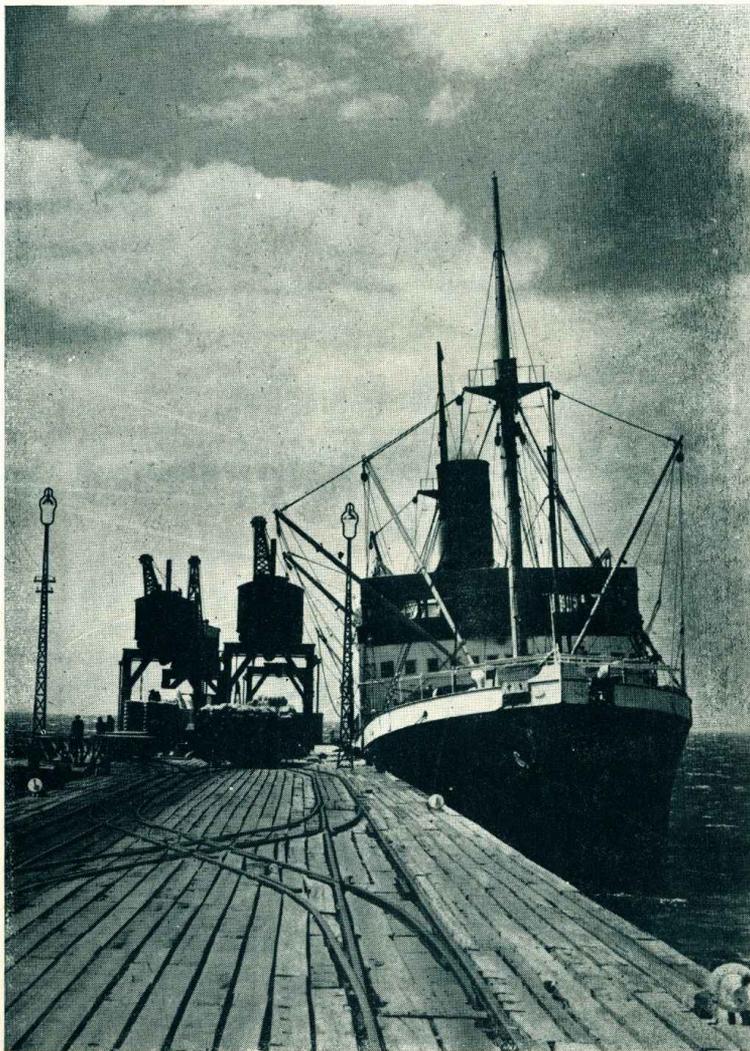


# Argentina Austral



El "JOSE MENENDEZ" en el muelle de Puerto Madryn

EDICION DEDICADA A PUERTO MADRYN (Chubut)  
en el Ejercicio 50', de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

# FERGUSON...

MAS POTENTE Y CON UNA  
TECNICA MAS AVANZADA.

CON  
MOTOR  
DIESEL

## FE-35

**EL TRACTOR QUE REUNE  
TODAS LAS CARACTERISTICAS  
QUE Ud. NECESITA.**



Rápido arranque  
en cualquier  
temperatura sin  
ayuda alguna

Pida demostraciones,  
información o  
asesoramiento.

AL SUR DEL PARALELO 42

**S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia**

**DONDE QUIERA QUE SE CRIE GANADO**



**es sinónimo de CALIDAD!**



- \* Antisépticos
- \* Garrapaticidas
- \* Lombricidas
- \* Vacunas
- \* Remedios Veterinarios
- \* Insecticidas
- \* Desinfectantes
- \* Productos para el Hogar

Consagrados por la preferencia de los  
ganaderos de todo el mundo

CONADO POR

*Edmundo Gello*

11/03/98

Si lleva la marca COOPER... es de confianza!

**PRODUCTOS VETERINARIOS COOPER**  
SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA y COMERCIAL  
25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

Local de Ventas: Viamonte 529

# 2

## SOLIDOS PRESTIGIOS UNIDOS EN UN SOLO ESFUERZO

En un constante afán de servir mejor al país, las empresas

"MONOLIT"  
y  
"Fortalit"

han unido sus nombres para formar, desde hoy, la firma

# Monofort

S. A. Industrial y Comercial

la que continuará elaborando la más variada línea de productos de fibrocemento

**Monofort**

DISTRIBUIDORES

**TAMET**

CHACABUCO 132  
Bs. As.



### Donde Pajarito "se posa", el tiempo no pasa...

Desde hace más de un siglo... en todas las latitudes del mundo... Pinturas, Esmaltes y Barnices PAJARITO simbolizan la más eficaz conservación de exteriores e interiores. Sus colores hermosos y resistentes y su notable poder cubritivo, hacen de PAJARITO la marca preferida para todo trabajo de pintura.

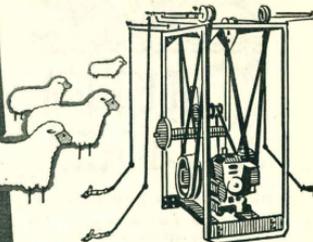
PINTURAS - ESMALTES - BARNICES

# Pajarito

TRADICION EN PINTURA

GOODLASS, WALL & CIA. (ARG.) LTDA. S. A.  
Av. Belgrano 1477 - T. E. 37-2058 - Buenos Aires  
Fábrica: Avda. Agüero 3075 - T. E. 22-1261/65 - Avellaneda.

## ¡ESQUILAS EN GRAN ESCALA!



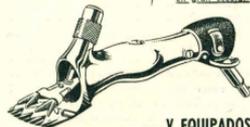
La Esquiladora COOPER posee todas las ventajas y adelantos técnicos que son imprescindibles para cumplir con seguridad y eficacia lo que debe ser un trabajo especializado y, por lo tanto, perfecto.

EQUIPOS SEMIIMPORTABLES

de 2, 4, 6 y 8 tijeras, que se alistan y transportan fácilmente. Con brazos y tijeras "Galgo" importados.

EQUIPOS FIJOS

a correa en V y embrague a cono revestido de corcho, totalmente importados, para la esquila en gran escala.



...Y EQUIPADOS CON LA FAMOSA TIJERA "GALGO"!

con su correspondiente peine y cortador. Totalmente importado. ¡Situación, livianos y de mínima vibración!

Y TAMBIEN A SUS  
ORDENES LA ENFARDADORA PARA LANA  
DONALD  
Medidas del fardo:  
1.10x0.70x0.70

THE COOPER STEWART ENGINEERING Co.

Moreno 970, 4o. Piso - Buenos Aires - T. E. 38-5896



## El porqué de ser el primero

A la Ciudad de Puerto Madryn dedica Argentina Austral este número con el que inicia su serie del Cincuentenario.

Tiene su razón el hecho de haberse decidido conmemorar de este modo; no con una Capital de Provincia o por uno de los centros urbanos de la mayor significación en la Patagonia del hoy.

Acaso otros lugares hubieran facilitado la tarea de preparar esta edición, por los aspectos salientes de su evolución demográfica, por el crecimiento de su riqueza, por la incrementación de sus industrias, por su importancia como centro gubernamental o administrativo, por su influencia en el desarrollo cultural, por la gravitación sacazana en distintos órdenes o por todas estas circunstancias concurrentes.

Todo eso tiene méritos especiales, que apreciados debidamente. En su nota se cura de cada zona o lugar lo que en justicia corresponde. Nada es, además, ajeno a Puerto Madryn, en la relación pertinente. Pero otros motivos esenciales son los que tuvimos en cuenta.

En nuestra elección ha tenido parte principalmente el concepto de la influencia que Puerto Madryn tuvo en la colonización de la Patagonia Austral y en su inmediato desenvolvimiento.

No olvidamos que buscando la Bahía sin Fondo de que a España llevaron noticias los de la Expedición Magallánica se edificaron en San José las bases del primer establecimiento hispano—casi a la vista de Puerto Madryn—, en cumplimiento de la Orden del Rey Carlos III de colonizar la costa patagónica.

Tampoco olvidamos que fué por ese magnífico portal que entraron al vaivé de la esperanza los colonos que casi un siglo más tarde, ensombreciéndose del osierito.

Y no sería justo omitir cuanto representa para nuestro ánimo el optimismo con que siempre, y ακόμα en los peores pasajes, Puerto Madryn encaró su futuro.

## MADRYN DIVINO

Tiene algo Puerto Madryn, tan atraente, tan sugestivo y grato, tan seductor; que todo el que se aleja de Madryn siente, nostálgico de su encanto fascinador.

No es la playa, ni el muelle, las anchurosas calles, ni es la plaza, ni la estación.

ni el chalet de la Lema; son otras cosas las que ocupan espacio en el corazón.

Son las noches de luna, plenas de estrellas; son los ocasos de esas tardes tan bellas en que se el horizonte rojo arrebal.

Y son —disciplen chicas— esas divinas siluetas elegantes y femeninas, ante las que se oculta, celoso, el Sol...

Puerto Madryn, 1924.

Amador Víctor González.

## EN EL EJERCICIO 50°.

Damos comienzo con este número a una serie de ediciones de ARGENTINA AUSTRAL destinada a reflejar en forma objetiva los caracteres y alcances de un acontecimiento que para nosotros tiene especial significado. Se trata de la iniciación del cincuentenario ejercicio anual de la Sociedad Anónima Exportadora y Exportadora de la Patagonia.

El 10 de junio de 1908 fué suscripto en Punta Arenas el Pacto de Fiestas Comerciales que hasta aquel momento habían actuado separadamente, haciéndose ostensible, sostenida y ágil competencia en diversos puntos de la costa sur argentina: la de don José Hernández, por una parte, y la que poseían los señores Brann y Blanchard, por la otra.

Ambas firmas se unieron en aquella fecha para poner término a un estado de lucha permanente, exponer término a una estación de fiestas comerciales, y al iniciar entonces, mancomunados medios y energías, la más firme trayectoria hacia horizontes de mayor amplitud. Se aunarón voluntades, capacidades e inteligencias para la consecución de un propósito que armonizaba con el concepto progresista del interés general.

Al conjuro de un pensamiento superior echó a andar en ese momento esta Sociedad, la cual ha avanzado a través de los años en un sostenido y decidido intento de hacer verdaderas las ideas que motivaron su formación, conforme al cometido asignado por sus fundadores.

Dentro de un año cumpliremos medio siglo de labor. Es decir: estamos ahora en el umbral del Ejercicio que culmina con nuestras Bodas de Oro. Esto que prometió sobre nuestro espíritu la idea y la responsabilidad del hecho, auspicio para nosotros, y que sin duda tiene su sentido para los demás.

En el desenvolvimiento de las organizaciones, como en el curso de la vida humana, hay ciclos que llevan a pensar más en el suceso mismo y hacen que la mente se pueble con mayor densidad de recuerdos. Tal el caso nuestro.

En el curso de la vida humana, hay ciclos que llevan a pensar más en el suceso mismo y hacen que la mente se pueble con mayor densidad de recuerdos. Tal el caso nuestro.

Con este espíritu, que es de devoción espiritual y de fe sin fisuras, nos proponemos constatar, rígidamente, no con pretensión de historiadores sino con sentido de cronistas, cual ha sido la actividad desarrollada en estos cincuenta años, y he aquí lo que nos honra y que en todo instante tenemos presente, como un motivo de complacencia y como un elemento de severa orientación moral.

Con este espíritu, que es de devoción espiritual y de fe sin fisuras, nos proponemos constatar, rígidamente, no con pretensión de historiadores sino con sentido de cronistas, cual ha sido la actividad desarrollada en estos cincuenta años, y he aquí lo que nos honra y que en todo instante tenemos presente, como un motivo de complacencia y como un elemento de severa orientación moral.

En doce ediciones sucesivas, que cubrirán nuestro ejercicio 50° por entero, será relatado, con los elementos de información disponibles, el desenvolvimiento de la Patagonia Austral—Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego— en esta mitad de siglo que vamos dejando atrás, que es un periodo caracte-

terístico de su evolución. Durante el mismo se cumplió la conquista definitiva, por medios pacíficos, de lo que recién comenzaba a abandonar su condición desértica, nombrada a la vez en un progreso como un pimpollo que empieza a abrirse.

El nacimiento de La Anónima no fué un resultado del azar ni de un impromptu; por lo contrario, fué un acto reflexivo y maduro. Lo produjeron quienes se preocuparon en el ulterior crecimiento del sur, como quien cree en el destino de una criatura humana cuando ésta recién inicia sus balbuceos. Su crecimiento fué factible, porque coincidió con la realidad ambiental que satisfacía y promovía en sucesión sin término.

Existe un constante paralelismo bien perceptible entre la evolución patagónica y la marcha de nuestra Sociedad, es decir que La Anónima ha afirmado sus raíces en la tierra legada al influjo del tiempo propio—como acontece en toda siembra humana—, nunca dejó de participar con hondura de los sinsabores, desdichas y contrastes regionales. Tanto es así que, por esa ensambladura, lo más prieta posible, sin resquicios, ha soportado muy rudos embrozados, que constan en páginas imborrables. Sin a manera de heridas que el querrero recibe en las batallas, tribula heridas que la victoria no borra.

No podía ser de otra manera, ni seríamos lo que somos si hubiésemos sido de modo distinto. Nacidos en la Patagonia para la Patagonia, nuestro orgullo estriba en haber actuado digna y tílidamente, en servicio del interés general. Hasta donde hemos logrado realizar ese pensamiento dominante, sujetos a circunstancias cambiantes, es lo que iremos viendo.

El apoyo del hombre en el trabajo es constante e invariable, como lo fué nuestra aportación a la solución de sus problemas. He ahí un factor de éxito. Pero otro, además, era imprescindible: el concurso de nuestra propia actividad, sobre una misma línea, orientado para alcanzar una finalidad única. Con todo ello hemos contado. Podemos decir, por esto mismo, que la dirección de los negocios fué nuestra—aunque de restricción externa, obra del referir. La evocación de lo que se hizo, realizamos, y he aquí lo que nos honra y que en todo instante tenemos presente, como un motivo de complacencia y como un elemento de severa orientación moral.

Con este espíritu, que es de devoción espiritual y de fe sin fisuras, nos proponemos constatar, rígidamente, no con pretensión de historiadores sino con sentido de cronistas, cual ha sido la actividad desarrollada en estos cincuenta años, y he aquí lo que nos honra y que en todo instante tenemos presente, como un motivo de complacencia y como un elemento de severa orientación moral.

Con este espíritu, que es de devoción espiritual y de fe sin fisuras, nos proponemos constatar, rígidamente, no con pretensión de historiadores sino con sentido de cronistas, cual ha sido la actividad desarrollada en estos cincuenta años, y he aquí lo que nos honra y que en todo instante tenemos presente, como un motivo de complacencia y como un elemento de severa orientación moral.

Los viejos pobladores, los de la hazoñosa aventura de antaño y quienes les siguieron; los que rumbaron en los arenales, entre las medallas, a través de rinchos y cañadones; los que fueron ahondando y enderezando las huellas, antes a duras penas perentorias, tendrán en un recuerdo nuestro homenaje. Y lo tendrán, como sus hijos, en su propia tarea pertinaz, continuada, de hacer más grande a la Patagonia y más prósperos a sus habitantes.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 552850

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

Dirección y Administración

Avda. Presidente Roque Sáenz Peña 547

T. E. 33 (Avenida) 6503

AÑO XXIX — NUMERO 308

JULIO 1957

BUENOS AIRES

## SUMARIO

El porqué de ser el primero	4
Madryn Divino	4
En el Ejercicio 50°	5
Golfo Nuevo	6
"El castillo de Puerto Madryn"	8
Puerto Madryn	12
Trajectoria de "La Anónima" en Puerto Madryn	15
Don Roberto Gómez: su fallecimiento	16
La Comuna en la vida de Puerto Madryn	18
Se incorporó a la Academia Nacional de la Historia el Dr. Brann Menéndez	21
El Ferrocarril en la historia y el progreso de Puerto Madryn	22
Don Pedro Derless	26
La enseñanza en Puerto Madryn	26
Tienen los Salesianos su templo y su escuela	28
Primera y permanente manifestación de autoridad	29
Don Juan F. Acosta	30
Don José M. Contín	33
Caza de la Ballena	38
Instituciones de Puerto Madryn	38
Fué agasajado el Sr. De Marchi	39
Aventura y Malaventura del "Kaiser"	40
Vida social en Puerto Madryn	42









Este es el actual edificio de la Sociedad que en Pto. Madryn posea la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Al ser fundada, su sede ocupó un edificio cercano a la estación del que entonces era el Ferrocarril Central del Chubut.

## Trayectoria de La Anónima en Puerto Madryn

### SENSIBLE A LAS REACCIONES ECONOMICO-SOCIALES DEL MEDIO, CUMPLE ACABADAMENTE SU COMETIDO

Puerto Madryn era el punto de convergencia de anhelos y necesidades, de ideas y conveniencias, de planes e intereses, con relación a la zona inmensa, cuya fama iba en constante crecimiento.

Era el punto de abastecimiento natural de esa zona de consumo creciente y el sitio de concentración y salida de los productos de la zona.

Constituía el nexo lógico entre el interior —donde los hombres decididos escribían con sacrificios constantes la epopeya pobladora, ganándole una gran batalla al desierto— y los grandes puertos del país del extranjero, abastecedores de toda clase de artículos de consumo y que a la vez absorbían la incipiente producción regional, que alguna vez alcanzaría los más interesantes niveles.

Al muelle llegaban veleros de distintas banderas: argentinos, españoles, ingleses, chilenos, norteamericanos, franceses, italianos, etc. Venían con sus bodegas repletas de mercancías útiles y de alimentos indispensables y se iban asimismo cargados.

Tropas de carretas tiradas por bueyes lentos e infatigables, o de mulas no siempre disciplinadas, llegaban desde los lugares lejanos, venciendo la distancia a fuerza de ser pacientes y de no contar jornadas, con lamas, cueros, pieles, plumas, etc., y buznadas, con las aguiadas y, más tarde, persiéndose en la línea progresista de los fuertes y confiados, de los valientes y pleróticos de fe, las instalaciones características de las estancias, que poco a poco fueron mereciendo este nombre.

