Fibras sintéticas

El consumidor mayor de fibras sintéticas fue Estados Unidos con 1,15 kg. por persona. Sigue Islandia con 0,79 kg., utilizando las fibras principalmente para la fabricación de redes de pesca. A continuación vienen Canadá, 0,69; Reino Unido, 0,54; Japón, 0,46; Suiza, 0,41; Francia y Australia con 0,37 y Alemania Oriental y Dinamarca con 0,35 kg. per habitante.

Según la tabla de conversaciones del libro, un kilo de algodón produce 7,52 metros cuadrados de género de hilo de lana equivalente a 6,88 metros cuadrados; uno de lana 0,2 metros cuadrados y un kilo de fibra sintética o 5,01 metros cuadrados.

Se destaca que después del estado de nutrición de los pueblos, el consumo de fibras refleja el nivel de vida alcanzado. En los países subdesarrollados económicamente las fibras son utilizadas en forma casi exclusiva para la manufactura de vestidos, y por el contrario, en los países que ya han logrado un alto nivel de desarrollo económico, se utilizan todas las que un ciudad como en líneas industriales.

# COMODIDAD SEGURIDAD RENTAMIENTO



## DODGE 1960

Pick-up de 3/4 y chasis para camionetas de 4 y 6 toneladas



¡Ahora podrán cargar más con mayor facilidad! Las camionetas de 3/4 toneladas con carrocería de fábrica y los chasis con cabina para camionetas de 4 y 6 toneladas, DODGE 1960, están hechos para el fácil transporte de las mayores cargas... para durar más... para que tengan la clase de resistencia que significa menores gastos y mayores utilidades.

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

INFORMES

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

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

### Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBERNAS  
Médico Cirujano - Matrícula N° 5377

Ex-Interno del Hospital Rawson de B. Aires - Médico de Salud Pública

Teléfono 88

### Usina Eléctrica de Luz y Fuerza

Dr. HUGO WALTER BROOKES  
Cirujano Dentista

### Río Grande

ESTACION DE SERVICIO

de  
JOSE MARTINEZ

Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase - Carburación y Encendido

Venta de Nafta y Aceites

# BIEN VESTIDO A TODA HORA!

Las prendas de vestir  
**DUXTON**  
mantienen su prestancia  
en el uso menos cuidadoso

Han sido realizadas con  
los mejores casimires y  
materiales de primera, para  
no envejecer.

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

## DUXTON

*Línea de jerarquía en el vestir*

Presentados en la Patagonia por

*La Antipolima*



L  
I  
N  
E  
A  
  
D  
E  
  
J  
E  
R  
A  
R  
Q  
U  
I  
A  
  
E  
N  
  
E  
L  
  
V  
E  
S  
T  
I  
R

D  
U  
X  
T  
O  
N

CORREO  
ARGENTINO  
Central (B)

FRANQUEO PAGADO  
Concesión No. 1488

TARIFA REDUCIDA  
Concesión No. 151