Pero ni unas carretas llegaban solas, por más que fuesen de primerísima necesidad, ni las otras tomaban de por sí el camino de los mercados compradores. Entre el producto del fabricante lejano y

el consumidor local, como entre el productor regional y el industrial remoto, debía haber quien organizase adecuadamente el intercambio, canalizando en uno y otro sentido los diversos elementos. Era la función tradicional e indispensable del comercio.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia fué a Puerto Madryn para cumplir ese fundamental cometido económico, facilitando la labor progresista de la zona.

#### Organización de la Sociedad

En realidad, la casa existía ahí, como en otros puntos de la Patagonia, antes de ser creada nuestra Sociedad. Don Mauricio Braun, conocedor de la costa sur, prohibió el destino recóndito del lugar, se había adelantado. De este modo, la casa en Puerto Madryn de Braun y Blanchard fué una de las que se incorporaron cuando la fusión de esa firma con la de don José Menéndez.

Más todavía. De la casa de Madryn dependían la de Trelew, que se desenvolvía muy bien, y la de

#### ASI ERA ALREDEDOR DE 1920



En primer plano, hacia la derecha, la barraca de la Anónima, depósitos de mercancías y, en el patio, materiales de construcción, postes, varillas, tirantería, alambres. La localidad se ha desarrollado mucho, cómo que terminaba su primer ciclo de oro.

Norquincó, verdadera avanzada rumbo a la cordillera.

Al frente de la casa de Madryn se hallaba don Roberto Gómez. Había sido enviado ahí para organizarla, y ahí quedó una vez fundada nuestra Sociedad. Dados los quilates del hombre, la elección no pudo ser distinta ni más acertada. Se trataba, en aquel momento, de la Sucursal más importante de la nueva organización.

De Madryn llegaron a depender, además de Trelew y Norquincó, las filiales de Talagapa y Pirámides; la primera de estas, persistiendo en el avance hacia los Andes; la segunda, destinada a otorgar la atención que requerían los que comenzaban a poblar en la Península Valdez. Años más tarde sería creada la sucursal de Esquel, respondiendo a la constante demanda económica, que resultaba del aumento de población.

Basta sin duda citar estos hechos para que sea evidente la importancia que tuvo desde sus días iniciales nuestra Sucursal de Madryn, que en su época de oro cumplió un rol en verdad predominante, función que sigue ejerciendo con el entusiasmo de siempre, fiel a la clásica consigna de prestar a todos, en el centro urbano y en la zona rural, el concurso que nos sea requerido en la mayor amplitud que esté a nuestro alcance.

#### El Centro Económico

Cuando en el frente y en los techos del local ocupado por nuestra Sucursal de Puerto Madryn fué inscripto el nombre de la Sociedad Anónima alimco local se hallaba en el período inicial de su vida. Importadora y Exportadora de la Patagonia, el comercio existían otras casas comerciales, a las que andando en el período inicial se agregaría alguna más.

Nuestra Sucursal, desde el primer instante y en todo momento, hizo buenos los propósitos rescores de la Sociedad en el sentido de prestar al vecindario en general y a los pobladores en particular el mejor servicio que pudéraseles brindar.

En tal sentido se hizo todo aquello que estuvo en nuestras manos hacer, sin omitir sacrificio alguno. Se ha podido seguir una línea bien precisa, cuyo mantenimiento ha significado desazones algu-



Reunión de camaradería del personal de "Enosis" de la Sucursal Puerto Madryn el 1941. El actual gerente, señor Sar, en la cabecera, teniendo a su derecha al señor Antonio de Marchi, ahora gerente en Trelew.

nas veces, porque los contratiempos alcanzan a todos, pero a la postre nos ha brindado y brinda la satisfacción de haber cumplido con un deber y de sentir que está merecido el justo concepto público. Es la compensación social a que ambiciona el hombre y que debe ser el corolario natural de los organismos que integra.

En los tiempos más promisorios de Puerto Madryn, estuvo nuestro Sucursal a la altura de su cometido. Nunca, después, tuvo otro pensamiento que el de mantenerse en el nivel correspondiente. Sensible a las reacciones del medio físico, económico y espiritual, siempre cumplió de modo cabal su cometido específico.

La traslación del verdadero centro económico regional, determinada por la producción y la elección de los lugares que el hombre considera más compatibles con su actividad o que más le agradan para habitar, ha restado al puerto buena parte de la significación prevaleciente de antaño; pero eso no pudo ser otra cosa sino un motivo más para que la Anónima demostrase con nuevos hechos, como lo está probando, su fidelidad originaria.

#### Acción Actual

En los últimos tiempos la actividad comercial de



Personal de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia en Pto. Madryn. En el centro se ve al presente jefe, el Gerente Sr. Guillermo Sar.



En carretas tiradas por bueyes o en carros de mulas o de caballos los pobladores transportaban sus frutas y cueros hasta el puerto, en aquellos tiempos en que "la Anónima" fue creada, y así hasta la llegada del camión. En el grado aparecen dos carros de caballos entrando a Puerto Madryn, precedidos por dos carretas. Obsérvese cual era entonces el modo de acondicionar los frutos.

Puerto Madryn se ha intensificado en todos los órdenes, movimiento que naturalmente halla en una casa como la nuestra un excelente barómetro.

Muchas de las importaciones se han hecho por el puerto de Madryn, en atención a las comodidades que dispone y teniendo en cuenta la vasta zona de alimentación directa. Ello ha contribuido a que el nivel de trabajo sea eleva apreciablemente, con los resultados que comporta.

Nuestra Sucursal, con su amplio y cómodo edificio de ventas, en que están a disposición de la nutrida clientela todos los artículos de consumo regular en el Sur, desde los más modestos a los de mejor selección, en sus secciones de tienda, bazar, almacén, ferretería, automotores y corralón de materiales; con su sección marítima, que fuera la más importante de toda la Patagonia y que recorda apreciablemente su antigua prestancia, desenvolviéndose activamente; y con sus servicios de recepción, depósito, empaquetaje y reexpedición de frutos del país, que utilizan conveniente ganaderos de la zona —brinda a la población urbana y rural todo aquello que, por ser de interés para ésta, constituye el fin de nuestra organización.

Un personal competente, con dominio de los asuntos a su cargo, entusiasta, que se siente en realidad identificado con la Sociedad, es el vehículo central entre ésta y la clientela, poniendo empeño en percibir las necesidades generales para que sea posible satisfacerlas.

En 1928 este era uno de los camiones de reparto de la Sucursal de Puerto Madryn. Ya se han dejado de lado los elementos o tracción a sangre. En este orden, fué amplio y rápido el progreso en el Sur. Actualmente, se dispone de camionetas, furgones y chatitas, que permiten la más pronta distribución de las mercaderías aun a los clientes más alejados.



Al frente de la Sucursal de Puerto Madryn han desfilaro, después del señor Gómez, los siguientes señores: Juan Foso, Rodolfo Grimm, Alberto Rieder, Vicente López, Rafael Flores, Antonio Martínez Paz, Pascual Dié, Gabriel Mesplede, Manuel González Marzo, Antonio De Marchi y Juan Martínez Sánchez.

En la actualidad desempeña la Gerencia el señor Guillermo Sar, a quien acompañan en su gestión el señor Luis María Gómez en las funciones de Contador, el señor Federico Dunker en las de jefe de ventas y el señor Antonio A. Gueembe como encargado de la sección marítima.

En la esquina de las calles Julio Argentino Roca e Hipólito Yrigoyen se levanta el edificio de la Sucursal de la Anónima, cuya superficie cubierta excede de los 1.200 metros cuadrados, ocupando con sus dependencias un terreno de 3.000 m<sup>2</sup>.

Idénticas son las superficies del terreno e instalaciones de los depósitos de frutos del país. Dispone, además, de otros depósitos, para distintos fines.

Para el Gerente de la Sucursal, Contador, Jefe de Ventas y otros empleados, se dispone de viviendas adecuadas. Ha sido y es sostenido empeño de la Sociedad ofrecer el máximo posible de comodidades a su personal, contribuyéndose de este modo a elevar el nivel de vida y a lograr el más propio estado espiritual. Porque es así, muchos jóvenes que han ido a trabajar a aquella Sucursal —como a todos los de la Anónima— se han sentido prontamente asimilados por el medio y conquistados definitivamente para la Patagonia, a cuya vida activa y creadora se han incorporado con significativo beneficio común.

## MADRYN: eslabón entre el austro y la gran urbe

ASI ES PUERTO MADRYN: ... En la playa de arenas azules y de agua tibia, toman baños de sol y de mar los vecinos de la ciudad y muchos que han llegado como turistas. Sobradas razones tienen quienes escriben, emocionadamente, su admiración por las acogedoras playas maderinenses.

porque llegar a ella fué como encontrar el eslabón perdido entre mi vida fatigada de la urbe y el tranquilo y evocado transcurrir de mi existencia ríspida-ríspida.

Quizá decepcione — a quien me lea — con este recuerdo sentimental de chiquilena inquieto, pero pienso que resultará el más sincero de los tributos a ese puerto que en un 25 de julio de 1863, recibí, acogido e identificado en su gólo hospitalario a ese grupo céltico que arribó a sus costas en la plectra "Mimosa" al mando del intrépido capitán Woorts.

[Se ha escrito tanto y se escribirá tanto del episodio histórico! Tantas plumas autorizadas chondrán en los anales patagónicos para referir la aventura colonizadora! ...

Dejemos entonces, que por un momento penetre la evocación en los intrincados senderos del pensamiento y rememoremos a Puerto Madryn con su muelle crujiente, con su playa arenosa y amplia, con sus cuevas legendarias y húmedas y con el espíritu de esos galeses flotando sobre sus olas, asomándose sobre su horizonte y contemplando el avance de la ciudad, por los ojos titilantes de esas constelaciones únicas y argentinas que tachonan su cielo.

Josefina Marazzi de Rouillon  
junio 1957

### PUNTA CURVAS



Lugares pintorescos hay en la vecindad de Puerto Madryn. Así este sitio, en Punta Curvas, desde el que es posible adentrarse en la playa y en el gólo, en las zonas de desahucio en el sitio en que se ubicó el fotógrafo, en el interior de una cueva, se refugiaron accidentalmente algunos de los primeros colonos.

## AMERICANO



# Don ROBERTO GOMEZ

## SU FALLECIMIENTO

Se ha apagado la vida intensa y buena, provida y noble, de don Roberto Gómez, sobre el dique de sus noventa años.

La llama que fuera vigorosa e inquieta, serena en los últimos años, mas sin perder su vivacidad, se ha extinguido lenta y suavemente.

En tierra de Chile, que amaba como a la propia, él a nuestra, terminó junto a nosotros cumpliendo un ciclo dinámico en verdad magnifico.

Su deceso ocurrió el 16 de junio reciente, a las 20.15, en su residencia de la capital chilena.

La honda pena derivada de su muerte, nos alcanza a todos. No podía ser distintamente, porque esta que junto a suya. Y así como la impresión dolorosa es unánime, así es uno sólo el alto juicio que merece, de cuantos le conocieron, su vida digna.

Cuando se retiró de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, había actuado como Gerente del Sur y luego Director Gerente—durante 26 años y veinte más había prestado eficientes servicios en las firmas australes de José Menéndez y Braun y Blanchard.

Se retiró en busca de reposo, bien merecido, y de sosiego espiritual. Mas concurrido en larga brecha. Mas concurrido adonde fuese, desde todo lugar de su residencia, siempre el pensamiento volvía hacia la entidad a cuya organización tan decididamente contribuyera. Buenos pruebas nos quedan de esa cordialidad, que siempre halló el sentimiento par.

### LOS COMENZOS

El 21 de septiembre de 1867 nació en Valparaíso don Roberto Gómez. Fueron sus padres don Gregorio Gómez Moreno, abogado, notario público, profesor en la Escuela Notarial, y doña Julia Lazaro Valero. Se crio en la ciudad natal, adquirió conocimientos contables y, a los quince años de edad—un mozalbe, él, pero con muchos bríos—legó a Buenos Aires, integrando la tripulación del vapor español "Galicia". ¡Temprano se comienza la conquista del propio mundo!

los viajes anteriores. Se había formado un buen concepto de ese joven de mirada vivaz, de habla precisa y sin dula con más ilustración que la necesaria para ejercer de comisario en aquel breve viaje.

Lo escoció con atención e interés. De pronto lo interrumpió diciéndole:

—¿Por qué no se queda aquí, comiso? Tengo trabajo para usted.

El joven no había pensado en esa solución. Pero se decidió de inmediato. Es que tuvo la impresión de haber encontrado, en la ciudad naciente, en contacto con el hombre del que mucho se hablaba por su vivacidad y espíritu emprendedor, el que alienta el pensamiento de todo hombre ansioso de futuro: la mano del propio destino que le señala un derrotero.

### VEINTE AÑOS DESPUÉS

El joven Roberto Gómez ingresó a la casa de don José Menéndez en 1888. Tenía, pues, sólo 20 años. Empezó a trabajar en el vapor "Litoral". Mas por que si lo anterior fue, si un comienzo, recién entonces empezó definitivamente.

Tres años más tarde se lo llevó don Mauricio Braun. La firma "Braun y Blanchard" había decidido instalar una casa en Última Esperanza, en Puerto Natales, que comenzaba a aparecer en la geografía social y económica. Creyó que el hombre indicado era el joven valdense, y así fue, en un barco de la empresa, para quedarse en lo que podríamos llamar cabecera de puentes en la conquista del desierto en aquel laborioso negocio.

Volvió a Punta Arenas, demostrando su madurez para el trabajo serio. Los señores Braun y Blanchard habían resuelto instalarse en Rio Gallegos y en Madryn. La dirección de los negocios la llevaba personalmente don Mauricio, pero necesitaba un hombre que lo interpretara y ejecutara de sus planes. Ese hombre fue Gómez.

Los hechos sucesivos demostraron el acierto de la elección. Las casas Braun y Blanchard hacían una efectiva competencia a las de don José Menéndez, allí donde se encontraba.

traban. Lo mismo ocurría con el servicio marítimo.

Dos décadas después de haber ingresado a la firma José Menéndez en Punta Arenas—largos y trabajados cuarenta y siete años—el señor Gómez era Gerente de las casas que desde Puerto Madryn y Norquín, pasando por el Valdivia, Tumbes, Teniente Braun y Blanchard. Y al frente de ellas quedó cuando, en 1908, fue creada la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia.

### DIRECTOR GERENTE

En las postrimerias de 1910 el gerente en Madryn, Trelew, Norquín y Talagapa, que era conocido como don Roberto, accediendo por sus cables en la consideración pública, fue llamado a Punta Arenas por don José y don Mauricio para ponerlo al frente de la Gerencia General de la Anónima.

Desde aquel momento asumió las mayores responsabilidades como Director Gerente de organización, encargado de ejecutar, con la contribución de su criterio reposado y de su inteligencia experimentada, las ideas magníficas de sus principales socios.

Si tenemos en cuenta que a partir de entonces la Anónima alcanza su definitiva estructura, organizando su propio servicio marítimo, ocupándose seriamente en la solución de múltiples problemas de orden general, nos formamos un juicio aproximado de lo que su contribución para alcanzar los objetivos propuestos.

Tal era su dominio de todas las actividades de los detalles de cada asunto, con su conocimiento de las personas, de los medios, de cuanto concierne al Sur, con su dominio del mecanismo financiero y comercial, en todos los niveles, que nunca fueron difíciles las decisiones, porque nada era abstruso para él, en el orden de las actividades económicas.

A su lado y en las Sucursales fue formándose un conjunto de hombres, colaboradores de la Sociedad, que apreció en sus condiciones y alianzas en su labor.

De esos hombres, y de cuantos le trataron, mereció el afecto y la mayor consideración. Es que era recto, pero justo y enérgico, más tan bien bueno. Era el superior, pero asimismo el compañero y el amigo. Es que era lo que se dice un hombre de bien cuando se dice con exacto sentido de la expresión.

### SU RETIRO

En 1934 don Roberto Gómez dejó el retiro. Ya dijimos porque. Se fue de la Anónima en misión a las más expresivas demostraciones de cariño. La familia "Emosis" le rodeó estrechamente para decirle su pesar

—dolla a todos que se fuese, lo que traduce amor, que no siempre es comprensivo—y para manifestarle el deseo de que, en la tierra elegida para el reposo, la felicidad le acompañase siempre.

Los homenajes fueron presididos por don Mauricio Braun, que entonces presidia el Directorio de la Anónima, acompañado por los Directores don Alejandro, don Carlos y don Alfonso Menéndez Belety y don Francisco Campos Torreblanca. Con ellos, toda la casa.

Al dejar su cargo don Roberto—primer Director Gerente de la Sociedad—le reemplazó el señor Rocco Blava Douglis, uno de sus antiguos colaboradores.

### OTRAS FACETAS

Hemos dicho cómo fue y reflejado qué hizo don Roberto Gómez en la Anónima, en el orden comercial. Pero él no era solamente, y por supuesto, un hombre de negocios.

No hubo actividad o inquietud de carácter que no fuera alguna. Porque era un hombre cable, de personalidad equilibrada, se interesó por todos los problemas colectivos.

En 1908, cuando se creó la primera Municipalidad en Puerto Madryn; fue socio fundador del Cuerpo de Bomberos Voluntarios en Punta Arenas, ligado a ser su capitán; figuró entre los fundadores de la Sociedad Española de Socorros Mutuos de Punta Arenas, en cuya presidencia reemplazó a don José Menéndez; fue de los organizadores de la compañía de seguros "La Austral", cuya gerencia ocupó en primer lugar; ya en Buenos Aires, fue Vice-Presidente de la Asociación Española de Beneficencia, precidió el Centro Argentino de Cabotaje, etc.

En el orden comercial fue presidente o director de numerosas e importantes organizaciones. Y, en Chile nuevamente, fue Director de la Sociedad Anónima "Braun y Blanchard", con sede en Valparaíso.

### EL HOMBRE DE HOGAR

Tal fue la trayectoria del hombre de negocios y del hombre con preocupaciones cívicas sociales. Venamos como fue el hombre de hogar. Deliberadamente hemos dejado para el final de este resumen prieto de su vida cuando se dice con fundamental en su existencia.

De muy lejos le venía la austera tradición familiar. Don Roberto la llevó con entera conciencia con su magnífica aportación.

Casó en Punta Arenas con Elena Adams Bahamonde. De ella matrimonio se fue de la Anónima en misión a las más expresivas demostraciones de amor y sus mujeres. El primero de ellos se llamó como el padre: Roberto; le siguieron Estrella, que casó

con el señor Gastón Boré; Elena, que casó con el señor Ernesto Piedra; Josefina, que contrajo matrimonio con el señor Jorge Prudente; y María, que casó con el señor Dr. Gustavo Lagos, médico de Punta Arenas; Julia, María Matilde y Gastón. Este último falleció muy tempranamente, en la primavera de su vida.

El 26 de septiembre del año pasado los esposos Gómez-Adams celebraron sus bodas de platino; a los cinco años y cinco días de que con su enlace fuera bendecido en la iglesia puntarenense por un sacerdote salesiano.

Los hijos e invariables amigos de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia se hicieron presentes, en aquel momento, con las más dedicadas expresiones de su cariño y de sus nobles recuerdos.

¡Los mismos que, nueve meses más tarde, habrían de sentirse llamados a consagrar el glorioso nacimiento de don Roberto, un nombre que llegó a significarlo todo, por su presencia y dignidad, por su inteligencia y energía, por su voluntad y aptitud visionarias, puestas al servicio de lo que abrazó con simpatía y sirvió con ejemplo fidelidad!

## ★ MANTENIMIENTO DE LAS FRANGUICIAS

Ha continuado en las provincias de Chubut, Santa Cruz y territorio de Tierra del Fuego el movimiento destinado a conseguir que el Gobierno mantenga el régimen de liberación aduanera, instaurado por el Decreto-Ley

Las Sociedades Rurales, Cámaras de Comercio, en sus ciudades y departamentos, se han comprometido en favor de las franquicias aduaneras, en forma unánime.

Numerosos mensajes se han hecho llegar al Presidente general Anarcho-Luz Benítez, al Sr. José María Rojas, al Ministro de Hacienda doctor Enrique Vassallo, al Presidente del Banco Central de la República Argentina, doctor Laurenciana y al Administrador Nacional de Aduanas.

En Trelew se efectuó una reunión de entidades de carácter desinteresado, una Comisión Central, para proseguir las gestiones en favor del régimen vigente, lo dice, en defensa de un derecho patagónico.

## ★ LA ADUANA DE PUERTO MADRYN

Las aduanas fueron reimplantadas al sur del Paralelo 42º a fines de 1918.

La de Puerto Madryn figura entre las de mucho movimiento, por su intensa zona de influencia de aquel.

Al frente de la misma se halla en la actualidad el señor Ricardo Rojas, quien ha sido el más distinguido traductor el señor José Donato Macchi y jefe de Resguardo el señor Rogelio Nava.

# La Comuna en la vida de Puerto Madryn

## TIEMPOS VIEJOS Y TIEMPOS NUEVOS

### El nacimiento de un Municipio

Un acontecimiento importante se produjo en Puerto Madryn en 1910: la elección directa por el vecindario de los primeros integrantes de la corporación municipal.

Venamos como se llegó a ello y las consecuencias inmediatas del establecimiento de un consejo municipal electivo.

Un año antes comenzó la inquietud vecinal. Puerto Madryn cubría con amplitud las exigencias de la ley para aspirar al propio manejo comunal. Contaba casi mil habitantes y convergían hacia allí los pobladores y productos de una vasta zona rural.

La necesidad de crear un ente municipal autónomo que tomara a su cargo la tarea de impulsar el progreso urbano se manifestó y asistieron quienes eran entonces animadores y líderes de la prosperidad lagunera: Roberto Gómez, Juan F. Acosta, José Martingone, Cupertino Alt, y otros.

En el escritorio del señor Roberto Gómez se conversó a menudo de esa necesidad, y no estranamos por ignorar de la información precisa si agregamos que de eso desahucó del gerente de la Sierusa de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, don Roberto Gómez, el 4 de diciembre de 1910 los vecinos empujados por el coronel. Fue así que en 1909 celebraron asamblea los vecinos más caracterizados para crear una Comisión de Fomento con la principal misión de estudiar y organizar a la municipalidad electiva.

¿Dónde fue la asamblea? Pues en un local de la S. A. I. y E. de la Patagonia.

¿Quiénes integraron la Comisión de Fomento? El gerente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, don Roberto Gómez, el se-



LA PLAZA DE MADRYN es un orgullo local, verdadero atractivo para el vecino y el viajero. Es el resultado de una feliz conjunción de elementos naturales y de la persistente preocupación de la Comuna.

Sor José Tuschke, primer educador que hubo en Madryn, y el señor Juan F. Acosta, primer comerciante con lugar.

Activa y eficiente resultó la comisión aludida. En pocos meses realizó cumplidamente el plan que se le encomendara, obteniendo la convocatoria vecinal para la elección de municipales. La resolución emanó del gobierno territorial que tenía de titular al doctor A. Sandoz Mais. El 4 de diciembre de 1910 los vecinos empujados por el coronel, resultando electos los primeros concejales que tuvo Puerto Madryn, que fueron:

Roberto Gómez, Cupertino T. Alt, Eloy F. García, Alfonso Yansone, Jorge Steinhoff.

En su primera reunión eligieron presidente a don Roberto Gómez, que ha sido por lo tanto el primer intendente de la hoy progresista ciudad



del Golfo Nuevo. Y en esa misma oportunidad se produjo una baja: el señor Jorge Steinhoff, intercambiando que había incompatibilidad entre la concejalia y su condición de vecindario del Imperio Alemán, renunció al municipio pero siguió colaborando desde afuera con igual entusiasmo. Otra resolución del mismo día: designando al señor Andrés E. Garate secretario rentado.

PEON CON CABALLO Y CARRO: SE NECESITA

Con aplomo y decisión iniciaron su labor los primeros concejales de Puerto Madryn. El vecindario los contemplaba y confiaba. No lo desalentaron por cierto, con sus primeros pasos. Fueron efectivos, concordados con el anhelo comunal.

Una de las medidas iniciales consistió en organizar el servicio de limpieza de las calles, retirar la basura domiciliar, etc. Laudable inquietud. ¿Cómo no aplaudirla? Los señores Yansone y García recibieron el encargo de conseguir un peón para esas tareas con una asignación por día de seis pesos. Pero eso sí: el caballo y el carro por cuenta del peón.

El aspecto edilicio reclamaba también algunas medidas que fueron dándose con la premura permitida por los medios económicos disponibles que no eran abundantes. Uno de los trabajos que tuvo prelación se refería al rellenado de las calles. Las atravesaban profundos zanjonos que impedían el tránsito o lo obstaculizaban muy seriamente. Otra demostración de que el aspecto edilicio preocupaba resulta de la decisión de hacer rellenar el piso y plantar árboles en la pared que da a la plaza pública, donde allí viene esa hermosa fronda de la plaza San Martín.

LOS CINCO MAYORES CONTRIBUYENTES Y OTRAS MEDIDAS

El 25 de diciembre de 1910 habíase reunido por primera vez los con-

cejales. Hasta en Navidad trabajaron. Apenas iniciado el mes se dio orden a reanudar, y el 11 de enero de 1911 se hicieron los tercios vie. En esta ocasión establecieron el número de los cinco mayores contribuyentes para formar la comisión evaluadora, siendo los siguientes: H. C. H. Jaque, Juan F. Acosta, Juan N. Toso, en representación de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia; Jorge Steinhoff (representando a la firma D. Meyer y Cia.) y Samuel J. Thomas (por la Cia. Mercantil del Chubut).

Mientras esta comisión evaluadora trabajaba, el municipio iba percibiendo algunos impuestos. La cobranza se activaba porque sus dinero nada podía hacer. En el primer mes las recaudaciones superaron el millar de pesos, y mil pesos de aquellos no era cifra despreciable para convencer.

BEBEDERO PUBLICO PARA LAS TROPAS DE CARROS

Aquellos eran todavía tiempos en que el medio hipomóvil no había sido reemplazado por el automóvil. En Puerto Madryn, lugar de embarque y descarga, escala inevitable de todos los vapores que iban o regresaban del extremo sur, la aflicción de pobladores resultaba importante. Grandes carros de tierra adentro, de precocivilizar y aún de los valles andinos, llegaban a la costa en función transportadora de los frutos del campo o en busca de los mercados que reclamaba la evolución rural y el bienestar a su condición de vecindario del Imperio Alemán, renunció al municipio pero siguió colaborando desde afuera con igual entusiasmo. Otra resolución del mismo día: designando al señor Andrés E. Garate secretario rentado.

Los integrantes del municipio que conocían el problema de la vejería agudizada resolvieron darle un corte definitivo y católicamente a la municipalidad de un molino con tanque y bebedero en un sitio que pasó a ser el paradero de los carros.

Alf donde no había agudado ni vertientes, esa presencia de tropas de carros resultaba un problema grave. ¿Dónde iban a bajar los carros? Los troperos tenían que acarrear agua por sus tiros. Perdían horas por día en ese ir y venir con tachos y barriles.

Los integrantes del municipio que conocían el problema de la vejería agudizada resolvieron darle un corte definitivo y católicamente a la municipalidad de un molino con tanque y bebedero en un sitio que pasó a ser el paradero de los carros.



Homenaje de Puerto Madryn al Lt. Bermejo, General José de San Martín.

EL CEMENTERIO, EL HOSPITAL, LA CASA MUNICIPAL, EL MOBILIAR

Los demás hechos actúan entonces en Puerto Madryn. Los doctores Gaspar Grech y José Marinengo, ellos asistieron como asesores a los miembros de la municipalidad en la preparación de un proyecto pro habilitación de un hospital. El primer paso consistió en dirigir un peticionario a la Gobernación por cinco mil pesos, señalando que la comuna agregaría otros mil para realizar la construcción. Y como no se cruzó de perder tiempo, "tipo facto" se solicitó a la Cia. de Puertos de Puerto Madryn la donación de un terreno con ese fin.

Otro asunto tratado y resuelto favorablemente en el primer mes de actuación fue propiciar la idea de la señora Edmona W. de Derbes y el señor Juan F. Acosta sobre realización de una colecta pública para adquirir elementos y cercar el cementerio. Se hizo, y no sólo quedó alabrado sino que, correspondiendo a un bedel de vecinos protestantes, se tiró una línea divisoria separándolo en dos: un lado para los muertos católicos, otro para los protestantes.

Las primeras cuatro o cinco reuniones realizáronse en distintos loca-

les: hoy en la S. A. I. y E. de la Patagonia; mañana en la oficina de la empresa ferroviaria, otro día en la casa de algún concejal. Había que pensar en un lugar fijo que fuera además la Casa Municipal. Y como no se pensó en el momento la suma de cuarenta pesos mensuales, alquiló una casa al señor Edmundo B. Hoochard, y se acordó que el Sr. Garate recibió la comisión de adquirir el terreno en el momento de haber de los 1.500 pesos recaudados en la mesa de enero se invirtieron en el instalación.

ALEJAMIENTO DE DON ROBERTO GÓMEZ

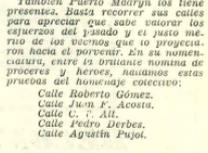
Cuando el Consejo Municipal llevaba una mes y medio de actuación y había mostrado ya un dinamismo que inspiró en el hacer, renunció al principal animador y primer presidente, don Roberto Gómez. Se alegaba de Puerto Madryn, la S. A. Importadora y Exportadora de la S. A. Importadora o requiera en otro lugar y para una mesa alta función que continuó en el brillante destino de director gerente, del que se separó en una tanhosa actuación en el año 1914. Su alejamiento de Puerto Madryn fue un hecho que el vecindario que en la sala ascendió y compuso en la municipalidad en el acta comunal quedó constatación de ese sentimiento del pueblo que se separó de los concejales.

El señor Cupertino T. Alt sucedió a don Roberto Gómez en la presidencia del Consejo, y tuvo también destacada actuación.

Tales han sido, superficialmente referidos, los procedimientos y consecuencias que se produjeron en la instalación y actos iniciales de la municipalidad electiva en Puerto Madryn. Los hechos que se produjeron los 10 años corridos han pasado por una calificación que se ha denominado progresista. No los ignoramos ni los olvidamos. Son hechos que fueron muchos los que fueron a ser los que nos figuran aquí igual los envenenados el progreso que componemos estos recuerdos.

También Puerto Madryn los tiene presentes. Basta recorrer sus calles para apreciar que sabe valorar los esfuerzos del peón y el justo mérito de los vapores que lo provocaron hacia el progreso. En su homenaje, entre los árboles de proceras y heros, nacidos estas pruebas del homenaje colectivo:

Calle Roberto Gómez, Calle Juan F. Acosta, Calle C. T. Alt, Calle Andrés Berbes, Calle Agustín Fajó.



AUTORIDADES ACTUALES

En estos momentos la administración local de Puerto Madryn está a cargo de un Comisionado, función que el gobierno provincial ha encomendado al señor Guillermo E. Mendibál. Como secretario actúa el señor Antonio M. M. de la Cruz, y el Sr. de Contador a cargo del señor áreas E. Hansen y las de inspección general a órdenes del señor Manuel Castro.

PROVISION DE AGUA POTABLE: así se proveían de agua potable los vecinos, en los primeros tiempos de Puerto Madryn. El barril era cargado en la Laguna de Derbes, en un comienzo, luego en los depósitos del Ferrocarril.

COMISION MUNICIPAL DE PUERTO MADRYN. De izquierda a derecha: Antonio Calvo, Vito, Inés Martínez, Manuel Sánchez, Ovidio Penner, Rufino Esteban y Estela Sigüero y Jaime García, Comacho.

## LA EDIFICACION

Madrid ha avanzado apreciablemente en materia edilicia. Su adelanto se ha acentuado especialmente en los últimos años. Hay un ritmo constructivo más interesante.

Mientras en 1952 los pedidos de permisos de construcción fueron 69, en 1955 se llegó a 72, pasando a 80 en 1956. En tres meses del corriente año sumaron 20 los pedidos y se cuenta en que aumentarán en la próxima primavera.

A la cantidad mayor se agrega la calidad. Hay una alentadora preocupación por mejorar el aspecto exterior de las viviendas. Es agradable constatar el progreso que se manifiesta en este orden de cosas.

En los revestimientos exteriores se está utilizando la piedra caliza de los bosques de Camarones, de colores blanco, rosado y rojo, con vetas de otros tonos que hacen resaltar su belleza.

## UN MILLON DE PESOS

El actual presupuesto de la Municipalidad de Puerto Madryn asciende a \$ 1.000.000.—.

A gastos de personal se destinan \$ 569.718, correspondiendo \$ 162.780 al personal administrativo, \$ 200.945 al de maestranza, \$ 55.500 a jornales y el resto a bonificaciones y sueldo anual complementario.

En gastos generales se ha previsto la inversión de \$ 224.609 y en adquisiciones y reservas \$ 188.355.

Los mayores rubros del cálculo de ingreso son: Actividades lúdicas, \$ 392.509; contribución directa, pe-

nos 175.000; alumbrado y limpieza, \$ 130.000; matadero municipal, pesos 52.000.

El personal de la Comuna está integrado por 19 empleados administrativos, 16 de maestranza y 10 jornaleros.

## EL ASPECTO ECONOMICO

Para favorecer la formación de una idea acerca de lo que es la ciudad desde el punto de vista económico, consignaremos algunos datos acerca de los que funcionan en su actividad.

Hay una institución crediticia: Banco de la Nación Argentina que fué instalado el 5 de Junio de 1940. Su primer gerente lo fué el señor Alfredo Thomas, adelantado actualmente el señor René Armando Fiori.

Dejando de lado las casas de ramos generales, digamos que los almacenes son 20, las tiendas llegan a 15, las casas de moda a 6, y las librerías son tres.

Hay 10 hoteles, 10 bares, 6 clubes y 1 cine.

Funcionan 10 fábricas, algunas de reciente instalación, y una central eléctrica.

Los talleres son: carpinterías, 6; herrerías, 4; imprentas, 2; hojalaterías, 2; talleres mecánicos, 14.

## SERVICIOS SOCIALES

Puerto Madryn dispone de un Hospital, tipo rural y cuya dirección ejerce el Dr. Andrés R. Isola; además,

funcionan un policlínico ferroviario y un sanatorio. Dirige el policlínico el Dr. Carlos R. Pozzi, con quien colaboran los doctores Elías Peretz Smolar y América Papetti.

El conjunto de los servicios médicos está a cargo de siete facultativos: cinco médicos y dos dentistas.

La provisión de medicamentos la hacen dos farmacias: "El Pueblo" y "Patán".



Señora...

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

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

## RECOMENDAMOS:

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

## Fué Recibido en la Academia de la Historia el Dr. ARMANDO BRAUN MENENDEZ

### El Nuevo Académico Disertó sobre "Mitre en Chile"

En solemne sesión realizada el 24 de junio reciente por la Academia Nacional de la Historia, fué incorporado a este su nuevo miembro de número Dr. Armando Braun Menéndez, de cuya designación como tal informáramos recientemente.

La reunión fué presidida por el titular de la Academia doctor Ricardo Levene y se efectuó en el Museo Mitre, como uno de los actos en homenaje al general Bartolomé Mitre, el ilustre historiador argentino, con motivo de cumplirse un nuevo aniversario de su nacimiento.

Se destacó la presencia, entre el numeroso y muy calificado concurso, del embajador de Chile don Fernando Aldunate Errázuriz, el académico Dr. Benjamin Villegas Basavilbaso, el Dr. Attilio dell'Oro Maini, el director del Museo Mitre Dr. Jorge A. Mitre, los miembros de número de la Academia señores Enrique Ruiz Guinzár, Arturo Capdevila, Carlos Heras, Enrique de Gandía, Milcíades Alejo Vignati, José Torre Revello, R. F. Guillermo Furlong, José León Pagano, Alberto Palcos, Ricardo Piccirilli, Humberto F. Burzio, Augusto G. Rodríguez, Ricardo Zorranguin Becú y José Luis Molinari.

### Conceptos del Dr. Levene

El Dr. Levene, al abrir la sesión pública, trazó una muy interesante semblanza del nuevo académico, refiriendo muy conceptuosamente la labor histórica y literaria que el mismo lleva cumplida.

Dijo que la ceremonia tenía el carácter de un acto de afirmación de la amistad chileno-argentina, por la singular condición de chileno nativo que ostenta el Dr. Braun Menéndez y de historiador de hechos argentinos, que le ha llevado a ocupar en la Academia el sitial que dejara vacante don Juan Pablo Echagüe.

Se refirió al aniversario de Mitre, que se recordaba, e invitó al embajador de Chile para que hiciese entrega al Dr. Braun Menéndez del diploma de académico, lo que hizo el señor Aldunate Errázuriz entre prolongados aplausos.

### Discurso de Villegas Basavilbaso

Correspondió al académico doctor Benjamin Villegas Basavilbaso hacer el elogio cabal del nuevo colega, de quien dijo que llegaba "en la plenitud de sus disciplinadas energías,



El Dr. Armando Braun Menéndez habla en la Academia Nacional de la Historia.

después de haber laborado la historia de las regiones australes en un extraordinario quehacer de muchas viglias".

Se refirió a las numerosas y muy valiosas obras del recipiendario y, entre otras enumeradas y definidas, dijo que "todas sus producciones se distinguen por la novedad de los hechos, la seriedad de la información, el claroscuro de los personajes y el colorido del discurso".

Tuvo palabras muy económicas para la producción del Dr. Braun Menéndez y, al tratar sobre su estilo, dijo que debía destacar "la prodigalidad del léxico y el tono levantado, sin presuntuosa afectación".

Finalizó diciendo: "Es nombre de la Academia, placeme daros su más cordial bienvenida. Ocupareis el sitial de Juan Pablo Echagüe, magnífico señor de las letras argentinas, cuyo verbo opulento de magníficas imágenes no hemos olvidado.

"Tenemos la seguridad de contar con vuestra desinteresada y continuada labor en la obra de cultura que es el afán y la razón de ser de esta Institución".

### Sobre "Mitre en Chile"

Correspondió al Dr. Armando Braun Menéndez ocupar la prestigiosa tribuna. Lo hizo en forma que le valió el juicio más favorable de todos. Cuanto él le habían dicho el Dr. Levene y el Dr. Villegas Basavilbaso, fué ratificado por el enfo-

que, la documentación y la forma en que desarrolló su trabajo sobre "Mitre en Chile".

En primer término, agradeció los conceptos emitidos y expuso su pensamiento sobre Juan Pablo Echagüe, haciendo cumplido encomio del insigne hombre de letras. Entró después de lleno en el tema.

Durante todos los momentos de su lectura, la atención del ilustrado auditorio fué intensa. Se le siguió no sólo con interés y con simpatía, sino asimismo admirativamente.

Las efusivas felicitaciones que recibió al finalizar el Dr. Braun Menéndez, fueron la expresión cabal de como su palabra había satisfecho por la enjundia de sus conceptos, la altura del pensamiento y la bella expresión de las ideas y los hechos.

### DEBO EXISTIR UN ANTIGUO VECINO DE PUERTO Deseado

### Don Enoligo Ramos

Ha fallecido en Puerto Deseado, lugar de su nacimiento y zona en la cual actuó siempre, el señor Enoligo Ramos, integrante de una de las antiguas familias aduanales de la zona.

El deceso se ha producido tras una prolongada enfermedad, contra la cual luchó valientemente la ciencia médica. El señor Ramos perteneció por varios años a la redacción del periódico "El Océano", que fundara y dirigiera don Ramiro Ramos. También ejerció la corresponsalía de "La Prensa", el gran diario argentino, haciéndole llegar las más responsables informaciones en todo momento.

# El Ferrocarril en la Historia y Progreso de Puerto Madryn

Por la puerta amplia y tranquila de Golfo Nuevo, donde Magallanes se hartó de echar la sonda para hallar fondo, penetró la colonización del Chubut con los galeses en 1865. Los peregrinos del "Mimosas" desembarcaron en la gran playa y rápidamente comenzaron los preparativos para desalojarla. Su meta no era ese lugar, y tampoco el sitio alentaba a permanecer en él. Sin agua potable, con tierra arenosa y pedregosa, sin valle, sin río, sin arroyo, sin vertiente en parte alguna, tierra pedregosa cubierta de matas agresivas, no los retenía. A los pocos días de llegar levantaron el campamento y marcharon hacia parajes más hóspitos. Pero dejaron y para siempre un nombre en el lugar del desembarco: Madryna, expresión de su gratitud y evocación nostálgica del valle natal.

Por esa circunstancia la historia de Puerto Madryn se vincula con la colonización del Chubut, y por igual antecedente se dice que su fundación data de aquel desembarco. Pero refiriéndonos a Madryn-Pueblo lo exacto será decir que es una consecuencia de un hecho muy posterior, de la construcción del ferrocarril, porque el pueblo se formó, delineó y creció en torno a esa obra. Payró, cronista honesto, viajero avizor, escribió en 1898 que el pueblo era un puñado de casillas que ocupaban los empleados de la empresa. El ferrocarril, a cuyo vera florecieron muchos caseríos en las pampas inmensas de nuestro país, caseríos que hoy son pequeñas ciudades, debe incorporar a su obra esta pequeña y simpática ciudad de Puerto Madryn.

## Razón y origen de la empresa ferroviaria

*La colonización galesa en el Chubut prosperaba. La tierra cercana al río había sido trizada por divinos canales que descubrían un riego regular y fecundante. La producción se enviaba en lentos y pesados carretones hasta la boca del río para su embarque en pequeños navíos que realizaban la riesosa operación de cruzar por su curso poco profundo. Los colonos comprendían la necesidad de buscar un medio de transporte más rápido y menos fatigoso y habilitar un puerto seguro. Madryn resultó el fondeadero ideal. "Aquí está el puerto del valle por 40 millas de travesía sin agua, y resultaba un problema salvar esta distancia", dice A. Mattheus en su libro "La colonia galesa", y añade que se barajaron varias ideas para resolver la dificultad, prevaleciendo finalmente la del camino de hierro. Y venciendo muchos inconvenientes se obtuvo primero la autorización del gobierno para su construcción y después el dinero que la empresa requería.*

*El Congreso de la Nación por ley 1520 del 25 de octubre de 1884 autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con Lewis Jones y Cia., la construcción y explotación del ferrocarril, concediéndole además un extenso campo completo de una legua a cada lado de la vía desde el puerto hasta el valle. Con estas conquistas en la mano Lewis Jones, que era hombre de tenacidad y empuje, siguió viajó a Gales donde procuró vender las tierras para poner en marcha la empresa ferroviaria. "Después de ir y venir mucho de aquí para allá a través del norte y sur de Gales y parte de Inglaterra haciendo propaganda sin lograr mayor éxito ni mucha atención de parte de sus*



*Esta fue la primera locomotora del histórico Ferrocarril Central del Chubut. Le pusieron por nombre Fontana, en homenaje al teniente coronel Luis Jorge Fontana, primer Gobernador del Chubut, que favoreció la sección colonizadora de los galeses, abriendoles el camino a los valles cordilleranos.*

*compatriotas, topó finalmente con un señor inglés apellidado Bell, el cual se comprometió a formar una compañía. Y, efectivamente, organizó sin demora la Compañía Ferrocarrilera del Chubut", como dice el Rev. Mattheus en otro párrafo de su libro.*

## Una feliz coincidencia

El 28 de julio es día doblemente histórico para Madryn. En tal fecha el 1865 desembarcaron los colonos galeses que le darían nombre. Y 21 años más tarde, exactamente el 28 de julio de 1886, llegaba un barco llamado "Vesta" que conducía quinientos inmigrantes y todo el material necesario para construir un ferrocarril, bajo la dirección del señor A. P. Bell.

Obra titánica resultó el tendido de rieles. Ocurrieron deserciones en masa de obreros que consideraron escasa la remuneración y engañoso el contrato. El terreno presentaba obstáculos. No había agua, ni manantiales. Esos rieles avanzaban por una región esteparia.

Para aminorar el sacrificio humano, la empresa acordó iniciar los trabajos desde ambos extremos: el puerto y el valle. Un equipo allá, otro equipo aquí, cada uno con su galpón de materiales, su proceduría, sus casillas para oficinas y viviendas. Esa pequeña congregación de endebles construcciones en cada lugar resultó fundamental. Con ellas y de ellas nacieron dos pueblos: Madryn y Trewet.

La línea ferroviaria quedó inaugurada oficialmente el 12 de junio de 1889 cuando la locomotora "Fontana" efectuó todo el recorrido. La maquina recibió un nombre muy querido en el valle e incorporado definitivamente a la historia patagónica: la del primer gobernador del Chubut coronel Luis Jorge Fontana.

El trazado y tendido de los rieles y habilitación de la línea había demandado 150 mil libras, una cifra muy superior a la calculada. Para resarcirse la empresa aplicó tarifas elevadas: una libra la tonelada de carga entre una estación y otra, que distaban 70 millas.

## La influencia del ferrocarril

Antes del ferrocarril no había nada en Puerto Madryn. A lo sumo un galpón de los galeses donde alman-



cenaban frutos para embarcar. Pero comenzada la obra del ferrocarril almidonose las casillas que constituyeron la base edilicia del pueblo. Paulatinamente el lugar se pobló de vida. La zona productora del valle del Chubut tuvo el desahogo de una comunicación sin penurias con el puerto y hacia él afluyó la producción, buscando la salida por mar para llevar a los mercados de comercialización y consumo.

Dada la seguridad de cargas periódicas y lo reparado del golfo, este se hizo punto obligado de escala de los buques que recorrían la costa. La presencia periódica de navíos determinó que la autoridad concurren a lugar, siendo creada una Ayudantía de la Subprefectura de Rawson, primera autoridad que hubo en el lugar. Cuando los colonos del Chubut enviaban sus productos por tren también iban ellos para presenciar el embarque. Esa gente, mientras permanecía en el puerto, eran bocas consumidoras. El sentido comercial no tardó en hacerse presente, y se abrió la primera casa de ramos generales.

Quienes llegaban por uno, dos o más días, tenían



*El grabado de la izquierda nos recuerda como era la primitiva estación del Ferrocarril Central del Chubut. El diagrama arriba, nos muestra la estación actual del Ferrocarril Nacional Patagónico. El contraste habla del progreso alcanzado en medio siglo.*

que pernoctar. Eso trajo por lógica resultancia la habilitación de un hotel.

Con edificio para la Ayudantía Marítima, estación ferroviaria, casa comercial, viviendas del personal ferroviario, Madryn daba sus pinitos iniciales que después han sido pasos firmes, hoy definitivamente dirigidos hacia un porvenir de imprevisible significación.

Desde entonces, siempre el ferrocarril ha tenido y tiene influencia en la vida de Puerto Madryn. Extendidos los rieles más profundamente en el territorio, otras cargas han afluido al puerto, que es también el punto de arribo de los elementos que requiere el poblador y exige el bienestar y la evolución progresista de los centros poblados y la campaña de una vasta región. Asiento de las autoridades del Ferrocarril Nacional Patagónico, es importante la actividad que se cumple en torno a la organización ferroviaria; el personal ocupa modernas viviendas que realizan el aspecto edilicio de la población, y los funcionarios de las distintas categorías, con sus familiares, integran la amable comunidad vecinal.

**Su auto merece LO MEJOR...**

ACUMULADORES

**Willard Osbo AUTEX**

Tres productos de insuperable calidad elaborados por el Fábrica Argentina de Acumuladores Willard, la más importante de Sudamérica

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia



*El muelle de Madryn fue un factor importante para su progreso. Por ello la Compañía del Ferrocarril Central del Chubut procedió a la construcción de uno de inmediato, en su estación. Luego resultó pequeño y fue construido el actual. La foto nos lo muestra a este, en avanzado estado de construcción.*

Famosos... por los sabrosos

**SALAMINES PAMPAYASTA**

FRIGORIFICO FERRARI  
Bell Ville - Córdoba

# Obtenga corderos sanos y buena lana



alimentando  
sus lanares con  
**forramez**

RL y L  
EN COMPRIMIDOS



Racione  
racionalmente con

**forramez**

RL y L  
EN COMPRIMIDOS  
RINDE 30% MAS  
que los alimentos  
en forma de harina.

la alimentación científicamente balanceada para lanares, que por su fórmula integral - que contiene vitaminas A y Vitamina E (antisterilidad) - le asegura mejores servicios y más producción de buena lana.

FORRAMEZ RL y L, por su presentación en comprimidos, agrega estos importantes ventajas:

- no se desbalantea
- no hay mermas ni desperdicios en los comederos
- de fácil manejo
- se conserva mejor
- es más asimilable
- los animales no ensucian la lana al comer



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

Dique 3 - Buenos Aires

## Fué la Primera Autoridad Local Don Pedro L. Derbes



Cuando en mayo de 1885 el teniente coronel Luis Jorge Fontana declaró instalado el primer gobierno del Chubut, figuraba en el exiguo elenco administrativo con el cargo de auxiliar de contaduría el joven de 27 años de edad Pedro L. Derbes, oriundo de Dolores, en la provincia de Buenos Aires, donde naciera en 1858. Desde ese puesto arranca la actuación patagónica, circunscripta al Valle del Chubut y Golfo Nuevo, de un hombre que iba a tener significativa preponderancia en esas regiones, particularmente en Puerto Madryn, que le guarda respetuosa memoria y honra su nombre, dándole a una de sus calles. Y es bien sabido que cuando los pueblos adoptan para su nomenclatura urbana el nombre de ciudadanos fallecidos que no cifieron espada ni actuaron en los días heroicos de la patria sino en los silenciosos y humildes del trabajo común, es porque han sido de incontestable utilidad en la forja del progreso colectivo.

Tal ha sido para Puerto Madryn Pedro L. Derbes.

### Primer en muchas cosas

Decir que por entonces todo estaba por hacerse en esos lugares no es agregar nada novedoso. Recién se constituyó la primera gobernación. Esto supone que antes de esa presencia se carecía de muchas cosas, y aun porque no había evolucionado el progreso para hacerlas necesarias, y otras porque no había tiempo, no había medios o no se habían vislumbrado todavía.

Pedro L. Derbes, despierto, dinámico, de mentalidad ágil y robusta voluntad, enfrentó algunos problemas y los fué resolviendo sobre el terreno y sin hesitar. Veamos algunos matices de su labor.

Una breve actuación como auxiliar de contaduría en la Gobernación y su capacidad era recomendada y reconocida. Al quedar vacante el puesto de contador ascendió al mismo para desempeñarlo hasta 1887 en que hizo renuncia al presupuesto gubernamental para probar en otro empleo, el de encargado de la Ayudantía Marítima de Puerto Madryn, habilitada en 1888, a cuyo frente permaneció hasta 1896.

Retirado de las tareas oficiales dedicó sus días y sus infatigables propósitos de prosperidad a la ganadería y el comercio.

Publó con hacienda cerca de Bahía Cracker, y el grave problema de la época que era la falta de agua potable, al punto de que otros pobladores la llevaban en toneles desde muchas leguas de distancia, fué resuelto por su inquietud. Fracaso perforaciones, pero con agua apta a no mucha profundidad. Un gran poco hábito en Bahía Cracker, del que se sirvieron otros pobladores. Perforó además en diversos sitios con suerte varía, y su ejemplo cundió siendo imitado con éxito. Asociado en negocios rurales con don Juan F. Acosta, extendieron también sus intereses al comercio, habilitando en sociedad la primera casa comercial que hubo en Puerto Madryn, donde Derbes construyó la primera vivienda de material que tuvo el incipiente caserío.

Cuando el agudo observador que era Payró llegó a Puerto Madryn en 1898, al avistar el caserío desde la bahía, dejó sentado que aquello solamente era "una estación de ferrocarril y en torno a ella se ha formado un pueblito con las casillas de los empleados de la empresa. Más lejos, a la derecha, se ve el único edificio de material, propiedad del señor Pedro L. Derbes, pro-

gresista vecino que se propone construir un hotel".

Encontró Payró en Derbes un informante veraz y experto, y de sus conversaciones formó la impresión que se trataba de mucha valía, empeñado en hacer prosperar aquel pueblito. El hotel que planeaba, lo construyó, siendo el primero que hubo en Madryn.

También aquí resolvió el problema del agua alquilando el bajo de "la laguna" que pertenecía a la empresa ferroviaria, donde se almacenaba agua de lluvia. Derbes cuidaba celosamente ese depósito y consideraba criminal no conservarlo en buenas condiciones. La autoridad no debía permanecer ajena a esa preocupación, y por eso Payró tomó nota del siguiente aviso que estaba clavo en algunas paredes:

*"En atención a las razones que expone el vecino de esta localidad señor Pedro L. Derbes ante esta Subprefectura, a falta de otra autoridad, se avisa al público:*

*Queda terminantemente prohibido arrojar basuras de ninguna clase, tachos, aguas sucias ni objeto alguno en la laguna que dicho señor Derbes posee en los fondos de las casas de la Cia. del Ferrocarril Central del Chubut.*

*A cualquiera que contraviniere esta disposición se le obligará a extraer lo que hubiere arrojado, y se le pedirá daños y perjuicios, a más de las acciones a que se hiciese acreedor por tal desconsideración de un artículo de primera necesidad, cual es el agua, que pudiera ocasionar en perjuicio de la salud del público. Enero de 1898".*

### Funcionario ejemplar

Cuando Fontana lo eligió para llevarlo al Chubut es porque conocía la pasta. Y Derbes nunca desmintió su nobleza y probidad. Siendo funcionario de la Gobernación tuvo actuación sobresaliente y sin mácula. Lo mismo aconteció durante sus siete años de jefe de la Ayudantía de Puerto Madryn. Más tarde, siendo ya ganadero, comerciante y vecino representante, muchas veces se le requirió para cumplir funciones de comisario, juez de paz, jefe del registro civil. Pasó por todos esos cargos dejando ejemplares muestras de conducta, eficiencia y corrección.

Puso empeñosa constancia en que Puerto Madryn creciera en todos los aspectos posibles. No tuvo sin embargo la fortuna de ver materializado uno de sus deseos: la creación de la comuna lagunera, pues falleció poco tiempo antes de ser instalada, el 19 de marzo de 1909. La comuna sin embargo, ente representativo del sentimiento popular, le dió a una calle su nombre inolvidable.

## La Enseñanza en Puerto Madryn Tuvo un Precursor: el señor José Toschke

Puerto Madryn contó en sus comienzos de pueblo con la aportación de algunos hombres de empeñosa acción progresista. Así don José Toschke, que fundó y sostuvo el primer establecimiento educacional autorizado por el Consejo Nacional de Educación.

Llegó a Puerto Madryn en el año 1903, cuando había pocas casas y muy poco despampano, y llevado por su vocación docente, no obstante los inconvenientes que eran muchos, instaló su colegio y sembró el abecario. No fue fácil ni cómodo. Tuvo que formar conciencia favorable en algunos padres remotos y crear el hábito de concurrencia regular y disciplina en los alumnos.

La escuela comenzó a funcionar en el año 1905 y se la puso bajo la advocación de Sarmiento, que así pasó a llamarse. Los alumnos inscriptos ese año alcanzaron a 15, cifra realmente interesante dado lo exiguo de la población local. Fue asimismo de que el maestro inspiraba confianza y había sido eficaz su labor previa de proselitismo escolar.

Bien pronto difundió un prestigio de respetabilidad el Colegio Sarmiento de Puerto Madryn y hacia sus aulas afluyeron niños provenientes de la campaña, porque en aquellos tiempos, como es de suponer, no en todas las varasjes o "esquinas" de campo había escuelas como existían ahora. Tierra adentro no acobardó de modo que los hijos de los padres se instruyeron y educaron bajo aquel apostólico precursor que actuaba en Puerto Madryn. Con el correr de los años, el establecimiento incorporó otras materias, y además de la enseñanza elemental se dictaban lecciones de idioma francés, inglés, alemán y castellano, música, contabilidad y teneduría de libros. El Consejo Nacional de Educación, constatando la feliz colaboración que para sus planes de expansión de la enseñanza representaba la acción de don José Toschke, remonó inmediatamente al Colegio Sarmiento, así que sus alumnos quedaban habilitados para continuar estudiando en los establecimientos oficiales.

### EL PRIMER COLEGIO NACIONAL

El Estado habilitó un colegio en Puerto Madryn en 1906, con el número 27, que lleva el nombre de Manuel Beltrano. Es la escuela tradicional de la localidad, donde se han educado varías generaciones de madryñenses. Su

primera directora fué la educacionista Florencia C. de Estéban, sucediéndole Daniel Ochoa, Parmenia I. de Pérez, Dominga M. B. de Calderón, Fermín Calderón, Marco Aurelio Lombardo, Celina Bolán de Padilla, Paulina M. Escudé de Colombo Berra, Juan D. Bianchi (interinamente), Carmen María Ledeiro de Lestón.

El personal directivo y docente actual es: director, Marcos Isaac; vicedirector, Juan D. Bianchi; maestra auxiliar, Celina Julia Corbelli de Aubia; maestros de gra-

do: Dorotea Fernández de Díaz, Elidia Sara Verduguer, Luisa Antonia Pérez, Angelina Ojeda Pérez, Nunciada Forina de Fernández, Delia Noemi Pita de Chiaruch, Nelly Angélica Abadie, Amelia Sara Bustamante de Conti, Lili Norio Avó Breccamonte, María Felisa Isolda Corbetta de Pérez, Elisa Méndez, Ana María Barranco de Bordenave, Lucta Berliani de Sánchez, Lidia Romero de Dunken y Susana Raquel Díaz. Maestros especiales: Leonor Delfina Figgliolo de Kirchmayr, Albina Alsúa de



LA ESCUELA DE LA LOMA tiene por patrono al héroe naval Tomás Espora. Frente del edificio y un núcleo de maestros y alumnos.



EN LA ESCUELA N.º 110, aspecto parcial, durante un acto escolar en homenaje a la Revolución de Mayo.

Corbetta y Aurora Amalia Malerba de Isaac.

Funciona actualmente con 16 secciones de grado en dos turnos y una inscripción de 444 niños.

### Destrucción y resurgimiento

El 20 de octubre de 1933 un incendio destruyó todas las existencias de la escuela. Las viejas aulas en las que estaba adherido el recuerdo emocionado de ex alumnos, ya hombres, desaparecieron al devorarlo por las llamas. Pero la escuela resurgió rápidamente. Catorce días más tarde, merced al fanatismo de su cuerpo directivo y la extraordinaria voluntad de sus maestros, sumándose la ayuda vecinal en concierto solidario, funcionaba nuevamente.

En el año 1942 se inauguró el edificio construido expresamente por el Consejo Nacional de Educación sobre un terreno de 10.000 metros cuadrados donado por la Porth Marina, y allí continúa, en la calle Sarmiento 268.

### LA ESCUELA DE LA LOMA

El continuo aumento de población en la barriada de "La Loma" motivó la creación de la escuela número 124, por resolución del 19 de octubre de 1934, siendo inaugurada el 10 de junio de 1935, pasando a ocupar el 20 de junio de 1941 el moderno y cómodo edificio donado por el filántropo don José Roger Balet, ceremonia a la que asistieron funcionarios principales del Consejo Nacional de Educación y jefes, oficiales y tropas de la Marina de Guerra.

Cuando se habilitó esta escuela en 1935 asumió su dirección el señor Alfredo Godoy Díaz que se desempeñó hasta 1938. El 22 de julio de ese año lo reemplazó el señor Joffre Pérez Macchi, actuando hasta el 28 de marzo de 1942 en que asumió el actual director, Víctor Angel Marón Ugarte. Segunda al personal director el siguiente personal: vicedirector, Roberto Antonio Bruno; maestras, Nelly Rosa Luni de Morán, Encarnación I. Cardozo de Pérez, Mónica

Elva Sosa de Martínez, Marina Olga Scodelaro, Petra Rodríguez, Je-susa Bía Torres, Ana Estefanía Farina y Gloria Olga Abad.

Cuenta con una inscripción de 277 alumnos.

### Su padrino: Un crucero

La escuela de "La Loma" lleva el nombre glorioso en nuestra armada de Tomás Espora, y su apadrinamiento estuvo a cargo del crucero "25 de Mayo". En esa ocasión quedó labrada el acta que transcribimos: "En Puerto Madryn, territorio de la Gobernación del Chubut, a veintiseis días del mes de mayo del mil novecientos treinta y siete, siendo ministro de Marina el capitán de navío Eleazar Videla y presidente del Consejo Nacional de Educación el señor Octavio S. Pico, para mayor acrecentamiento de las letras, difusión de la cultura patriótica y afianzamiento de los vínculos existentes entre la Marina de Guerra y los pueblos del sur de la República, el señor comandante del crucero "25 de Mayo", capitán de navío José S. Zuloga, interpretando anhelos unánimemente compartidos, en nombre de la Marina, resuelve, en el día de la fecha, disponer de armar la escuela N.º 124, siendo su director el señor Alfredo Godoy Díaz, colocalizando bajo la tutela del buque de su mando con el nombre de Tomás Espora". En fe de lo cual se labra esta acta que rubrican con su firma todos los presentes".

### LA ESCUELA DE "BARRIO OESTE"

El crecimiento de la zona urbana de Puerto Madryn con la consiguiente expansión de población, ha requerido la habilitación de una escuela en el "Barrio Oeste" es el número 110, habilitada el 16 de mayo de 1955. El edificio que ocupa dispone de tres aulas, funcionando en dos turnos para atender a 145 alumnos de ambos sexos.

Al inaugurarse la escuela no contó con director titular desempeñando interinamente esas funciones el director de la escuela 27, señor Marcos Isaac, hasta el 24 de agosto de 1956 que se hizo cargo de la dirección la señora Eurgain Thomas de Cassani. A su traslado fue reemplazada por la maestra de grado Dora Beatriz Díaz, hasta el 12 de noviembre del mismo año en que asumió su director titular Martín Domingo Fernández. El personal que se desempeña ahora, además del citado director, son los maestros de grado Pilar Gloria Carrera, Esther Elizabeth Patané, Dora Beatriz Díaz, Nil-da G. Barranco de Elisalde, Iris Dorinda González e Iris Edith Taboada.

### UNA ASPIRACION MAYOR

El vecindario de Puerto Madryn alienta incauducables aspiraciones de superación en todos los órdenes. Siempre ha reclamado más escuelas, y a esa permanente petición se ha debido la reciente habilitación de un Colegio Comercial, pero con esto queda colmada la necesidad y el anhelo. Madryn, requiere porque su juventud estudiantosa es mucha y se renueva, un colegio de enseñanza secundaria.

### FIDEIRIA

"SANTA CLARA"

Soc. Resp. Ltda.

Cap. m\$ñ. 600.000.—

Fábrica de pastas alimenticias

"SANTA CLARA"

"La Europea"

"Pastasán"

Paseo Colón 1580

Buenos Aires

Teléfonos

28 G aray 0702 03

yerba

NOBLEZA GAUCHA



# "ACONCAGUA"

Compañía Sudamericana de Seguros S. A.

LAVALLE 346 - BUENOS AIRES - T. E. 32-9481, 9485

## OPERA EN:

VIDA  
INCENDIO  
PERDIDA DE BENEFICIOS  
ACCIDENTES DEL TRABAJO  
ACCIDENTES PERSONALES  
TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Locomotras, Terrestres y Aéreos y Cascos de Embarcaciones)  
AUTOMOVILES  
CRISTALES  
ROBO (En casas de familia y locales de negocio)  
GANADO  
RESPONSABILIDAD CIVIL  
FIDELIDAD DE EMPLEADOS  
ALHAJAS Y PIELES  
DAÑOS POR AGUA  
CARRROS  
VALORES EN TRANSITO  
EQUIPAJES  
REGADERAS AUTOMATICAS

## DIRECTORIO

Presidente ..... Sr. Francisco Orocyon  
Vicepresidente ..... Dr. Juan Carlos Pinasco  
Secretario ..... Dr. Clodomiro Hileret  
Tesorero ..... Sr. José Marinucci  
Director titular ..... Dr. Carlos A. Menéndez Buehly  
" " " " ..... Dr. Juan Carlos Nougués  
" " " " ..... Sr. Otto Tolderlund  
" " " " ..... Sr. Carlos Brann Menéndez  
" " " " ..... Sr. José A. Lackoy  
Sindicó titular ..... Dr. Alfredo D. Olaschea  
" " " " ..... Sr. suplente Ing. César Menéndez Buehly

## Tienen los Salesianos su Templo y su Escuela

Al hablar de la Iglesia Católica en Puerto Madryn, evocando su pasado, viene a la mente el recuerdo del R. P. Juan Muzzio, a cuyo fervor misionero se deben las primeras manifestaciones estables del culto cristiano.

Siempre hubo creyentes sinceros en la población, pero no siempre fueron posibles las prácticas del culto. Por eso, muchos solían trasladarse a Rawson



—en los primeros tiempos— para asistir a misa; claro que de tarde en tarde, cuando todo era propicio para ello.

Después de 1910, el padre Muzzio se trasladaba, periódicamente a Madryn, para officiar la misa y cumplir una entusiasta acción misionera. Consecuencia de esta fue que, en 1914, se iniciaba la construcción del templo católico. Bendecida que fué la iglesia, el Padre Muzzio fué designado su párroco.

Dicho sacerdote pertenecía —obvio es decirlo, tratándose de la Patagonia— a la congregación salesiana. Era pues, de los que creen que además de los oficios religiosos y de las prédicas, debe encarsarse el problema educativo.

El Colegio Salesiano surgió en Madryn al lado del Templo. Muchos han aprendido en él las primeras letras. Muchos reciben ahora en sus aulas los beneficios de la educación. La obra civilizadora sigue su marcha.

Actualmente dirige el Colegio Salesiano el R. P. Luis del Píero.



**D. ARTURO POSE**, *chubutense de nacimiento, fué designado Juez de Paz y Jefe del Registro Civil en 1946, ejerciendo desde entonces el cargo sin interrupción. Hace 20 años ingresó a las oficinas como cadete, haciendo toda su carrera en el Juzgado.*

## Primera y permanente manifestación de autoridad

### Subprefectura Marítima de actuación múltiple



Edificio de la Sub-Prefectura Marítima de Puerto Madryn

Hilto Olmedo, en 1928; Alfredo Valentini, en 1949; José Ramón Parrillo, en 1944; Carlos María Abelleira, en 1946; Gerardo Nelson Méndez Alegre, en 1948; Miguel Tomás López, en 1948; Prefecto Manuel Salvador Pavón, en 1951; Prefecto Héctor Salvador Viqueza, en 1954; Prefecto Ramón Carlos Fernández, en 1955 y Prefecto José Vicente Silveira, que desde 1956 se halla al frente de la repartición.

#### Centro de Todo

En su tiempo, la Sub-Prefectura fué, naturalmente, la única autoridad. Lo fué hasta que se instaló la policía, lo que ocurrió en 1901, cuando el señor Manuel Verdéal fué puesto al frente de un pequeño destacamento. En cuanto al Juzgado de Paz se creó recién en 1897, siendo don Indígenas B. Miranda el primer Juez de Paz.

Las Sub-Prefecturas actuaron también como receptorías de rentas, a partir de 1919, cuando fueron reinstaladas las aduanas. Los Sub-Prefectos que debían atender a muy intrincadas cuestiones de derecho marítimo, tuvieron que aprenderse las Ordenanzas de Aduana, un poco para despreciarlas ellos y otro poco para orientar la actividad de los que se improvisaron, bajo el apremio de las circunstancias, para intervenir como despachantes.

Además de esa actividad múltiple —cuando Gobernador hubo después que pudo menos— las Sub-Prefecturas venían a ser como el centro social

más serio y el lugar del cual partía de ideas de celebrar los aniversarios patrios. Una foto de 1906 —que por fortuna no podemos reproducir— nos demuestra celebración del 1.º de Julio reunidos frente a la Sub-Prefectura, en torno a una mesa —al del brindis Ollivado y Verdéal— a Darbes, Verdéal, Bagnaco, Acosta, Lloyd Jones, Jollo, Siches, Gonnario, etc., o sea casi tal la población de aquella época, cada cual con su largo cuchillo en la mano, que no era arma de pelica sino utensilio indispensable para comer asado.

#### Movimiento Portuario

En los últimos 42 años han entrado al puerto de Madryn 3.100 barcos, sustrato idéntica cantidad. El movimiento mínimo su fue pararse fue el de 1916, en que entraron 16 barcos; el mayor ha sido el de 1925, en que los barcos entraron 198. En el año pasado entraron 78 barcos y salieron 74.

Actualmente hacen escala regular en Puerto Madryn 10 barcos, entre los que se cuentan el "Jose Mendez", el "Argentino" y el "Estrella Austral" de la Armada.

Las unidades de Transportes Navales que usualmente entran al puerto son: La Petaia, Le Maître y Les Eclaireres y tres B.D.T.

El tonelaje total de los 15 barcos atizados alcanza a 54.000 toneladas.

#### Embarcaciones Matriculadas

En Madryn se hallan matriculadas las siguientes embarcaciones de pesca y turismo: Santa María, Jossara, Dora Pedro II, Néstor, Nica Bonita, Faouina, Vega de Luján, Conrado, Guaita, Chapaleo, Ana Isabel, El Halcón, La Guascha, Plus Ultra, Atlántico, Yataco, Halcón Olga, Boca Jastros, Rosita, Aquel, Estay, Santa Rosalía, 9 de Julio, Albatros, Trompa, Albatros, Atlántico, El Aurora, Carillos, Telcho, Urtico, Vicky, Néstor, Fejerter, TUI, La Sapeana, el Crisante, Fidelidad, Independencia, Oceánica II, Buena Suerte, La Argentina, Pedro Reyman, Lora, La Pinta, El Califa y Elitabeta. En total son 19.

Es interesante la cantidad anotada. Pero más interesante aún sería indicar acerca del personal de esas naves nombres impuestos a las embarcaciones.



Prefecto don José Vicente Silveira

# Don JUAN F. ACOSTA

## Hombre de a Caballo y de Progreso

"Por esa altura, poco más al naciente, vimos un gran grupo de hombres y animales; en el acto supusimos que fuesen indios; tomando las precauciones del caso, y ya más cerca, tuvimos la agradable sorpresa de reconocer al vecino del Chubut don Juan Acosta, el cual con un arreo de mil quinientas vacas seguía el camino trazado por Moyano con dirección a Punta Arenas. Acosta no llevaba baqueanos, pero siendo decidido e inteligente marchaba así y con el libro de Moyano en la mano, sin haber encontrado inconvenientes hasta ese momento".

El párrafo transcrito corresponde a la relación del gobernador Fontana de su expedición a la cordillera en 1885.

Completaremos esa ligera referencia a don Juan Acosta y su arreo, agregando que la travesía le llevó más de un año, debiendo sortear toda clase de imprevistos, vadear ríos y arroyos desconocidos, realizar largas etapas sin aguada ni campos de pastoreo. Era hombre de a caballo y de campo, capaz de repechar leguas uniendo auroras con anocheceres.

Las contingencias ventosas y pluviales no hacían mella en su físico ni en su ánimo, y por esa doble energía del cuerpo y del carácter camufló sin ningún revés el largo recorrido hasta Punta Arenas, yendo del Valle del Chubut a Collúe Huapi, y bordeando el Senguer hasta Lago Buenos Aires para tirar desde allí hacia la costa y por esta hasta el Estrecho. Fué el suceso un arreo histórico con visos legendarios. Si para el criterio gauchesco y veterano de don Segundo Sombra era "muy macho el oficio de resero", que decir de don Juan Acosta, que cumplió aquella "reserada" a través de 500 leguas por un desierto sin huellas, a puro instinto de orientación.

Un año duró el arreo de 2.500 vacunos, y el regreso lo efectuó por la zona cordillerana. Como era sagaz y observador, se le quedaron en la retina y la memoria todos los accidentes topográficos, conocimientos que más tarde le sirvieron mucho para ser un sobresaliente baqueano en las comisiones de límites con Chile.

## Hombre cultivado y de sólidos principios

Juan Félix Acosta nació en Luján, provincia de Buenos Aires, el 23 de agosto de 1857. Fueron sus padres don Benicio Acosta y doña Apolonia Casco. Recibió cumplida educación en colegios de Padres Jesuitas, alternando las humanidades con temas teóricos prácticos que lo habitaban para la lucha por la vida, como construcciones, contabilidad y trabajos agropecuarios. Los clérigos jesuitas, ayudados por sus alumnos, eran los constructores de sus templos y viviendas, y de esa práctica sacó buena experiencia que más tarde supo aplicar con benéficas consecuencias para el progreso patagónico al radicarse en Península Valdez y Puerto Madryn.

En campos paternos de la provincia de Buenos Aires inició sus propósitos de independencia personal y administrativa, llegando a reunir mucha hacienda vacuna. Esa fue la base de su establecimiento en Chubut,

D. n. Juan F. Acosta fué un verdadero tropaamán patagónico sin prisas por llegar, sin prisas al partir sobre cuyas haldas avanzó incesantemente el progreso.



que hizo en 1884 al poblar con su hermano Felipe en Península Valdez, campos delimitados por el agrimensor Ing. Kessnek, que allá por el año 1905 debió abandonar al cederlos el gobierno a otros pobladores.

Su presencia en aquellas soledades tuvo óptimos resultados. Hombre culto y de sólidos principios morales, a su vera y al influjo de su acción fué creciendo una actividad noble y progresista. Acuciábale el propósito de hacer, y emprendió diversas actividades, muchas de ellas con provechosas resultancias.

## Ganadero. Comerciante. Buscador de oro.

Campo virgen era la Patagonia a fines del siglo pasado, y hombres inquietos y emprendedores como don Juan F. Acosta fueron los que cimentaron el porvenir abriendo las puertas del desierto para que penetrara el trabajo y el progreso. El mismo hizo ejemplos de multiplicación de las tareas. Comenzó poblando campos en Península Valdez donde hizo prosperar una ganadería importante; cuando el hallazgo de oro en la región cordillerana atrajo a buscadores de lejanos sitios, también fué a ensayar fortuna; al registrarse un inicio de caserío en Puerto Madryn, fué comerciante; al ser requerido su brazo por la patria, se alistó en las guardias nacionales y se le concedió el grado de capitán. Lo le hizo renegados al trabajo ni rehujo su responsabilidad.

Veamos en escueta enumeración sus distintas actividades.

Tras poblar con hacienda en Península Valdez, como ya hemos dicho, realizó el arreo a Chile y recorrió la cordillera andina. Con don Pedro Berbes estableció la primera casa comercial que hubo en Puerto Madryn. Más tarde se extendió comercialmente asociándose con don Gregorio Mayo en una casa de ramos generales en Rawson, extendiendo esa actividad a Gaimán y Tierra Salada; en 1895 expedición hasta las nacientes del río Chubut, donde residió durante una penosa temporada dedicado a la búsqueda de oro.

En el año 1905 tuvo que abandonar las tierras de Península Valdez yendo a poblar en el Mirasol. Estos campos no resultaron aptos para hacienda mayor, viéndose obligado a desprenderse de todos sus animales con ruinosas consecuencias. Un arreo de 4.800 vacunos ven-

dió a don Bernardino Menéndez, que terminaba de poblar campos en la zona de José de San Martín. El resto de su hacienda tuvo que ser sacrificada a bala debido a la gran sequía que assolaba los campos.

## Baqueano entre cimas y quebradas

Cuando comenzaron a actuar las comisiones de límites para determinar la división fronteriza entre nuestro país y Chile, los técnicos necesitaron la colaboración de baqueanos, de hombres hechos a las duras contingencias de la vida en aquellas latitudes y concededores de los pasos, las corrientes, los valles y los variados accidentes de una topografía tan escalonada. Prestaron incalculables servicios a la patria, pero no todos son recordados por la posteridad. Algunos nombres se han perdido en el tiempo. Pertenecían a gauchos humildes, adiestrados en el saber que dá la observación, cuya habilidad, entereza y certero instinto aseguró a los técnicos de aquellas comisiones el suministro regular de agua, carne y refugio, amén de un andar sin tropiezos por alturas y quebradas.

Don Juan F. Acosta, que era hombre muy de a caballo y poseía la ciencia ignota del gaucho para orientarse por las estrellas y los pastos, fué requerido para colaborar con las comisiones de límites. Le tocó acompañar al ingeniero Baigorri durante una larga etapa cordillerana. Conducidos por Acosta, el ingeniero y un grupo de soldados partieron de Rawson para cumplir su misión en una tarea de varios meses que realizaron con toda fortuna.

Esa de baqueano en las comisiones de límites es otra de las facetas de su múltiple actividad.

## El tesoro de los españoles

Su hijo mayor, señor Felipe Acosta, nos ha referido

## ACOSTA y BAIGORRI



En este grabado, que reproduce una foto de valor histórico, aparece don Juan F. Acosta con el ingeniero Baigorri, a quien nuestro biografiado acompañó como baqueano, a través de las mesetas y por su zona cordillerana. Acosta aparece de pie y Baigorri sentado.

que cuando su padre poblaba los campos de Península Valdez, el capitán de una corbeta inglesa con quien hizo amistad le entregó un plano en el que, según manifestara, se indicaba el paraje de la costa donde antiguos marineros españoles habían sepultado ingentes riquezas. "Mi padre dedicó algún tiempo a explorar y hasta realizó algunas excavaciones —agregó— pero nadie supo si pudo concretar algo positivo". El señor Juan Fracaso, residente en Gaimán durante muchos años, formó en el equipo que contrató don Juan Acosta para realizar las excavaciones en busca del tesoro de los españoles.

En la naciente localidad de Puerto Madryn, había contraído enlace a principios de siglo con Aurora Verdal, unión de breve duración pues falleció su esposa en 1906. Esta desgracia le indujo a una vida más quieta, definitivamente afincado en Puerto Madryn, donde su presencia y acción tuvo ponderables resultados para la comunidad. Desempeñó cargos en la Municipalidad electiva, fué iniciador de muchas entidades y obras, propulsor del progreso loguense, juez de paz, responsable de prestigiosas publicaciones metropolitanas como las revistas "F. B. T." y "Caras y Caretas" y el diario "La Nación". Mientras tuvo vida y salud a nada constructivo permanencia ajena.

Una calle de esa localidad lleva su nombre. Homenaje merecido, porque fué un auténtico pionero de la Patagonia, caballero y señor de su época.

**GRAN VINO  
LA COLINA**

AREJO TINTO

AREJO BLANCO

PINOT

RUBI

De la naturaleza a su mesa

# INCA

FRUTAS Y VERDURAS

*el natural*

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

Cuando veo  
una lata de

## INCA

se me despierta el

## INDIO

¿Qué apetito me dá!



Célebre Método del Siglo XVIII



El Gran "Método" de "Château de Saint Remy"  
de "Reims" en Francia, es el único método de  
"Cuvée" que garantiza el "Grand Cru" de  
"Château de Saint Remy" y el "Grand Cru" de  
"Château de Saint Remy".



Champagne  
**DU C DE SAINT  
REMY**

El champagne argentino perfecto

# LOS PATAGONICOS AL PUEBLO DE LA NACION

Por espacio de casi un siglo, hemos vivido alejados de la preocupación oficial. Los territorios del sur, servían para engrosar las rentas del Estado. Amigos de gobernantes, eran designados en los territorios para cumplir limitadas instrucciones del Ministerio del Interior, con presupuestos magros, con facultades muy pequeñas.

La enorme riqueza de nuestras minas, mares, bosques y ganadería, era llevada totalmente al norte, de ahí que al cabo de un siglo, nuestras provincias del sur tienen pocos caminos, ferrocarriles sin terminar, puertos inadecuados, una flota pesquera anticuada, pocos medios de transporte colectivo, un grave problema en la escolaridad y un gran problema en la asistencia social.

## VIENE EL DECRETO-LEY 10.991

El gobierno de la Nación, con gran visión argentina, ha dictado en junio de 1996, el decreto-ley N° 10.991 que otorga franquicias sucesivas al sur del paralelo 42, con fines de fomento.

Radical industrias y poblar el enorme desierto, son sus tareas principales y para lograrlo, ha otorgado algunas franquicias indispensables para atraer pueble, para incentivar industrias, para intensificar explotaciones mineras y para mejorar y modernizar los transportes.

No se trata de un privilegio, sino de una medida de fomento, puesto que cualquier habitante de nuestro país, con sólo venir a poblar nuestras jóvenes provincias, goza, automáticamente, de esas franquicias.

## URGE POBLAR EL SUR

El pueblo de la Nación debe saber que hay urgencia en poblar el sur, porque sólo la existencia de pueblo asegura la soberanía sobre el suelo.

Tenemos la 4ª parte de la superficie del país.

Pero tenemos sólo el 0,75 por ciento de la población.

Habitantes en todo el país: 20.000.000.

En las provincias sureñas, al sur del Paralelo 42: 180.000.

## ADVERSARIOS DE LA FRANQUICIA

Contra esos 180.000 habitantes se alza un pequeño sector industrial del país y un grupo

demagógico que nos echa en cara la adquisición de autos nuevos, desconociendo esta otra verdad: que para comunicarnos entre cualquiera de los centros rectores, debemos recorrer distancias enormes. Por ejemplo:

De Trelew a Esquel hay 640 kilómetros.

De Esquel a Comodoro Rivadavia hay 585 kilómetros.

De Trelew a Comodoro Rivadavia hay 485 kilómetros.

De Comodoro Rivadavia a Río Gallegos hay 1.000 kilómetros.

De Río Gallegos a Buenos Aires hay 2.900 kilómetros.

## ENORME DESIERTO

Somos un sector casi desértico. Nuestra densidad demográfica alcanza a apenas a 1/2 habitante por kilómetro cuadrado, en tanto que hay

27 habitantes por kilómetro cuadrado en Tucumán.

14 en la provincia de Santa Fe.

12 en la provincia de Buenos Aires.

12 en la provincia de Entre Ríos.

No obstante, de nuestras provincias, la Nación obtuvo enormes ganancias debido a la generosa contribución de nuestros abnegados habitantes.

## DIVISAS PARA LA NACION

Durante 50 años, Comodoro Rivadavia entregó el petróleo sin gozar de ninguna regalía.

La lana, debido al régimen de cambios, es fuente de divisas fuertes para el país; sólo en la última zafra lanera, la Nación se benefició con 1.000 millones de pesos.

Rawson, Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia, producen más de 50 millones de pesos en mariscos.

Los frigoríficos de Santa Cruz, producen carne para el extranjero.

Nuestros pobladores pagan arrendamientos desde hace 60 años, sin ser dueños de la tierra (la solución viene recién ahora).

## ¿A CAMBIO DE QUE?

a) Los arrendatarios siguieron siendo arrendatarios;

b) La red caminera es incompleta y faltan picadas en muchas regiones, sin que existan, tampoco, equipos adecuados para

mantener las carreteras en buen estado;

e) Carecemos de puertos adecuados;

e) Carecemos de flota pesquera moderna;

e) Las minas de hierro, plomo, cobre, cobalto, siguen en el sub suelo;

f) El petróleo sigue succionando problemas de la Nación, sin que vuelva a la provincia una migaja y por eso

Comodoro Rivadavia, la gran ciudad del sur, tiene actualmente 1.000 niños en edad escolar sin bancos, sin maestros. Y un viejo problema de agua potable (la solución se encara recién ahora).

Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, tienen un 50 por ciento de niños en edad escolar QUE NO CONCURREN A NINGUNA ESCUELA y de los que concurren sólo el 4,5 por ciento llega al 6º grado.

Faltan hospitales (Trelew no tiene ninguno), salas de primeros auxilios, clínicas, enfermeras y medios de movilidad.

Carecemos de escuelas de artesanía y las escuelas secundarias son, casi todas, fruto del esfuerzo privado.

Carecemos de institutos que estudien nuestro suelo, las pasturas, los bosques, el riego, las minas, la ictiología y la ganadería.

## P E R O

Tenemos un decreto-ley, dictado con visión argentina, con sentido constructivo que lleva el N° 10.991 que puede, en pocos años, darnos

**CAMINOS — ESCUELAS — HOSPITALES  
PUERTOS — FERROCARRILES — FLOTA  
PESQUERA Y UNA INDUSTRIA**

capaz de arraigar un pueblo pujante, emprendedor, que asegure definitivamente el progreso de la cuarta parte del país, en una región donde mantener nuestra soberanía sobre el suelo, es cuestión de

## ORGULLO NACIONAL

Esa industria trae técnicos extranjeros que van preparando obreros especializados en nuestro país, a costa del industrial que sostiene así escuelas de capacitación, con las que se beneficia toda la Nación.

## LOS OBREROS

Ganan ahora mejores salarios, elevan el ni-

vel de vida y tienen el orgullo de sentirse argentinos de una obra que consolidará nuestra economía.

## ESPEREN EL FRUTO DEL EXPERIMENTO

Por eso, los habitantes del país ubicados al sur del paralelo 42, piden al pueblo de la Nación que tenga paciencia y firmeza en el experimento; que si hay algunas trasgresiones al decreto-ley 10.991 sobre paso ilícito de mercaderías al norte, buscaremos el modo de eliminar las trasgresiones, porque es una simple cuestión de vigilancia; pero el árbol no debe ocultar el bosque:

**LA FRANQUICIA ADUANERA AL SUR DEL PARALELO 42 ES VITAL PARA LA PATAGONIA.** De ella pueden gozar todos los hombres de buena voluntad.

## POR ESO

Formulamos un llamado a quienes tienen espíritu de empresa, a quienes desean desafiar los fríos y los vientos del sur, a quienes están dispuestos a abandonar el asfalto, los halagos de la gran ciudad, para que vengan a la PATAGONIA, a instalar industrias, a comerciar, a enseñar, a ejercer profesiones liberales, a trabajar el campo, a explotar bosques, a crear industrias pesqueras y a instalar medios de transporte.

**A TODOS RECIBIREMOS CON  
LOS BRAZOS ABIERTOS Y NOS  
SENTIREMOS ORGULLOSOS Y  
ALENTADOS CON LA AYUDA  
DE LOS HOMBRES Y MUJERES  
DE EMPRESA Y DE VISION.**

*Comisión Central Permanente de  
Defensa de las Franquicias  
Aduaneras Decreto-Ley N° 10.991  
ESPAÑA 22 - TRELEW  
CHUBUT*

(Agrupa a todas las Cámaras de Comercio, Industria y Producción, Cooperativas, Sociedades Rurales, Centros Obreros, Agrupaciones Políticas y Organismos Sociales y Mutuales de Chubut y Santa Cruz).

**D. José M. Contín**

## Sobre la caza de la ballena Desertó el Clte. G. Portillo



Tiene con justicia su lugar en la consideración pública madrydense la personalidad de José María Contín, vástago digno del árbol éuskarro llegado tempranamente a América. Cumpió una excelente trayectoria, como hombre de negocios, y demostró en todo momento la recia envergadura de su espíritu.

Muy joven todavía, allí por 1880, era uno de los buenos empleados de la firma Contín y Castello, en Viedma (Río Negro), que por sus condiciones fue encargado de comitidos que exigían aptitudes mentales, coraje y energía.

En aquel ambiente se le recuerda por haber sido quien tomó a su cargo la tarea de conducir carretas cargadas de mercaderías entre Viedma y Choele Choele, primero, y luego entre Choele Choele y San Antonio. Otras veces fué el encargado de conducir arrosos de vacunos, gauchos como el que más, desde el valle riogrino hasta Chile, lo que le permitió obtener las más completas referencias acerca de los campos del sur. Y fué a buscar esos campos excelentes en tierras chubutenses.

Las etapas de su marcha hacia el sur fueron: San Antonio Oeste —el Saco de San Antonio, como se le llamaba entonces—, Sierra Grande, Puerto Lobos, Conanguilco, Puerto Madryn, Trelew.

Se dedicó a la compra de frutos del país, siendo de los hombres que demostraron amplios conocimientos, para orientarse y orientar en la realización de ese tipo de negocios. Presidió el Concejo Municipal y fué fundador y Presidente —el primer Presidente— de la Asociación Española de Socorros Mutuos.

En los últimos años los mares antárticos proporcionaron el 70 % de la caza mundial de ballenas, el 84 % de aceite, el 60 % de harina y el 50 % de carne y grasa. Sólo el costo del aceite y la harina asciende a 82.000.000 de dólares.

Esta información forma parte de los muchos datos de positivo interés y de las profundas conclusiones que contiene la concepciosa disertación que, el 29 de junio ppto., ofreció el contralmirante don Gregorio A. Portillo en el Instituto Popular de Conferencias.

El tema fué: "La industria ballenera en la Antártida como factor polioeconómico", que le permitió encarar aspectos fundamentales del asunto, por revestir tanta importancia para nuestra Patagonia, en especial, y para el país

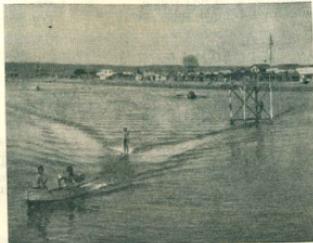
en general. Dijo que la Antártida era el bosque virgen de las ballenas y agregó que "para la República Argentina la industria ballenera es íntegramente de exportación, siendo por tanto conveniente contar con los medios para la explotación de esta riqueza".

Afirmó que una ballena azul de 22 metros de largo y 122 toneladas de peso ofrece el siguiente índice de producción en kilogramos: carne, 54.400; materias grasas, 25.600; huesos, 22.600; lengua, 3.200; pulmones, 600; corazón, 600; intestinos, 1.500; vértebra mayor, 240; hígado, 1.000; estómago, 400; otros 12.700.

Al exponer el plan de aprovechamiento de la riqueza que representan las ballenas, dijo que debía tenderse a la caza de 2.000 unidades azules.

### DE NUESTROS CLIENTES

*Característica de la clientela de LA ANONIMA es su permanencia en la lista de nuestros favorecidos. Los hay tanto de alto consumo como modestos compradores, todos igualados por su fidelidad y nuestra estima. El señor José Kravtzevich es cliente nuestro en Madryn desde 1925.*



### DEPORTE NAUTICO

*Dirigido que estas manifestaciones deportivas se producen en las placidas aguas del Tigre... pero la foto ha sido tomada a la vista de Puerto Madryn!*

**PIERNA de PERDIZ**

**FERMENTACION NATURAL**

SI QUIERE QUE SEA LEGITIMO PIDALO POR SU NOMBRE. "PIERNA DE PERDIZ"

PRODUCE TORNES  
**ANGEL M. ESPIÑO** E HIJOS  
LUJAN DE CUYO - MENDOZA - BS. AIRES

## VINAGRE



FINO

DE VINO BLANCO SANJUANINO

Lo mejor está en *La Anonima*

## YA ESTAN EN VENTA EN LA PATAGONIA

PORCELANAS LIMOGES "CH. FIELD HAVILLAND"

Editado por Robert Haviland & Co Paris  
Limoges (France)



MINIATURAS LIMOGES "J. CHATEAU"

Limoges (France)



CAJITAS DE MUSICA Y OBJETOS DE MUSICA "MAP. S. A."

Saint-Croix (Suisse)



ADQUIERALAS EN LOS COMERCIOS DEL RAMO



**ROJO ARRIOLA HÑOS.**

REPRESENTANTES EN LA REP. ARGENTINA  
RIVADAVIA 1255 - BUENOS AIRES - T. E. 38 - 2365 y 37 - 4067

## Insituciones Mutualistas, Sociales y Deportivas

Puerto Madry es un centro social, mutualista y deportivo de mucha actividad. Dispone de varias entidades mutualistas y siete entidades sociales y deportivas. Las sociedades mutualistas son la Española y la Italiana.

La Sociedad Italiana de Socorros Mutuos "Dosa degli Abbruzzi" fué creada en 1908, siendo sus primeros integrantes los señores José Bruni, Pablo Ferrarini, José Scolari, Tindaro Farina, Mateo Roggero, Miguel Mangiá y Pedro de Castro. En la actualidad la preside el señor Vicente Milano, a quien acompañan en la comisión directiva los señores Casanovi, Juan Russo, Alfredo Chirugi, Pablo Hoese, Ubaldo Moneschin, Mario Ramenzoni, Leopoldo Remuzzi, Victor Comes, Manuel Milano, Natalio Menghini, Néstor Milano, Eugenio Cassani, Bruno Ramenzoni, Aquiles Richetta y Juan Damento.

En cuanto a la Sociedad Española de Socorros Mutuos fué fundada el 19 de marzo de 1917, siendo su primer presidente don José María Conth. Ahora la preside el señor Francisco Dono, con quien colaboran los señores Dionisio Fernández, Antonio Alberdi, Agustín Torrelón, Jaime García Camacho, Luis Calderón, Eduardo Estevan, José Tripo y Enrique Fiera. Los señores Andrés Rivas, José Casanovi, José Alberti y Galo Martínez integran la junta fiscalizadora.

Damos seguidamente las autoridades que en la actualidad rigen los destinos de estas instituciones locales:

**Tiro Federal "Teniente General Pablo Richieri":** Presidente, Alberto Silverio León; Secretario, Florencio Mito; Prosecretario, Eugenio Cassani; Tesorero, Mario Casanovi; Prosecretario, Víctor Titular; Leonciano González, José Pedro Montini, Juan Sanyar, Antonio Conso, Dwi Roberts Harris y Lucio Arcaio.

**Aeroclub "Puerto Madrya":** Presidente, don Antonio Rodolfo Hiss; Secretario, Juan Meisen Ebeze; Secretario, Agustín Gararana; Secretario, Diego María Fernández; Tesorero, Juan Fernández; Prosecretario, Sebastián Yegoroff; Vocales Titulares, Francisco León, José Martín Machina

y Manuel Rodríguez.

**Club Náutico "Atlántico Sud":** Presidente, Ivo Gavazzi; E. Fuenzalaga, Cododoro, Antonio Palén; Vicecomodoro, Aurelio Lupari; Secretario, Roberto A. Bruno; Prosecretario, Antonio Torrelón; Tesorero, Gerardo Prohans; Prosecretario, Luis Salá; Vocales: Guillermo Mendizábal, José Simel, Victor M. Chio y Carlos Stropiana.

**Club Deportivo "Anónima":** Presidente, Néstor Milano; Vicepresidente, Camilo Pira; Secretario, Antonio de Castro; Prosecretario, Vicente A. Torres; Secretario de actas, Jorge O. Abrany; Prosecretario, José Alfredo Torres; Prosecretario, Gustavo A. Boyd; Vocales Titulares: Eusebio De Castro, Rubén Pérez, Remigio Perera y Francisco Pira.

**Club Social y Deportivo "Ferrocarril Patagónico":** Presidente, Edgardo Elvior García; Vicepresidente, José Bueno Zadra; Secretario Mario A. Casanovi;

Prosecretario, Osvaldo De Marchi, Tesorero, Vicente Accorini; Prosecretario, Lorenzo C. González; Secretario de actas, Luis A. Torres; Vocales Titulares: Jaime Sanabria, Antonio Fernández, Miguel Moya y Virgilio Peralta.

**Club Social y Deportivo "Madrya":** Presidente, Armando Rodríguez; Vicepresidente, José Martín Machina; Secretario, Loti Alberto Torres; Prosecretario, Atilio Menghini; Tesorero, Manuel Carrera; Prosecretario, Oscar Bostanz; Vocales Titulares: Alberto Olguín, Simón E. Mendiozoz, Carlos Remuzzi y Elvud Williams.

**Club Social y Deportivo "Guillermo Brown":** Presidente, Benito Garda; Vicepresidente, Ciriano González; Secretario, Carlos Aura; Prosecretario, Eusebio Humberto Ortiz; Tesorero, Nafaje Sanabria; Vocales Titulares: Carlos Ortiz, Osvaldo Bostanz, Julio Pazos y Máximo Bordenave.

## La Actividad Hotelera

Funciona en Madry alrededor de una decena de hoteles. Esto en una localidad cuya población es de 7.000 habitantes, tiene sentido especial; está proclamado que es un lugar en el cual hay abundante movimiento de pasajeros.

Algunos de esos hoteles tienen larga historia. Nacieron con el siglo XX. Han crecido en número, y en dimensión y en confort, con el correr de los años. Como la ciudad, mismo.

En una de las viejas fotos de Puerto Madry, tomada cuando la Anónima aún no existía, se percibe pintada en una pared —más blanca que grande— en amplios caracteres, esta palabra: Hotel.

Era una advertencia para orientar a los viajeros, necesitados de los antiguos bares, desechos de una comida que "supiere a pueblo" y una copa de "caño", por no indicando nada con precisión en cambio lo comprendiese todo...

Entre los antiguos establecimientos hoteleros son de recordar el Hotel Plaza, que más tarde fuera de Luis Maraball, el "almirante" como le decían; el "Español" que en 1910 instalara don Sebastián Gargarran, que luego lo transfirió a don Sebastián Siguro, para construir el que lleva su nombre; el "París", inaugurado en 1919, etc.

¿Quién de los viajeros no recuerda al Hotel "Britania", que fuera del señor Ross?

Por descontento que aquellos hoteles de los primeros tiempos no ofrecían cuanto hoy puede pedirse, el progreso no manifiesta sólo en un lugar. Pero era un acogerlos, tanto que seguían volver por largo tiempo a quienes sólo llegaran por días, semanas o meses...

## FUE AGASAJADO EN ESQUEL

### Don ANTONIO DE MARCHI

#### NUEVO GERENTE DE LA ANONIMA

#### EN LA CURSUAL DE TRELAW

Con motivo de haber dispuesto el Directorio de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia designar gerente de la Sucursal de Trelaw al señor Antonio De Marchi, que desempeña idénticas funciones en Esquel, fue objeto de una muy significativa demostración de simpatía en aquella localidad del oeste chubutense.

Hombres de negocios, hacendados y profesionales, los que integran el vasto núcleo de las relaciones personales del señor De Marchi, rodearon la amplia mesa, conforme a una iniciativa de la Cámara de Comercio e Industrias del Oeste del Chubut.

En la reunión se puso en evidencia, una vez más, la mucha estima y el hondo afecto que ha sabido conquistarse el señor De Marchi por su actuación al frente de nuestra Sucursal y en el medio social.

El señor Julio Telleriarte fue encargado de ofrecer la demostración de despedida, en nombre de la entidad organizadora.

Tras referirse al sentimiento con que ven alejarse al señor De Marchi, con cuya amistad todos se precian, recordó los tiempos del común arribo a las playas chubutenses:



"Llegó don Antonio De Marchi a las playas patagónicas en el año 1912, cuando también nosotros pisábamos tierra del Chubut. Había pasado ya la época verdaderamente heroica, pero el desembarco en Madry y el corto viaje a Trelaw, surcando la parte inicial de la etapa patagónica, no creó una invitación a quedarse. Don Antonio usó sus reales en Trelaw que ya apuntaba su importancia actual.

"El área del asentamiento en que estamos en el Trelaw y en Madry, era demasiado pequeña para que pudiese pasar mucho tiempo sin que nos conociésemos.

"Lo vi y seguí en la poderosa empresa mercantil a la que he consagrado toda su vida. Pero sintió la nostalgia de la tierra natal y partió a los pocos meses de haber llegado a la oficina metrológica y a la empresa, donde en esta hoy, después de 14 años de servicios.

"Con los recursos de su capacidad, su laboriosidad y su honradez fué satisfaciendo sus legítimas aspiraciones. Lo vimos de auxiliar de contador, contador y gerente en Esquel, gerente en Puerto Madry y de nuevo al frente de la Sucursal de la Anónima en esta. Ahora ha sido promovido a la gerencia en Trelaw.

"En las empresas privadas, las posiciones se escalan así, por méritos. La gerencia de Trelaw está reservada a las primeras figuras del oficio. Hacemos votos por su gestión futura, por su ventura personal y la felicidad de su hogar".

#### Expresiones del señor De Marchi

Entre otras palabras con que tradujo su reconocimiento a la nutricia y afectuosa concurrencia que le agasajaba, dijo el señor De Marchi:

"En abril de 1920, hieno de juventud y ansias de progreso, llegué por primera vez a esta hermosa y corvina ciudad de Esquel. Trelawa se le podía llamar pueblo, aun que yo eran visibles los resultados del esfuerzo común para llevarla a la noición de hoy.

"Alternativos del trabajo, dentro de la Sociedad a cuyo personal perteneczo desde 1915, me alegrara de Esquel por algunas temporadas. Pero cada vez que la Anónima ha dispuesto mi traslado a esta ciudad amiga, lo acepté con placer, porque en ella he pasado buenos años de mi vida.

## CABANA

# MARIA BEHEY

## CARLOS MENENDEZ BEHEY e HIJOS

Río Grande Tierra del Fuego



Venta permanente de reproductoras Corriedale de Pedigree y Puros por Cruz

Administración:  
Avda. R. S. Peña 547 - 1er. Piso - T. E. 33-5063  
Buenos Aires

## TRANSPORTES PATAGONICOS

Sociedad Cooperativa del Sur Limitada (Matrícula 2415)

Una Empresa de capitales netamente argentinos al servicio de la Patagonia. Adema de su considerable servicio de posiciones dispone de un servicio de excursiones diestramente desde Buenos Aires para y a localidades importantes, con seguro contra todo riesgo.

En Buenos Aires  
Avda. de Mayo 783  
T. E. 96-1450

OFICINAS EN TODAS LAS LOCALIDADES  
En Trelaw  
ADMINISTRACION  
Avda. Gales y Fontana  
T. E. 231

## Revista Geográfica Americana

## Bazar "DOS MUNDOS"

Manual Ilustrada

2 5

SUCURSALES

PAISAJES Y NATURALISMOS  
VIAJES Y EXPLORACIONES  
UNOS Y OTOBRUBRES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Lecturas amenas e interesantes para todos

Florida esq. Bartolomé Mitre

BAN JULIAN 748

BUENOS AIRES

J. ROGER BALET



MENE. FERNANDEZ y Cia.

Avenida 954/56 Buenos Aires

# AVENTURA Y MALAVENTURA DEL "KAISER"

De Paquete de Hamburgo a Pontón de P. Madryn

Sólo algunos restos, cada vez más informes, de estructura cambiante mientras reduciase su magnitud rumbo a la nada, fueron quedando en los últimos tiempos del casco de hierro que, hace más de cuarenta años fue un barco a vapor, que desde entonces en mullido lecho de arena a corta distancia del Puerto Madryn.

Las aguas de Golfo Nuevo que le vieron llegar con cierto donaire en las primeras horas de 1912 y que asistieron a su impresionante muerte poco más tarde, en su flujó y reflujó le llevaron la caricia de las lentas olas tibias y el castigo de aquellas tormentas, en sus días tempestuosos, presenciarlo tímidamente su desamparamiento.

Siempre había desaparecido algo de él desde que, herido de muerte, fue echado a carcaja en Punta Cuevas, como si en estas le hubiera sido posible hallar su sepulcro.

Esto es del casco todavía que saca leña; en este caso, es evidente que de barco hundido todos tratan de hacer tajada. No era fácil, en verdad, sacar algo de aquel casco, que al discurrirse desde los anclajes un enorme estanco varado en la playa. Mas como en el tiempo crecen las desventajas y se desartan los recursos del aprovechamiento, llegaron a las mercedades y los desperdicios a desarmar vetusta y desventajada obra de la ingeniería naval, enviando sus últimos restos a la gran fundición.

Es quello que fue expresión de la técnica y la industria germana, de su época, nada queda. Con los últimos vestigios de su construcción a irse también los recuerdos. Era una muestra de la antigüedad que hoy ocurre como la realización de un destino inexorable, que nadie ha escrito, pero se causa por el destino, que se dictó por los dioses.

«Mas por que desearo hundir en el otro mundo, otro mundo, placible sin relatar al menos sus últimos días? Intentemos la tarea.»

## UN PUERTO ABARROTADO

Puerto Madryn era el centro del aprovisionamiento patagónico. A él llegaban cargamentos de todas partes. Barcos de distintas banderas lo busaban para sus cargamentos de mercancías inglesas, alemanas, españolas, francesas, italianas, etc. En él se recibían productos de todas partes para completar su carga.

Fue la época dorada de Puerto Madryn, que su contaban muelle nuevo y disponía de su línea férrea: la que desde la Patagonia iba a dar el golpe, que alguna firma lo había constituido en el puerto redistribuidor de su propia mercancía.

Las cargas se amontonaban en la playa, sin ton ni son, con toda la totalidad a la intemperie. Uno que otro pequeño galpón no admitía sino lo necesario. Allí quedaban las mercancías sobre los cantos rodados, al viento y

*Así, luego por largos años en Punta Cuevas el casco de hierro del vapor "Kaiser", que tras ser un buque paquete, que tras ser un buque paquete, que tras ser un buque paquete, se convirtió en pontón de carpas en Puerto Madryn. En la bajamar era posible el acceso al mismo, constituyendo uno de los motivos de atracción del lugar. Hace poco, fue totalmente desguazado.*

al sol, al agua o la nieve, aglomeradas y mezcladas, hasta que fuese posible retirarlos.

Naturalmente: eso no podía seguir así. Menos en el momento en que el volumen de cargas aumentaba e iba a crecer mucho más. Si las cosas no andaban bien en el momento que seguimos en cuanto se agrosasen más barcos al cabotaje patagónico?

—Esto lo vamos a resolver. Fue don José Menéndez quien lo dijo. Era exigente, informacista, pedía siempre con muchas razones abundantes de su parte.

«¿Resolverlo? Sí, pero ¿cómo? El problema era ciertamente difícil. Pero lo difícil no es lo imposible: menos para los que parecen nacidos con el don de hacer las cosas.»

«¿Cómo...? ¿Pues ya se verá!»

## EL PONTÓN PROPIO

—Hay que comprar un pontón para Puerto Madryn. Hay que comprarlo en seguida: ahora que tenemos en construcción los barcos de nuestra propia línea de navegación.— Tal fue la antigua idea que se le ocurrió. Los pontones eran ya utilizados en Punta Arenas. También en Montevideo y en Buenos Aires. Pero aun no existiendo el antecedente se adoptaría el sistema: ¿No estaba dentro del orden del progreso y natural de las cosas que a sus bodas ingresan las cargas que no cabían en los meneguados depósitos, o que serían reembarcadas. Los otros barcos atracarían al pontón, como si lo hicieran a un muelle.

A mediados del mes de Julio de 1912 don José Menéndez efectuó personalmente la compra. En el puerto de Hamburgo compró el vapor que iba a elegir un barco ligado a la edad del retro, pero en condiciones de producción modernas para ser completado su carga.

Fue la época dorada de Puerto Madryn, que su contaban muelle nuevo y disponía de su línea férrea: la que desde la Patagonia iba a dar el golpe, que alguna firma lo había constituido en el puerto redistribuidor de su propia mercancía.

Las cargas se amontonaban en la playa, sin ton ni son, con toda la totalidad a la intemperie. Uno que otro pequeño galpón no admitía sino lo necesario. Allí quedaban las mercancías sobre los cantos rodados, al viento y

de emprender todavía algún viaje.

Su navegación a los puertos patagónicos podría ser como la navegación a los puertos de la franja que, como alguien, en edad proyectiva, imagina desearse en el momento de la vida dinámica.

«¿Si podía navegar todavía! El ojo penetrante de don José lo naba percibido exactamente, eligiéndolo entre otros, que no escaseaban tantos elementos. El capitán mercante Williams confirmó su juicio. Las máquinas funcionaban, tan bien que podría cargarse con carbón, maderas, hierro, etc., seguros de buen viaje.»

A fines de setiembre, hechos algunos reajustes, sus calderas estaban levantando presión. Los señores Velling & Gebrüder se encargaron de llenarle las bodegas. Al fin zarpó de Gothenburgo a principios de octubre. El 20 se hallaba en sus Vicinas de Cabo Verde.

Hizo escala en Montevideo y luego en Santa Cruz. La navegación se efectuó a un promedio de nueve millas horarias al promedio de 20 toneladas de carbón por día. ¿Podía pedirse más?

## UN DIGNO RECIBIMIENTO

No haya a través que todo ocurra a pedir de boca, sin tropiezos ni no-vidades.

El "Kaiser" así se llamaba y se le dio el nombre de honor al pontón, como de mar a poder, al que su proa hundía aguas patagónicas.

«Como el pontón era un poco! Debía pagar el derecho de navegar en zona de tanto rumbo parte.»

Al cruzar el Golfo de San Jorge —que iba a ser en otro viaje...— se le había transcurrido dos meses de anclamiento en el puerto, cuando el fuego, vapor, espectáculo, inmersiéndose, hizo presa en el "Kaiser" y lo redujo a cenizas. Desde el vientre del mar se abra como las flamas de un incendio, en forma elíptica, para cerrarse de pronto y engullirlo todo.

Como si tratase de ascender hacia el cielo, bruscamente. Cuando pasaba el momento de la explosión, se inclinaba, hasta con riesgo como para irse por los muelles sacudidos crujiente la estructura del barco.

Su capitán recordaba tiempos del mar del Norte. No había tenido otro igual. Aquellos los había vencido, y de éste tanto más seguro.

Así fue. Dias después, el barco echaba anclas en la ría de Santa Cruz.

## Y SI CONTINUÁSE NAVEGANDO!

De Santa Cruz siguió a Río Galles. De este puerto informó al capitán que el viaje había sido bueno, que el estado del vapor era satisfactorio y que podrían hacerse nuevos viajes.

El "Kaiser" fue a Puerto Madryn, para quedarse ahí. Pero su capitán y tripulantes eran tan pertinaces como optimistas. Insistieron en sus apereclaciones.

Los directores de la empresa hubieron de preguntarse: «No estamos equivocados? «No tendrá razón esta gente? ¿Por qué no someterlo a la decisión del Lloyd?»

El 17 de enero de 1913 zarpó el "Kaiser" rumbo a Buenos Aires, en demanda del veredicto. Veinte días tardó en salir del veredicto:

«El vapor "Kaiser" ha llegado definitivamente al término de su vida útil!... podría hacer más viajes para ser rehabilitado, pero su costo resultaba excesivo. No convenía. Su destino, ya trazado, era otro.»

El 5 de abril emprendió su viaje por tierra. Un día después, cuando, echó pesadamente sus anclas en aguas del Golfo, cerca del muelle: no tanto como para molestar al movimiento del puerto, ni tan poco que fuese difícil trasladarse a tierra.

## EL PONTÓN SE INCENDIA

El "Kaiser" «omenó a prestar servicios. Serviría hasta que se le destruyera, pero de categoría menguada, para el viejo barco. La declinación física no importaba demasiado. Quedarse ahí quieto que importan los rezagos finitos a las reacciones no son remilbos.»

Lo que sufría al verse reducido a quietud, sólo se sufría por el que aún vivía, mientras iba y venía otros barcos, con sus pitadas insolentes al llegar y al partir.

Poor que todo fue la propuesta de aligular, al comenzar la guerra: «Qué le borren el nombre!»

Nadie se decidió a hacerlo. Pero pareció que aquel comenzaba a borrar se por sí, con el tiempo. Los pocos tripulantes ya se iban a los letreros de bronce ni pintaban el casco o los salvavidas. Quizás sin saberlo, inadvertidamente, se iban borrando, borrando su entrada en el crepúsculo que se anticipa de un momento a otro.

«Como el pontón era un poco! Debía pagar el derecho de navegar en zona de tanto rumbo parte.»

Al cruzar el Golfo de San Jorge —que iba a ser en otro viaje...— se le había transcurrido dos meses de anclamiento en el puerto, cuando el fuego, vapor, espectáculo, inmersiéndose, hizo presa en el "Kaiser" y lo redujo a cenizas. Desde el vientre del mar se abra como las flamas de un incendio, en forma elíptica, para cerrarse de pronto y engullirlo todo.

## COMO OCURRIÓ AQUELLO

Detengámonos un poco más en la relación de como fue el incendio, provocado por una imprudencia, así a cualquier asomo de intención aviesa.

El viento caído asemejábese, en la plaza incoherente, a una ciudad floja, iluminada por el sol. No era un espectáculo reservado a la gente de Madryn, sino de toda la ciudad y Galman llegaron para presenciarlo.

Un humo apareció en el horizonte, hacia Punta Arenas, en algunos días. Era un barco que entraba. «Frontera». Este Frontera sí más completa operación.

## HIERRO VIEJO

Un grupo de expertos, capitanes de barcos surtos ahí en su época, se subieron al "Kaiser", para dictaminar acerca de sus condiciones. No era pronunciamiento fue el veredicto. Fue sí y definitivo: Hierro Viejo.

En febrero de 1913, cuando desde el "Asturiano" se le tendió un cable, se vio la lancha lo remolcó hacia tierra, ayudado por la brisa, hacia Punta Cuevas, a la que llegó, según se dice, reminiscencias cálidas del Golfo de Méjico.

«Digna tumba para un barco!»

Pero el hierro, al parecer, así como el viento y ciertos leños: cobra nuevo valor con el tiempo. Así aquel "hierro viejo", monoteórico, el 10 de abril de 1915, por el que entonces naufragó se ofreció, fue convirtiéndose en valiosa mercancía. Hasta que llegó el instante en que se le concepitó presa de vendadero interés, y comenzaron a despanzurarlo, poco a poco, pesadamente, sin piedad.

Las planchas de hierro contra las cuales nada pudiera el embate de las olas, cedieron ante el minúsculo sopete. El desarme, así, fue total.

Como aventadas por el viento patagónico las piezas de aquella obra orgullosa armazón de hierro, emprendieron en desordenado amontonamiento, en el sitio en que se acumulaba, con agua y algún desperdicio, la mezcla terrosa. Este se inflamó, hubo una pequeña explosión y el fuego avanzó, desde el vientre del barco hacia la cubierta —gritó el marino—: «¡Fuego a bordo!» —gritó el marino, que salió prestamente.

«¿Sévese quien suelta? —¡Dejó ser la respuesta, que nadie ha registrado, pero que es la más ajustada al momento! —»

El "Capac" largó amarras para ganar el muelle. Quedarse ahí quieto que importan los rezagos finitos a las reacciones no son remilbos.»

Lo que sufría al verse reducido a quietud, sólo se sufría por el que aún vivía, mientras iba y venía otros barcos, con sus pitadas insolentes al llegar y al partir.

Poor que todo fue la propuesta de aligular, al comenzar la guerra: «Qué le borren el nombre!»

Nadie se decidió a hacerlo. Pero pareció que aquel comenzaba a borrar se por sí, con el tiempo. Los pocos tripulantes ya se iban a los letreros de bronce ni pintaban el casco o los salvavidas. Quizás sin saberlo, inadvertidamente, se iban borrando, borrando su entrada en el crepúsculo que se anticipa de un momento a otro.

«Como el pontón era un poco! Debía pagar el derecho de navegar en zona de tanto rumbo parte.»

## COMO OCURRIÓ AQUELLO

Detengámonos un poco más en la relación de como fue el incendio, provocado por una imprudencia, así a cualquier asomo de intención aviesa.

El viento caído asemejábese, en la plaza incoherente, a una ciudad floja, iluminada por el sol. No era un espectáculo reservado a la gente de Madryn, sino de toda la ciudad y Galman llegaron para presenciarlo.

Un humo apareció en el horizonte, hacia Punta Arenas, en algunos días. Era un barco que entraba. «Frontera». Este Frontera sí más completa operación.

## HIERRO VIEJO

Un grupo de expertos, capitanes de barcos surtos ahí en su época, se subieron al "Kaiser", para dictaminar acerca de sus condiciones. No era pronunciamiento fue el veredicto. Fue sí y definitivo: Hierro Viejo.

En febrero de 1913, cuando desde el "Asturiano" se le tendió un cable, se vio la lancha lo remolcó hacia tierra, ayudado por la brisa, hacia Punta Cuevas, a la que llegó, según se dice, reminiscencias cálidas del Golfo de Méjico.

«Digna tumba para un barco!»

Pero el hierro, al parecer, así como el viento y ciertos leños: cobra nuevo valor con el tiempo. Así aquel "hierro viejo", monoteórico, el 10 de abril de 1915, por el que entonces naufragó se ofreció, fue convirtiéndose en valiosa mercancía. Hasta que llegó el instante en que se le concepitó presa de vendadero interés, y comenzaron a despanzurarlo, poco a poco, pesadamente, sin piedad.

Las planchas de hierro contra las cuales nada pudiera el embate de las olas, cedieron ante el minúsculo sopete. El desarme, así, fue total.

Como aventadas por el viento patagónico las piezas de aquella obra orgullosa armazón de hierro, emprendieron en desordenado amontonamiento, en el sitio en que se acumulaba, con agua y algún desperdicio, la mezcla terrosa. Este se inflamó, hubo una pequeña explosión y el fuego avanzó, desde el vientre del barco hacia la cubierta —gritó el marino—: «¡Fuego a bordo!» —gritó el marino, que salió prestamente.

«¿Sévese quien suelta? —¡Dejó ser la respuesta, que nadie ha registrado, pero que es la más ajustada al momento! —»

El "Capac" largó amarras para ganar el muelle. Quedarse ahí quieto que importan los rezagos finitos a las reacciones no son remilbos.»

Lo que sufría al verse reducido a quietud, sólo se sufría por el que aún vivía, mientras iba y venía otros barcos, con sus pitadas insolentes al llegar y al partir.

Poor que todo fue la propuesta de aligular, al comenzar la guerra: «Qué le borren el nombre!»

Nadie se decidió a hacerlo. Pero pareció que aquel comenzaba a borrar se por sí, con el tiempo. Los pocos tripulantes ya se iban a los letreros de bronce ni pintaban el casco o los salvavidas. Quizás sin saberlo, inadvertidamente, se iban borrando, borrando su entrada en el crepúsculo que se anticipa de un momento a otro.

«Como el pontón era un poco! Debía pagar el derecho de navegar en zona de tanto rumbo parte.»

## COMO OCURRIÓ AQUELLO

Detengámonos un poco más en la relación de como fue el incendio, provocado por una imprudencia, así a cualquier asomo de intención aviesa.

# VIDA SOCIAL EN

# PUERTO MADRYN

## Antiguas y Nuevas Generaciones



Señora Josefa E. de Tolosa, esposa de uno de los primeros pobladores de Punta Vieja, a donde llegaron en 1907 y su hija señora Josefa Vda. de Elliceche. La señora de Tolosa falleció hace algunos años.



Bendición de las bodas de la señorita Nuevii Haydée Terrón y el señor Joaquín Do Brito.



Arriba: señora Ángela Navarro de Betelú. Abajo: Elisbeth Roberts.



Durante la celebración de las bodas Mariezcurrera - Manrique.



Un núcleo de jóvenes madrydenses celebrando los 15 abril de Susanita Abeijón.



María Elena Sar Olazabal



Arriba: don Eduardo Bordenave y familia. A la derecha: Guillermo Sar Olazabal. Abajo: Gladys A. Bordenave González.



## ¿QUE SUCESO CELEBRAN?...

He aquí una de las antiguas reuniones celebratorias en Puerto Madryn. Qué es lo que se festeja, no se sabe. Pero que algo se celebra, nadie lo duda.

En primer término, a la izquierda, el señor Domingo Viera, en sus tiempos de Contador en La Anónima; a su lado, don Pedro Corradi. De pie, frente a ellos, el señor Faggioli, dueño del Hotel Playa. Los sentados: José Laban, Casimiro Pella, Juan Casella. Così en el centro, de pie, con traje oscuro, don Rafael Flores, que fué gerente de la Sucursal.



## Trelew

**EMILIO J. DUPOUEY**  
ESCRIBANO  
Registro Nº 3

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

**CASA "TORREJON"**  
Avenida FONTANA 264 - 274  
Teléf. 5 Suc. Trelew  
Material Eléctrico - Art. Fotográficos

**ALEJANDRO ABRAHAM**  
TIENDA - ALMACEN  
ACOPPIO DE FRUTAS

**Dr. ADOLFO MARGARA**  
MEDICO CIRUJANO

## Comodoro Rivadavia

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

## Sarmiento

**HOTEL "OROZ"**  
de  
M. BRITAPAJA

**ERNESTO ANIBAL VEK**  
Escribano Nacional

## Com. L. Piedrabuena

Dr. HERIBERTO F. COBERNAS  
Médico Cirujano - Matrícula Nº 5377  
Ex-Interno del Hospital Rawson de  
Ba. Añes - Médico de Salud Pública  
Teléfono 88

## Usina Eléctrica

de Luz y Fuerza

## Río Grande

**TALLER MECANICO**  
ESTACION DE SERVICIO  
de  
PINOLA y MARTINEZ

## Río Gallegos

**CONFITERIA "CARRERA"**  
de  
VLADIMIRO JAKIC  
Servicio especial de Lunch a domicilio  
Roca esq. Fagnano Teléf. 179

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

## Juan Liegeois

**REPRESENTACIONES**  
COMISIONES  
CONTABILIDAD  
SARMIENTO 24

**ANGEL A. SUREDA**  
CONTADOR  
Comisiones - Representaciones  
Despachante de Aduana - Flete  
Mercado del Estado - Cuarto  
Gomales y Cia. Consignataria  
Sarmiento 204 Teléf. 288

### Fotografía "ROIL"

**TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD**  
Venta de Albumes para fotografía -  
Gran existencia de fotos del Lago  
Argentino

## Puerto Deseado

### Florentino Pérez

Despachante de Aduana  
y Agente Marítimo  
Representante de  
"LAW UNION & ROCK"

**Compañía Inglesa de**  
Seguros y de la casa  
**JOSE PELUFO y Cia., Ltd.**  
Vacunas "EBER"  
(Carbunco y Mancha)  
C. Correo 76

## LUZ Y FUERZA

COCCOZ Hnos.

Anejo: Instalaciones eléctricas e  
industriales. - Motores colchinos  
y blocks de cemento comprimidos.

## ESTACION DE SERVICIO

de

**PEDRO MARTINEZ**

Repuestos y Accesorios - Lavado y  
Esgrase - Combustión y Escudado -  
Venta de Nafta y Aceites

## Santa Cruz

**H. W. C. ROLLITT y Cia.**  
Representaciones:

Contabilidades - Agencias Marítimas  
Administración de estancias  
C. Correo 42 Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

## San Julián

**Estudio "FOTO MITRE"**  
Walter Homburger  
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIA-  
CIONES - REVELACIONES - COPIAS  
Bartolomé Mitre 375

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

**HOTEL "AGUILA"**  
de **SERVENTIC y MARIC**  
GRANDES COMODIDADES PARA  
FAMILIAS y PASAJEROS  
Av. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 47

**LEONIDAS BOHMER**  
Despachante de Aduana y Agente  
Marítimo

Contabilidades y Administración  
Agentes de José Pelicci y Cia.  
Cia. Arg. de Seguros "Providencia",  
Indalecio Muruzabal, consignatario de  
frutos del país, Colsa Peralta S. R. L.  
Representante general para el Terri-  
torio de Santa Cruz de la CATTIA.  
Productos de "Bemolinos"  
C. Correo 12 Teléf. 95

## JUAN ARCAL

Compra y venta de hacienda. Agen-  
te y Representante de "ACAROINA"  
El Gran Antidémico Argentino  
**CAMINOS y VAN PERCICH S. R. L.**  
R. A. LISTER y Cia. Ltda.  
Maquinarias Inglesas - Equipos de  
Prensas, Equipos Lax, Motores,  
Bombas, Diámetros, Botas  
**CALEDONIA ARGENTINA**

Cia. Argentina de Seguros  
Avenida Zeballos - C. Correo 83  
San Julián

# ¡Confort, eficacia y seguridad!



**Camiones Pesados**  
**Camiones Livianos**  
**Pick - Up**

Preparados en fábrica  
para la nafta, el clima y  
los caminos patagónicos



S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

# Dodge

*Con toque de oro*

# UNDERWOOD

para verdadero confort y eficiencia al escribir



En atractivo  
doble tono,  
como un  
coche sport.

TOQUE DE ORO... más suave... más rápida... más durable... más sencilla



Underwood Corporation distribuye sus  
máquinas al sur del paralelo 42° por  
intermedio de sus representantes exclusivos:

**S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia**