

Poesie Buenos.

Angel Velaz & Cia. Ltda. S.A.

1945 Octubre n° 172

1945

CONSIGNATARIOS

Dirección Telegráfica: AVELAZCIA



LANAS

Diariamente, de 19.45 a 20 horas, por intermedio del noticioso

ANGEL VELAZ & CIA. S. A.

que se transmite por L. R. 5 Radio Excelsior, L. R. R. Radio Ovidio Lagos de Rosario, en onda de 25 metros (11.880 Kilociclos) y L. T. 8 de Rosario. damos un amplio informe del movimiento diario del mercado de lanas, de haciendas vacunas, lanares y de cereales, y los días sábados a la misma hora. un panorama detallado del movimiento lanero durante la semana.

¡ESCÚCHELO!

AGENTES

Agente General en la Patagonia
ENRIQUE GARCIA JAUN SARAS

Puerto Deseado

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| En. Puerto Madryn | AURELIO GARAGARZA |
| " Comodoro Rivadavia | CONRADO J. N. VENTER |
| " San Julián | JULIO ALOYZ |
| " Santa Cruz | H. W. C. ROLLITT & Cia. |
| " Río Gallegos | JUAN LIEGEOIS |
| " Río Grande (T. del Fuego) | FEDERICO IBARRA & Cia. |

Todos los Domingos a las 20 horas escuche nuestro comentario por:

- L. U. 4, RADIO COMODORO RIVADAVIA
- L. U. 12, RADIO RIO GALLEGOS

SARMIENTO 456
Buenos Aires



LA SOC. AN. IMPORTADORA y EXPORTADORA de la PATAGONIA

Siempre vigilando, con el mayor celo,
que el hogar y la estancia de la
Patagonia reciban todos los beneficios
de su vasta organización.

**CRISTALERIAS
PAPINI S.A.
FUNDADA EN 1896
CHACABUCO 646
BUENOS AIRES**

Acción SALUDABLE

El Extracto de Carne LA BLANCA es el mejor estimulante del apetito y de las funciones digestivas. Usándolo en las comidas se logra darles un gusto exquisito, al mismo tiempo que se consigue una acción saludable sobre el organismo.

**"PUROJUGO"
LA BLANCA**

Señor Ganadero:
El TRANSPORTE DE SUS FRUTOS
CUESTA DEMASIADO

EVITE ESTE GASTO ENFARDANDO
Presado corriente Presado con prensa
Amelung Amelung

SUS FRUTOS CON UNA PRESNA
"AMELUNG PATENTADA"

PRESNAS "AMELUNG"
Distribuidor Exclusivo
ENRIQUE GARCÍA JAUNARAS
PUERTO Deseado



Harinas de Trigo — Fideos en sus más delicadas especialidades
Sémolas de Trigo Candeal y Maiz
Maiz Pisado y Trigo Pisado

Productos Garantizados por la Marca

LA EUROPEA

Molinos Harineros y Fábrica de
Pastas Alimenticias

de Suc. ANTONIO USANNA

S.O.C. RESP. LTDA. — Capital: \$ 1.400.000

Constitución 2345 - 77 — Buenos Aires

U. T. 23 Buen Orden 2608, 6840 y 9611



Satisfacción es la sensación que Ud. experimenta cuando su comida ha sido sazonada con ACEITE BONOLI



LAS VENTAJAS DEL CAFE CONCENTRADO NESCAFE

Según **BLOTTA**

NO ES NECESARIO QUE LA DESPIERTES, YO TRAJE "NESCAFE"



¡MUY IMPORTANTE!

Envíe este cupón con su nombre y domicilio a: **Castilla de Correo 1489, Buenos Aires**, adjuntando \$ 0,10 en estampillas y recibirá gratuitamente una muestra para probar el delicioso café concentrado Nescafé y un volante de inscripción para un concurso, dotado de más de 1000 premios.

Nombre: _____
Dirección: _____
Localidad: _____



A cualquier hora y por numerosas que sean las reuniones, el dueño de casa, sin molestar a la familia ni abandonar la tertulia, puede ofrecer a sus amigos un rico café, preparado en el acto, si usa café concentrado Nescafé. El café instantáneo que ahora toma todo el mundo.

NESCAFE

El café concentrado de Nestlé.

Los animales se sanan
usando Pasta Buchanan



SIGA LOS DICTADOS DE LA EXPERIENCIA

LA PASTA CURATIVA BUCHANAN — el antiséptico de calidad — viene exterminando la sarna en los lanares y los vacunos en forma radical desde hace más de medio siglo en los grandes establecimientos argentinos, demostrando así su calidad sin par.

Siga pues los dictados de la experiencia usando PASTA CURATIVA BUCHANAN en los baños de sus lanares. Así los mantendrá limpios y libres de sarna.

LOS ANIMALES SE SANAN BAÑÁNDOLOS CON BUCHANAN



BUCHANAN, MILNE & Co.

Avda. Roque Sáenz Peña 832 Buenos Aires

Representantes para la Costa Sud:

WALDRON & WOOD

CONDADO RIVADAVIA - SAN JULIAN - RIO CALLEJOS - PUERTO Deseado

INDYAS

INDUSTRIAS Y ASTILLEROS

S. A. Arg. Ind. y Com.
(Sucesores de CIA. DE INDUSTRIAS
NAVALES Y MECANICAS

Silvestre Solari S. A.

Construcciones Navales y Mecánicas
Reparaciones y Repuestos en General
Fundición de Hierro y Bronce
Máquinas y Turbinas a vapor
Marina y Terrestre, Motores "Diesel"
Forja, Calderería, Cobretería

Soldadura Autógena y Eléctrica

PASEO COLON 1047

U. T. 33, Av. 0330 - BUENOS AIRES

MOXEY, SAVON & Co. Ltd.

LONDRES CARDIFF

Exportadores de Carbón - Agentes Marítimos

Proveedores de Carbón Británico de alta calidad
y Cokes para Fundición

CONTRATISTAS, ESTIBADORES Y LANCHAJE

Agentes en la República Argentina

THE RIVER PLATE COAL CO., LTD.

RECONQUISTA 336 U. T. 31, Retiro 3031

BUENOS AIRES

M A D E R A S
E N C H A P A D O S
T E R C I A D O S
A I S L A N T E "SCANTEX"

SCAVINO, DE MARZI Y CIA.

ASERRADERO
CRESTI

CASA CENTRAL
ESCRITORIO Y VENTAS PERU 416
U. T. 34, Defensa 2927 - 28

ASERRADERO ELECTRICO A N E X O
Montes de Oca 2002-22 URUGUAY 161-63
U. Telef. 21 Barracas 0885 U. Tel. 38, Mayo 4144

BUENOS AIRES

IGGAM S. A. IND.

MATERIAL PARA REVOQUES
DE FRENTES E INTERIORES

SUPER IGGAM PATENTE

YESO TUYANGO

CELOTEX

TABLAS AISLANTES Y DECORATIVAS

HIDROFUGO IGGAM

ACCESORIOS SANITARIOS SANIFLUX

CHAPAS ACANALADAS TECHADORA

ALSINA 1115 U. T. 37 - 5051

BUENOS AIRES



El viejo retrán criollo dice una gran verdad. Los vehículos de transporte de carga, si no están convenientemente protegidos, deberán aguardar a que pase el mal tiempo...

Trueno o lluvia, en el temporal o bajo el sol ardiente, los camiones protegidos por Lona Verde Impermeable Pampero pueden seguir viaje sin temor de que su carga sufra deterioros. Ni el granizo, ni el agua, ni el viento logran afectar el cargamento porque la Lona Verde Impermeable Pampero está impermeabilizada al máximo y tiene una resistencia a prueba de los años. Por eso es la más duradera y segura protección. Es como un techo invulnerable para la carga. Pidala directamente a sus fabricantes.



LONA VERDE
CONFECCIONADA

PAMPERO

IMPERMEABLE

Para camiones y acoplados, parvas, maquinaria agrícola, estibas, lanchones, carros, ruidos y carpas.

S. A. FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS
Patricios 1963 Buenos Aires



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -

San Martin - Manhattan

MERISSETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curacao blanco

ANISSETTE

LIQUEUR JAUNE

CHERRY-BRANDY

APRICOT-BRANDY

MAZARINE Licor de los monjes

CREME DE CACAO a la vainilla

LA PRUNELLE Licor de ciruelas

ANIS CUSENIER "De Luxe"

DUBB ORANGE Curaçao dulce



Bazar

Dos
Mundos

25

SUCURSALES

★

Casas Centrales:

CALLAO esq.
SARMIENTO

FLORIDA esq.
Bartolomé Mitre

★

J. ROGER BALET

PAN cro-cante Y SABROSO Y 20 GOLOSINAS MÁS!..

Hornear el pan hoy, para comerlo dentro de tres o cuatro días, ya no se justifica si en pleno campo! Si Vd. se ve forzada a elaborar su propio pan, abandone los procedimientos antiguos, inseguros y agotadores! Ahora, en lugar de 12 horas de continua preocupación, sólo se necesitan poco más de 3 horas, para obtener un pan tan cro-cante y sabroso como el mejor que se consume en la ciudad!

Hacer pan así, y muchas golosinas más, es posible gracias a la maravillosa LEVADURA SECA VIRGEN, el producto que ha revolucionado la panificación casera!

GRATIS!

Con su primer pedido le enviaremos un hermoso recetario ilustrado, de 24 páginas, con más de 20 Fórmulas para elaborar Pan Casero, Pan Dulce, Ruso, Con Cerezos, Graham, Pasa, Focaccia, etc. y útiles indicaciones. Envíe hoy mismo el cupón adjunto.



PRECIOS:

1 Boleto 250
gramos \$ 1.-
1 Kilo (4 bol-
letos) \$ 4.-

FRANQUEO:

1 a 3 bolet-
tos \$ 0.60
4 a 7 bolet-
tos \$ 0.85

CUPÓN

PRIMERA COMPAÑIA MERCANTIL DE FERMENTOS S. A. I. C. - BRASIL 721 - Bs. As.

Adjunto la cantidad de \$ en (cheque giro o otro pago)
para que me envíen paquetes de LEVADURA SECA VIRGEN
y complétame gratis un "RECETARIO ILUSTRADO"

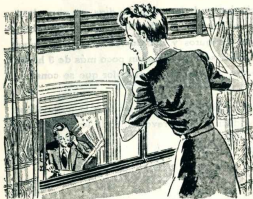
Nombre
Localidad Pcia. F. C.

LEVADURA
Secca
VIRGEN

L. F. H. 1952

MI VECINO CONSIGUIÓ TELÉFONO..!

¿Por qué lo tuvo antes que yo?



Es natural que usted se haga esa reflexión.
La causa por la cual su vecino tuvo servicio telefónico antes que usted tiene su explicación, que puede ser una de las siguientes:

- Posiblemente había solicitado cambio de domicilio, por lo que le correspondía preferencia sobre un pedido nuevo.
- También es probable que lo haya solicitado antes que usted... y, por lo tanto, esperó más tiempo...
- Es posible que lo hubiera pedido después que usted, correspondiéndole la preferencia por las actividades que desempeña, de acuerdo con el régimen de prioridades en vigor...
- O tal vez la circunstancia de que existiera línea para ese manzano permitió propiciarle servicio telefónico, porque le correspondía por turno...

Mientras subsista la escasez de materiales, a raíz de la cual se han adoptado las disposiciones que determinan el turno de la asignación de servicio telefónico, no nos será posible satisfacer los pedidos nuevos pendientes sino en la medida en que lo permitan las vacantes que se produzcan en nuestras instalaciones.

Por esas razones, le rogamos tenga la certeza de que, dentro de las posibilidades existentes, su pedido será atendido con la mayor celeridad.

UNION TELEFONICA

Papeles en general

PARA LAS
ARTES GRAFICAS

PAPÉLES PARA ENVOLVER
KRAFT Y OTROS

CARTONES
FORRADO, MADERA, CUERO

IMPORTACION Y VENTAS AL POR MAYOR

HÉINONEN

S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

U. T. 79 - 2892 AL 2894

CORRIENTES 4571

BUENOS AIRES



TAMET CHACABUERTO 122 BUENOS AIRES EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO



Un gran PILOTO

Cristóbal Colón *fué* sin duda un "gran piloto", a cuya audacia se debió el descubrimiento de un nuevo mundo. También usted exclama: "Este sí que es un gran piloto, al fumar PILOTO, el gran cigarrillo rubio de 35 centavos, en cuya mezcla de tabacos de insuperable calidad los fumadores exigentes hallan el gusto consagrado por el "paladar norteamericano".



RUBIOS 35 CTVS.

PILOTO

LA MARCA QUE MARCA RUBIOS

Cafés
y Tés Finos

“La Cosechera”

Pruébelos
una vez y
compare

EL COMERCIO ANGLO-ARGENTINO DE POST-GUERRA

Las Sucursales, Agencias y Corresponsales del Banco en el Reino Unido y Sud América, constituyen el lazo necesario para los comerciantes que ahora están haciendo sus planes para el comercio de post-guerra.



El departamento de Informes, (Sección Comercial) del Banco en Buenos Aires, ofrece sus servicios en conexión con las espléndidas oportunidades que se presentarán para nuevos negocios.

BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUR LIMITADO

FUNDADO EN 1827
AFILIADO AL LLOYD'S BANK LIMITED
BUENOS AIRES: Bartolomé Mitre 339
NUEVA YORK: 34 Wall Street
LONDRES - (Casa Matriz): 6, 7 & 8 Tokenhouse Yard E.C.2

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación - Importación
de Tejidos de Punto

*

ESCRITORIO Y VENTA:

1285 - ALSINA - 1285

U. T. 37, Rivadavia 3883 y 2510

*

FABRICA Y DEPOSITO:

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

Utilice los mejores servicios de una organización que cuenta con los más modernos métodos de trabajo y le asegura la mayor eficiencia y rapidez en el cumplimiento de cualquier operación corriente de banca que usted se digna confiar a su cuidado.

BANCO ESPAÑOL DEL RIO DE LA PLATA Ltdo.

Casa Matriz: RECONQUISTA 200
BUENOS AIRES

48 CASAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Homenaje de “CARLITOS” a la heroica MARINA MERCANTE ARGENTINA que triunfalmente amplía, ahora, el horizonte de las rutas señaladas por nuestra gloriosa MARINA DE GUERRA NACIONAL

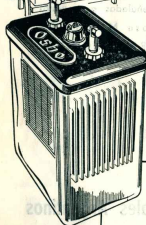
Calzado Argentino Creado por Industriales y Capitales Argentinos

**FLUIDO
POLVOS**

“LITTLE”

**ANTISARNICOS
INMEJORABLES**

RENDIMIENTO EXCEPCIONAL
EXCELENTE DURACION
INTERESANTES PRECIOS /



Baterías Estacionarias

Osbo

Son complemento ideal
para cargadores aéreos
y equipos generadores
en 6-12-32 y 110 volts.

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora
de la Patagonia
AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA

Peña Pérez y Peña

S. R. L.

IMPORTACION DE
TEJIDOS Y NOVEDADES

CALLE ALSINA 1318
Teléfonos (38) 0017 y 8686
BUENOS AIRES

Ahora todos dicen:

...Hasta quemarme

los labios siendo un

“43”

Negro o Rubio

Aeroposta Argentina S. A.

Con la prolongación del nuevo servicio por la precordillera, son tres los servicios redondos semanales a la Patagonia:

- 1°. BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS y escala inter-medias:
Salida de la Capital, los jueves.
Regreso a la Capital, los viernes.
- 2°. BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS - RIO GRANDE (Tierra del Fuego):
Salida de la Capital, los domingos.
Regreso a la Capital, los martes.
- 3°. BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS - RIO GRANDE (Tierra del Fuego), vía Lago Buenos Aires - Cañadón León - Lago Argentina:
Salida de la Capital, los viernes.
Regreso a la Capital, los lunes.

Para más informes, dirigirse a nuestras oficinas centrales, Avda. de Mayo 560, U. T. 33-6211, o a nuestras Agencias en las escalas.

Origen PURO de una CALIDAD

MOLINOS RIO DE LA PLATA S. A. elabora cada oleaginoso en su propia zona de producción, obteniendo así en sus distintas plantas fabriles del país los aceites puros de oliva, mani, algodonero y girasol, sin exponer las oleaginosas a los perjuicios lógicos de largos viajes y almacenamientos.

Con la adecuada combinación de tres de nuestros aceites puros:
GIRASOL 50 % • MANI 35 % • ALGODONERO 15 %, se obtiene la mezcla balanceada

COCINERO

El aceite verdadero!



MOLINOS RIO DE LA PLATA

Un prestigio hoy nuevamente justificado!



Con las mejores lanas
del Sud Argentino se
fabrican los artículos
Maslloréns



Lana Para Tejer
MAMITA
Suave-No pica
Una caricia
para su bebé.



Lana
MASLORENS
No-Se-Apollilla
Para tejidos
eternos.



Ropa Interior y
Medias de Lana
MASLORENS
Las únicas de
pura lana que
NO
ENCOGEN.



Modelos
MASLORENS
MODELAN
MEJOR



Maslloréns Hnos., S.A.

Maslloréns Hnos. S. A. debe el prestigio de su industria, a la rigurosa selección que realiza en las lanas argentinas utilizadas para confeccionar sus artículos.

Al ofrecer ese alto standard de calidad en las materias primas que emplea, Maslloréns Hnos. S. A. cree haber cumplido homenaje a los productores de las lejanas regiones del Sud, demostrándoles en qué forma son aprovechados sus esfuerzos para el afianzamiento industrial del país.



EL QUE MAS PERSISTE
EL QUE MAS GUSTA
EL QUE MAS VISTE

Dama

EXTRACTOS · LOCIONES · COLONIAS · POLVOS

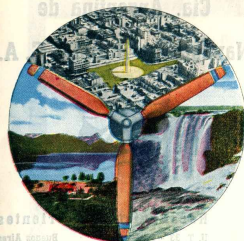


S. MAYER

FABRICA DE TEJIDOS
DE SEDA Y RAYON

'MONDOR'

WARNES 2227/43
BUENOS AIRES



Alas Argentinas
a su Servicio

BUENOS AIRES

Concordia	Santa Rosa
Monte Caseros	Neuquén
Posadas	Bariloche
Cataratas de Iguazú	Esquel
Asunción (Paraguay)	
Resistencia	MAR DEL PLATA
Clorinda	

SERVICIO DE PASAJEROS — CORRESPONDENCIA — AEROPAQUETES

Use nuestras Líneas Aéreas para sus envíos de Correspondencia y Encomiendas . . . ! !

LINEAS AEREAS DEL ESTADO

FERRETERIA FRANCESA

Estrabou y Cia.



CARLOS PELLEGRINI esq. RIVADAVIA

Buenos Aires

U. T. 35, LIBERTAD 2021
C. T. A. 85 CENTRAL

Sumario

La Patagonia y la Marina de Guerra	EDITORIAL
Homenaje de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia	
LA PATAGONIA	<i>Contralmirante Pedro S. Casal.</i>
LOS FAROS DE NUESTRA COSTA ATLANTICA	<i>Capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois.</i>
EL TENIENTE DE NAVIO CANDIDO DE LA SALA OFICIAL HIDROGRAFO EN NUESTRA COSTA AUSTRAL Y PRIMER MARINO ARGENTINO QUE MURIO POR LA PATRIA	<i>Capitán de fragata Héctor R. Ratto.</i>
ASISTENCIA RELIGIOSA EN LA MARINA DE GUERRA	<i>Monseñor Dr. Ricardo Luis Dillon, vicario general de la Armada.</i>
LA DIVISION EXPEDICIONARIA AL ATLANTICO SUR (1884)	<i>Armando Rama Menéndez.</i>
CONTRIBUCION DE LA MARINA DE GUERRA AL CONOCIMIENTO HIDROGRAFICO ARGENTINO	<i>Ingeniero Miguel Rodríguez.</i>
EL PRIMER GOBERNADOR DE LA TIERRA DEL FUEGO: CAPITAN DE FRAGATA FELIX MARIANO PAZ	<i>Capitán de fragata Jacinto R. Yaben.</i>
ADMIRANTES ARGENTINOS EN LA PATAGONIA	<i>Capitán Nemo.</i>
LA MARINA EN LA EXPEDICION AL DESIERTO	<i>Capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois.</i>
DON MARTIN RIVADAVIA, EL PRIMER MINISTRO DE MARINA A TRAVES DE SUS CARTAS	<i>Nelly Vantier.</i>

LA MARINA DE GUERRA EN EL PROGRESO PATAGONICO *Luis Peñafiel.*

LA MARINA Y ARGENTINA AUSTRAL. Indicación de artículos y notas aparecidos en esta revista desde su primer número y que guardan relación con el objeto de la edición presente.

NOTA BIBLIOGRAFICA. (Sobre un libro del Vicario General de la Armada, Monseñor Ricardo L. Dillon) *Julián Pedrero.*

¡TIERRAS MALITAS! (Cuento) *Enrique Campos Menéndez.*

DE SEVILLA A USHUAIA. DON JOSE ROMERO, PRIMER SUBPREFECTO DE BAHIA THETIS *Juan Muñiz, corresponsal de ARGENTINA AUSTRAL en Río Grande.*

DE COMO RECORRE EL ETER EL PASADO Y EL PRESENTE DE NUESTRA ARMADA *Ulises.*

BUQUES (Versos) *José Armando Salta, de la División Publicidad del Ministerio de Marina.*

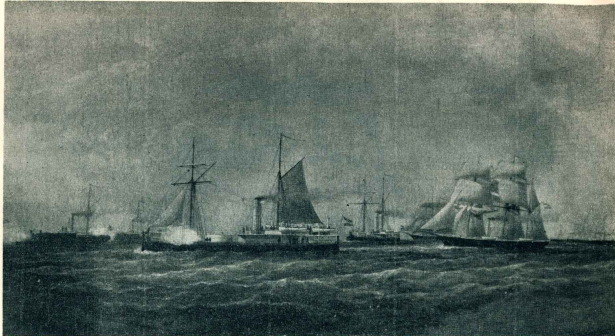
EXPLORACIONES DEL INTERIOR DE TIERRA DEL FUEGO (1924) *J. M.*

UN PINTOR DEL MAR: CARLOS PUNCEL *Juvencio.*

LA ISLA DE LOS ESTADOS (1891) *Contralmirante Mariano F. Beascochea.*

Fotos de los barcos de la Armada. Dibujos de Peydro, reproduciendo todas las naves de toda época vinculada con nuestro lejano mar.





La escuadra fundada por el Presidente Sarmiento.

A LA MARINA
DE GUERRA

HOMENAJE DE LA SOC. ANON.
IMPORTADORA Y EXPORTADORA
DE LA PATAGONIA



Inscrita en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 99.705.

Director

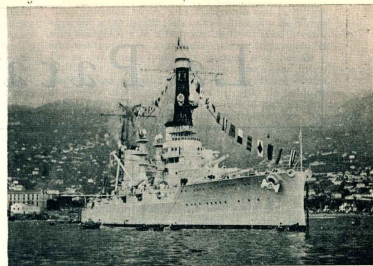
ENRIQUE CAMPOS MENENDEZ

Editada por la
Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora
de la Patagonia
Av. R. Sáenz Peña 547

Dirección y Administración:
Calle San Martín 427
U. T. 32 - Dársena - 3083

AÑO XVII - NUMERO 172
OCTUBRE DE 1945
BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)
\$ 2.— MONEDA ARGENTINA



El acorazado "Moreno".

La Patagonia y la Marina

A medida que ARGENTINA AUSTRAL, en virtud de los altos compromisos que apadrinaron su nacimiento va espigando en la historia patagónica los perfiles más representativos y fundamentales de su epopeya, va, también, aunque parezca una paradoja, contrayendo nuevos e ineludibles compromisos.

Desde estas mismas páginas se ha exaltado la vida y la obra de presidentes, de exploradores, de adelantados; individualidades todas ellas que hicieron de su vida un esfuerzo y de su memoria un símbolo.

Hoy nos sentimos en la obligación de rendir homenaje a una institución que tiene el sello, a pesar de la pluralidad de sus componentes, de la más absoluta individualidad, porque son los mismos los elevados fines que persiguió, los mismos esfuerzos que prodigó y, también, los mismos lauretes que se merece.

La Marina de Guerra Argentina, que despliega sobre sus barcos un glorioso pabellón patrio, extiende simbólicamente hacia el pasado los pliegues tutelares de esa misma bandera, así como proyecta hacia el futuro la luminosidad de su sol.

La Patagonia es en cierto modo hija de la Armada de Guerra Argentina, ya que fué ella la que osentó las bases de la soberanía nacional, la que abrió las rutas de sus riquezas, la que atrajo desde su lejanía al corazón de la República.

La Armada de Guerra Argentina es también en cierto modo hija de la Patagonia, ya que fué ella la que más colaboró en enseñar a sus marinos los secretos del mar, la que más contribuyó a plasmar su temple valeroso, la que más ensanchó los horizontes y las mentes de estos celosos guardianes de la nacionalidad. Por eso ARGENTINA AUSTRAL, auténtica voz de la Patagonia, dedica este emocionado homenaje a la Armada Nacional, fijando un hito más en la trayectoria de la gratitud y del progreso patagónicos.

La Patagonia

Por el contraalmirante Pedro S. Casal

Cuando se instaló el primer telégrafo a lo largo de la Patagonia, los postes, que eran troncos de palmas, se llevaban por agua a bordo de los transportes de la Armada que los dejaban en determinados lugares de la costa elegidos para facilitar el trabajo de la comisión encargada de tender la línea, sin tener en cuenta, porque no era posible conciliar todo, si los tales lugares eran apropiados o no para desembarcar los postes con comodidad. Lo esencial era desembarcarlos viniendo cualquier inconveniente, y así lo comprendíamos todos, dada la importancia fundamental de aquella línea.

La comisión que marchaba por tierra lo hacía con toda la impedimenta de un campamento en marcha y haciendo frente a todos los tropiezos de un país desamparado, desierto y sin ningún elemento de vida. Cuando se encontraban más o menos a la altura de los puntos convenidos con la Armada, desparcaban sus carros, que después de un penoso camino de algunas leguas volvían con su útilísima carga.

En cuanto a la parte marinera de aquel trabajo, los barcos se acercaban a los lugares indicados, y después de mil peripetias llegaban a costas desoladas y abiertas al mar, se conseguía hacer una jangada de palmas que era remolcada hacia tierra por una lancha. Varada la jangada, había que trabajar entre el agua para sacar uno a uno los largos postes y llevarlos fuera del alcance de las picamareas para lo cual cada marinero ponía su hombro y así, en forzada fila, marchaban sobre el pedregullo con los pantalones arremangados sobre la rodilla por largos trochos según la amplitud de la marea de cada lugar. Pero los postes eran muchos y muy pesados lo que hacía muy fatigosa la faena; por eso el primer hombre era el del oficial encargado de aquella partida de marineros, siempre pequeño, porque las rompientes de la playa y los elementos del buque no permitían más.

Era frecuente que durante esa operación, que llevaba muchas horas, se levantara mal tiempo, en cuyo caso no se podía volver a bordo porque era imposible a las lanchas abordar la costa ya de por sí muy peligrosa aún con buen tiempo. El mismo buque se hacía mar adentro durante la noche volviendo por su propia seguridad, pero antes, mandaba la última jangada que la lancha acercaba a tierra y el oleaje se encargaba de llevar hasta la costa. En ella,

el buque enviaba en grandes envases de lata bien soldados, víveres, cereales, armas, agua dulce, una bebida fuerte pues los fríos eran muy intensos, frazadas y banderolas para señales. Esta jangada llegaba a veces ya muy entrada la noche y recién se podía improvisar el campamento, después, naturalmente, de otro remojón para echar a tierra aquellos preciosos elementos, de los cuales el primero que se abría, era una gran lata de esas de galletitas Hagley, llena de caldo, que nos apresurábamos a calentar con los escasos troncos retorcidos y secos de mata negra y calafate de los alrededores.

No era raro que al día siguiente continuara el mal tiempo y el buque no pudiera hacer otra cosa que mantenerse a la vista, navegando despacio y sin poder fondear por la fuerte marejada. Y así a veces por dos o tres o más días, sin más comunicación con nosotros que preguntarnos por señales si necesitábamos algo.

Así conocíamos la Patagonia; así tomamos contacto directo con ella hace cerca de medio siglo; con sus playas desoladas, procelosas y hostiles; con su suelo pobre, pedregoso y sediento y con su cielo abierto y frío, único techo que cobijaba nuestro sueño que transcurría entre el ruido del oleaje y el sibido incesante de sus vientos cortantes y violentos. Quizá sea por esta causa que la Patagonia ha ejercido una grande atracción en nuestro espíritu que nos llevó a recorrerla siempre que pudimos como hacemos los oficiales de marina en las numerosas veces que sin ganas de sus costas. Y así aprendimos a valorar el esfuerzo de los hombres que la pueblan y a comprender cuánta necesidad tienen de que los gobiernos se preocupen de ellos y dediquen toda la atención que merece aquella grande e importante parte de nuestra tierra.

Los problemas patagónicos han hecho correr ya mucha tinta; tanta, que al escribir estas líneas, lo hacemos viniendo una natural resistencia imaginando el escepticismo de la Patagonia al leer algo más sobre ella sin que llegue la mano del gobierno y desparezca sobre su suelo toda la justicia y toda la acción que siempre ha esperado. Lo que se ha hecho, es siempre un poco de lo mucho que hay que hacer.

Ninguna medida, ley, ordenanza, reglamentación, etc. de cualquier naturaleza que fueran, debían ser dictadas sino por hombres que conozcan la Patagonia y, además, naturalmente, que sean honestos y puros a la manera de San Martín. Pongo como ejemplo al General porque siempre se fundaba en la moral que es superior a la justicia y superior al derecho.

El progreso y la moral de la Patagonia han sido desquiciados porque la adjudicación de las tierras, que es la llave de su prosperidad, ha estado, en general, en manos de burocratas que hacían y deshacían desde un escritorio sin conocer a veces ni el mapa de la Patagonia, fuera de que una buena parte eran venales que no tenían ninguna traba de conciencia para dar informes despojando de sus tierras a viejos pobladores llenos de méritos y sustituirlos por advenedizos sin ninguna conciencia.

Hemos hablado de la moral porque a veces hay que violentar disposiciones mal dadas para salvar el trabajo de toda una vida de familias enteras, pero para ello se necesitan hombres de una gran probidad, no esos empedadillados, muchos de ellos inflados de petulancia, que en una gira cinematográfica por la Patagonia y válidos de su título de inspectores se instalan en un hotel y, erigidos en árbitros de los destinos ajenos, harán informes según la odiosa parcialidad de sus caprichos o intereses.

Pero además de una administración muy moral de las tierras es necesario asegurar al poblador que será dueño de la parcela que arrienda al fisco y entregarla sin demora a aquellos que hayan llenado las condiciones, siempre generosas, que se les debe exigir. Este es un problema simple y clarísimo; la solución es la más grande y justa esperanza de la Patagonia.

Una intervención desdichada del gobierno fué la implantación de aduanas que encarecieron extraordinariamente la vida en aquella región de por sí inhospitalaria y dura. También se hizo desde un escritorio; los hombres eran bien intencionados pero no conocían la vida patagónica. No habrían procedido así si hubieran visto las tropas de carros que van desde la costa hasta el pie de la cordillera cargados de mercaderías que después del largo y penoso viaje se venderán a precios inabarcables.

La prosperidad de la Patagonia con una gran zona franca daría más utilidad al fisco que las aduanas actuales que no han hecho sino empobrecer a un territorio digno de todas las consideraciones y ayudas.

No podemos medir a la Patagonia con la misma vara que a las demás tierras más fércas y de climas más benignos; y la diferencia de trato debe hacerse aún dentro de la Patagonia misma incluyendo a Tierra del Fuego, pues hay campos muy buenos y los hay muy malos con todas las diferencias intermedias. Las cargas fiscales deben ser diferenciadas de acuerdo con lo que la tierra es capaz de producir o mantener, teniendo además en cuenta el campo malo exige más gastos de explotación que uno bueno, lo que se vé más netamente en la Tierra del Fuego, por ejemplo.

Pero esto no lo entienden los burocratas porque viven lejos de la realidad; que dan una interpretación tan errónea como mezquina a aquello de "ley pareja"; cuando justamente, la expresión, en su amplio significado, nos indica que hay que ayudar a cada uno de acuerdo con sus necesidades de la misma manera que los impuestos se exigen según el capital de cada uno.

Hombres muy bien intencionados como los que siempre han gobernado al Banco de la Nación, por ejemplo, aplican la misma reglamentación en la Patagonia que en Buenos Aires o cualquiera otra provincia, con resultados como éste: un poblador que vive al pie de la cordillera se viene con su lana y llega al puerto después de un viaje larguísimo y lleno de peripetias; como necesita dinero para sus gastos anuales, lo pide a la sucursal del Banco prestando su lana que está sobre la playa y que vale 5 ó 6 veces la cantidad que solicita. Pero la reglamentación del Banco es tan meticulosa y exige tantos trámites y declaraciones que el hombre concluye por cansarse; abandona al Banco y no falta una firma fuerte que le haga el préstamo inmediatamente y, además, le abra un crédito por las mercaderías que necesita. Pagará un poco más de interés pero ello queda compensado con la ventaja de poder volverse enseguida con su doble problema resuelto: el del dinero y el de las compras para la subsistencia en su lejano campo; todo sin la intervención de la ayuda oficial que tan generosas se ha mostrado otras veces con individuos que no tenían más solvencia que una determinada situación política.

El filón patagónico es riquísimo y da material para escribir volúmenes, pero comprendo que he caído en lo de siempre: hablar sobre la Patagonia cuando lo que ella necesita es acción y hombres de buena fe; dejemos, pues el campo a los que por su situación en el gobierno pueden "hacer" y roguemos porque las alusiones sanmartinianas no sean una simple postura académica.

Septiembre 1945.

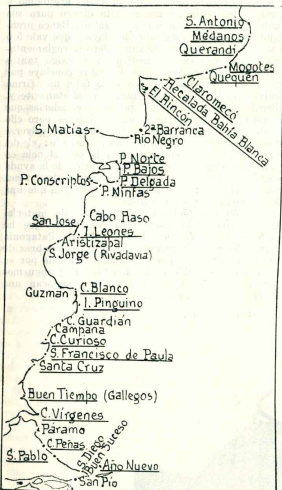


Los faros en nuestra costa atlántica

Por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois

Labor cumplida por nuestra marina de guerra.

Hace unos cuatro años el Ministerio de Marina completó las cartas náuticas de la costa patagónica



Faros con más de 17 millas de alcance. Los de más de 20 millas se indican con subrayado.

y fueguina, lo que significaba la terminación de la tarea hidrográfica principal, iniciada hace medio siglo. Podríamos decir que también habrá terminado prácticamente la instalación de faros en esa costa, pues el número y alcance de los existentes son muy suficientes para el tránsito a la vista de ellas, a saber para el cabotaje argentino y para la navegación de altura al Cabo de Hornos y al Estrecho de Magallanes, navegación que había perdido mucho de su importancia en el último cuarto de siglo con la habilitación del Canal de Panamá.

Nuestro servicio hidrográfico cuenta con 59 faros de primera categoría, pero en el dibujo que publicamos sólo están indicados los que tienen más de 17 millas de alcance: muchos de ellos son de 19 a 21 millas y algunos llegan a 22; uno sólo, el de la isla Leones a 24. Además hay más de 150 farolas y boyas luminosas, de las cuales 36 en la ría de Bahía Blanca solamente. Todo esto sin contar el magnífico balizamiento del río de la Plata, en el que participan de las doce naciones ribereñas y que es uno de los pan las dos naciones ribereñas y que es uno de los mejores del mundo, con seis grandes faros uruguayos (el del Cerro con 30 millas de alcance), varios nuestros y una magnífica avenida iluminada por un total de 150 farolas y boyas.

Breve reseña histórica.

La iluminación de la costa fué sin duda una de las mayores contribuciones de la marina de guerra al progreso de la Patagonia y para comprenderlo basta comparar el pasado y el presente en esta breve reseña histórica.

Hasta el año 1881 y descontando los dos viejos pontones de Banco Chico y Punta Piedras dentro del Plata, no había al sur de éste un solo faro en la costa atlántica. El tráfico costero casi no existía entonces, pero era importante el tránsito de vapores y veleros en travesía al Pacífico, los primeros por el Estrecho, los segundos montando el Cabo de Hornos.

La Isla de los Estados era un verdadero cementerio de barcos, pues un error de longitud, muy explicable porque todo en los veleros, combinado con cerrazón o niebla, terminaba en fatal accidente; cada año dos o tres barcos dejaban allí el esqueleto humano de accidentes explícita el hecho sorprendente de que acaso sea un marino argentino, el capitán Piedra Buena, quien tenga el "record" mundial de salvamentos, efectuados además en difíciles y bravas condiciones.

Los dos primeros faros: dos fracones.

Del año 1881 data nuestro primer faro de mar, pontón "Manuelita", establecido entre los bancos en el Rincón de Bahía Blanca. El "Manuelita", por lección de Neptuno a los participantes, sólo sirvió una semana como faro, pero duraría más de veinte años como baliza con el tope de sus mástiles; el primer temporal se encargó en efecto de desfondarlo sobre uno de los veriles del paso que se llamó la Manuelita, y allí lo veíamos aún a principios de este siglo.

El segundo ensayo tuvo lugar tres años después y fué terrestre y no menos desgraciado. Una de nuestras primeras divisiones navales, al mando del comodoro Lasserre, erigió al NE de la isla de los Estados el faro San Juan de Salvamento, indistinguible para doblar el Cabo de Hornos. Se le inauguró solemnemente el 25 de mayo de 1884, pero debido al avance del invierno se había elegido mal el sitio, y el faro, internado en una concavidad entre los cabos San Juan y Furneaux resultó no tener más que un cuadrante como sector útil, aparte ser su alcance de sólo 4 millas.

La experiencia de pocos años se encargó de demostrar su inutilidad en forma contundente: en los siete primeros de su funcionamiento naufragaron 13 barcos sobre la isla, dos de ellos en las inmediaciones del faro. Además, la vida solitaria de los torreseros debió ser allí muy penosa por la inclemencia del clima y la falta de comunicaciones, razones todas que condujeron a su ultimó fin, según veremos, al reemplazo de este faro por otro de mayor alcance y mejor ubicación.

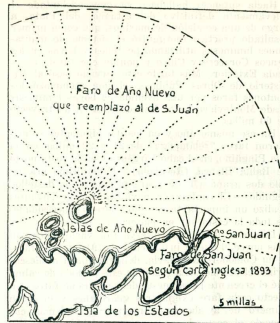
Los faros a eclipse — 1890.

Con el establecimiento del faro en la Isla de los Estados, reclamado por razones humanitarias internacionales, nuestras autoridades pudieron dedicarse a necesidades más inmediatas, y las iniciativas se concretaron en 1890-1892 con la erección de tres buenos faros en la costa bonaerense, los de punta Mogotes, San Antonio y punta Médanos. Estos faros, provistos de aparatos que ocupaban mucho personal, eran de 21 a 22 millas de alcance y funcionaban por dispositivos entonces modernos. En lugar del reflector que utilizaba el de San Juan de Salvamento, empleaban el sistema dióptrico, o sea una sola farola con lentes "Fresnel" que concentran toda la luz hacia el horizonte, evitando el desperdicio en sentido vertical y multiplicando en esta forma la intensidad y el efecto. La farola giraba lentamente sobre los roletes y producía un destello de larga duración, seguido de un eclipse tan corto como se quisiera. El foco luminoso lo constituían cinco mechas concéntricas alimentadas con vapor de kerosene.

Además, se instalaron un faro de menor alcance en el entrada del río Negro y un pontón faro en el Rincón de Bahía Blanca en reemplazo del naufrago "Manuelita".

Los "feux-éclairs" — 1902.

En los años que siguieron —fin del último siglo— se registró un progreso considerable en la técnica mundial de faros. Las lámparas a mecha y aceite dejaron su sitio a los mecheros Atuer a gas de petróleo, con los cuales se triplicó el brillo. Se ensayó también el gas acetino, que pronto se impondría a



su vez, así como la electricidad, que requería acumuladores o pequeña usina.

La farola se hizo floatar sobre delgada capa de mercurio, y aumentó así grandemente la velocidad de rotación, que en los anteriores faros eran de una vuelta cada ocho minutos. Los lentes se hicieron poligonales en vez de circulares, vale decir que la luz se concentraba no sólo horizontalmente, sino además en varios haces, multiplicándose así nuevamente la intensidad del destello.

Las exigencias del servicio condujeron a construir farolas de 8, de 16, y hasta de 24 caras, en busca de mayor número de destellos, pero luego se reaccionó en forma contraria para obtener mayor condensación de los haces luminosos (sistema Bourdelle). El perfeccionamiento de lentes y prismas (prisma catadióptrico) permitió utilizar sin desperdicio toda la luz irradiada.

Estos faros "relámpago" producen con pequeño gasto una luz poderosísima, que por ser a la vez giratoria sólo se percibe durante una fracción de segundo. Del número de lentes y de la velocidad de rotación depende la característica del faro. La firma francesa de Barbier y Bénard se especializó en su construcción y fué la proveedora de los nuestros.

Varias comisiones de marinos se ocuparon de estos asuntos entre nosotros, entré ellas la presidida en 1897 por el actual almirante Domecq García, y en 1901 la de los capitanes de navío García Mansilla y Nunes. Sus informes permitieron seguir una marcha cada vez más firme en cuanto a elección de sitios y material.

El faro defectuoso de la isla de los Estados fué reemplazado en 1902 por uno de estos "feux-éclairs" de 20 millas de alcance y visible desde todo el horizonte, faro que se erigió en el islote de Año Nuevo, situado al norte de la Isla de los Estados y bastante separado de ésta. Este faro influyó en forma considerable en la disminución de los siniestros marítimos.

Hacia entonces hallábase ya muy adelantado el relevamiento definitivo del estuario del Plata, a cargo de una comisión de marinos, que como primer resultado práctico reorganizó el sistema de marcas luminosas utilizando pontones y boyas en los bancos Coracero y Chico y pontón con farola en la Rada Exterior. Más tarde este servicio pasó al Ministerio de Obras Públicas, el que reemplazó los pontones faros por una avenida de boyas luminosas desde Montevideo hasta Banco Chico en un trayecto de 60 millas.

En ese mismo año y en los dos siguientes se erigieron faros "relámpago" de 21 y 22 millas en la isla Pingüino, en el cabo Virgenes y en la costa norte de Bahía Blanca (Recalada). Este último era de sólo dos grandes lentes para producir dos destellos seguidos. El capitán de navío Hortensio Thwaites realizó un importante estudio sobre las necesidades de toda la costa sur en materia de faros.

Luego se produce un intervalo de varios años, sin más novedad que la instalación en 1910 de una farola en Comodoro Rivadavia, donde acababa de descubrirse el petróleo. La razón de este período de calma fué el creciente presupuesto del servicio de faros. En efecto cada faro exigía tres guardianes y un buen número de ayudantes y marineros. Además era elevado el costo de cada aparato debido a la alta torre que exigían los terrenos generalmente bajos. Varios faros costaron más de \$ 200.000 cada uno.



Faro Cabo San Pablo, 22 millas de alcance. Inaugurado en marzo último.

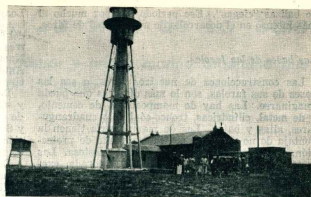
Una innovación trascendental — Los faros "AGA" 1911.

El año 1911 trajo la solución de esa dificultad con una innovación trascendental. El sabio sueco doctor Dalén — premio Nobel en Física — había logrado ya en 1904 dar forma práctica al faro de acetileno con tres inventos a cual más importantes: almacenamiento de gas, destellador y válvula solar. La dificultad en el manejo del gas acetileno se obvió utilizando la propiedad que tiene la acetona de absorberlo en gran cantidad. Una substancia porosa, impregnada de acetona y encerrada en un botellín metálico capaz de resistir la presión de 15 atmósferas, puede almacenar así un volumen de gas 150 veces mayor que el propio. La misma presión del fluido acciona luego el "destellador" o sea abre y cierra alternativamente la afluencia del gas a los picos de acuerdo con un ritmo establecido que constituye la "característica" de cada faro; la llama sólo funciona así a intervalos y por lo tanto con gran economía. Y por último una "válvula solar" enciende automáticamente el faro al anochecer y lo apaga al amanecer mediante la acción resultante de la diferencia de absorción de luz por dos superficies metálicas, ahumada una y brillante la otra, que producen las consiguientes diferencias, en calor y dilatación. La sensibilidad práctica del dispositivo es tal que enciende el faro aún en caso de niebla o cerrazón durante el día. La economía de gas así obtenida es del 40 por ciento, sin contar la producción por ser innecesarios los guardianes permanentes, ya que el funcionamiento del faro resulta completamente automático.

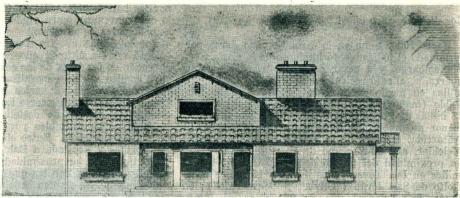
Para aumentar el poder luminoso en los faros de gran alcance, Dalén reemplazó el pico de llama abierta por una mantilla perfeccionada y el consiguiente "mezclador" de gas y aire. Además un dispositivo sencillo se encarga de reemplazar automáticamente la mantilla que se quema, aprovechando la acción misma de la llama abierta que entonces se origina. Los faros "Aga" no necesitan ser giratorios, pero todo su dispositivo puede utilizarse en los faros de este tipo, y en tal caso la misma presión del gas se emplea para producir la rotación.



Baliza luminosa. "Enf. faro San Antonio."



Faro Cabo Virgenes (Río Gallegos).



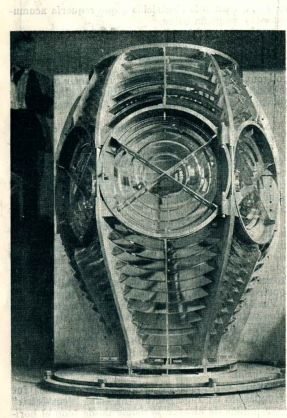
Faro Claromecó. Casa para el personal.

Estos nuevos dispositivos fueron objeto en el país de una cuidadosa experimentación, pues se dudaba de la eficacia del "automata". El resultado fué concluyente; no se produjeron fallas, y un número reducido de acumuladores, según la potencia del faro, bastaba para mucho tiempo; sólo era necesario reponerlos cada seis meses o cada año. Pronto tuvieron luz Dalén todos los faros de la provincia de Buenos Aires, consiguiéndose economías de m\$ 200.000 — al año con la supresión de la totalidad del personal, o dejando sólo parte de él en contados faros. La iluminación de la costa sur con faros automáticos resultó cosa sencilla y cada año desde entonces nuevas ampliaciones en la red. Uno de los nuevos faros, el del "Rincón de Bahía Blanca", establecido en la Isla Verde llegó a ser el más poderoso de Sud América con 20.000 bujías Violle y un alcance "óptico" de 36 millas; sólo había entonces en el mundo otros dos faros de ese poder. Ese faro sólo requiere 40 acumuladores para todo el año. Sin embargo, a pesar de su enorme alcance "óptico" y de haberse construido una torre de 65 metros de altura el alcance "geográfico" no pasa de las 22 millas, debido a ser muy bajo el terreno donde se construyó. En Desased, un sólo guardián se ocupa de cuatro farolas y del gran faro de la isla "Pingüino".

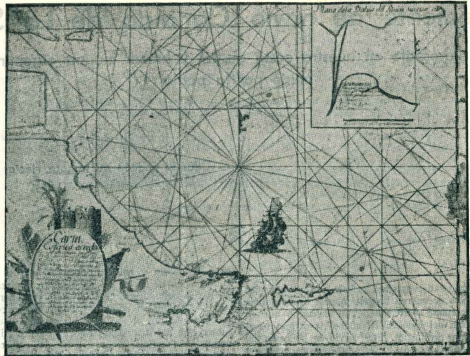
Aunque la mantilla automática funciona con notable eficacia, nuestras autoridades prefieren el sistema de llama abierta en los faros más lejanos y de más difícil vigilancia. La mantilla se emplea en todos los faros de la provincia de Buenos Aires, que tienen guardián.

Además de los grandes faros de recalada, se intercalaron abundantemente faros de menor importancia para constituir una seguridad adicional en previsión de fallas. Los escollos se señalan, y las entradas a puerto se balizaron con enfilaciones y señales luminosas para las que se presta muy particularmente la luz Dalén. Esta también se ha instalado en innumerables boyas, como las de nuestro Plata a las que vemos constantemente encenderse al obscurer y dar destellos sin que nadie se ocupe de ellas. Algunas de nuestras boyas tienen la considerable altura de 10 metros y un alcance de 11 millas; la "boya faro" del Rincón de Bahía Blanca es la mayor de Sud América, pesa 20 toneladas, tiene una altura total de 15 metros, 3 metros de diámetro y alcance de 14 millas.

Gracias a estas innovaciones, entre los años 1914 y 1930 se triplicó el número de faros y se instalaron 65 balizas luminosas, sin contar centenar y medio



Una maravilla de la técnica industrial. - Sistema de lentes del faro El Rincón (Bahía Blanca). Puede verse cómo los lentes concentran toda la luz — horizontal y verticalmente — en seis haces horizontales.



Reproducción de la carta manuscrita confeccionada durante el viaje de instrucción del oficial La Sala, con un plano de la Bahía del Buen Suceso y un dibujo de la corbeta San Pio. (Según constancia existente en la carpeta de planos coleccionada por el capitán Ratto para el Servicio Hidrográfico, Nº 61 del catálogo.)

curados en la península, no creemos aventurado afirmar fueron de alguna consideración ya que ellos, permitieron adquirir prontamente conocimientos profesionales recomendables.

La causa que decidió la incorporación de nuestro joven a la *San Pio* en vísperas de un viaje como el que debía efectuar en breve, en el cual, a los inconvenientes de la comisión a cumplir sumábase la estado de un año en las islas Malvinas, nos ha sido claramente expuesta por su primer comandante, quien la atribuyó (6) a alguna inclinación a la marina, estimulada, sin duda, por aquel viaje a España y acrecentada por el conocimiento y trato de buen número de oficiales de la armada.

Estaban entre éstos los destinados a la comisión demarcadora de las fronteras luso-españolas, algunos de los cuales, como los jóvenes Juan José y Joaquín Varela (6), de su misma edad, iniciaron en el virreinato su carrera como oficiales aventureros, sin contar a los de las navas de Malaspina que, por entonces, acababan de abandonar las aguas del Plata para realizar su larga campaña alrededor del mundo.

No le pasarían, pues, desapercibidos, aquellos marinos y pilotos que en noches serenas y de cielo despejado practicaban observaciones astronómicas en los balcones de la casa solariega de D. Agustín Casimiro Aguirre (7) —situada en la esquina S. O. de la plaza mayor por la calle que dada frente a la catedral— a quienes debió tratar en la tertulia de los Balbastro, sus vecinos.

Debió igualmente oír —con creciente simpatía— de paso para la casa de los Ríglas (8) o los Escalada (9), las animadas charlas y chuscadas de marinos y pescadores, concensales en esos meses de la veintidada que espesaban olorosa fritanza de pejerreyes, dorados, corbinas

y pescadillas, llamada a herir las narices despreciativas de negras y mulatas apostadas en los puestos de mazorra, patatas cocidas y tamale de las proximidades de la plaza de armas, en camino de ser prosaica plaza de mercado.

Y ya en tren de suposiciones, que creemos lógicas, habría llegado más de una vez, al corto sobrepaso de su caballo, camino de la quinta de los Larrazábal (10), al riachuelo de "Barracas" donde estaban, los almacenes de pertrechos de las embarcaciones del rey, la utilería de la maestranza y el alojamiento de alguna gente de mar (11). Allí presenciaría, en consecuencia, la atracada de lanchas, con boza a la cincha, después de haber remanoteado las aguas del canal que unían al riachuelo con el suridero de Balizas frente a la ciudad.

Pudo también influir, no poco, en la elección de su carrera, esa sugeridora proximidad al río que no vemos los hombres de la actual generación y que él contemplaba, día a día, a través de las ventanitas de su casa, por encima de la alameda de ombúes, desde la desembocadura del zanjón de Materras hasta el desplazado del fuerte, equidistante del muelle de maciza mampostería construido en los bajos de la Merced, por 1784, que las aguas arrastran veinte años después en una furiosa sustrada.

Desde su mirador, los días de mal tiempo, contemplaría asimismo la maniobra de cerca de veinte embarcaciones, armadas goletas, balanderos o bergantines —presurosos en abrigarse en el riachuelo— destinadas, como se sabe, al trabado de mercaderías de los puertos de Montevideo y Barragán para retornar luego a ellos con frutos de la tierra. Lanchas de madera fuerte de nuestros ríos, construidas en el país, ventradas y de fondo plano, ca-

pacas de desafiar las rachas del pampero hábilmente gobernadas por patrones catalanes o andaluces, curtidors y envejecidos en el oficio, que viraban sus anclas al toque de oración en una orilla del Plata para arriar por tres veces, en la otra, la blanca trinquetilla al promediar la tarde del siguiente día.

Trataría quizás a muchos de aquellos pilotos del rey que tenían el privilegio de ser los únicos que podían surcar las aguas de esas tempestuosas costas patagónicas en uno de cuyos puertos, la bahía Soledad de las Islas Malvinas compradas a Francia en buen oro español por Carlos III, pasaría el año de estación reglamentaria. Comería también, a fuerza de oírlo nombrar, a ese respetado piloto José de la Peña sin el cual no ordenaban los vi-reyes viaje de importancia al sur y que sería, más tarde, su compañero a bordo de la lancha de la *San Pio*. Y hastado los relatos de aquel célebre capitán argentino, Don Roque San Martín, que mandando el navio Vigilante desembarcaba a su padre en los pasados tiempos de Monsieur Jean Baptiste.

III

La similitud de origen y condición de Don Juan Bautista La Sala con su paisano el capitán de fragata Liniers, descendiente de tanto caballero de San Luis, como el noble y militar español, —quien por el año 1791 estaba a cargo de la capitania del puerto— y hasta el hecho de su ingreso a la marina en la misma calidad soldado ahora por el joven La Sala, debieron allanarle su incorporación a la *San Pio*. De ahí que el esoficial aventurero del navio *San José* del año 1775 intercediera por aquel ante su amigo y superior inmediato, el capitán de navio D. José de Orozco, jefe de las fuerzas navales de armadilla en el Río de la Plata con asiento en Montevideo y constituida, normalmente (12), por un navio de línea, dos paquebotes armados y algunas lanchas cañoneras surtas habitualmente en la Ensenada.

En efecto, claro está, previa autorización del virrey Arce —a quien había correspondido, como antes, proponer a la aprobación del rey su empleo de subteniente del Regimiento Lijo.

Lo que su decisión de incorporarse significaba para las mujeres de su familia —contando en ella a la tía Juana Materras en trance de solterismo por su entonces avanzada edad de 26 años— es para suponerlo, y no pocas debieron ser, en adelante, las velas benditas ofrecidas a la Virgen del Carmen y las ramas de olivo encendidas en días de tormenta sin contar las consabidas trescientas sesenta y cinco noches de rosario anuales rezadas por años, amitos y una veintena de criados bajo el cristiano, contralor de doña Juana.

En cuanto a nuestro personaje, abandonaría, no sin algún oído pesar, la vida de los suyos en esta placida existencia hogareña del siglo XVIII: el perfume de aquellos patios coloniales con paredes revestidas de enredaderas tapizados de tinajas con plantas y flores, en cuyas noches serenas sonaban las agudas notas del clavicordio bajo las suaves manos de sus hermanas acompañadas por las risas de primas y amigas de la familia, mientras allá, en el muelle de La Merced y bajo los bastiones del fuerte, en el río natal surraban al oído de Cándido Francisco José.

Lo se trataba ya de esas ausencias a las que, de tarde en tarde, lo sometían las guardias en casa del Virrey privándolo a lo sumo: de una salida de misa, una tarde de torneos o una función en la casa de Comedias y que de pasaba entonces él en el cuaro de guardia vecino a la

capilla, tan cerca entonces las armas de los altares! Era algo de eso, sí, pero mucho más que todo ello... Era un viaje al sur, todavía legítimo, al que la *San Pio* con Elizalde, Peña y La Sala arrancarán su perfil de costa en la parte que media entre la Bahía de Buen Suceso y el cabo que recibió nombre de la citada nave.

IV

Hacia el 20 de noviembre de 1791 la corbeta del rey nombrada a *San Pio*, y el bergantín de su conserva "*Nuestra Señora del Carmen*", aparejaban en la rada Montevideo previo disparo de su pieza de leva.

Era la primera de las citadas naves —que damos a conocer reescribiéndola de una carta insidiosa del virrey pesada corbeta de cubierta corrida y puente a la oreja que, cazando gavietas y mayores con viento fresco, apenas sí lograba filar 10 nudos. Su buen gobierno y resistentes condiciones marineras, resultaban, empero, excelentes, como que había servido hábilmente en la última guerra contra Inglaterra operando en el mar de las Islas donde, fue fama, soportara un fortísimo temporal que hizo época en la marina, sin perder "ni un cabo de lo encapillado" (12), cual proclamaban, con enfático orgullo, los contranteres y marineros de su bordo.

Mandábsela el teniente de corbeta de la Bahía de Elizalde, persona de ponderables virtudes morales, buen hombre de mar y oficial de probado celo en el servicio. En cuanto al bergantín, regialo, una vez más, el incansable piloto José de la Peña.

El carácter de esta narración no nos permite seguir las incidencias de este viaje, del cual, por otro lado, no hemos ocupado ya (13). Importa, sí, decir, que llegados a Buen Suceso comenzó para el joven portoneo una intensa vida de mar, ya que, fue él, de los elegidos para todas y cada una de las comisiones de cierta importancia que durante la campaña se presentaron. Así, con otro oficial de la corbeta, (14) correspondió cruzar, soñando en una embarcación menor, la parte del estrecho de Lemaire comprendida entre cabo San Vicente y Buen Suceso y, más tarde, acompañar a Elizalde y a Peña en la atrevida expedición que iniciaron en lancha desde esa última bahía hasta cabo San Pio. Cumpió así La Sala un rudo aprendizaje en el cual corrían parejas las privaciones con los peligros y donde alternaba: el manejo del remo con el gobierno de la embarcación, la escota con las marcaciones de la aguja. Bien pues estaban bautizados con su nombre y apellido, los sendos accidentes de los que quiso su comandante recordar la actuación de este animoso joven llamado, sin su temprana desaparición, a brillantes destinos.

Tales designaciones han desaparecido de nuestra toponimia a raíz de los revueltos acontecimientos más tarde por Fitz Roy. Sobre este particular, que el hidrógrafo británico, sabedor de que un accidente oriental de la bahía Aguirre de Elizalde había recibido el nombre de La Sala, lo traidera por el de Hall que ha subsistido desde entonces. Es de aclarar que, los expedicionarios de 1792, nombraron bahía Aguirre al actual puerto Español mientras, los de 1831, lo dieron a una bahía mayor que comprende el citado puerto y a las inflexiones de costa que le siguen al Este. He aquí la aplicación del equívoco que claramente surge de la comparación de los respectivos cuarterones y diarios de viaje.

De cualquier manera, tanto por la prioridad del bautizo como por lo sugestivo del recuerdo, creemos de verdadera justicia histórica, la restauración del nombre La Sala, al accidente que primeramente lo llevó.



La plaza de toros del Retiro, con la ciudad de Buenos Aires al fondo.

Terminada esta comisión de reconocimiento (15), que dio por resultado el relevamiento hidrográfico que las presentes cartas muestran, tuvo La Sala la oportunidad de acompañar al teniente de fragata Luis del Monte —2do. comandante de la corbeta— en otro que practicó en la costa norte de la isla de los Estados antes de su llegada a puerto Soledad donde transcurrió su año de estación reglamentario.

Que los servicios de este oficial debieron ser distinguidos lo prueba el hecho de que, el virrey de Loreto, lo recomendara, conjuntamente con Elizalde y Peña, a la consideración del marqués de Campo Alange (16), silenciando en cambio el nombre de los cuatro oficiales restantes de la *San Pio*.

V

Desde entonces, y hasta varios años después, poco sabemos de nuestro animoso compatriota que, en atención a los méritos contrados, logró su incorporación a la armada española, con grado de alférez de fragata.

Para tan real asentamiento, nada le faltaba: legitimidad de nacimiento; justificativo de nobleza hasta los abuelos por ambas líneas, sin oficio ni ejercicio que no fuese el correspondiente, y la presentación de fe hacientes de la distinción, méritos y dignidades de su casa a que obligaba la ordenanza... De todo ello a buen seguro debió, o pudo, sin embargo librarse el pretendiente ya que le faltaba, cumplidamente, la excepción de su sujeción por su decoración de Caballero de Santiago, disfrutada por su padre y una de las cuatro a que, para el caso, aludían las cédulas reales.

En el escalafón de la marina española del año 1797 que tenemos en nuestro poder, vemos que el ex-oficial del Regimiento Fijo de Buenos Aires, tenía entonces grado de alférez de navío y prestaba servicios en el Departamento de Cádiz. Por allí es posible tomara contacto con el comandante Juan de San Martín y algunos argentinos (17) incorporados al ejército; como debió igualmente

ocurrir con Francisco Gurruchaga, ya en servicio de la armada; el guardiamarina Alvar, fallecido en la Academia de la nobleza ciudad, y el capitán de navío Luis de Flores, nacido en San Isidro, quien, como ya tuvimos oportunidad de afirmar (19), reincorporó al servicio para mandar en Trafalgar el San Francisco de Asís.

Ni la documentación ni bibliografía de nosotros conocida nos dan otros trazas del antiguo oficial aventurero de la *San Pio* aunque no desesperamos que, mediante búsqueda más paciente, podamos ampliar más tarde esta escueta noticia. El nombre de La Sala reaparece nuevamente en escena, en 1806, entre los oficiales del apoderado del Río de la Plata que vinieron en la escuadrilla del capitán de navío Juan Gutiérrez de la Concha comandante de la *San Pio* aunque de las tropas que utilizó Linières para la reconquista de Buenos Aires. Llegada dicha escuadrilla a Las Conchas, desembarcó el teniente de fragata La Sala con los 323 hombres de marina (20) que tomaron parte en las acciones de esos días, obteniendo entonces su ascenso a teniente de navío por méritos de guerra.

Producida la segunda invasión perteneció el novel jefe a las tropas de marina que, en número de 400 y al mando del capitán de navío Juan Gutiérrez de la Concha, tomaron la plaza de toros del Retiro. En tal lugar, cúpole posteriormente a esas tropas resistir uno de los más sangrientos ataques llevados por los invasores, batiéndose fuertemente con su batallón de desembarco por espacio de tres horas. Las características de este combate, cuyo relato haremos oportunamente, en que 400 marinos resistieron el furioso ataque de 2000 enemigos dirigidos por el mismo general en jefe, sin auxilio alguno de los vecinos, rodeados por fuerzas ocho veces superiores y tras la pérdida de más de la mitad de su efectivo, originó la entrega de Concha, cayendo prisionero el valiente La Sala que no logró sobrevivir a las mortales heridas recibidas en ese parcial revés de las armas. Sus restos descansaron en la vieja capilla de Las Conchas, lugar al que fue trasladado.

Su muerte, ha dicho uno de nuestros historiadores, "fue debidamente honrada" por el pueblo de Buenos Ai-

res que dió su nombre a la calle Chacabuco-Maipú. Pero tal designación (21) no duró, a la verdad, mucho tiempo ya que, en 1822, desapareció totalmente sin que ninguna otra lo recordara. No nos desolaciona su omisión. ¿Quién podría ser este teniente de navío muerto en las invasiones inglesas?... ¡Tal vez un "godo maturgano"! Pero la verdad no es esa. Tratabase de un valiente argentino que através por íntima vocación la carrera naval inclinando con su ejemplo a varios otros compatriotas.

Eusebio Medrano, hidrógrafo como él, recordado por Concha en la roca del Golfo de San José, fue uno de ellos, le seguirán: el resto de los "que pelearon en Trafalgar"; aquellos que se decidieron por la revolución de Mayo (22); los que abandonaron más tarde las cubiertas reales para servir a la patria y que, un día, se vieron desplazados por otros de una nacionalidad que estaban acostumbrados a ver nombrar como enemigos. Estaban entre aquellos, Warnes, el peregrino de las armadas norteamericanas, y el portorrico Juan Encalada, el "desertor" de

la marina real de Montevideo en 1812, que como el primero (22), Irigoyen de la Quintana, Zapola y todos los argentinos formados en la marina del rey, ofrecieron su espada a San Martín y merecieron y mantuvieron, siempre, la amistad del Libertador (23).

Muerto La Sala a raíz de las heridas recibidas en la gloria tarde del 5 de julio de 1807; eliminado su nombre en el calle de su ciudad natal (24) y traicionado el impulso por Elizalde en el accidente oriental del actual puerto de Bahía Aguirre, recayó a su adversidad ser olvidado por los hombres de la marina, como ocurrió con aquellas medallas (25) que una patriota hizo batir un día, con sus propias joyas, en recuerdo suyo y de sus jefes: Linières y Concha.

Pero su nombre, que da puntal a nuestra historia, maltrató por no poderse ya. Una placa de bronce, acala de asentarse, en el lugar en que el cayó, por resolución de la Comisión Nacional de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires en oportunidad reciente, valorando su heroica acción y recordando al primer marino argentino que murió por la patria.

- 1) Uno de los tres cuernos por señas existentes en el virreinato. Fueron los otros el de Bizanderos y un batallón del regimiento de Mallorca.
- 2) Natural, según Scotts, de San Gilón de Monzón, distrito de Lizar en el Reino de Aragón en 1139. Su tío, Juan Bautista Lavalle, era un ilustre hombre de guerra que murió "en olor de santidad" en 1713 y a quien bautizó más tarde el papa Juan XIII, inscribiéndolo en el santuario del nombre de San Juan Bautista Lavalle. Era propietario de una noble y hermosa finca que dio distinciones representativas a la escuadrilla francesa, al apoderar a dicho barco la fundación de escuelas cristianas que llevan su nombre.
- 3) Los Alférez reales eran oficiales cuyos nombramientos recaían en persona de gran distinción y valimiento. Correspondía a la custodia del estandarte real —al cual se debía la veneración del soberano— que sólo se podía de uso de tales poseedores en "marineros" del Rey y cuantías inferiores como la jura de nuevos monarcas: "niposera" y de San Juan de los Rios, en las ocasiones correspondientes; al virrey, miembros de la nobleza y "cueros distinguidos".
- 4) Dichos Alférez reales tenían sueldo y voto en los Cabildos y lugar preeminente con respecto a los Enciceros. Pero, al par de las honras, eran las caudal y posición social, dignas instrumento al puesto.
- 5) María Mercedes, Juana, Francisca, María, Gerónimo y María.
- 6) Documento para la Historia Argentina. Tomo XI (pág. 43). Territorio y población. Padrón de la ciudad de Buenos Aires. Publicación de la Facultad de Filosofía y Letras.
- 7) Diario de viaje de la corbeta San Pio capitán por el escuadrante para el gobernador de Buenos Aires, en el mes de Agosto de 1797. Colección de Documentos del Servicio Hidrográfico Argentino, según el plan establecido en el Decreto del 12 de Mayo de 1854.
- 8) Citados con su sede padre, en artículo de "La Prensa", fecha 12 de mayo de 1904, editado. "Antecedentes de los marineros que actuaron en la emancipación de las fronteras desconocidas de América".
- 9) Diario del capitán de fragata Francisco Aguirre, publicado por Arturo Grossman en el tomo V de Anales de Buenos Aires.
- 10) El caso con María Mercedes, hermana mayor de Cándido y más tarde, presidenta fundadora de la Sociedad de Beneficencia.
- 11) Falleció también de la familia de La Sala.
- 12) Riba a "una legua al oeste de Barracas", según la publicación "Territorio y Población" a que nos hemos referido.
- 13) Diario de Aguirre mencionado.
- 14) Informe del ministro de navío J. Elizalde citado.
- 15) "Actitudes marítimas en el caso patagónico durante los siglos XVII y XVIII".
- 16) El teniente de fragata Luis del Monte.
- 17) Fijo-Barras Juan José en el marino, al hablar —pág. 156, tomo II de "Viajes de la Scaque y Alvear", publicación de la Biblioteca del Oficial de Marina, capitán Federico Calles-Barras— de la comarca conocida al Master Murray por esos mismos parajes dice "De no haber sido en buen sus cuernos, tan bueno su tripulación, y tan capaz el mismo, no creo que hubiese podido alojarse tanto en aquella costa abierta, a través de escarpados cerros, y haber vuelto, sin embargo, completamente en la propia escuadrilla, 40 días antes, a las expediciones de la lancha de la San Pio que estuvieron más tiempo alojados del buque, en por estación y en una soledad inusualmente. Uno y otros cubran pues su oficio y debe tenerse en cuenta —no la misma— por laral".
- 18) Informe del virrey, que también figura en la colección de documentos citados para el Servicio Hidrográfico Argentino.
- 19) Teniente de fragata Luis del Monte, alférez de navío Zenamar, alférez de fragata Hortal y alférez Anselmo.
- 20) Manuel Tadeo, Juan Fermín, José y Justo Rufina.
- 21) "Marinos del Apoderado en la revolución de Mayo", publicación en "La Prensa" fecha 12 de mayo de este año.
- 22) Parte de Linières.
- 23) Figura en el plano agregado a la obra "Origen de los nombres de calles de Buenos Aires" del Sr. Enrique Urdaneta.
- 24) Publicación en "La Prensa" del 22 de Mayo ya citada.
- 25) "Los marineros que secundaron a San Martín", trabajo en preparación del Sr. Juan Encalada.
- 26) Desde 1822 la calle La Sala se llama Maipú y Chacabuco la continuación.
- 27) La señora González Lavalle, madre del general Juan Lavalle y "padre" del Sr. Pedro Lavalle, quien legó a Buenos Aires, según don Alejandro Boss en su obra "Estadística Nomenclástica", de donde sabemos los grabados de la referida medalla.



Medallas que la señora González Lavalle, madre del general Juan Lavalle, hizo batir con la materia fundida de sus propias joyas.

Asistencia religiosa en la Marina de Guerra

por Monseñor Dr. Ricardo L. Dillon,
Vicario General de la Armada

La Marina de Guerra ofrece a todos los que a sus filas se incorporan las más amplias facilidades para que puedan cumplir con sus obligaciones religiosas a bordo y en tierra y a las preocupaciones más acendradas de sus autoridades ha sido y es: que los ritos del culto público se celebren con la regularidad debida con el conveniente sosiego y, en tal forma, que todo el personal sea movido a devoción, según lo prescriben sus ordenanzas.

Cuenta para ello con un cuerpo estable de capellanes que conviviendo con las tripulaciones participa íntimamente de su vida y que rige por un reglamento que ha adoptado las enseñanzas y prácticas religiosas que se están en las Armadas de las naciones más adelantadas y a la vez dispone el personal puede participar de los ritos y recibir los sacramentos de la Religión Católica con toda libertad.

Una reseña, aunque somera, de las ceremonias religiosas que en los mismos se realizan nos dará cabal cuenta de la preocupación constante de las autoridades de la Armada en lo que atañe a la religión.

La capilla más antigua de la Marina de Guerra ha sido la de Martín García. Trabajaron en su erección los indios internados en la isla, terminada que fue la llamada campaña del desierto del Presidente Roca.

Por carecer de seguridad esta capilla fue demolida el año 1937, y actualmente, se ha habitado como capilla un

espacio local a donde todos los domingos concurren las familias radicadas en la isla, la dotación militar de la misma y los penados en ella internados.

Bajo la advocación de Ntra. Sra. del Carmen la iglesia de Martín García es Vicariato Económico y pertenece a la jurisdicción del arzobispado de Buenos Aires.

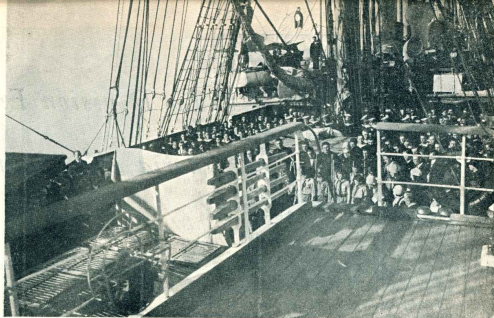
Donde las ceremonias religiosas revisten mayor esplendor es en la Base Naval de Puerto Belgrano, como que ella es la más importante del país y que concentra los electivos más opiosos de la Armada.

La Misa dominical de la Escuadra de Mar en su severa sencillez es realmente imponente. Concéntrase en amplísimo local situado junto a los muelles y dotado de un altar monumental dedicado a Ntra. Sra. Stella Maris. Desde 2000 a 3000 hombres presididos por el Comandante en Jefe de la Escuadra y por todos los Comandantes y Planos Mayores de los buques allí surtos, y tras de oír la homilía o explicación del evangelio del capellán de turno, a los acordes de alguna de las bandas de los buques, celebrase la Misa en medio de la unión más conmovedora.

Amén de ello, en la misma Base, se rezan misas a distintas horas: en la parroquia naval, en la capilla del hospital, en el cuartel de infantería de Marina y en la guarnición Polvornas.

La primera capilla de la Base de Puerto Belgrano data de fines del siglo pasado, cuando habilitado para ello el local que sirviera de salón de planos al Ingeniero Luis Luigi, constructor de la mencionada base.

Misa a bordo de la "Sarmiento", en aguas de Santa Cruz, con asistencia de la población expresamente invitada.



Esta capilla funcionó como tal hasta el primer domingo del mes de diciembre de 1936, día en que comenzó a fungir de sede de la Capellanía Vicaria, la del Hospital Naval. Actualmente la Base puede congregar a centenares de personas como sede de su parroquia, creada el 26 de octubre de 1937, a una de las iglesias más artísticas del país, consagrada a la advocación de Stella Maris.

Según planos del ingeniero Dr. Ernesto Pletcher —una autoridad en la materia— su piedra fundamental colocó el 20 de mayo de 1928, con el patrocinio del entonces Ministro de Marina Almirante Domecq García y del Jefe, a la sazón, de la Base, Vicealmirante Daireaux.

Su estilo es gótico del siglo XIII con variantes Tudor y su emplazamiento, en medio de bien cuidados jardines, es tal, que no se puede menos de apreciar y valorar cada una de sus filigranas arquitectónicas.

Su interior es una joya artística; su conmutatorio una réplica de la capilla real de Versailles; su artístico sagrario, obra única en el país, con su original cerradura secreta fué construido en los Talleres de la Base, según diseño del Ingeniero Samuel Martínez, y sus imponentes vitrales —los más artísticos que posee el país— construidos en la famosa y antigua fábrica de Insbruch, de acuerdo con la iniciativa y según correcciones del Almirante Abel Reuad, que fué quien dió cima y coronamiento a la erección del templo.

La capilla del Hospital de la Base de Puerto Belgrano fué inaugurada el 1º de octubre de 1936, fecha en que, en la residencia contigua, instalaron las Hermanas Terciarias Franciscanas que con general aplauso atendió el hospital y prologan sus cuidados al personal enfermo.

En la Base Aeronaval de Punta Indio, en el ángulo S. O. del campo de aviación erigióse el 31 de enero de 1943, una ermita dedicada a Nuestra Señora de Loreto, patrona de los aviadores, y, actualmente, otra similar dedicada a Ntra. Sra. Stella Maris, en el modernísimo aeródromo Espora en las cercanías de Puerto Belgrano.

Recientemente el Arzobispo de La Plata bendijo el nuevo oratorio construido a iniciativa de las autoridades de la Base de Río Santiago que ostenta en su altar mayor una artística imagen de Ntra. Sra. Stella Maris, cuya réplica fué donada por la Marina de Guerra Argentina a la Marina Paraguaya, que también, a iniciativa nuestra, la reconoce como patrona.

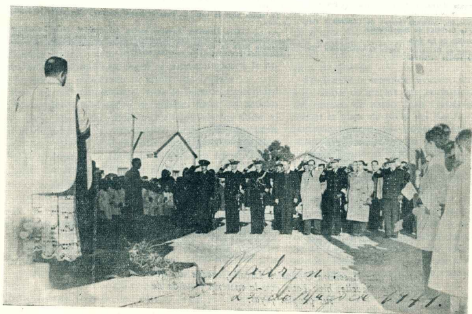
La escuela de Mecánica de la Armada dispone de un regio altar dedicado también a Ntra. Sra. Stella Maris, cuya hermosa efigie el pueblo de Buenos Aires suele contemplar en las Misas de campaña que, con motivo de conmemoraciones especiales, celebra la Armada y la Prefectura General Marítima.

La Escuela Naval, las unidades mayores, la Base de Submarinos, el buque escuela, cuentan todas ellas con sus respectivos altares con todos los ornamentos del culto, donde regularmente se celebran los ritos del mismo.

La Flota Mercante del Estado, a iniciativa de su actual Administrador, el Almirante D. Ramón A. Poch, donó a la Escuela Naval Militar una estatua de Stella Maris, obra del escultor Perloti, que es la más artística que con esta advocación se ha erigido en el país. La mencionada efigie, que está emplazada en el patio de armas, lleva en su base la siguiente entrecerrada inscripción: *¡Gadete; que Ntra. Sra. Stella Maris que siempre vuestros pasos! Donación de la Flota Mercante del Estado.*

En la mañana del 12 de octubre de 1944, como adhesión a la magna celebración del Congreso Eucarístico Nacional, se bendijo solemnemente en Guarnición Baterías de Puerto Belgrano, la artística capilla dedicada a Ntra. Sra. de Luján, del más puro estilo colonial que, a iniciativa de su actual Jefe, el Teniente Coronel José M. Ardiles y de todos sus planos mayores y subordinados, se ha levantado dominando el patio de armas de la mencionado Guarnición y cuya disposición y emplazamiento permite que puedan oír Misa los miles y miles de conscriptos allí destacados.

Y en justicia cabe aquí hacer destacar que S. E. el actual Ministro de Marina, Contraalmirante D. Alberto Tschaire, impartió las órdenes y trazó las normas apropiadas para que la Armada se adhiriera condignamente a la celebración del Congreso Eucarístico de la Nación y al efecto adoptó las providencias necesarias para que ningún miembro de la Marina de Guerra carezca de la instrucción religiosa apropiada, y, con tal fin, dispuso se repartieran entre el personal, catecismos y libros de instrucción religiosa en número de 15.000 y que los capellanes respectivos en buques, bases, apostaderos y escuelas, festejaran al magno acontecimiento con celebraciones religiosas que una vez más pusieran de relieve la tradicional religiosidad de nuestros hombres de Mar.



Misa de campaña
oficiada en Puerto
Madryn el 25
de Mayo de 1941.

La División Expedicionaria al Atlántico Sur

Por Armando Braun Menéndez



Las repúblicas de Chile y Argentina, animadas del plausible propósito de resolver amistosa y dignamente la controversia de límites entre ambos países —que había durado prácticamente, desde los primeros años de su independencia de España—, suscribieron el 23 de junio de 1881 el tratado que fijó las normas generales que servirían de base a los peritos para trazar el límite divisorio internacional.

El artículo primero del referido tratado establecía que la línea fronteriza, en el límite continental, debía correr por las cumbres más elevadas de dichas cordilleras que dividan las aguas... y por entre las vertientes que se desprenden de un lado a otro.

No obstante sus apariencias sedantes, esta convención no puso término al duradero conflicto. La vaga generalización de los puntos de partida señalados a los peritos para trazar la línea en la carta y la colocación subsiguiente de los hitos sobre el terreno, suscitó innumerables complicaciones.

Están aún frescos en la memoria de muchos contemporáneos los copiosos y ardientes debates que se desarrollaron alrededor de los dichos "altos cumbres" que nunca coincidían con el "divortium aquarum"; y viceversa: las vertientes húlidas que jamás se ensaraban —para designarse vertiginosamente hacia los océanos Atlántico y Pacífico— en la línea de las más altas cumbres.

Este desacuerdo entre los peritos no habría tenido, sin embargo, ulteriores proyecciones si se hubiese mantenido en un terreno académico y en la reserva de las salas de deliberación. Pero el asunto de las "altas cumbres" y el "divortium aquarum" trascendió; salieron a la palestra las cancellerías y los embajadores; lo tomaron por su cuenta los periódicos de la oposición; hizo eco en el público callejero; y repercutió finalmente en los gobiernos, llena de malos presagios, que sólo terminó, más de veinte años después, con los pactos de mayo (1902).

En cambio, por su proceso de demarcación del límite in-

tercontinental en la Isla Grande de Tierra del Fuego, los peritos no hallaron dificultad alguna. Allí los contendores tuvieron, al día siguiente de suscripto el tratado de 1881, una cetera en cuanto a los linderos de las hijuelas que le correspondía a cada cual en la repartición, pues la línea que debía separarlas era un trazo geográfico preciso, que partiendo del punto denominado Cabo del Espíritu Santo en la latitud 52 grados 40 minutos, se prolongaría hacia el sur coincidiendo con el meridiano occidental de Greenwich 62 grados 34 minutos hasta tocar en el canal Beagle.

Mediante este meridiano, se precisó con mano firme un corte definitivo a la manzana de la discordia —para el caso, la Isla Grande de Tierra del Fuego— partiéndola en dos partes más o menos iguales, una de las cuales, la mitad la mitad occidental, a la República Argentina; y la otra, la mitad oriental, a la de Chile.

El mundo argentino, desde que en virtud de aquel tratado incorporó definitivamente a su patrimonio esta fracción territorial fueguina, quedó abocado a la necesidad de establecer allí la autoridad, o sea la representación tangible de su soberanía.

Lo que antes del tratado hubiese sido considerado como una incursión velada por generadora de reclamaciones diplomáticas, ahora era un imperativo de buen gobierno. Así lo entendió el Excmo. presidente de la República general Roca cuando, al considerar que habían desatado las causas que han obstaculizado hasta el presente la instalación de las subprefecturas de la Tierra del Fuego e Isla de los Estados, procedió a la designación de las autoridades, del personal y de las naves de guerra que debían de concurrir a realizar aquella solemne operación, a la vez que practicar un reconocimiento de las costas marítimas del archipiélago austral.

Para cumplir con estos propósitos fueron destinados: la cañonera "Paraná", el buque escuela de marineros, la "Cabo de Hornos", el transporte "Villarrino", el aviso "Comodoro Py" y los cuters "Patagones" y "Santa Cruz".



Edificio de la Subprefectura Marítima de Ushuaia a fines del siglo pasado.

Esta escuadra iba a operar bajo el mando del coronel de la armada don Augusto Lasserre.

Lo único pomposo que poseía esta escuadrilla era el nombre que se le adjudicó: "División Expedicionaria al Atlántico Sud". Compónase, en efecto, en cuanto se refiere a su tonelaje, categoría, armamento y eficacia marítima, de una diversidad pintoresca y heterogénea de navíos. Pareciera que se hubiese querido exhibir, en conjunto, todo un muestrario de arquitectura naval, congregando una cañonera de vapor al lado de un transporte; un aviso seguido de un velero. La "Paraná" era una especie de sloop marítimo de tres palos impulsado a vela y vapor, de quinientos cincuenta toneladas de desplazamiento y once nudos de andar. Pertenecía, con su gemela la "Uruguay", a la famosa "escuadra de Sarmiento" creada bajo el precursor auspicio de este mandatario. El transporte "Villarrino", buque sólido de buen gobierno y relativo andar, aseguró a la división Lasserre el transporte de los materiales y víveres para la instalación de las subprefecturas. El vapor auxiliar "Comodoro Py" (?) —vapor, pero en miniatura—, era una antigua torpedera italiana venida a menos, la que, por su reducido tamaño —alrededor de 90 toneladas— resultaba adecuada para el tráfico en los canales fueguinos.

En cuanto al cutter "Patagonia", era éste un poco mayor que una balandra, con los dos velos cubiertos, sus cuarenta toneladas de porte y, por toda comodidad, una sola y estrecha camarote.

Con el fin de juzgar la importancia material de esta división naval que se enviaba hacia los bravos mares del sur, hagamos un parangón con la moderna escuadra argentina. Veremos entonces, con asombro, que todas las unidades de la "División Expedicionaria al Atlántico Sud", colocadas en fila, tocándose la popa de la primera nave con la proa de la siguiente—no alcanzaría a cubrir la eslora de uno solo de los actuales acorazados!

Pero la pobreza de las naves era suplida por la excelencia de la oficialidad que las comandaba. Puede decirse que los hombres sobran en esa oportunidad a los elementos: "les quedaban grandes".

Con su uniforme profusamente recamado, las frondosas patas azules, el ligero erguido, el talante imperioso y distinguido, el jefe de la expedición, comodoro Augusto Lasserre, mostraba la apariencia de un oficial chapado a la usanza de la marina francesa. Quien lo hereda no lo hurta; el brazo largo le venía por su ascendencia paterna y su aprendizaje náutico cumplido en el instituto de Lorient, experimentado en los batidos de la costa bretona. Fueron sus colaboradores en la expedición austral los

comandantes tenientes coroneles Federico Spurr y Enrique G. Howard, y los oficiales Iruetia, Becar, Méndez, Sáenz Valiente, Maymó, Villarino, Virasoro, Moyano y otros, todos ellos marinos entusiastas y avezados.

En abril de 1884, la división quedó concentrada en San Juan del Salvalmudo, puerto natural abierto sobre el extremo oriental de la isla de los Estados. Y desde esa fecha, hasta mediados de septiembre, arrojando las mayores dificultades imaginables en razón del clima —la lluvia y la nieve cayeron casi sin interrupción—, se realizaron los trabajos para levantar las casas y galpones, donde se instalaría la primera subprefectura, y un faro destinado a señalar la entrada de la bahía.

Una vez terminada esta primera parte de su programa, la división expedicionaria se dio a la mar y dobó a lo largo del cabo San Juan en dirección de la Tierra del Fuego.

La entrada del canal Beagle dejó a los tripulantes de la escuadrilla un espectáculo que sólo podían haber entrevisto en sueños. A los marinos argentinos, habituados a las chatas barrancas de delta enterrado y los amarillos cerros y vastos arenales del litoral atlántico patagónico, el paisaje fueguino, dibujado hacia lo alto, profusamente verde en las laderas de las montañas y coronado de nieve en sus cimas, ha debido parecerles maravillosamente novedoso.

El canal Beagle, a poco de pasar a la cuadra de la isla Pictou, va anegándose entre corchones de cerros; y cuando aparece al frente la isla Grable, que está plantada en pleno centro de su curso, el paso se hace tan estrecho que puede oírse el trinar de las aves en el bosque cuya maraña alcanza hasta pocos pasos de la orilla del mar. La escuadra del comodoro Lasserre, en línea de fila, navegó con andar cauteloso a lo largo del canal hasta dar fondo, el día 28 de setiembre de 1884, frente a la amplia y hermosa bahía de Ushuaia.

La bahía no estaba desierta. Sobre un claro abierro en el espejo monte circundante, coronado por elevados serranos —resaltan sobre el azul del cielo picos altos de unos mil quinientos metros, vestidos de eterna nieve— se extendía, dentro de un cerco de madera, un alegre y pintoresco caserío. Podíanse divisar, desde a bordo, la torrezuela de una capilla, dos o tres casitas ensacadas pintadas de blanco, y, irrimediada al fondo, una gran casita con una arca y la planta, un grupo de casitas de una pieza, especie de ruca o buhío, de las cuales salían como enjambre numerosos chicos y perros ladalian.

Era la misión protestante inglesa.

La South American Missionary Society —entidad misionera constituida para civilizar al aborígenes sudamericanos— habíase propuesto la evangelización de los indios yaganes de los alrededores del canal Beagle e islas de más al sur. En sus comienzos, la campaña resultó ardua y jalonada de pérdidas dolorosas, tales como la muerte por escorbuto del fundador de la obra, Allen Gardiner, y sus seis compañeros, en Puerto Español, y el deceso de tres, a pedradas, de otros seis catequistas, ocurrido en la enenada de Wulua. Pero había vencido la tenacidad de los misioneros —atribuido incomparable de su raza— y la resignada e inquebrantable fe de verdaderos cristianos que poseían. Después de innumerables vicisitudes, y bajo la competente del superintendente del porserendo don Tomás Brígidas, había finalmente arraigado en aquella bahía de Ushuaia. Al rededor de las casas de los misioneros vivía confinada una numerosa población de yaganes, a quienes se impartía instrucción religiosa y práctica, se vestía, cobijaba y protegía paternalmente.

Momentos después de fondear la escuadra, subieron a



Ushuaia bajo la nieve. (Fot. Rembert.)

bordo de la "Paraná", nave almirante, don Tomás Bridges y sus dos compañeros de tareas: Whaits y Lawrence.

La entrevista con el comodoro fue prolongada y cordial. Los misioneros anglicanos y el marino argentino quedaron al cabo de ella, mutuamente prendados.

Resultado de inmediato desvanecía la especie de que los misioneros, junto con su labor evangelizadora, propiamente proyectos de penetración política extranjera, rumor que provenía de la circunstancia de que en el mástil de la misión se izara frecuentemente, como era lógico, el pabellón británico.

Hasta 1881 la misión de Bridges no podía saber exactamente bajo qué bandera tendría que ampararse en el futuro: si la argentina o la chilena. Nada tenía, pues, de extraño que, en el interín, izaran los catequistas los colores ingleses en cuyos pliegues mecían la nostalgia de la patria lejana.

Durante la permanencia en Ushuaia de la escuadra, Bridges se puso a las inmediatas órdenes del comodoro y coadyuvó en la elección de los lugares apropiados para levantar las casas de la subprefectura y colocar las luces y señales para el acceso al fondeadero. Ambos hicieron, además, en la lancha de vapor de la "Paraná" un recorrido por la costa de la isla Navarino, de visita a las colonias de indígenas, llegado hasta Wulala. Durante la navegación exploradora, el comodoro, asistido por Bridges, preparó y redactó el Reglamento que debía regir las

relaciones entre el personal de la subprefectura y de los buques de la nación con los indios catequizados, alimentados y vestidos por los misioneros y evitar en cuanto se pueda todo motivo de queja, de una u otra parte, estableciendo el mutuo respeto y consideración; reglamento que es un modelo en su género (*).

Entre tanto, los misioneros y los oficiales de la escuadra intercambiaban visitas, presidiéndose cortésmente récprocos y valiosos servicios, v. gr.: reparación de los botes, revisión médica de los aborígenes, suministro de provisiones frescas.

El 12 de octubre quedaron finalizados los trabajos de construcción de los cuatros edificios en que se instalará la subprefectura. Era llegado, pues, el momento de inaugurarla.

Reunidos frente al local principal el jefe de la división, los empleados de la nueva dependencia marítima, los comandantes de las naves, los misioneros Bridges, Whaits y Lawrence —invitados con especial deferencia— y formando el piquete de los treinta hombres de la guarnición, el coronel Lasserre declaró en alta voz solemne y oficialmente inaugurada la primera subprefectura en estos territorios, que representará en ellos la autoridad argentina y ejercerá nuestra propiedad... para recordar luego en su discurso la circunstancia feliz de coincidir la fecha inaugural con el cuarto aniversario del gobierno del general Roca, a cuyos civilizados esfuerzos deben el país y el

mundo marítimo la creación de este importante y humanitario establecimiento.

Acto continuo, y con los honores reglamentarios, se izó el pabellón argentino, que flameó alegremente impulsado por la fresca brisa fúnebrina, mientras repercutían, sorda y acompañadamente, los veintín cañonazos de las salvas que se hacían desde la cañonera "Paraná".

En los días siguientes al de la ceremonia, la escuadra comenzó a disgregarse.

Mientras la "Paraná" y el "Comodoro Py" zarparan hacia Punta Arenas (Chile), donde harían recalada en viaje de retorno a Buenos Aires, el "Villario" lo hacía directamente por el este. El cutter quedaba afectado por un tiempo a la subprefectura y a las órdenes del jefe de

(*) Así se advierte en aml célebre tratado de 1881, que comienza de esta manera: Buenos Aires 23 de julio de 1881. En nombre de Dios Todopoderoso. Animosos los Gobiernos de la República Argentina y de la República de Chile, del propósito de resolver amistosamente la controversia de límites que ha existido entre ambos países y dando cumplimiento al artículo 39 del tratado de abril de 1876, han resuelto celebrar un tratado de límites, etc.

(*) El "Comodoro Py" es un barco que goza de mi especial predilección, el lector verá por qué: llegado al término de una vida útil militar, este barquito auxiliar de la marina de guerra argentina fué radiado, luego puesto en remate y adjudicado a un comerciante que lo adquirió para dedicarlo, con el nombre de "Dresde", al calafateo en la costa sur y Estrecho de Magallanes. Allí fué adquirido por la firma naviera Braun y Blanchard, la que, para halagar mi vanidad infantil, lo bautizó "Armando". Esta nave parece que hubiera sido construida para durar eternamente, pues hasta no hace dos años, el "Armando" prestaba aún buenos servicios en el archipiélago de Chile.

(*) Este reglamento, que consta de ocho artículos, fué dado a conocer en una orden emanada del comando de la escuadra, en la rada de Ushuaia, el 19 de octubre de 1884. En los considerandos del mismo se expresa que es la firme resolución del Gobierno Nacional proteger, por todos los medios posibles la Misión aquí establecida, viendo que sus propósitos armonizan enteramente con las ideas de progreso y colonización del gobierno (en que concuerdan las aseveraciones de historiadores improvisados sobre supuestas actitudes violentas de Lasserre para con la Misión, o deavencuados de éste con la misma y especialmente acerca de las intrusiones políticas e imperialistas de los misioneros anglicanos!). Este reglamento se halla transcrito en la Memoria de Guerra de 1885 y traducido en el South-American Magazine, Vol. XIX del mismo año.

(*) Informe del Rev. Tomás Bridges al Comité de the South American Missionary Society, en Londres, dando cuenta del establecimiento de la subprefectura en Ushuaia, de los honores pensados a la Misión por los marinos argentinos y de la ceremonia de la inauguración.

esta última, teniendo Virasoro y Calvo, quien al decir de Bridges, era un perfecto "gentleman", que las recibida durante seis años la educación en el colegio de Brighton (*), lo que es mucho elogio tratándose de un inglés.

La recalada de las naves de guerra argentinas, en Punta Arenas, dejó un significativo acontecimiento. Aquel pueblo —puesto avanzado de la República de Chile en el Sur— había sufrido más que ningún otro las zozobras de la cuestión limítrofe y de las probabilidades de una guerra.

El tratado ya le había traído un alivio; y la visita de los ex rivales fué motivo para que se exteriorizara la satisfacción con que era recibido el fin decoroso del distanciamiento entre hermanos y la iniciación auspiciosa de una era de recíproco entendimiento y amistad. Fímios recibidos con una delicadeza y cordialidad tales por el señor gobernador, el distinguido caballero don Francisco Sampaio, que obliga nuestra gratitud hacia él y su obsesiva y afable familia. Así se expresa el comodoro Lasserre en el informe que eleva, al término de la profusa campaña, a la consideración de su superior el ministro de Guerra y Marina, general Benjamín Victoria.

La "División Expedicionaria al Atlántico Sud", modesta, sufrida y calladamente, realizó una expedición naval rica en hechos memorables. En la actividad marítima debemos subrayar: la instalación de subprefectura, en dos parajes singularmente estratégicos, para ser destinados al salvataje de buques y socorro de naufragos, a las que se proveyó del personal y de los elementos más adecuados, la construcción de faros, colocación de balizas y luces de señal; y la explotación de los canales del archipiélago fueguino. En el orden político debe reconocerse a la división del comodoro Lasserre el haber hecho efectiva la soberanía argentina en Tierra del Fuego. Ella izó allí por primera vez el pabellón nacional. La función administrativa fué, además, celosamente cuidada cuando se dejó reglamentada, hasta la minucia, el funcionamiento de las subprefecturas, las atribuciones de las autoridades, las obligaciones del personal subalterno y reguladas las relaciones de estos últimos con la misión nordestante y los indígenas por ella catequizados. Se fundaron también en aquella oportunidad las bases en que se asentará la futura capital del territorio fueguino: Ushuaia. Y finalmente de regreso a su base, la división realizó la corte y coornuta visita al pueblito chileno de Punta Arenas, a orillas del estrecho de Magallanes, por lo cual resulta ser la iniciadora de la serie de embajadas de paz y confraternidad sudamericana —por gratísima paradoja, realizadas por unidades de guerra—, que son ahora una hermosa y reconocida tradición en la armada argentina.



La División Expedicionaria del Atlántico Sur.

Contribución de la Marina de Guerra al conocimiento hidrográfico argentino

Hacia mediados del siglo anterior, la República Argentina se debatía aún en luchas internas e internacionales que le impedían dedicarse a buscar solución a los graves problemas económicos nacionales que detentan el progreso.

Los primeros jalones del pensamiento orientador en lo que se refiere a la parte hidrográfica marítima y fluvial de nuestro territorio, fueron colocados por dos ciudadanos argentinos, que ocuparon contemporáneos y sucesivos puestos destacados en el gran escenario civil de la nación, a quienes ya la gratitud de sus conciudadanos ha otorgado con el juicio sereno de la posteridad, el merecido título de próceres conductores.

Nos referimos a las nobles figuras de Sarmiento y Avellaneda, que desde las altas magistraturas ejecutivas ocuparon fueron los primeros en dar normas y señalar la eminente misión que correspondía a los argentinos, en la investigación económica y científica de nuestro litoral, cuya finalidad sería abrir los puertos de la República, al comercio extranjero en debidas condiciones de confianza y seguridad.

Habían ya posado las célebres expediciones de los españoles, al mando de Córdoba, Malaspina, Gutiérrez, etc., que dieron notables documentos hidrográficos que pueden con justicia considerarse exactos, pero solamente parciales; también habían actuado los célebres navegadores de King y Fitz Roy, pero al iniciarse el verdadero período de la organización nacional, el país se encontraba desguarnecido de elementos y clasificados prácticamente como tierra ignota.

Es en esta época cuando aparecen nuestros hombres; dice Sarmiento: "Todavía debe trasportarse a los ríos navegables que son las arterias de los Estados, que llevan a todas partes y difunden a su alrededor, movimiento, producción, artefactos; que improvisan en pocos años, pueblos, ciudades, riquezas, navés, armadas, ideas."

Preocupado también como gobernante por la realización del gran puerto nacional en Buenos Aires, se dirigió pidiendo consejo y colaboración a un extranjero notable que ocupaba en ese entonces la atención mundial, con la puesta en marcha de un audaz proyecto; el Sr. Ferrnandez de Lesseps, al notable Ingeniero Canal de Suez; escribe Sarmiento, al notable Ingeniero Ferrnandez de Lesseps: "No quiero en esta carta hacer frases y para demostrárselo aprovecharé para mí país de nuestra antigua amistad y de la autoridad de vuestro nombre. Se trata de abrir en el lecho del Río de la Plata un puerto con dársenas y almacenes de depósito." "Me atrevo a decir que el problema se reduce a lo siguiente: Si cavando hasta cierta profundidad y ampliando un canal natural sin alterar la corriente del río, que se halla a algunas millas de la costa, ¿habría riesgo de que las arenas volvieran a llenar el canal en cantidad tal que superase el poder de las grandes máquinas de dragar de que Vd. ha hecho uso?"

Como se ve, el genial Sarmiento encarába a fondo el problema, pero estas gestiones iniciadas no tuvieron

éxito y tocó a su sucesor en el gobierno continuar las gestiones con otro rumbo.

Comprendió el Presidente Avellaneda que a pesar de la incipiente construcción de una pequeña marina de guerra, sus oficiales, sin desatender en ningún momento el deber profesional de pensar en la defensa nacional, y prepararse para ella, podían ser muy útiles a la patria, contribuyendo en la paz al conocimiento geográfico de la costa sur, y su único camino de acceso, el mar.

Nombra al efecto una comisión presidida por el Director de la Escuela Naval, teniente coronel de marina don Martín Guerrero y compuesta por el cuerpo de profesores de la misma, para que practiquen los estudios necesarios a fin de planear el establecimiento de un sistema de Faros y Balizas en la costa sur de la República.

Creó la oficina Central de Hidrografía y pone a su frente a un joven oficial, que ya había adquirido prestigio de estudioso, el teniente coronel de marina don Glodomiro Urtubey.

Designa una comisión presidida por don Francisco P. Moreno para que inicie la exploración de los territorios australes bañados por el Océano Atlántico, con el objeto de determinar los puntos más aparentes para la formación de colonias ganaderas, agrícolas, mineras o de pescadores. Agrega que la comisión concentrará preferentemente sus estudios en la región de las costas marítimas, en la inteligencia de que las futuras colonias deberán fundarse sobre las vías naturales de comunicación a fin de asegurar la salida fácil y económica de sus productos.

A fin de obtener del Congreso los fondos necesarios para esta empresa envía una memoria de la cual extractamos los siguientes párrafos: "El Poder Ejecutivo de la Nación cree llegado el momento de hacer efectivas las franquicias ofrecidas por nuestra constitución al comercio universal, abriendo a la navegación las hasta hoy inaccesibles costas patagónicas, por medio del establecimiento de faros y el balizamiento de puertos de arribada, tales como el Ousevuno, Bahía Blanca y Carmen de Patagones, que actualmente no pueden ofrecer seguridad alguna al comercio."

"Creo, sigue diciendo, que la primer medida que debe tomar una nación que posea dilatadas costas marítimas, para atraerse el comercio y la navegación de los demás países, es ofrecerles cartas y planes en que se describan sus costas y aguas ribereñas con la suficiente exactitud, para que el navegante pueda acercarse a ellas sin peligro, reconociendo su situación en un momento cualquiera."

"Carecemos hasta el momento, decía, de este conocimiento y no podemos esperar que las áridas costas australes, sean visitadas por buques de ultramar, pues la única vía para aventurarse en nuestras aguas, son las cartas de Fitz Roy que, en su hora, surrieron con ventura a las antiguas cartas españolas; pero que, hoy si bien perfectas en su ejecución, ofrecen muchas deficiencias."

"Con la realización de los trabajos que hemos emprendido quedará abierto un nuevo rumbo a la navegación hidrográfica que seguramente se apartará de las temibles costas del Brasil, cruzando en línea recta a Santa Cruz o Río Gallegos para luego internarse en el Pacífico."

El comienzo de esas actividades fue jalonado por los trabajos que dirigieron entre otros Celcino Ramirez, Martín Guerrero, Erasmo Obligado, Eduardo O'Connor, Valentín Feilberg, Juan Page y el actual Almirante Manuel Domecq García, todos ellos distinguidos oficiales de los rudos tiempos de la marina en formación.

Como obedeciendo a una idiosincrasia propia y exclusiva de la familia naval, salvo uno de los nombres que acabamos de mencionar, los demás no figuran en la lista toponímica de nuestra costa oceánica.

La hidrografía y el conocimiento marítimo de nuestras costas ha progresado sensiblemente y una muestra de ello son nuestras cartas de navegación hace años completamente realizadas por la Marina de Guerra.

Las tareas hidrográficas tienen ya su martirologio, sus víctimas fueren dos jóvenes oficiales y seis marineros que perecieron ahogados al colaborar en los levantamientos del Canal de Beagle y del Río Santa Cruz. Primero fue el Alférez de Fragata Juan Mackinlay, quien regresando a su buque con una lancha a vela varada por cinco marineros, fue sorprendido por un violento ráfaga de viento, que le turbó la embarcación, desapareciendo todos sin que se hallara posteriormente ningún cadáver.

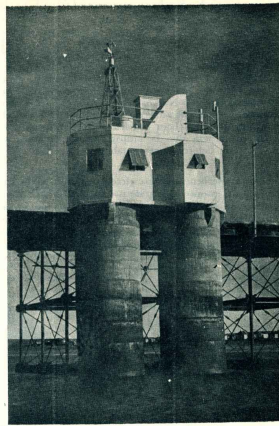
Dijo su jefe, el después Almirante Juan Pablo Sáenz Valiente, en un parte, que había dado el nombre de Mackinlay a un estrecho paso del Canal de Beagle, en conmemoración del malogrado alférez y los cinco marineros que con el perecieron ahogados en esas aguas: "al cumplir mis órdenes y sus deberes."

Después el ingeniero Ricardo Iribas y el marino Lorenzo, quienes en Santa Cruz, fueron destacados en comisión para atender a una cosa. Lo hacían en bajamar, las aguas habían dejado en descubierta y se presentaban a considerable altura, debido a la enorme amplitud de marea, las crestas de los bancos de la barra; confundido éstas con la tierra firme y desembarco, dirigiéndose al interior a cumplir su misión, cuando las aguas iniciaron su repunte, aún no habían caminado lo suficiente como para alcanzar la costa; llegó la pleamar y con ella desaparecieron los bancos bajo tres o cuatro metros de agua, y ese par de jóvenes argentinos fueron arrastrados por la inmensa corriente, no rescatándose nunca los cadáveres de los infortunados marineros. Un monumento en aquellas costas recuerda su memoria.

Las características de nuestros mares australes, hacen de la costa patagónica una de las zonas más peligrosas de la Tierra, lo que es necesario haber resalta para acrecer en su verdadero valor, el sacrificio que han debido realizar los oficiales de la marina de guerra y las tripulaciones de los buques hidrográficos, para dar término en tan poco tiempo a tan enorme tarea.

El hidroógrafo trabaja casi siempre en campamentos instalados en costas desiertas e inhóspitas, donde no es posible esperar ayuda sino del buque jefe de la expedición, ayuda que depende naturalmente de las condiciones del tiempo, y es por eso que cuando sobreviene un temporal, se queda sin víveres frescos, debiendo alimentarse en forma precaria y anormal.

Las penurias sufridas por los hidrografos son innumerable, por la carencia de elementos, las inclemencias del tiempo, y la dificultad en las comunicaciones que les impiden muchas veces, hasta asistencia médica oportuna.



Actualmente la Marina de Guerra, además de continuar con su labor hidrográfica principal, ha debido ampliar su campo de acción hacia la explotación científica de colonización universal, contribuyendo a la determinación de la superficie que constituye el nivel medio del mar en la Costa Argentina del Atlántico Sur. El grabado reproduce la estación hidrográfica de Puerto Mañán.

En efecto uno de los problemas más importantes a que ha debido abocarse la técnica geodésica, ha sido la determinación de la forma de la Tierra con objeto de establecer fórmulas que permitan su representación cartográfica y como una consecuencia la relación alimétrica de cada lugar con una superficie universal de referencia que quedó definida, a priori, como el nivel medio del mar.

Pero como se supone con mucho fundamento que el nivel medio del mar no es horizontal, y el nivel de referencia terrestre, debe serlo, el problema consiste en realizar primero la elección del lugar de la costa donde deban hacerse estudios que den el punto de partida.

Ese lugar debe reunir especiales y determinadas características hidrográficas, para que el resultado del estudio represente la más fiel expresión geográfica del dato que se desea investigar.

El ideal sería, naturalmente, efectuar las observaciones en un lugar del mar situado en una profundidad media, y suficientemente alejado de las costas, como para que no actúen en él las influencias, derivadas de la atracción de las masas continentales, la forma de las costas, la poca profundidad, etc., sino únicamente las acciones astronómicas y meteorológicas.

Siendo ésto absolutamente imposible de realizar por

las dificultades de observación y de transmisión de niveles a distancia, ha sido necesario compensar las condiciones favorables y adversas de diferentes lugares en nuestro extenso litoral marítimo, para realizar la elección.

Ello fue estudiado por las oficinas técnicas del Ministerio de Marina que en su plan mareográfico, han determinado que el lugar de la costa más adecuado para realizar estudios que permitan definir datos de esa naturaleza, es Golfo Nuevo, amplio espejo de agua con bastante profundidad y directamente comunicado con el mar libre por una boca suficientemente ancha y profunda como para que la propagación de la cuneta se produzca sin deformaciones notables.

Como consecuencia de esa elección que no podrá ser alterada sin razones hidrográficas valderas, la Dirección General de Navegación e Hidrografía, ha iniciado la construcción de la unidad mareográfica fundamental de Golfo Nuevo, con cuyas observaciones será posible realizar un estudio que dé garantía científica al horizonte fundamental del país, ajustado a una técnica moderna y determinado con las mayores exigencias, en lo que a precisión se refiere.

La unidad mareográfica fundamental, estará constituida por un plantel de cinco estaciones mareográficas, una

principal en Puerto Madryn con doble instalación de mareógrafos, estación meteorológica, registro de olas, medición de corrientes, e instalaciones para observaciones de oceanografía física, que ya ha sido inaugurada, representada en la figura.

La estación principal de Puerto Madryn funcionará coordinada con cuatro estaciones testigos, dos interiores al Golfo, en Puerto Pirámides, ya inaugurada, y Punta Niñas, y dos exteriores en Punta Delgada y Bahía Engaño, que permitirán con el control y comparación de observaciones simultáneas, durante largos períodos de tiempo, la separación absoluta de las causas que producen las mareas, en acciones astronómicas periódicas constantes, y acciones accidentales de carácter meteorológico o sísmico.

Es natural pensar que la estación fundamental de Golfo Nuevo, si bien sirve para fijar el plano horizontal origen de las referencias altimétricas, no es suficiente para las determinaciones en lugares más alejados, y en consecuencia es imprescindible contar con estaciones mareográficas en cadena, que permitan determinar en cada lugar la cota del nivel medio del mar con respecto al horizonte fundamental de Puerto Madryn, es decir, en otros términos, una nivelación del mar, en la línea de costa.

El primer gobernador de la Tierra del Fuego: capitán de fragata Félix Mariano Paz

Por el capitán de fragata Jacinto R. Yaben

Nació en Tucumán el 26 de julio de 1859, siendo sus progenitores D. Manuel Paz y doña Donatila Peña, ambos pertenecientes a familias de viejo arraigo en aquella ciudad.

Incorporado a la Armada en clase de distinguido el 12 de octubre de 1876, se embarcó en la goleta "Rosales", siendo reconocido el 14 de abril del año siguiente como "aspirante de marina", pasando el 25 de junio del mismo año, a la corbeta "Uruguay" y el 1º de enero de 1878 a la "Paraná". El 21 de junio de este año obtuvo el empleo de guardiamarina, después de haber realizado en enero y febrero del mismo año un viaje hasta Punta Arenas, con motivo de la sublevación de presos en aquel punto.

Con la corbeta "Cabo de Hornos" zarpó el 13 de diciembre de 1878 a Santa Cruz conduciendo víveres y artículos navales para la división mandada por el coronel Luis Py; regresando Paz con el buque mencionado a Buenos Aires, el 12 de febrero de 1879.

Un mes después, el 12 de marzo zarpó de este puerto en el cutter "Los Estados", mandado por el teniente Méndez, con destino a Santa Cruz. En la Memoria de Marina presentada al Congreso el 14 de abril de 1879, por el Ministro de Guerra y Marina, general Julio A. Roca, en la página IV se lee:

"Con motivo de la expedición a Santa Cruz "del año anterior; ya no existe entre nosotros el temor que inspiran los mares lejanos, y un espíritu de noble emulación se ha despertado en la oficialidad y marinería que ha presenciado el acto de audacia llevado a cabo últimamente por el teniente Méndez y guardiamarina Don Félix M. Paz, y tres marineros que atravesaron los mares desde Buenos Aires a Santa Cruz en el cutter "Los Estados", que como se sabe "no es otra cosa que un bote con una vela latina".

Paz permaneció en el cutter mencionado hasta el 2 de marzo de 1881, con el que realizó 35 viajes entre Salinas y Misioneros, y varios entre Santa Cruz y Gallegos "a las órdenes del Subdelegado de Santa Cruz", comandando el "Los Estados". Ascendió a subteniente el 1º de octubre de 1879 y a teniente el 9 de julio de 1880.

El 2 de marzo de 1882 fue destinado nuevamente a la "Uruguay", buque con el que realizó en agosto de ese año un viaje a Bahía Blanca y otro del 1º de febrero al 6 de marzo de 1882 hasta Santa Cruz, en el cual establecieron las prefecturas de Puerto Roca y Desado.

El 26 de abril de 1882 se le destinó al buque-escuela

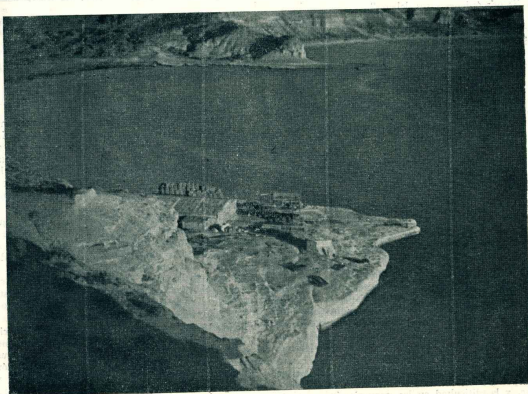
"Chacabuco", de donde pasó el 3 de agosto de 1883 de nuevo al cutter "Los Estados", con el que hizo cinco viajes entre Santa Cruz y Salinas. El 1º de enero de 1884 fue destinado a la Subprefectura de Rio Gallegos y el 1º de abril del mismo año pasó a la Isla de los Estados, donde permaneció hasta el 1º de julio del mismo año, pasando en esta última fecha a la P. M. A. por haberse designado gobernador del Territorio de la Tierra del Fuego; permaneciendo en dicha Plaza Mayor hasta el 1º de enero de 1885, en que empezó a revistar en la "Lista General" hasta el 6 de junio de 1890, período de tiempo en el que ejerció el gobierno de aquella alejada zona. El 9 de julio de 1884 fue promovido a capitán y el 25 de agosto de 1888 a teniente de navío.

Entre 1887 y 1889 efectuó dos viajes en el vapor "Tyr" desde Ushuaia a Buenos Aires y regreso, y comandando el vapor "Comodoro Py" realizó en 1889 dos viajes de circunnavegación por el archipiélago fueguino, efectuados "algun reza por los servicios" al servicio de la Gobernación de Tierra del Fuego", como igualmente otros tres realizados con el "Tyr", entre Ushuaia y Buenos Aires. También hizo otro de Ushuaia a Punta Arenas y regresó en el mismo año con el "Comodoro Py" y un cuartel con el vapor "Tyr" hasta Buenos Aires.

Desde el 6 de junio de 1890 hasta el 30 de septiembre del mismo año fue Jefe de Policía de Córdoba, pasando en esta última fecha agregado a la Plaza Mayor Activa como agregado al Observatorio de Córdoba. Del 1º de enero de 1894 al 1º de junio del mismo año desempeñó la jefatura de la Oficina de Enganche de Córdoba, continuando desde esta última fecha sus servicios en el observatorio de aquella ciudad y revistando en la P.M.A.

Del 16 de abril al 1º de mayo de 1896 comandó el Batallón de Infantería de Marina de C. N.; pasando en esta última fecha a comandar la Compañía de Artillería de Costas hasta el 24 de diciembre de 1896, en que se le nombró comandante del monitor "El Plata", cargo que ejerció hasta el 5 de noviembre de 1896. Desde esta última fecha desempeñó el puesto de Jefe del Detall del Ministerio de Marina, ostentando las presillas de capitán de fragata desde el 30 de septiembre de 1892.

Ejerciendo la mencionada jefatura, el capitán Paz falleció prematuramente en Buenos Aires, en la noche del 14 de abril de 1904.



La estación mareográfica de Puerto Pirámides.

Almirantes argentinos en la Patagonia

Por el Capitán Nemo

En la familia argentina la Patagonia fué la última de las hijas, la cenicienta, y para ella no alcanzaron los mimos ni las mantillas. Su nacimiento tuvo sin embargo una madrina, la Marina de guerra, que precisamente entonces salía de su período floral para amasarse al mar y a la desamparada costa austral.

Puede decirse que la primera relación entre ambas ocurrió en 1874, cuando el bergantín goleta *Rosales* se llegó hasta Santa Cruz con misión de comprobar si había allí ocupantes chilenos. Su comandante era don Martín Guerrero, soldado de Cepeda, guerrero del Paraguai, gran admirador y amigo de Mitre y de Sarmiento, jefe de escuadrilla nacional en la reciente campaña contra los jordanistas de Entre Ríos, y uno de los contados hombres "de mar" en la escuadra, como que tenía patente de piloto en la marina mercante española. En el buque iban de oficiales y pasajeros cinco jóvenes cuyos nombres quedarán vinculados a la historia patagónica: los marinos Martín Rivadavia y Atilio Barilari, los naturalistas Francisco Moreno y Carlos Berg y un don José Menéndez, llamado a ser el verdadero conquistador de la Patagonia —manzana de discordia entonces entre los países hermanos.

La Expedición Py.

Debió ser poco favorable a la presunta ahijada aquella visión de aridez y desamparo: tierras bajas sin accidentes, bancos y restingas, mareas de entorpecidos metros de altura, fuertes corrientes, vientos del oeste; ni un árbol, ni un alma... Sin embargo cuatro años más tarde —1878— ancla en Santa Cruz, frente al cañadón Misioneros, la primera escuadra argentina, que al mando del comodoro Luis Py, viene a hacer acto de soberanía; si hay ocupación chilena, debe imponer un desalojo.

Mutua debió ser la sorpresa. Si la tierra en disputa no brindaba recurso alguno, aquella escuadra "de río" no podía ser más heterogénea y precaria: un montón de especie de bales de hierro, con una torre de dos piezas, un barco-cañón que debía apuntarse con el timón, y un *sloop* con pequeño armamento, que era entonces nada menos que escuela naval, la *Uruguay*. Felizmente no hubo conflicto bélico; la tropa de desembarco izó bandera en la margen sur del río, y la escuadra quedó en tranquilidad la posesión de éste, haciendo vida de "robinsones", hasta que le llegó la orden de regreso. Santa Cruz tuvo entonces el privilegio de presenciar los exámenes de la *Uruguay*, de que egresó la primera "camisa blanca" de guardiamarina. Su comandante era el mismo Guerrero del bergantín goleta *Rosales*, que acababa entonces de fundar la moderna escuela naval.



Almirante Atilio Barilari.

Avisos y transportes.

El subsiguiente tratado de 1881 estableció definitivamente la soberanía argentina en la Patagonia, con lo que se inició la explotación ganadera; a partir de entonces la Marina de guerra se hizo cargo decididamente de la recién nacida, y serían cada vez más frecuentes los viajes del *Villarino* (Federico Spurr), *Azopardo* (De Loqui), *Ushuaia* (Noguera), *Magallanes* (Méndez), *Paraná*, *Cabo de Hornos*, etc., asegurando a los primeros colonos su comunicación con la capital; de la corbeta *La Argentina*, buque escuela al mando de Rivadavia, con sus "camadas" de cadetes; de la *Uruguay* (1882), al mando de Rafael Blanco, ofreciendo ayuda y cooperación a las misiones científicas extranjeras, traídas en sendos buques de guerra en ocasión de un tránsito del planeta Venus.

Las primeras escuadras en el Sur. — Dos años después una división naval —*Paraná*, *Villarino*, *Cabo de Hornos* y *Comodoro Py*— mandada por el comodoro Augusto Lasserre, recorre por primera vez la Costa Sur, instala un faro en la isla de los Estados, establece varias subprefecturas, y crea una colonia en Desadado. En Ushuaia la misión protestante Bridges va por primera vez el pabellón argentino.

En los años siguientes se desarrolla tranquilamente la población pastoril en la Patagonia, mientras el

resto del país está en fermentación política y se suceden varias revoluciones; se reaviva el conflicto de límites con Chile y comienzan la puja de armamentos y la "paz armada". Con la adquisición de modernos cruceros, las evoluciones de escuadra se alejan cada vez más del Plata, "fuera de cables", y a fines del 96 una de cuatro barcos —*de Julio*, *25 de Mayo*, *Patricio* y *Broen*— mandada por Atilio Barilari, se estará por primera vez unos veinte días haciendo ejercicios en Golfo Nuevo. Aquella había le resultó espaciosa, profunda, limpia y abrigada, con un buen surgidero en Madryn, y a pesar de su falta de agua dulce y de recursos (sólo había cuatro o cinco cauchas) ella será a partir de allí escala casi obligada de la escuadra en su período anual de instrucción.

La "Paz armada" y el presidente Roca. — Hacia entonces (1896) se inicia la construcción del puerto militar en rada Belgrano, y van llegando uno tras otro los cruceros acorazados comprados en Italia. El primero es el *Garibaldi*, y en 1897 dos divisiones navales encabezadas por éste (al mando de Barilari) y por el crucero *Buenos Aires* (Correa) realizan tres y por el crucero *Buenos Aires* (Correa) realizan tres y por el crucero *Buenos Aires* (Correa) realizan tres meses de adiestramiento por la Costa Sur, hasta la Tierra del Fuego, reconociendo sus buques aisladamente todos sus puertos y entrando a varios de ellos. El período incluye un mes de estada en Golfo Nuevo y maniobras combinadas y memorables en que ambas divisiones actuaban como adversarias. Barilari fué el jefe de la Armada que durante más tiempo tuvo comando de divisiones por el sur.

El año 99 se señaló con un acontecimiento auspicioso para la Patagonia. Con las sucesivas adquisiciones por Chile y la Argentina se había mantenido el equilibrio naval de la "paz armada". El general Roca acababa de asumir su segunda presidencia, creó el ministerio de marina y nombró para dirigirla al comodoro Martín Rivadavia.

Ese año no hubo maniobras combinadas, pero en cambio no menos de veinte naves de guerra, incluso los cuatro flamantes cruceros acorazados salieron a la mar, en su mayoría para la Costa Sur. Formaban

dos divisiones, al mando de García Mansilla (segundo: capitán Juan A. Martín) y de Domecq García. Y el 22 de enero se tuvo en Puerto Militar la sorpresa de que se embarcaran en el *Belgrano* el presidente de la Nación en persona, con el propósito —según se decía— de encoastarse en los puertos de Magallanes con su colega de Chile, Matías Errázuriz. La entrevista tardó un mes en realizarse. Entretanto Roca —"el más marino de nuestros presidentes"— se ocupó en visitar el Golfo Nuevo, donde recibió el homenaje de las salvas de la fragata *Sarmiento* (comandante Betbeder), en su primer viaje de instrucción; en conversar con los colonos galeses y con los pobladores de Gallegos, en reconocer diversos puertos y en surcar los admirables canales fagueños, hasta llegar por fin a Punta Arenas. Varias naves de guerra de porte se encontraban simultáneamente en Ushuaia y en Santa Cruz. Nunca se viera tan animada la costa patagónica...

Pero la ría de Santa Cruz se mostró poco favorable a la escuadra a causa de corrientes y vientos, y el *Nueve de Julio* sufrió una recia encalladura en su entrada.

La moderna escuadra. — El arreglo de la cuestión de límites —confirmado dos años después por los "pactos de mayo"— y consiguiente desarme de la escuadra limitaron en los años siguientes el adiestramiento militar de la marina, y ésta derivó su actividad a las tareas hidrográficas, que fueron entonces intensas. La fragata *Sarmiento*, en cada uno de sus viajes anuales visitaba puertos de la costa, especialmente Madryn y Ushuaia, y lo mismo hacía uno que otro crucero o guardacostas. En 1900 el capitán de navío Feilberg, segundo descubridor del Lago Argentino (después de Gardener y antes que Francisco Moreno) manda una pequeña escuadra de ejercicios en Golfo Nuevo.

Hacia 1907 se reavivan las operaciones de escuadra, pero la Costa Sur no constituye ya el principal escenario de sus actividades, que incluyen a menudo importantes misiones de cortesía e internación. En Comodoro Rivadavia se ha comenzado a extraer petróleo y en 1911 el presidente Roque Sáenz Peña realiza, como Roca, un viaje de un mes a la Costa Sur visitando ese y otros puertos.

Sin embargo, la escuadra, cada vez más importante, hasta con "dreadnoughts", se hace ver frecuentemente por Golfo Nuevo y por el resto de la costa, y poca gente en el país seguirá con más atención que la de la Patagonia sus andanzas; la actuación de los almirantes García Mansilla, O' Connor, Barilari, O'Connor, Montes, Martín y otros, a quienes habíamos conocido años atrás de oficiales en los "cauchirulos".

La Argentina se ha incorporado de lleno al concierto de las naciones y la Patagonia mayor de edad, y cada vez más poblada, ha dejado de ser la "tierra maldita" de los primeros exploradores. Varias líneas nacionales de navegación la atienden regularmente, relevando a la marina de guerra de la tutela ejercida hasta entonces, y la primera guerra mundial, valorizando extraordinariamente sus productos, le da tremendo impulso, pero de carácter artificial, que luego traerá de contragolpe graves perturbaciones. Los transportes de la Armada continúan sin embargo operaciones en menor escala; la *Sarmiento* y las naves de guerra visitan aisladamente a los demás puertos, acogidos siempre con patriótico cariño por sus pobladores, que ven en ellas el símbolo de la nación en marcha hacia el futuro...



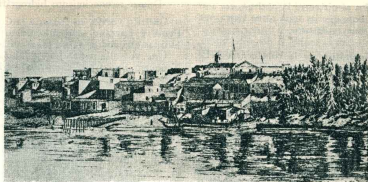
Comodoro Luis Py. (De un óleo existente en el Centro Naval.)



MARINOS QUE COLABORARON EN LA EXPEDICIÓN AL DESIERTO

De izquierda a derecha: teniente coronel Erasmo Obligado; teniente coronel Martín Guerrico; capitán Ramón Falcón; cadete (Escuela Naval) Miguel Loscano; teniente Atilio Baritani; cadete (Escuela Naval) Leopoldo Funes; cadete (Escuela Naval) Hipólito Oliva. A caballo coronel Napoleón Urburu.

(Fragmento del cuadro "La Revista del Río Negro", obra de Juan Manuel Blanes, en el Museo Histórico Nacional.)



Carmen de Patagones en la época. (Dibujo de Santiago J. Albarracín.)

La Marina en la Expedición al Desierto

Por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois

Ocupación de Choele-Choele por el comandante Guerrico

La participación de la marina en la Expedición al Desierto comienza con la campaña decisiva del general Roca en 1879. La de Alsina, iniciada en 1875, fue exclusivamente terrestre, consistiendo en el avance general de la línea de tortugas hasta Carhué; las indiadas, envalentonadas con la impotencia de los gobiernos anteriores, opusieron ruda resistencia y libraron sangrientos combates a nuestros veteranos. Y si Alsina no llegó a ver coronada su obra, cábele por lo menos el gran mérito de haberles quebrado a las indiadas el nervio de la resistencia ya que fue escasa la que opusieron en la campaña del 79.

Muerto Alsina y reemplazado en el Ministerio por el joven general de Naembé y Santa Rosa, se resolvió (1878) modificar el plan de campaña con un avance de mayores proporciones—5000 hombres en varias columnas paralelas—que arrojaría a los indios hasta más allá del río Negro.

El general Roca salió de Buenos Aires con su estado mayor el 16 de abril del 79 y llegó el 24 de mayo a Choele-Choele, donde dió por terminada la campaña en su parte principal. Esta sólo duró por lo tanto unos 40 días.

Dada la importancia que iba a tener en esta campaña el río Negro, desde un principio se había adquirido un vaporcito, el *Triunfo*, que pareció el más adecuado para su navegación. Lo condujo a remolque hasta Patagones su *Uruguay*, buque-escuela mandado por el comandante Martín Guerrico, que acababa de regresar de la expedición a Santa Cruz. Este remolque tuvo sus dificultades marineras a causa del mal tiempo encontrado y requirió una recalada forzosa en Montevideo por arreglo de des-

perfecto. La *Uruguay* fundó el 5 de abril en Patagones, y Guerrico procedió inmediatamente a organizar su expedición, que ocea remontar el río y hallarse en Choele-Choele para el 25 de mayo, fecha señalada por el general Roca para la llegada del ejército al río Negro.

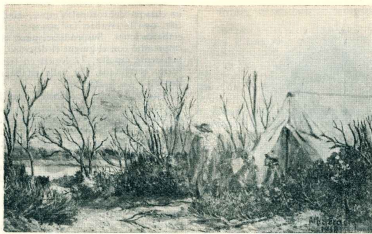
Terminados los preparativos, que incluyeron un recorrido de casco y maquinas y el alistamiento del *Triunfo* para disminuir su calado, Guerrico dejó el mando de la *Uruguay* a su segundo (Warnes) y se puso en marcha río arriba. Acompañábale el mayor Erasmo Obligado, el capitán Ramón Falcón, jefe de la compañía de cadetes, el comisario hidrográfico Bugge y el cadete del último año Hipólito Oliva, especialmente habilitado como guardiamarina para esta expedición.

El *Triunfo* resultó totalmente inadecuado, por causa de su excesivo calado, y a los dos días, al llegar a los primeros pasos de poca agua, Guerrico resolvió regresar y utilizar otros medios de locomoción.

El tiempo urgía, pues la campaña terrestre se había iniciado ya y los marinos, atrasados por su primer tentativa, corrían peligro de llegar tarde al punto de reunión.

El *Triunfo* quedó, pues, desahuciado y Guerrico emprendió nuevamente la marcha el 8 de mayo, en una expedición *anfibia*, que contaba con una carreta y un guigüe. El guigüe avanzaba normalmente a la sirga, y cuando llegaban a una travesía, donde el río se encanajaba entre barrancas impidiendo la sirga o la boga a favor de los remanos, el guigüe se montaba sobre la carreta y seguía viaje por tierra. Obligado se quedó en el *Triunfo* con orden de remontar el río cuando las circunstancias lo permitieran.

En dos semanas llegaron los expedicionarios a la isla de Choele-Choele y el 24 de mayo, ya de noche, acamparon en su extremo N. O. Al oscurecer de ese mismo día llegaba al valle del río Negro el general Roca, con la columna del general Villegas, y quedaron no poco agra-



Terminación de la campaña. Pato incendiado por orden de Villegas al retirarse las tropas para evitar la ocupación por los indios.

Las exploraciones al Limay 1881-1883

Hemos visto que en 1879 Guerrico inició el relevamiento de la confluencia Limay-Neuquén, y aún de un corto trecho del primero.

La "Conquista del Desierto" quedó interrumpida por la revolución porteña del 80 y se prosiguió en los años 81 a 83 con la llamada "Campaña de los Andes", en el "Triángulo" del actual territorio del Neuquén y aun en el Chubut, al sur del Limay.

Desde un principio se había encargado a Inglaterra la construcción de vapores de rueda para auxiliar por el río las operaciones militares. Estos vapores, *Río Neuquén* y *Río Negro*, construidos de acuerdo con las indicaciones de una Comisión "ad hoc", eran de distinta marcha y dimensiones. Llegaron a Inglaterra al Río Negro en diciembre 1789 y fueron armados inmediatamente, en proximidad del Carmen, por el comandante Erasmo Obligado, jefe de la Escuadrilla.

En 1881 la División del Río Negro debía avanzar en tres brigadas siguiendo rutas convergentes sobre el lago Nahuel Huapi, adonde deberían reunirse el 10 de abril. El vaporcito *Río Neuquén*, al mando de Obligado, remontaría simultáneamente el Limay tratando de llegar hasta el mismo punto.

Primer viaje (1881). La vuelta del desengaño

El coronel Obligado partió del Carmen el 25 de febrero del 81, con el vapor *Neuquén*, que fue el primero en quedar listo. Su navegación está prolijamente relatada en la obra de Santiago Albarracín: "*Estudios sobre los ríos Negro y Limay, y lago Nahuel Huapi*". La Comisión exploradora iba constituida por Obligado, el teniente O'Connor, el subteniente Albarracín, piloto Edmundo Moyrés, práctico Ángel Batillana y teniente del ejército Rohde. Incluyendo gente de piro eran unas 18 personas.

Como el río estaba bajo, a poco de pasar Choel-Choel les cerró el paso un banco, cuyo pasaje les costó una peligrosa varada y dos días de impropio trabajo y al que llamaron "de la Paciencia". A partir de fuerte Roca surcaron aguas nunca recorridas antes por vapor alguno y llega-

ron sin mayor dificultad a la confluencia Limay-Neuquén, donde reconocieron las señales dejadas por la comisión del ingeniero Biggi en 1879. En la margen norte del río, poco antes de llegar a la confluencia, dieron con los restos del rancharito que en el '79 había sido ocupado por las tropas del ejército.

Internados el 26 de marzo en el brazo del delta del Limay que erróneamente tomaron por principal, lo encontraron desde el primer día, a unos cinco kilómetros de distancia, obstruido por un banco que en las condiciones de bajante de las aguas les resultó imposible franquear. En vano exploraron con los botes en busca de paso, y a los pocos días, en vista de la aparición de indios hostiles, que intentaron sorprender a un oficial, decidieron regresar a la Confluencia.

Allí el vaporcito permaneció dos meses amarrado a la margen norte del Neuquén, en espera de un repunte del río y en contacto con un fortín situado en la inmediación. Este tiempo se aprovechó para diversas actividades: hidrografía, observaciones científicas, etc.

El enigma del Limay quedaba por esta vez sin resolver, y el paraje donde los exploradores quedaron así detenido se bautizó con el nombre de "Vuelta del Desengaño".

Entretanto las tres brigadas del general Villegas habían desarrollado con militar precisión sus itinerarios, reuniéndose sobre el lago Nahuel Huapi en la fecha prevista (10 de abril). Las indias habían sido barridas una vez más, y el famoso cacique Sayhueque se había salvado a *uná de buen caballo*. Cantidades de hacienda habían sido rescatadas y se trajeron al fortín del ejército. El invierno, que se venía, obligó luego a Villegas a volver sobre la línea de los ríos Negro y Neuquén, dejando para la siguiente primavera la consolidación de los resultados alcanzados. El 20 de mayo llegaron las fuerzas del ejército al paso del Neuquén.

Las noticias que traía el ejército acerca del Limay eran desalentadoras dando por imposible la navegación, al menos en condiciones de bajante. Dos oficiales habían intentado en vano descender el río en balsas. El general Villegas, en consecuencia, dispuso el regreso del vaporcito a Patagones, dando por terminada la primera tentativa de

navegación del Limay. Obligado emprendió el regreso el 26 de mayo, llevando pasajeros (general Villegas, etc.) y equipos militares. El regreso se hizo sin dificultades, pues para entonces se había pronunciado la crecida de otoño.

Segundo viaje (primavera de 1881). La vuelta de Obligado. Las indias de Sayhueque

Entretanto había quedado listo el vapor *Río Negro*, de mayor capacidad y poder—doce nudos—y fue el que se utilizó en la segunda expedición fluvial (?). El personal de la comisión fue el mismo, con excepción del agregado del cirujano de la escuadrilla Rivas Miguez y de la eliminación del teniente Rohde. El total del personal fue esta vez de 28 hombres, a los que se agregaron cinco soldados para servicio de descubierta durante las atracadas para leña o descanso.

Zarparon aguas arriba el 8 de octubre de 1881, con río crecido, y no tuvieron dificultad en el río Negro. En el puerto General Roca, había comenzado va a adquirir importancia y aspecto de "villa", el general Winter, a cargo interino de la Línea Militar, les atribuyó una fuerza de 50 hombres, al mando "de un inteligente y bravo oficial de caballería el capitán don Juan Gómez", para acompañar por tierra al vapor hasta donde éste alcanzara en el Limay.

El 23 de octubre el *Río Negro* cortaba las aguas del Limay, que estaba crecido, tomando esta vez en su delta el brazo sud. Sin mayores peripécias adelantó así unas 70 millas, mientras un pelotón de veteranos seguía la margen izquierda del río.

Así llegaron los expedicionarios, en una semana de navegación, hasta un paraje llamado Pico Paraná, casi a mitad del Limay, donde Obligado creyó prudente ordenar el regreso del piquete para no exponerlo en un trecho peligroso, a la sorpresa de los indígenas, que se sabía estaban



Subteniente Santiago J. Albarracín, cronista e ilustrador de las expediciones.

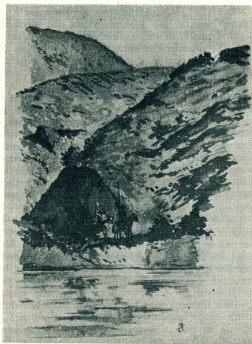
en acecho, sedientos de venganza por la batida del año anterior (?).

El *Río Negro* continuó solo, su exploración, cada vez más difícil por la fuerte correntada, los remansos y los peñascos, y al cabo de otras dos semanas tenía casi a la vista el abra de la confluencia del Colloncú, cuando en el lugar que quedó bautizado "Peñón del Río Negro" los remolinos arrojaron violentamente el barco contra los acantilados. Reconocida prácticamente la imposibilidad de forzar el paso, Obligado resolvió seguir con los botes, uno de los cuales era una buena lancha traída a remolque hasta allí.

El 16 de noviembre se puso, pues, en marcha, a sirga y botadores, la expedición así reducida. A los dos días llegaron a un sitio donde un peñón desprendido de la margen derecha cerraba casi completamente el río, formando el rápido o salto "de los Mosquitos", que un siglo antes detuviera a Villarino en su famoso viaje de exploración. El "Peñón de Villarino" pudo esta vez franquearse, y en los días siguientes recorrieron los marinos unas diez millas, hasta que los sorprendió una mañana la aparición en la margen izquierda de dos perros, y poco después, al despuntar unos peñascos que formaban *berriedo*, la de dos indios a caballo en la costa, "inmóviles como estatuas".

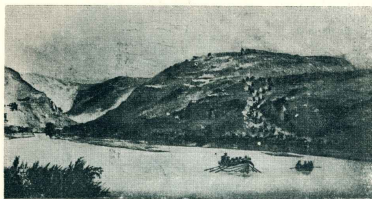
Como éstos gritaban luego que tenían para el *Guefe* una carta de su *Gobierno Don Venancio Sayhueque*, Obligado se arrojó y habló con ellos. Entre tanto cerros y quebradas se cubrían de indios armados con lanzas o armas de fuego, que acudían de todas partes como enjambre. Su actitud amenazadora denunciaba claramente la intención de interceptar a la pequeña fuerza expedicionaria.

Leído por éstos el curioso mensaje, en que los señores



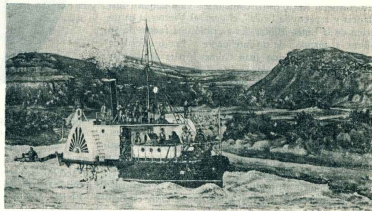
Los parlamentarios de Sayhueque.

(1) Véase cartas de Obligado en pág. 56.



Después del parlamento y previo consejo, resolvió Obligado en vista de la hostilidad de los indios, regresar al vapor para no perder el trabajo hecho.

El vapor "Rio Negro", al mando de Erasmo Obligado, regresa desde el Collón-Cura. (De un cuadro al óleo).



del Neuquén demandaban, en términos bastante diplomáticos, explicaciones por la nueva intrusión en sus dominios. Obligado remitió consejo de oficiales y resolvió dar por terminada la exploración. Los indios sumaban ya unos 150 y estaban a sólo unos 120 metros, acercándose ya algunos en la otra margen del río. Era necesario esperar, para proseguir los trabajos, a que se iniciara la nueva campaña que separaba la 2.ª división del Ejército para ocupar definitivamente el "Triángulo".

Después de situar el paraje, que llamaron "Vuelto de Obligado", y que erróneamente creían muy próximo al río Trafal, del que se tenían referencias por un explorador salido de Chile (Cox), los marinos emprendieron, pues, el regreso, no sin dejar, en sitio adecuado, contestación al racismo, en que el prevenido sería costado su orgullo.

Los indios se precipitaron entonces en su persecución, y minutos después se inició el tiroto de una y otra parte. La rapidez de la corriente, sin embargo, permitió que pronto se pusieran fuera de alcance las embarcaciones, llegando sin novedad al estado del vaporcito en el "Peñón del Río Negro". Tan solo tardaron dos horas en recorrer aguas abajo el trayecto que a la ida les costara 43. Ino, en que da idea de la fuerza de la corriente y de las dificultades superadas.

Siendo ineficaz ya la permanencia allí de los marinos, amén de peligrosa, pues comenzaban a agoriar grupos de indígenas, y habiendo principiado a bajar las aguas, Obligado dispuso el descenso de la expedición, la que llegó el 28 de noviembre a la Confluencia.

El Río Negro fué así el primer vapor que surcó las aguas del Limay hasta el Colloncú. Los resultados alcanzados se consideraron entonces de importancia.

Tercer viaje (1882)

La tercera campaña se inició partiendo del Carmen el 31 de octubre de 1882, con el mismo vaporcito y los mismos oficiales. El Río Negro llevó de pasajeros al general Conrado Villegas y a numerosos militares, pues esta vez la expedición fluvial debía desarrollarse simultáneamente con la campaña definitiva del ejército en el "Triángulo".

El 19 de noviembre llegaron los marinos a la Confluencia donde conviniere al traslado de las tropas a la margen sur del Neuquén.

El 22 se inició el avance del vaporcito aguas arriba en el Limay, a la par del de las tropas de línea por tierra, con las que se movían frecuentemente en contacto. Llegaron así con facilidad, si bien con relativo lentitud, hasta el Colloncú, donde los detuvieron el año anterior los rápidos en el "Peñón del Río Negro". También esta vez resultaron vanas sus tentativas por franquear la angostura, y fué forzoso dejar allí el vapor para continuar avanzando con los botes.

El 19 de diciembre llegaban al paraje donde se había producido la refriera con las indias de Sahuque. La navegación prosiguió cada vez más difícil a causa de peñascos y rápidos en demanda del río Trafal, que resul-

Campamento del general Villegas en la Confluencia.



¡No era el Trafal! (Acuarela de Albaracín.)

taba siempre estar más lejos y al que no alcanzaron a llegar.

En el curso de esta travesía tuvieron noticia de que las tropas de línea habían llegado ya al Nahuel Huapi, y desolado a las indias remanentes en el "Triángulo", no sin que éstas se defendieran valientemente.

En vista de no ser ya tan necesario el avance por el Limay y de haber comenzado a bajar las aguas con fuerza, Obligado, una vez más, consideró conveniente interrumpir la exploración y regresar a su vapor, que quedara según vivimos en el Colloncú. Esta medida no dejó por cierto de desilusionar a sus subalternos, que daban ya por legrada la exploración total del Limay.

En cuatro horas recorrieron aguas abajo el trayecto hasta el "Peñón del Río Negro", trayecto que a la ida les costara casi 70 de penosa sirga.

Durante la ausencia de los exploradores el práctico Batllana, que había quedado a cargo del vaporcito, había remontado el Colloncú (o Catapuliche) en unas 8 leguas a son de reconocimiento.

Los marinos permanecieron en ese paraje unos cuantos días y continuaron el regreso el 1.º de enero de 1883. Cerca del Colloncú acababa de construirse un fortín, el que ya había resistido con éxito a un asalto de los indígenas. El 8 de enero llegaban a la Confluencia y el 13 al Carmen.

Como resultado de esta expedición quedó definitivamente descartada la navegación de vapores en el Limay más allá del Colloncú.

Cuarto viaje (1883). El Nahuel Huapi

El cuarto viaje se hizo también con el vapor Río Negro y se inició el 1.º de octubre de 1883. En reemplazo de Obligado, enviado en comisión a Inglaterra para la construcción de dos vapores nuevos, lo dirigió el teniente O'Connor, que participara en los tres anteriores como segundo. Compañón esta vez la expedición los oficiales Federico Erdman, León Zorrilla y Elías Romero. Comandante del vaporcito era el teniente Wilson. Con destino al Alto Limay se llevaba una buena lancha de 8 metros.

Entraron al Limay el 2 de noviembre y el 12 anclaban frente al hocso "Peñón", donde se hizo en vano una última y peligrosa tentativa con el vapor.

O'Connor decidió entonces continuar adelante con la lancha, y quemó sus naipes como Cortés, ordenando el regreso del vaporcito aguas abajo.

La navegación de los botes se hizo cada vez más penosa, y fueron muchos los tumbos, golpes y varaduras. Las aguas cristalinas del Limay se habían enturbiado, lo que denunciaba el crecienté.

En once días llegaban al paraje donde el año anterior ordenara Obligado el regreso. Una fuerza del Ejército estaba acampando en un hermoso valle de la margen izquierda. El cauce del río estaba allí libre de peñascos.

Tres días después tropezaron con un rápido aparentemente infranqueable, donde la corriente, de 10 nudos, se estrechaba sobre una barra de rocas. Era el rápido donde diez años antes naufragara con su canoa el explorador Cox, procedente de Chile. A pesar del aspecto amenazador del obstáculo intentaron su franco y lo lograron, no sin dificultad. Envolvió la lancha entre las espumas fáltó la sirga y fué inminente el desastre, pero O'Connor lo evitó con la mayor serenidad ordenando inmediatamente arrojar carga al agua.

Al día siguiente llegaban al tan esperado Trafal, donde se tomaron varios días de bien ganado descanso.

El 6 de diciembre prosiguieron su exploración contra corriente cada vez menor y márgenes despejadas, que ocasionalmente les permitían deslizar vela. El bote pequeño había sido dejado en el Trafal para auxilio de las tropas de línea.

Y el 13 de diciembre, por fin, las profundas aguas del lago se vieron cortadas entre vivas a la Patria, por la primera embarcación que había recorrido el Limay en toda su extensión. La lancha quedó bautizada desde ese día con el nombre de *Modesta Victoria* (1).

Después de algunos días de descanso y de comunicarse O'Connor con las fuerzas del Ejército, acamadas a unas veinte leguas de distancia, en Junín de los Andes, dieron principio los marinos a la tarea del levantamiento hidrográfico del Lago, del que sólo había un croquis muy imperfecto de Cox.

Esta tarea les ocupó mes y medio, y el 10 de febrero emprendieron el regreso por el Limay desdichados formalmente, en una última comida y velada, por sus camaradas de la guarnición del fuerte "Chacabuco".

No sin sufrir rudos golpes, y después de franquear por tierra el Gran Rápido —arrastrando la lancha a pulso— llegaron los expedicionarios en seis días a la Confluencia, y en unos cuantos más al Carmen, después de

incorporarse en el camino al vaporcito.

En las márgenes del Río Negro, donde tres años antes era de temerse a cada paso la emboscada temible del salvaje, comenzaban ya a florecer en distintos puntos colonias embrionarias, primeros indicios de vida civilizada en esos páramos. Triunfo de energía y valor al que no fué ajeno, como hemos podido verlo, nuestra naciente marina.

Dos cartas de Obligado

Julio 30/81.

Sr. Cnel. D. Lorenzo Vintter.

Coronel:

Hoy a las 2 (p.m.) llega el Río Negro a Choelechoel, y me dice el teniente O'Connor que el río está más bajo que cuando subí con el Neouén, por lo que no puedo continuar su viaje; así es que ordeno espere órdenes al respecto. Mañana irá por su casa.

Su subalterno

E. OBLIGADO.

(Del archivo del general Vintter, conservado por su hija la señorita Nelly Vintter.)

Río Limay, Noviembre 19/81.

Sr. Comte. en Jefe de la línea Atrar. de los Ríos "Negro" y "Neouén", Coronel D. Lorenzo Vintter.

Estimado jefe y amigo:

Con esta fba. despacho al Capitán Gómez, que me ha acompañado hasta el "Picun Purant", sin haber sucedido accidente alguno, a pesar de que los indios nos han sentido, por los humos que se han visto.

Como de este punto la fuerza tiene que hacer una travesía de dos leguas, y después tiene que separarse un poco, y ya no nos comunicaremos hasta cerca del Lago, ha creído prudente hacerla regresar.

Cuanto al Vapor, me considero muy garantido en él.

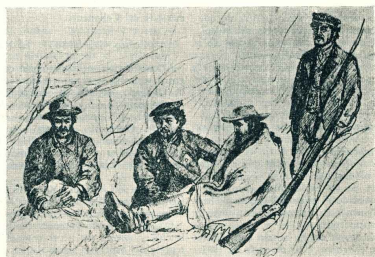
Como Ud. notará traigo un cisne muy feo, salvando todas las dificultades con la mayor suerte. El río sigue expandiéndose, lo que nos hace mucho bien para conocerlo; tiene muchas vueltas rápidas, mucha corriente (5, 6 y 8 m.) y paso de poca agua. Y 6 cuartas de profundidad, para vamos bien; la vuelta es la que me preocupa más, y aproposito de esto le pediría a Ud. encarecidamente, que si la expedición no se hace, por lo menos se mandara un reconocimiento a fines de diciembre a saber de mi suerte.

Cualquier bajada me puede acarrear una demora de muchos meses, y no tengo víveres sino hasta enero del corriente año.

Sea más feo, salúdalo un subterno y amigo.

E. OBLIGADO.

(Del archivo del general Vintter, atención de la señorita Nelly Vintter, hija del general)



Estado Mayor de la Expedición. Capitán de fragata Erasmo Obligado (con poncho); subteniente Santiago J. Alborcien (en pie); teniente Eduardo O'Connor (con pipa en la boca); y el práctico Ángel Batillana. (Dibujo de Alborcien.)

Don Martín Rivadavia, el primer ministro de Marina, a través de sus cartas

Por Nelly Vintter



formando parte de las brigadas de Artillería de los cuerpos de línea. Ingresó en 1868, con grado de guac-dimarinia al vapor "PAVON". Terminada la guerra de la Triple Alianza pidió la baja y pasó a la Banda Oriental a prestar servicios militares en el ejército que comandaba el general Don Timoteo Aparicio, quien había lanzado la llamada "Revolución Blanca" en aquel país. Martín Rivadavia, junto con su hermano Bernardino, combataron bajo los órdenes del coronel Estomba. Ante la derrota sufrida por los "biancos" y al clima antipático por la muerte de su hermano Bernardino sobre el campo de batalla, el joven Rivadavia se internó en el Brasil, donde permaneció hasta mediados del año 1873. Su fojo de servicios dice que en 1874, fué reconocido como "teniente a guerra" en la Armada Argentina. Desde entonces su existencia solo conoció deberes y sacrificios, los que supo acatar con esa sublime voluntad de los elegidos, cuando quieren servir a sus semejantes con dignidad y utilidad.

Por cartas particulares dirigidas por Martín Rivadavia a su superior y amigo, Don Lorenzo Vintter, le conoceremos tal cual era, marino de alma, intrépido navegante y discípulo de su propio experimente. En mayo 15 de 1881, desde Buenos Aires, escribe al nombrado amigo:

Mi distinguido Jefe: Aprovecho la salida del "Villero" para dirigirla este renglón (aprovechando por falta de tiempo, con el objeto de agradecerlo).

Me tomo, Señor, la libertad de adjuntarle esta colección de los "Pavón" del 19 de febrero a la fecha, para que en su rol de desocupados pueda usar por ellos entera de la coacción en ésta después de su portada y en particular de la Armada, que continúa, se puede decir, en el mismo estado de calma, con la única diferencia de haberse creado una Escuela de Aprendices Condensables y Cobos de Crías, con conocimientos teóricos y prácticos, y sobre todo hijos del país.

La "Caba de Humos" está ya lista para daros a la mar y se aguarda lo que me han dicho, lo haremos pronto, pero sólo me falta recibir la ropa de invierno y los víveres. De mí le diré, Señor, que voy contentísimo por ver realizadas mis deseos y abriso la esperanza de que en esta compañía seremos más felices que en la anterior, porque la emprendamos en mejores condiciones y por lo mismo creo podemos dar entera cumplimiento a lo que me ordena la Superintendencia.

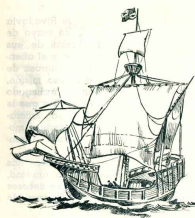
El Sr. Comandante en Jefe me ha escrito para que me acuerde los recuerdos, y de mí parte le agradeceré la de los años al Mayor Vidal. Si en ésta puedo serle útil en algo, para mí será un placer dar cumplimiento a sus deseos. Espero que ésta le encuentre así mismo, lo solicito respetuosamente su subterno y amigo.

La Marina de Guerra en el progreso patagónico

(Dibujos de FEYBEO especialmente ejecutados, a base de documentos fideicomiso, para este número.)

Por Luis Peñañiel

Leídos los trabajos originales que enriquecen el presente número de ARGENTINA AUSTRAL, ocurriéndonos la idea de algunos comentarios que, coordinados en un artículo más, podrán servir de síntesis de cuanto en general queda dicho, al propio tiempo que irán haciendo resaltar ciertos puntos de mayor divulgación que lo que se trata, en última instancia, es de trasladar al lector la persuasión en que estamos sobre un punto principal: la importancia decisiva que ha tenido y sigue teniendo la Marina de Guerra de la República Argentina en la acelerada evolución y progreso innegable de las en otro tiempo —y si nos atenemos al criterio corriente— abandonadas, desconocidas y aun terroríficas regiones patagónicas y fueguinas. Fijado así nuestro propósito, su desarrollo irá saliendo de la simple exposición de unos hechos en su mayoría sobradamente conocidos. Para ello contamos con el enorme caudal de datos que nos suministra la propia colección de esta revista, animados y complementados con los recuerdos personales de los colaboradores de este archivo por excelencia de cosas patagónicas.



Carabela de fines del siglo XV. Similar a las de Magallanes, la "Pinta" y la "Niña", que participaron de la descubrimiento de América. (Medida real, a base de datos, respectivamente, en la hoja Sur de latitud 57° (1308-108).

1° Antecedentes epistolares.

Según la célebre expresión de Herodoto, el Egipcio es un presente del Nilo, aludiendo a la fecundidad de sus aguas, base de una prosperidad que dió, a su vez, motivo a una civilización varias veces milenaria. Otro tanto podría decirse de América, aunque en otro orden de ideas, por lo que respecta al mar y, ciñéndonos a nuestro caso, de la Patagonia. Pues, en efecto, la América es un obsequio del mar y, cuando tal generosidad parecía agotada, de nuevo el mar brinda a los audaces que surcan sus aguas el regalo de la Patagonia.

La historia de este extremo región continental, abierta con Magallanes, quien rumbo al Oriente por el Occidente cruzó el Estrecho de Todos los Santos que hoy lleva su nombre en 1520, fue con anterioridad entrecortada por Yáñez Pinzón y Díaz de Solís, quienes en 1509 alcanzaron la latitud austral y retrocedieron, según la interpretación, muy verosímil, de Fernández de Navarrete, por no considerar de utilidad económica una vía, que de hallarse como presuponían golfos y mares de la época, siempre resultaría más costosa para los Indios Orientales que la del Cabo de Buena Esperanza, o de los Tormentos como le denominó su descubridor, Bartolomé Díaz (1486).

Conviene que nos detengamos en ese argumento de los descubridores de la Patagonia —Yáñez Pinzón y Díaz de Solís—, sobre el que apoyan la razón para no seguir adelante a la empresa que les trajo de España, porque ella encierra la clave, por así decir, de la historia de la Patagonia (1).

Si el país del SO, que Francisco Magallanes resultaba más costoso que el del SE, utilizado por Vasco de Gama, continuador de Bartolomé Díaz, ¿para qué servirse de él? ¿Con qué objeto? Como ruta comercial a los puertos que se intentaba unir con el occidente de Europa, quedando descartado aun antes de descubrirlo. Y así lo demostraron los sucesos posteriores. Ni el Estrecho fue utilizado por los españoles para el tráfico de Filipinas, ni la vuelta del Cabo de Hornos por los holandeses para el suyo con las colonias conquistadas a los portugueses. Ni siquiera la colonización del sudoeste americano dio la aplicación inmediata a las vías del extremo sur. Había que hacer expresamente el viaje, un viaje de muchos y muchos viajes, para estar en esta tierra, en el Sarmiento de Gamboa, el primer colonizador de la tierra magallánica y la lentitud de la evolución de aquellas inhóspitas regiones hasta que nuevos organismos políticos creados en el Pacífico y el rotoneamiento nacional de Chile y Perú, junto con el mayor trabajo de los vientos primero y con las aplicaciones del vapor por último, precipitaron la marcha de los cosas en un breve período. Y aun de los dos vías del tráfico por el extremo sur —Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes— corresponde señalar, como nos tiene dicho Armando Braun Menéndez, que la última categoría de valor económico hasta que el vapor superó aquellas contingencias, casi siempre de consecuencias trágicas, o que estableció la navegación a vela por canales costerosos y de extraordinaria versatilidad meteorológica.

Debemos en resumen, declarar que el abandono en que aquella porción del continente —tierras magallánicas, Tierra del Fuego, Por último, precipitaron la marcha de los cosas en un breve período. Y aun de los dos vías del tráfico por el extremo sur —Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes— corresponde señalar, como nos tiene dicho Armando Braun Menéndez, que la última categoría de valor económico hasta que el vapor superó aquellas contingencias, casi siempre de consecuencias trágicas, o que estableció la navegación a vela por canales costerosos y de extraordinaria versatilidad meteorológica.

Los factores económicos —rutas comerciales, productos del suelo o del subsuelo— constituyen, como la demostro Armando Recalde, siguiendo principios de Humboldt desarrollados por Rottel, razones supremas en la historia de la geografía, ya que no las razones secundarias, en los cuales, siempre fundamentadas en las tradiciones, del carácter, del espíritu, factores imponderables todos éstos que constituyen el alma de la historia y que escapan al juicio de los más sagaces historiadores.



La "Victoria", buque nave de la expedición de Magallanes, que fue mandada por Juan Sebastián de Elcano, regresó a España, con el descubrimiento del primer viaje al planeta y continuando, en el mundo del redondeo. (1519-1522).

Así que alfirmos los hechos patagónicos en el plano de los hechos universales y comenzamos a establecer comparaciones, sea lo que sea, a lo que del cielo de la Patagonia es uno de los exámenes cualquier objeto de reflexión fuera de un campo que nos procione ideas, único modo de que se hagan fecundas, fructíferas. Los holandeses, que movidos, ya como potencias costeras, fueron los primeros en explorar la costa norte de la Nueva Zelandia —expedición e invasión de Barentz (1596-97)— y de doblar el cabo de Hornos —viage de Lemaitre Schouten (1616)—, no concluyeron la hidrografía de sus posesiones de los Indios Orientales hasta finalizar el siglo XIX (exploraciones de A. de Clercq, de Van Braam Morris, de Veltuyzen, 1887-1894). El curso de algunos ríos principales de la porción austral de Nueva Guinea no fue conocida hasta los años 1893-1894, en que los exploró el gobernador Mc Gregor. Otro tanto correspondió decir del interior de Australia, donde zonas inmensas se permanecieron ignoradas, sin otra noticia de ellas que las suministradas por indígenas, hasta los años 1888, 1887 y aun 1896 y 1898, en que las visitaron viajeros enviados por la Sociedad Geográfica de Sydney y algunos misioneros ingleses y franceses. Y qué decir de África, circunvecinada por los cartagineses, con poblaciones del interior aisladas por los drábes, un continente entero y verdaderamente olvidado hasta el período que comprende el último estirazo de la expansión colonial europea? Los grandes viajes que proveen al Nilo, el más famoso de los ríos, el padre de la más remota civilización, sólo fueron parcialmente conocidos desde el relato de Spoke ("Journal of the Discovery of the Source of the Nile", Londres, 1863). Y qué decir de Asia, el flumen curso de la humanidad, y que en algunos de las más humanizadas de sus regiones permanecen en el más absoluto aislamiento hasta que por ellas se interalo el suceso Sven Hedin siguiendo cómodamente la vía del más olvidado río Turán?

Nada de extraño tiene, pues, que ese extremo del mundo que es la Patagonia y la Tierra del Fuego no haya merecido desde lo del su descubrimiento el interés que los Antillas, puente entre el viejo y el nuevo mundo, y libre de América, en el otro extremo del mismo hemisferio, visitada y colonizada por europeos algunos siglos antes que Colón hiciera en el mundo, en Haití, cayó en el más rigoroso de los olvidos hasta que los portugueses Corterreal descubrieron en la proximidad de sus aguas un banco de bacalao. Hoy el estrecho de Davis es casi de tanta importancia estratégica como los Dardanelos, el brazo de mar por donde los persas precipitaron la invasión de Grecia y por donde concluyeron los turcos la de Bizancio.

Fuista del comodoro García Jofre de Llanos. (1557.)



"Dracón". Tipo de nave con la cual los antiguos escandinavos recorrieron las mareas del mar, llegando a Islandia, a Groenlandia, y aun, probablemente, a América, según la teoría de algunos investigadores. (Véase "Vind", N.º 1091 IX y A.)

No tenemos la insistencia sobre un aspecto de la hidrografía ligeramente descuidado. La Columbia Británica, que no es sólo un continente, como Alaska o la Tierra de Bortin, ni es sólo un río como toda la llanura y un profundo hinterland de la Patagonia, visto por Drake, hidrográfico en su parte insular por Vancouver el propio tiempo que por Quidron, sólo fue recorrido interiormente después de convenida la línea de tránsito entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, si bien su verdadera exploración no comenzó hasta el 1871 con motivo del tratado de una ruta ferroviaria. Los ríos nuevos, los descubiertos a partir del descubrimiento, en todas partes han permanecido abandonados, como capital inmovilizado, hasta el momento de presentarse la oportunidad de utilizarlos; y el caso más ejemplar nos lo ofrece la gran República del Norte, donde por tierras vírgenes recorridas por misioneros y aventureros españoles o franceses, o otro tiempo se extendieron durante el último tercio del siglo XIX las colonias, los pioneros, precediendo a los agrimensores y a los exploradores.

Por el contrario, la Patagonia y Tierra del Fuego, pese a todos los factores antieconómicos que se asocian a la inhospitalidad de las costas, al rigor de los climas y a la violencia de los mares, pareciera que hubieran merecido atenciones de excepción. En ningún otro lugar del planeta —salvo las zonas polares—, ofreciéndonos más innumerables rendimientos, se han consumido más barcos, más energías y más esfuerzos. No hay marino de algún renombre que no haya pasado o contribuido a pasar un mes o dos en ellas. El extremo sur del continente americano es algo así como la mesa estival de los grandes navegantes.

Tanto en el estirazo de Magallanes (1521) siguió la de García Jofre de Loaysa (1525), que, como forma normalización de la ruta. El Cano en el estado, aun cuando no por mucho tiempo, y uno de cuyos navíos dispersados todos a la entrada del Estrecho—, corrala San Lesmes, capitán Francisco de Ulloa, fue el primer de la visita de un "acabamiento de la tierra", vale decir el mar libre de la boca del Estrecho de Magallanes, y el primero que alcanzó a vislumbrar Sir Francis Drake más del mismo modo que lo alcanzó a visitar el extremo del cabo de Hornos de medio siglo después (1578), y así un siglo antes de que por primera vez lo doblaran marinos europeos los holandeses Siouten y Lemaitre en 1616). Como la expedición de Loaysa fue de tan negativos resultados como el mismo se cuenta; pues que además de cumplir el objetivo propuesto alcanzar las Molucas por la vía Magallanes-El Cano, los de sus unidades, el gaoeón Santiago, capitán Santiago de Guerau, y una mentada San Lesmes, visitando Nueva España, en cuyo puerto de Mocaon desbarataron el 25 de julio de 1524, sobre una etapa en la historia de la navegación de no menos monta que aquella, como el motivo de la expedición de Ulloa en su primera vez. Agreguemos que al motivo de la expedición de Ulloa en su exacta opinión sobre los rutos del Pacífico: quedo comprobado que el camino al Oriente por el Occidente convendría emprenderlo desde puertos occidentales de América, y que el primer punto del continente colombiano principiá a desempeñar funciones reguladoras.

Realmente, para el marcha evolutivo de la sociedad humana los fracasos cuantificados como los éxitos: es la experiencia de los individuos, sobre todo, que importa. Recordemos, por ejemplo, que el intento adverso en una circumnaveción precisa, se desarrolló con plena fortaleza, en la expedición de Ulloa en la madurez de los tiempos. Allí donde los compañeros de Sarmiento de Gamboa murieron de hambre, levántese hoy un emisario de guerra, en el mismo modo que que en el momento de por donde Simón de Alcazob se interalo en 1534 para entren-



La "Golden Hind" o "Pelican", de Drake (1578).

tarse no más que con la miseria y la desceparación, cuatro siglos después se constituye un centro de producción lanera y pelarera. El camino del progreso es el camino de las humberas". Frase del poeta más romántico del Romanticismo, Víctor Hugo, nunca tan cargada de sentido como cuando se aplica al caso de la Patagonia. Sormento de Garbajo (Isla de la Estrecha de poniente o oriente, 1580, con exploración minuciosa de las costas; fundación, en 1584, de las poblaciones Nombre de Jesús, junto al cabo Virgenes, y del Rey Don Felipe, que vivían por Cavendish los restos. Virgenes, y de Toos los Santos, Choelechoi y zona precarcelinaria (zona de los cerros de las Caneiras hasta la Patagonia [1534-1535]; reconstrucción de la costa y del valle del río Chubut). Fueron los precursors (P).



Fronda del 1710. Se reconstituirían representando el tipo de la "Santa María de la Cabeza" comandada por Antonio Cifuentes (1785-1798).

2º Periodo virreinal.

Muchos efectos transcurrieron para que nuevas fundaciones se intentaran o con variado suerte quedaron realizadas, en la boca del río Negro, en la boca San Fernando o de San Matías (otra vez el Cuzco de Acacabaz), en Puerto San Julián y en Puerto Deseado, lugares todos donde, ya casi olvidados los vestigios de aquellos esfuerzos, átome o ya propias ciudades. Coincide con esta época, último tercio del siglo XVIII, un periodo de exploraciones geográficas que modifican los conocimientos que se tenían del planeta. Terminan los leyendas más o menos fantásticas. Los toros, en todo; la esfera del pensamiento, con el paso a los experimentadores, y la Física de Galileo y Newton comienza a dar sus frutos. Nace la geografía científica. Los marinos son matemáticos y cosmógrafos; sin dejar de ser exploradores, y todo explorador, desde entonces, es un naturalista. Con Bougainville, militar transformado en marino, cortaron de Veraguas, y del Virreinato de Luis XV, maravillosamente ejerciendo en empresas de entendimiento, de valor, de voluntad, de ciencia y de alto político, ciérrase una etapa de los descubrimientos marítimos y ábrese otra sobre la que impera indiscutiblemente James Cook. Por cierto, es la época de oro de lo marino; es el siglo de los bellos veleros, de los últimos argonautas, de las grandes viajes por mar. El apogeo es la época del mar. Sólo falta que el vapor sustituya al viento para que el océano, sin desmayo de su milenaria potencia y misterio encanto, se convierta en el instrumento principal de la potencialidad humana.

Desde el río de la Plata parten para la Patagonia y Tierra del Fuego expediciones tras expediciones, todas de marinos, que com-

pletarán la hidrografía de aquellas costas bravas, que dejarán apuntado el lugar de las futuras ciudades y que bosquejarán los límites y prevendrán las posibilidades de una nueva nación todavía gestándose en el seno de la nación madre. Trazos de un rápido resaca de los hechos principales.

Juan de la Plata. Otro intento de fija población en el Chubut. Con el poblador Santa Teresa, surgen San Antonio la Oliva y bergantin N. 3, del Carmén, fragata del mismo nombre, chalupa del Buen Suceso y chalupa también N. 5, del Carmén, acompañados por cerca de 500 hombres, entre marinos, soldados y gente de otras oficios, desembarca en el litoral del golfo de San José, por el que se llamó (1773-79).

Basilio Villarino, piloto. Entre 1772 y 1773 explora los bahías de San Blas y Arica, costa del golfo Nuevo y península de San José, comandando, además, la expedición por los ríos Negro y Limoy, llegando hasta muy cerca del lago Nahuel Huapi. Después de las expediciones de Frío y Frío de Vidma, se vigora su actuación. "A partir de entonces—(año 1779)—su existencia transcurre en completa actividad, efectuando una serie casi ininterrompida de exploraciones al golfo de San Matías, San José, Río Negro, Corcoro y cursos de agua que le son tributarios; bahías San Blas y de Toos los Santos, Choelechoi y zona precarcelinaria (y, en general, a toda la extensión litoral por los paralelos del rincón de Barilo blanco y península Valdez entre los Andes y el mar)" (P).

Francisco de Vidma. Funda la ciudad Nuestra Señora del Carmén (Carmén de Patagonia), sobre la margen derecha del río Negro, donde hoy se encuentra la localidad que repite su nombre, y de que fue trasladada al sitio que actualmente ocupa.

Antonio de Vidma. 17/9/1780; establece poblaciones en los puertos de Deseado y de San Julián; reconoce los ríos Chico y Cuzco; descubre el lago que lleva su nombre. La fundación de Fiorlandino (San Julián) solo se sostuvo hasta 1884. La de Deseado tuvo una segunda parte en la instalación por los ríos Negro y panía Marilmeo, dedicada a la caza e industrialización de los toros, que duró hasta 1884.

Antonio de Córdoba, capitán de navío. 1785. 1785: prolia exploración del Estrecho de Magallanes y costa patagónica hasta cabo Anacoán y su exploración hasta el cabo de Hornos, y, en consecuencia, principalmente seguimos, con la fragata Santa María de la Cabeza, es "a todos lados memorable, tanto por los trabajos de levantamiento, preparación de tablas de rumbo y distancias, observaciones climáticas y antropológicas, como por la crónica amena de la expedición; todo lo cual usó en un volumen admirable de interés, que sobrepasa en mérito lo escrito sobre la materia que lo precedió en el tiempo" (P).

Alejandro Malaspina, almirante. Sus viajes de circumnavegación del mundo y regreso por el de Buena Esperanza, y el segundo, el más justamente renombrado con sus cartas, que se completó en Arica, al mando la última de don José Bustamante y Guerra (1789).

Sancti bergantin del tipo XVII, tipo del "N. 3" del Carmén, que formó parte de la expedición comandada por Juan de la Plata (1773-79).

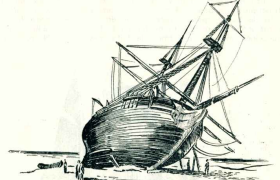


La "Deseado" con la que Juan de la Plata exploró la costa sur del río de la Plata y volvió triunfalmente a Buenos Aires el 11 de mayo de 1778. Fue comandada por el capitán Antonio de Córdoba, y su tripulación estaba formada por 100 hombres, entre ellos 1773-79. El tercer año de la expedición fue comandado por el capitán Antonio de Córdoba, entre 1773-79.



Chalupa "Desembarca" y "Atrevida", comandadas, respectivamente por el s/n. Alejandro Malaspina y el cap. José Bustamante y Guerra (1780-84).

Perú, con navíos construidos en astilleros locales y en los arsenales locales pertenecidos, salieron las expediciones que en todo sentido recorrieron el Pacífico y que dieron a la madre patria gloria tan legítima y tan excelso como la colombina por el Atlántico, y desde luego, más significativas sus orígenes y más marinera en su totalidad. Basta que mencionemos a los comandantes de las expediciones de Menéndez,

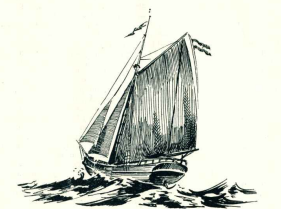


La "Blanca" en la plaza de Santa Cruz. Con esta nave, comandada por el capitán Francisco de Paula O'Higgins, se descubrió el estrecho que lleva su nombre.

1794), el cual incluye un "levantamiento en la costa sur del río de la Plata y vuelta triunfalmente a Buenos Aires" (P).

Juan Gutiérrez de la Concha y Guemes. En 1789, teniente de navío en la expedición de Malaspina, entre 1794-1795, y con el bergantin Nuestra Señora del Carmén y un falucho a los órdenes del piloto José de la Peña, nave levantamiento de las costas patagónicas y muy especialmente del golfo San Jorge.

Juan José de Elizalde. 1791-1792. Corbeta San Pío y bergantin Nuestra Señora del Carmén, gobernada esta última por el piloto veterano de los mares del sur José de la Plata. Levantamiento de la costa oriental de Tierra del Fuego, entre cabo San Vicente y Buen Suceso. De esta expedición formaba parte Cónido Francisco de Salo, el joven marino porteto, a quien se refiere en la presente edición de ARGENTINA AUSTRAL un trabajo de investigación del capitán Héctor R. Ratto, y a quien corresponde que consideremos como un glorioso antecedente de la Armada de Guerra Argentina.



Océo "Los Estados", representación del "Leónido" de Piedrahíta. (Según croquis suministrado por el Sr. Leizaola).

3º Cemitorios argentinos.

Quizás la más gloriosa de la navegación española después de la primera época de los descubrimientos, tuvo su origen a cuando menos recibió sus mayores impulsos en las posesiones de ultramar. Y natural es que así fue, pues eran los americanos o americanizados a quienes más urgía el conocimiento de las comarcas en que estaban instalados, el poco trancón de sus producciones, la busca de nuevas rutas comerciales y aun la extensión territorial. Hubo desde un principio cierto divergencia de factores históricos y necesidades económicas entre la metrópoli y sus colonias, que fácilmente podría seguirse en los informes de algunos virreyes y que el tiempo iría confirmando. Mientras que a los peninsulares las cuestiones europeas—intereses megalomaniacos de dinastía y de vecindad—obscurecían sus miradas, para los españoles americanos, en América, preferentemente en la proximidad de las costas, el mar continuaba ofreciendo el mismo objetivo que para los contemporáneos de los hermanos Pinzón. De puertos de México y de

de Quirós, base para todos los viajes posteriores hasta una distancia de casi dos siglos, del sudamericano del este, de la tiva naval y en general científica que ilustra el reinado de Carlos III, poro que en los principales centros americanos de exploración colonizadora en que se ramificaba el imperio fueron surgiendo vocaciones y floreciendo capacidades. Como diez expediciones de importancia salieron por entonces de México para realizar trabajos de exploración e hidrografía del litoral hasta el estrecho de Beríng, y precisamente uno de sus jefes principales, el más amado de todos, don Francisco de la Bodega y Quadra, había nacido en Lima. A esto notable generación de marinos criollos o acrobolados del penúltimo periodo virreinal pertenece el argentino La Soia, quien con la San Pio contribuyó de manera destacada a la hidrografía del SE. de la Tierra del Fuego, vale decir a la vista de la entrada de aquel canal que por primera vez atravesaría el Beagle con Fitz Roy y Darwin medio siglo después.

Del mismo modo, a poco que analizásemos las circunstancias que intervinieron desde las invasiones inglesas hasta el llamado periodo de reconstrucción nacional, comprenderíamos que el proceso de la evolución patagónica debería quedar naturalmente interrumpido, sin que de aquellas lejanas tierras se preocuparan otros gentes que británicos y franceses—expediciones de Fitz-Roy y Dumont D'Urville, unos y otros entregados a la zona de su organización imperial, o la que por focos de guerra fueron sabios y soldados, poetas y estadistas. Hubo terrores que hacer mientras tanto los argentinos olvidados de los focos de sus dispersas poblaciones como para pensar en fuertes exterior y marginales.

Pero, no obstante, ya la primera armada nacional había comenzado a organizarse en oportunidad de la expedición de Belgrano al Paraguary (9) en tanto que el primer Presidente, don Bernardino Rivadavia, estadista de ten elevada ideas como de grandes iniciativas, no perdía de vista la importancia del mar en la vida del país, dedico singulares esfuerzos a la organización de una armada y a la creación de una escuela naval, anticipándose también por este lado a lo que lejanos sucesores suyos pondrían en práctica. Y no sólo eso, sino que, además, en su pensamiento el mar y la Patagonia se confundían en un problema único.

Transporte "General Brown". Fue buque escuela en 1876.

Transporte "Elhúnia", usado en el canal Beagle (1888).

El "Padrehuasi", transporte usado en Río Grande tras una "vida" de heroísmos patagónicos.

En uno de sus pocos sueltos de la historia patagónica escribió Bergoni: "Loco así como más lo utilizó que tierra, es el mar, y especialmente para el progreso de la Patagonia y Tierra del Fuego así como para la navegación en general, el servicio regular de buques entre el sur y el este del país, así como por el resto de nuestros territorios. Continúa aumentando el número de pasajeros que esos buques transportan, así como el número de toneladas que se mueven de materias de construcción que se lleva a la Patagonia, tanto como útiles de labranza, instrumentos y materiales para el comercio y el comercio de la zona del desierto. Hoy, en fin, cuando parece contribuir al desarrollo de la población de esos países". Nuestro amigo se refiere a los transportes a Arica y a Punta Arenas, pero en realidad todos los puertos no tienen servicios regiminales de buques, ni aún poca náutica de los departamentos de los entre el sur y el capital federal que hablan de establecer compañías que hoy concuerdan (1).

¿Tienen las compañías de buques y el labor de los transportes, sin descuidar de ningún modo las funciones principales de unidades de una flota de guerra actuando en regiones tan poco conocidas, continuas prestaciones y mayores servicios a los navegantes pobladores de aquellas terráticas que gracias a esta protección y ayuda venían o sumaban o las grandes ostensas de la patria, a cuyo progreso oportunamente van llevando un poderoso colaborador.

A eso se debe la intensa popularidad de que gozan los transportes o cable líneas. Cabaletta, como un Cabal de hierro, vapores como el *Fremosa de Ayoay*, siempre presentes en la conversión de los pobladores de la Patagonia y en el recuerdo del inolvidable autor de los "cabos sueltos". Para Bergalli, escritor representativo de aquellos pobladores, los barcos de la Armada estaban animados por un espíritu, especie de feroz tutelaje, amable y bondadoso, que preside la marcha de los sucesos humanos, lucha contra los rigores de una naturaleza terrible. ¿Y cómo este mismo mito, cambian roles y circunstancia, no viene pronunciado desde los barcos a los rastos de los comercios que a la tierra llaman a un destino grande? Lo hablo Uruguay, Paraná, Cabo de Hornos... ¿cuántas veces estos nombres, tan gratos por el sentir patagónico, han ostentado por las páginas de esta revista? Y al lado de ellos tantas y tantas comandancias y viajes, muchos de los cuales niegan por primera vez a un puerto patagónico y allí quedaban para siempre, constituyendo una nueva familia, una nueva forma de progreso.

Nueva aires de los trabajos hidrográficos, oceanográficos, etc. De estos se debe ampliar notablemente el programa de las comisiones, la presente monografía histórica sobre la Marina de Guerra Argentina en su relación con la Patagonia. Concretándonos al comentario a uno de los capítulos que ofrece el panorama de esa actividad, la de los transportes, repetiremos la respectiva opinión del autor de la Historia Naval Argentina: "La marina de guerra constituye por su parte la columna del Sur, después de haber experimentado, estableciendo con sus buques un servicio de abastecimiento y comunicaciones que ofrezca protección a los buques y compañías de comercio de mar por las tripulaciones. Inicio estas tareas en el 83 el *Villarrino*, que desde dos años antes venía realizando el servicio de transporte de la Compañía Cnubut. A partir de entonces son cada vez más frecuentes los viajes hasta la Tierra del Fuego, del *Villarrino* (Federico Spurr), del *Laque* (Don Lozano), del *Magallanes* (Madrera), del *Paraná*, *Cabo de Hornos*, *cruce Santa Rosa*, etc... Varios de los barcos que hicieron estas patrias peregrinaciones en su balizamiento por los mares escoceses y trópicos; así el *Magallanes* en el Desierto, 1887, a poca de su adquisición; el *Villarrino* en Comodoro Rivadavia en 1899 en el canal de Ushuaia en el canal de Beagle; el *General Brown*; en época más reciente el *América* sobre la península de Vöidis. Recién a comienzos del siglo vendría el estuerzo profundo y leve de más travesías, interrelacionando líneas regulares a los puertos del Sur" (2).

La corriente opinativa hecha así un oxímoro sobre el abandono del legítimo resultado de las opiniones de los navegantes, desde un punto de vista o bastante desmentido por los hechos, según el propio texto habrá venido observando a través de estas consideraciones que cada vez nos correge por el terreno. Más bien parecería que la Patagonia y Tierra del Fuego hubieran merecido extraordinarios cuidados y atención, con tanta más razón cuanto que el resultado es inmediato—primero de las autoridades españolas y

por último, de los argentinos y chilenos. ¿No hemos visto dos intentos de colonización hacia uno que en él nos franceses habían pensado virar el imperio Canadé ni los británicos, que conocían la América del Norte desde los viajes de los Cabot, establecerse en el bondadoso suelo de Virginia? ¿Y acaso por aquella Patagonia del presunto abandono, no hubo motivos de disputas internacionales y aun de conflictos armados y después de la emancipación sudamericana?

No se disputa, ni siquiera se discute, por lo que corre de interés. Por la Patagonia se interesó el Chile, desde el día del general O'Higgins y los argentinos desde la presidencia de Rivadavia, vale decir desde el momento en que se proyectó el canal (3). Y así los hemos visto a unos atraer colonizadores por uno (4) y el otro al mundo en cuanto exigencias más perentorias no se les presentaban.



"Aspadar", transporte y remolcador (1884-86).

les llevaba lo voluntario a otras regiones, acudir, pese a la escasez de los recursos, o establecer o patrocinarse establecimientos y aun dispusieron a venir a los arcos por la posesión de un pedazo de tierra que en aquello oportunidad se les ofrecía desierto, estéril e incógnito.

¿Por qué, por gracia de la Providencia, se solucionaron pacíficamente. Pero quedó demostrado, o lo sé que los vínculos fraternos de ambos naciones ligantes—más sólidos tras de la prueba—la formación objetiva que desde la hora de la definitiva paz comenzaron a atraer colonias, hombres de trabajo y de empresa. Nada interrumpió desde entonces el progreso de la Patagonia, coincidente, íbamos notando, con el creciento universal de la tierra en todos los terrenos de la actividad humana.

Con lo que surge el otro punto que debemos dejar bien esclarecido. Si Magallanes hubiera encontrado ambos márgenes del estrecho cubiertos de ovejas, las dificultades para establecer poblaciones allí no habrían existido en mucho; aunque menos utilidad que aquí superaría de la no y de carne habría tenido el petróleo del *Cnubut* por Alcazabaz y sus compañeros de haberlo hallado como el Sarmiento de Gambia el carbón de Punta Arenas. Se han necesitado factores universales coordinados entre sí—el adelanto en los conocimientos científicos, la facilidad de las comunicaciones, el crecimiento de las naciones, el aumento de la riqueza, los mayores salarios, etc.—para que los ovinos, cultivados en cualquier lugar del planeta, hoy tengan un valor más sólido que el de los merinos de Castilla en tiempos de los Reyes Católicos.

Cada etapa de la historia representa una serie de adquisiciones que implica, simultáneamente, la necesidad de adquisiciones nuevas. Y a esto se debe que la humanidad no se detiene en su marcha evolutiva: cuanto más avanza, más aumenta su necesidad de avanzar. Hoy la Argentina y Chile, en el caso de la Patagonia, ni el resto de las naciones de la Argentina. Y fué precisamente en orden a esto a este futuro, hacia ya presente, que los argentinos más significativos de ayer—los que prohibieron la colonización, los que animaron a Piedrabuena, los que organizaron exploraciones, los que invocaban escuadras—pensaban en una realidad patagónica que se ocultaba tras la rigidez de sus desfavorables opiniones.

Hemos visto a los marinos—avanzado, por cierto, en todas las naciones y en esta en la verdad que acullá—el marino de Jazón y sus compañeros—acudir al progreso patagónico con todos sus recursos, con todas sus capacidades, con todas sus esfuerzos, como si al lado de esta labor oficial de los jefes y tripulantes de la Marina de Guerra, comenzara a iniciarse y desarrollarse la obra misma de los comerciantes.

Dos palabras sobre esto obra.

En la "Pequeña historia patagónica" que a tantos veces hemos debido recurrir talismos una fecha de singular importancia para la evolución del lejano sur, cuyo centro económico tenía en un principio su natural habitación en Punta Arenas, la ciudad chilena llamada a muy grandes destinos y que se asentó justamente en aquel lugar del estrecho en que se equilibraron las influencias climáticas de las costas del Atlántico y del Pacífico. En el año 1840, entre en la zona donde dejó y nueve años después tendría lugar el encuentro de los presbíteros Kooz y Errazuriz, el "Rippling Water", goleta construida en Jaldé con aplicación a la pesca de la ballena y de lobo de mar, y que ocupó de muchas vicisitudes, narradas todos por el autor a quien seguimos, fue a partir o Fort Stanley, en el Malvinas. De allí la traída cargada de ovejas "el conocido armerol y libero" puntarenense don José Noguiera, que como en compañía, aumentando su título de capitán que cuento ya con el San Pedro, Marta Gál, con José Anita y Alejandro, y quien de este modo progresó gozando por una nueva etapa en las regiones magallánicas que poco después tendrían de gran importancia por el Fuego y por la Patagonia.

La caza o pesca heróica de ballenas y focas cede su lugar al pastor. La "Rippling Water", como su nuevo propietario, se adaptó a las nuevas circunstancias, análogos, por lo demás, a las que se encuentran en las orillas de toda civilización. Un nuevo industria ocupó los espíritus y se posearon aceites para la actividad y ambición de los pobladores del Estrecho de Magallanes. Los lomos amarillentos de la costa se vieron desde ese momento salpicados de copos blancos: los ovejas... (5).

Esto mismo goleta experimentó también después de 1887—año en que la vemos trabajando por cuenta de otra firma de armeros, los señores Braun y Scott, también de Punta Arenas—la población con ovejas de los hatoz entones desiertos campos patagónicos. Entra uno y otro vez por los abiertos campos de los ríos Cuyco, Guelgo, Santa Cruz, San Julián y Desado. "El Rippling Water" ha sido el primer poblador de la Patagonia argentina, en cualquiera de a la costa los aprendices de estancieros; los primeros laneros y a sus guarda; los modera de los solitarios y escapados ranos" (6).



Goleta "Rippling Water", cuya existencia, que poco tuvo de época en una necesidad, a pesar de la fama de heroísmos patagónicos, primero, cuando a labrar y ballenas; después, oveja y merino; por último en las que se venían diariamente en la zona de las estancias, que ella pudo con en transporte.

Y pues experimentó esos desahucios comentarios con la frase de un amigo, los terratenientes con el dicho de otro, no recordamos cuál: "Los dioses entregan a los hombres todos los bienes al precio de sus trabajos". Y así esa Patagonia, citara desierto, inhospitable, terrible, hoy, gracias al trabajo de los hombres—muertos todos en un principio—, ha salido a transformarse en una de las comarcas más prósperas del vasto patrimonio argentino. Presente brindado por el mar, como ninguna otra región ha contribuido al desarrollo de las condiciones marítimas en esta nación, cuya bandera flamea hoy por todos los mares. El "Luisito", de Piedrabuena, el capitán honorario de la marina argentina, el solitario de los mares del sur, el misionero del patriotismo argentino, se ha multiplicado en muchos barcos de mucha tonelaje. Tras los flotas mercantes del capital privado, lícitos mencionar ahora la Mercante del Estado y la de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. No olvidemos el estuerzo de los marinos de las flotas heróicas, de aquellos que exploraron, que setaron peligros, que abrieron rutas, que transportaron colonos y materiales, que organizaron la paz; y que, así mismo, pusieron los cimientos para el edificio del progreso patagónico.



El "Villarino", uno de los más populares transportes argentinos, que hoy

Nota 1 "Los Hermanos Pinazo en el descubrimiento de América" por Cesáreo Fernández Duro. (Emecé Editores, Buenos Aires 1944).

(2) Sobre Magallanes, véase "Viaje de Magallanes y de Sebastián Elcano", por Martín Fernández de Navarrete. (Emecé Editores, Buenos Aires 1944). Resume todos los documentos que existen al respecto, y sirve de base para todo cuanto se ha escrito después. Para el viaje de José de Leizaola hay que consultar al mismo autor, Fernández de Navarrete. En cualquiera de las ediciones de su "Colección de viajes", de las que existe en el mundo, el primer volumen argentino que trata de cualquiera de Madrid, de publicación reciente aunque también antiguo. En este volumen están reunidos los primeros viajes exploradores de los españoles por el Pacífico en el siglo XVI.

(3) Héctor R. Ratto.

(4) Sobre toda la empresa a que aquí se alude abundan las referencias en ARGENTINA AUSTRIACA, pero ninguna está tan prolijamente documentada como la de la Real Compañía Austriaca del Canal de San Carlos y la flota de Carlos V. Puerto Desada", por Leonardo S. M. Doudat. (ARGENTINA AUSTRIACA N.º 16).

(5) Emecé, Braun Menéndez.

(6) Teodoro Caille-Bot. Véase también "La expedición de Malaspina", por Héctor R. Ratto. (Emecé Editores, Buenos Aires 1945).

(7) Hemos omitido algunas expresiones de las más importantes, como las de los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Tierra del Fuego, ascendiendo más a su vez Lemaire y Schouten dos españoles, los hermanos el descubrimiento de las islas de Diego Ramírez, según ellos las llamaron; y la de Juan Ladridero, quien

saliendo de Valdivia en 1857 atravesó el estrecho de Magallanes del Pacífico al Atlántico por primera vez, el propio tiempo que exploró su costa. El capitán de fragata Héctor R. Batto es el historiador que más ha investigado sobre los viajes de exploración por el litoral de la Patagonia y Tierra del Fuego, dándonos a conocer muchos nombres de marinos tan valerosos como desinteresados que hasta entonces nadie se acordaba. Por otra parte, a pesar de que muchos de sus trabajos hidrográficos sirvieron de base para los sucesos. Como guías para la historia de la geografía patagónica y Tierra del Fuego, y por el interés que se tiene a las principales exploraciones de españoles, holandeses, ingleses y franceses por último, pueden considerarse: Alberto M. Aguirre, S. S., "Mis viajes a la Tierra del Fuego" (Milán, 1929) y "Andes Patagónicos" (Buenos Aires, 1945); y de Armando Braganza sus tres publicaciones sobre "Pequeña historia magallánica", "Pequeña historia patagónica" y "Pequeña historia fueguina"; además del "Fuerte Bulnes", todas esas obras con interesantes referencias a los viajes de exploración. En ARGENTINA AUSTRAL abundan las indicaciones de gran utilidad en este sentido; pero, dispersa por sus varios tomos, no podemos dar un recuento de ellas, presentando sólo los siguientes: Los viajes de Bougainville, Cook y Darwin — todos ellos de singular importancia para la historia de las ciencias naturales — en la "Asamblea colectiva" "Los grandes viajes clásicos", de Espasa-Cape.

(*) "La necesidad de enviar refuerzos a Bélgica y de asegurar la retirada, vino a plantear, así desde un principio, aun antes de haberse su derrota, el problema de la formación de una flotilla; problema que la Junta encaró con la intención de situar esa flotilla frente a Santa Fe, cercando el país tanto a realistas como a paraguayos... La necesidad obligaba, pues, a improvisar la primera armada, si bien por ahora sólo con la estrecha mira de somar parte del río, en auxilio de una expedición terrestre... La flotilla tuvo que constar al menos de trescientos de fragatas, de cañoneras, capitaneado por Balla que tenía conocimientos náuticos y había participado en la campaña de Traillar embarcado al lado de Cañeros en el navío Sautinista Trinidad" ("Historia Naval Argentina", por Teodoro Cailliet-Bois. Emce Editores, Buenos Aires, 1948).

(*) Rivadavia, precursor de la Marina", por Héctor R. Batto (en un folio impreso recientemente con motivo del centenario del poder).

(*) Item.

(*) Martín Rivadavia, nieto del primer presidente, se repite la vocación por las cosas del mar y la atención por los problemas que el mar plantea a veces como solución para otros muchos políticos y economistas. Venase las dos columnas en otro lugar de este número, de Martín Rivadavia, quien, siguiendo la evolución natural de los sucesos en consonancia con las necesidades del país, llegó a ser ministro de Marina, según Cailliet-Bois, "Los marineros argentinos en la Patagonia" por Nemo (artículo editado número extraordinario).

(*) Item.

(*) "Viaje de reconocimientos" por Héctor R. Batto (ARGENTINA AUSTRAL, N.º 16).

(*) Teodoro Cailliet-Bois.

(*) El N.º 50 de ARGENTINA AUSTRAL, está dedicado a Luis Piedrabuena. El mencionado Cailliet-Bois, según Cailliet-Bois, fue el primero en llegar al lago Argentino por el río Santa Cruz, cuya agua remonta en un botecito (10.1), después al Estrecho de Magallanes por el río de mismo nombre.

(*) Muchos nombres de esta legación de los galpes al Chubut se encuentran en su colección de ARGENTINA AUSTRAL. Véase también la siguiente carta: A. Braganza "El Valle de la Esperanza" (El Ateneo, Buenos Aires, 1948).

(*) El número 145 de ARGENTINA AUSTRAL contiene multitud de referencias sobre la expedición del Comodoro Luis Py, de la que trata especialmente. Véase, además, "La expedición Py a Santa Cruz" (el comodoro que no se sabe) — artículo en el número 145 de esta revista escrito en colaboración por Teodoro Cailliet-Bois y Armando Braun Menéndez.

(*) El lago Nahuel Huapi fue descubierta, en febrero de 1621, por don Jorge Flores de Leon, según establece el P. Guillermo Furlong, S. J. en su obra "Entre los techelches de la

Patagonia" (Talleres gráficos San Pablo, Buenos Aires, 1943), obra imprescindible para conocer los importantes viajes realizados por los padres de la Compañía de Jesús durante la primera mitad del siglo XVIII en toda la extensión y casi toda de los lagos cordilleranos del norte patagónico, tales como Rosales, Guillelmo, Zúñiga, Vander Meer, Quiroga y Cardiel. Merecen especial mención las expediciones del P. Nicolás Mascarelli, varón tan santo como ilustrado a quien la tradición atribuye la introducción del manzano en regiones donde ha llegado a constituir el principal elemento fitogeográfico, y quien atravesó varias veces la Cordillera, recorrió el Neuquén, se internó por la sujeta patagónica, probablemente hasta el lago Musters (obra citada, pag. 70), y por último, en su tercer viaje alcanzó el autor que seguimos, "Desde este lago debió de emprender su ruta hacia el este, llegando a la costa atlántica en algún punto cercano al actual Fuerte Desierto o Puerto Santa Cruz. Y agrega: "Antes de llegar a cabo Virgenes, en un punto que bien pudiera ser Puerto Gallardo, halló un alojamiento, muy cálido, y en el poses con escuderos para sacar agua, hechos a mano, pelados de cuerda, de botijas, astillas y estada de breva, que todo indicaba haber habido allí gente y habitación... Y presentando a los indios, dijo que allí habían estado unos hombres blancos algún tiempo y que habían ido en un cano de las seales...". En consecuencia, la expedición de John Bartholomew de que se sabe que a 26 de septiembre de 1669 había partió de las Lunas y al año siguiente, antes de cruzar el Estrecho en viaje a las costas de Chile, se había detenido en la que es ahora Puerto Gallardo." (Obras citada, pag. 70). Mascarelli, por tanto, y según el P. Furlong, habría sido el primero en cruzar la Patagonia desde el Pacífico hasta el Atlántico y desde su límite NO. hasta su límite SE.

(*) "Historia Naval Argentina", por el capitán de Fragata Teodoro Cailliet-Bois. Libro ya mencionado del que extraemos principalmente los datos que se insertan en esta parte de nuestra revista.

(*) Véase N.º 168 de ARGENTINA AUSTRAL.

(*) El lago Vintter lleva el nombre que en atención a su jefe, el general Lorenzo Vintter, le impuso el coronel Luno de los, cuando lo encontró durante su exposición de reconocimiento en el año 1861, desde el Puerto Desierto hasta el arroyo Valueda, Comarca del Estero Mayor, 1861.

(*) Sobre la instalación industrial de Ernesto Riquelme, véase la monografía de Armando Braun Menéndez "Veintidós años de minería del primer exilio" que comenzamos en Santa Cruz (ARGENTINA AUSTRAL, números set 41 a 41, y "Pequeña historia patagónica", Vian y Zorra, editores, Buenos Aires, 1948).

(*) Carlos Dorgallini: "Cantos sencillos de la historia patagónica-Recorramos la obra humanitaria de los transportes de la armada un amano" (ARGENTINA AUSTRAL, N.º 106).

(*) "Historia Naval Argentina" por Teodoro Cailliet-Bois, pag. 508. Y en otro lugar de la misma obra, pag. 509, se lee: "La marina contrajo así a su cargo y mantenimiento del territorio, basándose prescrite con frecuencia casi vez mayor en aquellas ocasiones, que comenzaban a amarse con colonos, los pes, y a dicto Luno que comenzó como jefe a la Patagonia, y mereció su atención en esta obra meritoria a la par de los Mares, Moreno, Zouaves y Ameghno. Así el subteniente Valentín Feilberg, que en el año 1820 en un botecito el río Santa Cruz en su tornaburo y fue el primero en llegar por ese punto al lago Argentino. Así el capitán de fragata Carlos Moyano y el funcionario o marino Ramón Liso, que exploraron en todo sentido la Patagonia y el Estero del Negro, hasta entonces desconocida. Así los marinos de que, una vez conquistada la costa sur, exploraron los ríos del norte de la República..."

(*) Sobre Rivadavia véase en otro lugar del presente artículo y, con respecto a O'Higgins, puede consultarse el capítulo 29 de "Trueteo Llanero" de Armando Braun Menéndez.

(*) "Pequeña Historia Patagónica" de Armando Braun Menéndez (Vian y Zorra, editores, Buenos Aires, 1936).

(*) Item.

(*) Historia Naval Argentina, de Teodoro Cailliet-Bois (págs. 309). Y por lo que se refiere a la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia y el desarrollo de su servicio de navegación, véase el número 144 de ARGENTINA AUSTRAL dedicado a don José Menéndez.

La Marina y Argentina Austral



Indicación de artículos y notas aparecidos en esta revista desde su primer número y que guardan alguna relación con el objeto de la edición presente

ACHERON, R. — La tradición en la Marina. N.º 44, pag. 28.

ALBARRACIN, SANTIAGO (Capitán). — La escuadra prosigue viaje de Carmen de Patagones a Santa Cruz. N.º 113, pag. 34.

BORGIALLI, CARLOS. — Don Luis Piedrabuena. Extractado del compendio de la vida de don Luis Piedrabuena que el capitán E. Aguirre publicó en el Boletín del Centro Naval en el año 1883. Nos. 18 y 20.

Lavo Argentino. Un bautismo inspirado por los dioses. N.º 30, pag. 34.

— Epirotos marítimos de nuestra costa patagónica, del teniente Dosseres. N.º 40, pag. 10.

— Una expedición olvidada. Viajes de Piedrabuena, etc. . . N.º 41, pag. 40.

— Reminiscencias históricas de Puerto Desierto y San Julián. N.º 43, pag. 8.

— Recuerdos de un duende que navegó en la costa sur. N.º 48, pag. 7.

— La personalidad de Piedrabuena vista por los europeos. N.º 50, pag. 67.

— Teniente de navío José M. Mascarelli: su vida, su obra. N.º 53, pag. 28.

— Teniente de navío don Agustín del Castillo. N.º 69, pag. 33.

— Tierra del Fuego vista hace medio siglo. Recuerdos de la Segunda Expedición de Bove. Conferencia pronunciada por el Guardia Marina Juan M. Nouzeur, el 2 de julio de 1884, en el Instituto Geográfico Argentino, N.º 72, pag. 27.

— Los propulsores de la Marina Mercante de la costa Sur. N.º 84, pag. 32.

— La "patriada" del Villarino. En homenaje del venerable anciano capitán Juan L. Murcia. N.º 86.

— Recordando al capitán Carlos M. Moyano. N.º 125, pag. 36.

— Santa Cruz en 1789. N.º 128, pag. 18.

— De cómo una chimba de oro contribuyó a la fundación de Río Gallegos. N.º 132, pag. 44.

— Recordando la vida de mar del Comodoro Martín Rivadavia, primer ministro de la Marina de Guerra. N.º 133, pag. 27.

— No hay nada tan errato para los viejos patagónicos como evocar la navegación de antaño. N.º 140, pag. 18.

— Oceanografía del litoral patagónico. N.º 154, página 77.

— Capitán de fragata don Eugenio H. Leroux. Su fallecimiento. N.º 157, pag. 39.

— BRAUN MENÉNDEZ, ARMANDO. — Vicisitudes y miserias del primer ensayo de colonización de Santa Cruz. Nos. 44, 45, 46 y 47.

— Semblanza de don Luis Piedrabuena. N.º 50, pag. 18.

— Piedrabuena visto a través del lente chileno de la época y contemporáneo. N.º 50, pag. 77.

— La Expedición Py a Santa Cruz. El Combate que no se libró. Ficción en colaboración con el capitán de fragata T. Cailliet-Bois.

— CAILLET-BOIS, TEODORO (Capitán de Fragata). — Viajes de exploración a la Patagonia. N.º 37, pag. 45.

— Puerto Madryn en 1890. Reproducción de algunos párrafos. N.º 43, pag. 6.

— Piedrabuena. Su acción patriótica. N.º 50, pag. 30.

— Comentario de los salvamentos de Piedrabuena. Escritos por él mismo. N.º 50, pag. 63.

— Mis recuerdos de entonces. N.º 64, pag. 32.

ACEITE "CALLO"



EL MAS SUAVE DE LOS ACEITES

La Arrocera Argentina Frugone y Preve Ldo. S. A

— Los ministros de Marina que colaboraron con el Presidente Julio A. Roca. N.º 64, pág. 66.

— Luis Py. N.º 93, pág. 46.

— Aspectos de la expedición a Santa Cruz. N.º 113, pág. 25.

— La expedición Py a Santa Cruz. El combate que no se libró. (En colaboración con Armando Braun Menéndez). N.º 115, pág. 11.

— Las velas de la Sarmiento. N.º 126, pág. 24.

— Piedrabuena y Félix Frías. Nos. 133, 134 y 135.

— Las exploraciones de lista en la Patagonia. N.º 137, pág. 33.

— Los nombres dados a los minadores-rastreadores. N.º 140, pág. 27.

— San Nicolás, primer combate naval de la revolución. N.º 152, pág. 13.

— Descubrimiento del lago Fagnano. N.º 160, pág. 44.

— Un marino mendocino: Carlos M. Moyano, el explorador de la Patagonia. N.º 168, pág. 7.

CASAL, PEDRO S. (Contralmirante). — Piedrabuena. Conceptos de S. E. el señor Ministro de Marina. N.º 50.

CRONICA GRAFICA E INFORMATIVA:

La Sarmiento completa su XXXII período de instrucción en los mares del Sur. N.º 41, pág. 7.

Nuestra Marina de Guerra en los mares del Sur. N.º 70, pág. 50.

El gobernador del territorio de Santa Cruz, Teniente de Navío Juan M. Gregores. N.º 103, pág. 24.

Cofre para el Tospedero "Santa Cruz" donado por el pueblo del mismo nombre. N.º 119, pág. 28.

Tierra d'el Fuego bajo el control del Ministerio de Marina. N.º 158, pág. 52.

Aviso de nuestra Armada "A-3". N.º 5, pág. 13.

El gobernador del Territorio de Santa Cruz, capitán de fragata Francisco Daneri. N.º 26, pág. 18.

La renuncia del gobernador de Santa Cruz, capitán de fragata Francisco Daneri. N.º 29, pág. 41.

Teniente de navío Juan Manuel Gregores y Conitán de Fragata Jorge Siches, gobernadores de Santa Cruz y Tierra del Fuego respectivamente. N.º 40, pág. 20.

La fragata Sarmiento. N.º 46, pág. 53.

Homenaje al capitán de la Armada don Luis Piedrabuena en el centenario de su nacimiento. N.º 47, pág. 53.

Ecos del centenario Piedrabuena. N.º 51, pág. 40.

Inauguración de los monumentos al capitán Luis Piedrabuena en Río Gallegos, Santa Cruz y Comandante Piedrabuena. N.º 53, pág. 49.

Visita de la Fragata Presidente Sarmiento a Comodoro Rivadavia. N.º 54, pág. 54.

Primeros pobladores de Puerto Desado. Contraalmirante Solier. N.º 60, pág. 35.



La fragata Sarmiento en Comodoro Rivadavia. N.º 61, pág. 59.

Nuestra Marina de Guerra en los mares del sur. N.º 70, pág. 50.

Recuerdo de la última visita de la escuadra de mar a Puerto Madryn. N.º 75, pág. 51.

De cómo el motín de los Artilleros impidió a don Ramón Lista realizar su primera exploración. El comandante Lasterre apresó a los bandidos en Puerto Desado y Santa Cruz. (de "La Prensa"). N.º 99, pág. 26.

El gobernador del territorio de Santa Cruz, teniente de navío Juan M. Gregores. N.º 103, pág. 37.

El gobernador del territorio de Tierra de Fuego, capitán de navío Carlos Meneta. N.º 105, pág. 24.

En Los Misioneros, Santa Cruz, fué dignamente conmemorado el 60.º aniversario de la Expedición Py. N.º 114, pág. 17.

El crucero "25 de Mayo" en Comodoro Rivadavia. N.º 121, pág. 38.

El contraalmirante Zar estudia las bases aéreas de la Patagonia. N.º 127, pág. 59.

Alumnos de la Liga Naval Argentina, en viaje de estudios al Sur. N.º 129, pág. 37.

El presidente de la Liga Naval visita Comodoro Rivadavia. N.º 129, pág. 43.

En honor del gobernador de Santa Cruz, teniente de navío Manuel Gregores. N.º 145, pág. 34.

Comisión popular Pro-homenaje al capitán Carlos María Moyano. N.º 161, pág. 20.

Discurso del gobernador de Tierra del Fuego, capitán de navío Fidel N. Anadón. N.º 161, pág. 44.

Homenaje al Viccalmirante Marcos A. Zar, tributado por el pueblo de Puerto Madryn. N.º 171, pág. 44.

DÁVILA, NICOLÁS R. escribe en "La Prensa" interesantes crónicas acerca de la anécdota en Santa Cruz durante la estadía de la Escuadra de Py. (Extractado por Carlos Borgiatti, N.º 113, pág. 46).

DE LA CRUZ, JUAN. — La división de Py en viaje de Buenos Aires al Río Negro. Extractado de un trabajo del mismo, aparecido en el Boletín del Centro Naval en 1917, N.º 113, pág. 32.

EYROA, CÁNDIDO E. — Apuntes biográficos sobre Piedra Buena. N.º 50, pág. 23.

FISCH, RICARDO A. (Doctor). — Piedra Buena. Industrial, comerciante y poblador. N.º 50, pág. 55.

GODOY (Capitán). — Relato escrito sobre su permanencia en Desado durante todo el año 1882. N.º 60, pág. 10.

GUERRICO (Almirante). — Refiere pasajes salientes de su vida. Reproducción de la entrevista que en nombre de la revista "El Hogar" hiciera el señor Pedro Muruzábal, al entonces veterano de nuestra Armada Nacional. N.º 156, pág. 37.

IVÁN (Oficial). — Puerto Desado visto diez años después del comandante Godoy por el oficial Iván, de la corbeta "La Argentina", en uno de sus viajes en la costa Sur con los guardias marinas de la Escuela Naval. N.º 60, pág. 11.

LARRAIN, NICANOR. — Un viaje en el Villarino. Extractado de su libro "Viajes en el Villarino a la costa Sur". Nos. 91, 92 y 93.

LEBAN, HUCO. — Recuerdos de un viaje del "Patria" a la isla de los Estados en 1907, con motivo de una evasión de penados. Nos. 101 y 102.

MOYANO, MARÍA CLARISA. — Recuerdos relacionados con el libro "Viajes de exploración a la Patagonia". N.º 162, pág. 18.

MUÑIZ, JUAN. — La ciudad más austral del mundo. Recordando la fundación de Ushuaia y su cincuentenario. Donación de un nombramiento al Centro Naval por el pueblo de Ushuaia. N.º 150, pág. 12.

NOGUERA, JUAN M. (Guardia Marina). — Tierra del Fuego vista hace medio siglo. Recuerdos de la Semana Expedición de Bove. Extractado de una conferencia pronunciada por el Guardia Marina, Juan M. Noguera, el 2 de julio de 1884, en el Instituto Geográfico Argentino, por Carlos Borgiatti. N.º 72, pág. 27.

NÚMERO 113, ESPECIALMENTE DEDICADO A LA EXPEDICIÓN DEL COMODORO LUIS PY. — Comodoro Py. (De un óleo existente en el Centro Naval).

La Expedición del coronel Luis Py. N.º 113, pág. 11.

Recordando al almirante don Martín Guerrero. Noticias sobre su viaje de exploración del río Negro al servicio de la Fracción de Py. Reproducción de un trabajo de Estanislao S. Zeballos. N.º 113, pág. 12.

Comodoro Luis Py. Por el capitán de Fragata Jacinto R. Yaben. N.º 113, pág. 14.

La "Uruguay" en Santa Cruz. Por el capitán de fragata Héctor R. Ratto. N.º 113, pág. 22.



"Vitamínese" con

SIDRA

"LA VICTORIA"

"Fuente de salud"

Elaborada con manzanas de "super-selección", por un procedimiento que reúne todas sus saludables vitaminas. Pídala en los principales almacenes y confiterías de la República.

¡No admita sustitutos!

Aspectos de la Expedición a Santa Cruz. Por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois. N.º 113, pág. 25.

La Expedición Naval a Santa Cruz. Apuntes de un caudete, hoy contralmirante. Por Daniel Rojas Torres. N.º 113, pág. 28.

La división de Py en viaje de Buenos Aires al Río Negro. Extractado de un trabajo de Juan de la Cruz, aparecido en el Boletín del Centro Naval en 1917. N.º 113, pág. 32.

La escuadra prosigue viaje de Carmen de Patagones a Santa Cruz. Por el Capitán Santiago Albaracín. N.º 113, pág. 34.

El río Santa Cruz. N.º 113, pág. 45.

Don Nicolás Dávila escribe en "La Prensa" interesantes crónicas acerca de lo acaerido en Santa Cruz durante la etapa de la Escuadra de Py. Extractado por Carlos Borgallí. N.º 113, pág. 46.

Palabras del Mensaje que en 1879 elevó al Congreso el General Roca acerca de la Marina Argentina y de la Escuadra del Comodoro Py. N.º 113, pág. 51.

En los Misioneros, Santa Cruz, fué dignamente conmemorado el 60.º aniversario de la Expedición de Py. N.º 114, pág. 17.

Expedición a Santa Cruz. El combate que no se libró. Por Teodoro Caillet-Bois y Armando Braun Menéndez. N.º 115, pág. 11.

NÚMERO 50, EXTRAORDINARIO, DEDICADO A DON LUIS PIEDRABUENA. — Antecedentes del homenaje al Comandante Piedrabuena. Pág. 4.

Boceto del monumento a Piedrabuena, notable obra del artista argentino Luis Perloti, que el Ministerio de Marina regala a la Municipalidad de Río Gallegos. Pág. 16.

"Piedra Buena", Conceptos de S. E. el señor Ministro de Marina Contralmirante Pedro S. Casal.

La adhesión de ARGENTINA AUSTRAL. pág. 17.

Semblanzas. Por Armando Braun Menéndez. Pág. 18.

Apuntes biográficos sobre Piedra Buena por Cándido E. Eyroa. Pág. 23.

La familia de Piedra Buena. Pág. 52.

Piedra Buena, industrial, comerciante y poblador. Por el doctor Ricardo A. Fisch. Pág. 55.

Los salveamentos de Piedra Buena referidos por él mismo. Con comentarios del capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois. Pág. 63.

La personalidad de Piedra Buena vista por los europeos. Por Carlos Borgallí. Pág. 67.

Piedrabuena visto através del lente chileno de la época y contemporáneo. Por Armando Braun Menéndez. Pág. 77.

NÚMERO 137, EXTRAORDINARIO, DEDICADO A DON RAMÓN LISTA. — Las exploraciones de Lista en la Patagonia. Por el capitán de fragata T. Caillet-Bois. Pág. 33. (Los demás artículos de este número no se relacionan directamente con la Marina).

ORKEKE. — El lago Argentino. Descubrimiento - Exploraciones - Colonización. N.º 153, pág. 49.

PUNCEL, CARLOS. — Otra vez... "La Sarmiento", acurelita. N.º 35, pág. 31.

— Tres jovas de la Armada Argentina. Acurelita miniatura. N.º 49, pág. 46.

— "La Sarmiento" y "El Rivadavia", Acurelitas. N.º 71, pág. 19.

RATTO, HÉCTOR R. (Capitán de Fragata). — Los viajes del teniente de fragata Manuel Pando a la Patagonia. N.º 48, pág. 24.

— Los buques de Piedra Buena. N.º 50, pág. 46.

— La escuela de Náutica del Real Consulado de Buenos Aires. N.º 70, pág. 24.

— La "Uruguay" en Santa Cruz. N.º 113, pág. 22.

— Historia de Brown. Desarme de la escuadra y retiro de Brown. El gobernador delegado. Antes del drama de Navarro. N.º 120, pág. 12.

— Viaje de precursores. (Guerrico, Rivadavia, Moyano). N.º 144, pág. 28.

REDACCION (Notas varias):

— Viajes de exploración a la Patagonia. N.º 37, pág. 5.

— Se cumplen treinta años de uno de los episodios de mayor resonancia en el país. Salveamiento realizado por la Corbeta "Uruguay". N.º 34, pág. 20.

— El capitán Martín Rivadavia reconociendo rada Tilly cuando el pueblo que lleva su nombre no existía. N.º 77, pág. 3.

— Un marino ilustre de la Patagonia, el capitán Federico Spurr. N.º 80, pág. 3.

— Capitán de fragata Luis E. Calderón. N.º 101, pág. 42.

— El río Santa Cruz. N.º 113, pág. 45.

— Cómo el capitán Piedrabuena perdió los botellos de champagne. Artículo entresacado de la "Tribuna Nacional". N.º 132, pág. 18.

— Recordando la obra humanitaria de los transportes de la Armada de antaño (1901). (Extractado de los viejos boletines del Centro Naval). N.º 136, pág. 30.

— Recordando al comodoro Martín Rivadavia. (Extractado del Boletín del Centro Naval). N.º 136, pág. 36.

— Recordando la primera exploración de Del Castillo a la Patagonia austral. N.º 138, pág. 45.

— Recordando la creación del Ministerio de Marina. N.º 139, pág. 16.

— Rememorando la fundación del Centro Naval. N.º 139, pág. 18.

— El Villarino. N.º 147, pág. 39.
El río Negro. (Extractado de una Conferencia dedicada a los marinos de Marina e Interior por el teniente Santiago J. Albaracín). N.º 153, pág. 54.

— Rememorando al capitán de fragata Carlos María Moyano en vísperas de su monumento. N.º 157, pág. 26.

— ROJAS TORRES, DANIEL. — La expedición naval a Santa Cruz. Apuntes de un caudete hoy contralmirante. N.º 113, pág. 28.

— SILVA PALMA (Almirante). — El Naufragio de la "Jeanne Amelle". N.º 136, pág. 13.

— TORRE, LUIS MARÍA. — Francisco P. Moreno. N.º 90, pág. 36.

— VILLARINO (Capitán). — Las tierras del Golfo San Jorge vistas en 1881. N.º 80, pág. 24.

— YABEN, JACINTO R. (Capitán de Fragata). — Comodoro Luis Py. N.º 113, pág. 14.

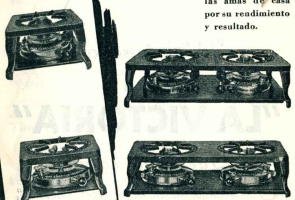
— ZAR, MARCOS A. (Contralmirante). — La Patagonia reclama ser aproximada a Buenos Aires. N.º 133, pág. 5.

— ZEBALLOS, ESTANISLAO S. — Recordando al almirante don Martín Guerrero. Noticias sobre su viaje de exploración del río Negro al regreso de la Expedición de Py.

Presentamos:

Cocinas a Gas de Kerosene con mechero silencioso y regulable.

Nuestras cocinas, finamente esmaltadas, han obtenido la aprobación de las amas de casa por su rendimiento y resultado.



DIÓGENES SON ARTICULOS NOBLES INDUSTRIA ARGENTINA

VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO
REPRESENTACIONES METALURGICAS
PIAZZA HNOS. S.R.L.
Administración Ventas y Talleres: ARRIOLA 1340/5 (Suc. 37, Rio. 1)
U. T. 61, 3289 y 2312 - Exposición: BELGRANO 507 - Bs. As.

"LA ANTIGUA GENOVESA"

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1810
FABRICANTES DE CAMAS Y MUEBLES DE HIERRO
DI CASAGRANDE Hnos. & Cia.

2371 - FOURNIER - 2681

BUENOS AIRES

U. T. 61, Corrales 2310

U. T. 37, RIVADAVIA 0606 = 265 SAENZ PEÑA 271 = BUENOS AIRES



MARCA REGISTRADA

Durblan

Soc. de Resp. Ltda. - Capital \$ 600.000 - m/n.

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos

Notas bibliográficas

Por Julián Pedrero

ADVERTENCIAS DEL GAUCHO MARTÍN FIERRO A LOS MARINEROS DE LA ARMADA.

Por Ricardo L. Dillon, *Vicario General de la Armada, doctor en Filosofía y Teología por la Universidad Gregoriana de Roma. Con Carta al autor, noticia biográfica sobre José Hernández y una advertencia lingüística por el profesor Euterio F. Ticoreña, de la A. A. de L. (Sociedad Impresora Americana, Buenos Aires, MCMXLI)*

Hay libros, que una vez aceptados por unánime y universal plebiscito en el reducido concierto del Olimpo de las Letras, vense alzados por los más inevitables y bárbaros rigores. Sufren el destino de todas las grandezas. Y el peor de los ataques, no es el de los censores por duras que sean las palabras y aun injustos los conceptos, sino el de los ensalzadores, quienes más sentimentales que inteligentes y más charlatanes que sentimentales, hacen de la cosa un ídolo y del ídolo, naturalmente, una entidad lejana, mística y fetichista. Mucha sustancia y fuerza de humanidad y realidad necesita el tal objeto, para que a pesar de los adoradores—siempre en mayor número que los meditatores—permanezca vivo y vivificante en el alma del determinado pueblo con cuyos costumbres e ideas fué engendrado; y nada tan difícil, díamos por último, como sortear esas pendientes resbaladizas por donde pueden rodar, resquebrajarse y abismarse en la nada, los bibliófilos, eruditos, glosadores y en el mejor de los casos hombres de buena fe, para llegar a darnos sobre el consagrado libro un nuevo libro, dierno, a su vez, de leerse, medítese y abrigarlo en nuestra biblioteca contra las inclemencias de los tiempos. El que aquí desacomodar, pertenece a esta alta y solitaria jerarquía. Algo muy análogo a lo que hicieron Ortesa y Gasset, por un lado, y Unamuno, por otro, con el "Quijote"—"Meditaciones del Quijote" y "Vida de Don Quijote y Sancho"—, ha hecho con el "Martín Fierro" Monseñor Dillon; aunque muy diferente, si venimos a finalidad, procedimientos y otras circunstancias.

Obras de exégesis, de especulación filosófica, de tendencia didáctica y normativa son las tres; pero parecemos que el Vicario Mayor de la Armada Argentina ha ido realmente a un fin concreto de edificación moral sosteniendo un detenido y deleitable camino a través de lo bello y prescindiendo de cuanto para este fin práctico y constructivo resultaría accesorio.

Con lo que dejamos anunciada otra dificultad más, que hallamos resuelta en esta obra con tanta felicidad como la primera. Pues, en verdad, que tan difícil como hacer obra creadora glosando un monumento literario al que rodea la atención universal, creemos que es aunilar los valores morales del "Martín Fierro", soterrados las más veces bajo la capa superficial del verso árido y desconsolador por donde la vida atormentada del gaucha ábese traicionosamente un cauce de línea divagatoria y aventurera. Pero Martín Fierro es el vástago americano

más vigoroso del Cid, aquel otro héroe cristiano que huyendo de su rey mejor sirvió a la causa común de la patria y quien hasta combatiendo al lado de infieles en alguna que otra ocasión no dejaba de colaborar a favor de la causa general de la cristiandad.

Lo que se impone a la consideración de quienes se entregan tanto con Martín Fierro como con Don Quijote Díaz es la potencialidad del carácter; y a poco que por sus almas nos adentremos nos consta que aquella lo hagan y tomen el rumbo que tomen, de aquella potencialidad sólo puede salir la rectitud. "Por Dios, qué gran vasallo si hubiera un gran señor!", dijose del Cid; lo que justamente cabe aplicar al gaucha, modificando el sentido monástico de las palabras. Son hombres esos para ejecutar muchas y grandes cosas, y nada opuestos a la disciplina, sino necesitados de ella, pero ejercida en nombre de quien sea tan bueno, tan sano y tan hombre como ellos. La experiencia, sin embargo, podrá en último término elevar la magnitud del subalterno en forma de

"CERRO AZUL"
VINOS DE CATEGORIA

CHAMPAGNES ESPUMANANTES

Ricardo Barañán

Nuestro Oro 5451 - BUENOS AIRES U. T. 59 - 1615

influir sobre el ánimo de un superior quizás más en agregar que no conocemos medio mejor para probar el temple de los caracteres y el aprovechamiento de las lecciones de la existencia. Tal y como se produce en Fierro, cuando, victorioso de la adversidad, decide el regreso a la civilización (segunda parte del poema), y es el Cid tras la conquista de Valencia. Y es lo que el propio gaucha nos predica:

"Obedezca el que obedece
y será bueno el que manda."
(MF. II - 4719 - 20.)

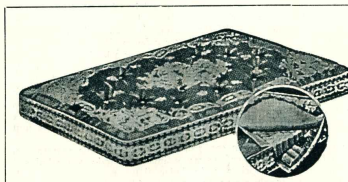
Glosado por Monseñor Dillon y aplicado a la finalidad propuesta con las siguientes palabras:

"Sabes muy bien, marinero, cómo debe ser la obediencia o subordinación, en el orden militar, a saber: pronta, instantánea, pasiva, espontánea y, también, ilustrada, en el sentido que el inferior debe comprenderse primero de cuanto le ordenan, y, una vez bien al tanto de la interpretación dada al texto y al espíritu de la orden, realizarla, al punto y con toda exactitud."

He ahí, de paso, una muestra de la disposición y estilo de esta obra singular, dirigida y escrita expresamente para los marineros de la Armada Argentina, pero que alcanza con sobrada fuerza para los marineros de todas las armadas y que trasciende, sin proponérselo el autor, más allá del círculo de una profesión determinada. Amove cabe también que nos consideremos todos directa y prontamente afectados, pues marineros todos somos en el mar de la vida y para todos es válida la filosofía saeva, severa, realista y humanista de Fierro, el "navarrete" de los camisas, con mayor motivo en esta interpretación de Monseñor Dillon, quien se vivifica en unos casos de los científicos y en otros del análisis, ha rastro la sustancia filosófica del poema de Hernández al alcance de todas las mentes y de todas las afecciones y lo que más vale con esta sustancia ha compuesto un todo orgánico, vivificante, alentador y constructor.

ADHESION DE

Viuda e hijos de Blas Aris



Cándido Lorenzo

Colchonería

Tapicería y cortinas para buques en general

812 - Necochea - 814
U. T. 23, Buen Orden 6004
BUENOS AIRES

FERRERIA
DE PARIS
FUNDADA EN 1857

GIRAULT, ARENAZA & Cía.

Importadores de Ferreteria

Casa Matriz: 1649 - LIMA - 1699
U. T. 23 - 4032-0732
U. T. 26 - 1111

Mostruario y Ventas: 756 - ALSINA - 756
por Mayor: U. T. 33 - 1289
BUENOS AIRES

Y para concluir, una cita más:

"Hay hombres que de su ciencia tienen la cabeza llena; hay sabios de todas menas, mas digo, sin ser muy ducho: es mejor que aprender mucho el aprender cosas buenas."
(MF. II - 4607 - 12.)

Glosado por el autor del modo siguiente:

"La ética nos marca, en los cuadrantes, los puntos cardinales y los grados; y la moral concretamente nos va colocando en el grado exacto en que debemos mantener la caña del timón para seguir el rumbo. Sin ética—ciencia teórica que nos esclarece los principios—, y sin moral—ciencia práctica que nos aplica a cada una de las contingencias de nuestras singladuras—, se torna confuso, incoherente y perfido de peligros el arte de navegar por el océano de la vida..."

Tierras malditas!

Cuento de Enrique Campos Menéndez

(Dibajo de JOSÉ BONOMO.)

Allá por el primer tercio del siglo pasado, el villorrio de Wathamstown, adormilado y envuelto en brumas que ocultaban la pátina gris de sus vetustas arquitecturas antecubanas, despertó de pronto ante un acontecimiento singular, y la apatía habitual de sus habitantes cedió paso a un vivo sentimiento de curiosidad.

El maestro de escuela, con su levitón negro y su alto sombrero de copa, se había presentado en público con unos ser extraños, de rostros increíblemente toscos, fuertes de tronco, y de piernas curvas y débiles, que miraban con sobresalto a las pentes y parecían empavorecidos por cuanto les rodeaba. Sólo estaban cómodos cuando se encamillaban, exponiéndose, en tal postura, a la multitud de los curiosos. Eran cuatro: tres hombres y una mujer, y fuerza es convenir en que parecían inocuos a primera vista en Wathamstown, que había dado a Oxford alumnos de sus mejores estudiantes. Pronto se supo que no habían sido recogidos, en el último rincón del mundo, por el *Beagle*, durante el primer viaje que hiciera este bergantín, practicando mediciones hidrográficas, por los canales de Tierra del Fuego. Llegaron a bordo como rehenes, por el robo de una ballenera, perpetrado por sus salvajes hermanos de raza, y luego, acimantados e iniciados en el idioma inglés y en las costumbres civilizadas, fueron conducidos a Inglaterra, donde andaban exuestos a la desenfadada curiosidad de las gentes. Los elegantes trajes que sus tutores se obstinaban en ponerles hacían más extravagante el conjunto, que, por cierto, desentonaba la avidez de más de un célebre cronista londinense. Sus nombres no eran menos pintorescos que sus figuras: Boat Memory, mocetón de veinte años; York Minster, un gigante musculoso; Jemmy Button, mozo de catorce años, y Fugua Basket, una menuda mujercita de doce, con el semblante anémico y el pelo suelto en las crenchas.

Al cabo de un tiempo, desapareció de ellos la expresión de pavor tocándose en un permanente gesto de admiración y de perpetua sorpresa ante las inspechadas maravillas que, primero en Wathamstown y luego en la populosa ciudad de Londres, se ofrecían a sus ojos ingenuos. Terminaron por adaptarse a las nuevas costumbres y en sus labios flotaba a toda hora del día una complicitad sonora. Aquellos hombres, que hormiguaban en la gigantesca urbe, les parecían seres sobrenaturales, dueños de cuanto sero pudiera existir, y, ante tanta grandeza y poder, concibieron la idea de que eran hombres eternos,

amos de la vida y de la muerte.

Todo en ellos daba evidente certidumbre de su adaptación: desde el correcto uso del cachillo y el tenedor, que aprendieran en el comedor del pupillage, hasta la puñca pechera y los puños almidonados en los hombres, y el coqueto arrellino de Flegia. Un inglés bien vocalizado y cortés empezó a fluir, fácil y sonoro, de los labios primitivos de los huéspedes, y los buenos modales estaban ya anunciándose como una promesa de excelente crianza. Parecía claro que habría de olvidarse muy pronto sus resabios salvajes. Ellos, indios yaganas del último confín de América, acostumbrados a vivir en miserables cuevas, surcando incansablemente el *dédalo* de los canales, o amontonados en tolderías improvisadas, hasta el momento en que el propio baulal acumulado en su vida diaria les expulsaba a otros lugares, parecían encantados de la higiene y la pulcritud londinenses. Ellos, cuya moral era tan simple que se reducía a creer que la hembra y el alimento se roban y que a la tribu enemiga se le requiere a redradas, parecían percatarse de cuánta ignominia había en aquellas fórmulas de vida y escuchaban ahora, atentos y conmovidos, las palabras cristianas de los "reverendos".

Un día, que, como otros, paseaban por los jardines de Wathamstown, Boat Memory, el más indolente y mejor parecido de los varones, sintió de pronto unos escalofríos. Al siguiente, tenía fiebre, y no pudo levantarse. A subsiguiente, la temperatura lo abrumaba, sentía la garganta resaca, tronaba en palabras incoherentes en su rico idioma yagán, y su sed insaciable le hacía escuchar el rumor de las cascadas. Al tercer día, el médico más famoso de Wathamstown diagnosticó viruelas.

Fugua, York Minster y Jemmy Button no abandonaron la cabeza del enfermo, pese a las insinuaciones del médico que les amenazaba con el contagio. En camillas, junto al lecho del afebrado, como a la vera de las hembras de su tierra, asistían silenciosos a su convalecencia. Cuando el enfermo fue trasladado al Hospital Naval resultó imbolescente consecuencia de que se olvidasen en Wathamstown y hubo de permitírseles que velasen junto a él.

Miraban con asombro el deslinde de aparatos, médicos y enfermeras, estimándolo todo con admiración supersticiosa y sin dudar ni un momento que aquellos hombres eran dueños de la vida y de la muerte. El enfermo tenía ahora cubierto el rostro por una gasa roja,

y bajo el velo se veía la horrible erupción de la viruela, más desconocida en el clima frío y sano de los canales fueguinos. Pero ellos tenían constancia en aquellos nombres maravillosos o blancos delantales.

Por eso, cuando el Rey Guillermo IV y la Reina Adelaida salieron, a su vez, curiosidad por los habitantes del fin del mundo, ninguno de los tres puso reparo alguno en apartarse un instante de Boat Memory. Aquellos hombres o delantales blancos lo salvarían.

Y luego de llegar al Palacio de St. James y atravesar corredores, antecámas y salones, fueron introducidos en la habitación privada de Guillermo IV, que los esperaba en compañía de la Reina Adelaida.

El monarca los recibió con palabras sencillas, dirigiéndoles preguntas curiosas, que ellos contestaron en un inglés casi correcto. Luego el rey puso un anillo en el dedo de Fugua y la Reina depositó sobre sus crenchas lasias uno de sus propios gorros de batista.

Fugua agradece; pero estaba preocupada y su gratitud le poco ensucia. De pronto, se encaro con el rey: —¿La mandas aquí? —le dijo.

—Yo mando —contestó el Rey sonriendo—. ... Aunque hasta cierto punto. Los reyes ingleses reinan, pero no gobernan...

Por supuesto que Fugua no entendió esto y dijo a boca de jarro:

—Pues ordena a los hombres de delantales que no dejen morir a nuestro hermano...

—¿De que sufre? —preguntó el Rey Guillermo.

—De viruelas! —respondió Fugua, pronunciando la palabra trabajosamente y como con rabia.

El Rey sonrió tristemente.

—Si —agregó, por contornarla—. Les diré que le salven la vida. Vete tranquila.

De vuelta en el Hospital, Fugua corrió al lecho de su hermano de raza, dando grandes gritos en su idioma yagán:

—¡Estás salvado! ¡Estás salvado! El jefe de estos hombres les ordenará que no te dejen morir. Mira. Yo se lo pedí. Me dió este anillo.

Y volviéndose a los médicos, les gritó: —¡Habéis oído! Vuestro jefe no quiere que él muera. Vosotros tenéis de todo para salvarlo. Vosotros, que lo hacéis todo, vosotros que lo podéis todo, no lo dejéis morir.

Y agregó, ya más serena:

—Además, vuestro jefe os lo ordena.

Tres días después Boat Memory, el mejor parecido y el más inteligente de los yaganas, murió en el Hospital Naval de Londres, consumido por la fiebre, sintiendo el rumor del Estrecho que une dos océanos en su delirio de sediento.

Una decepción profunda carcomió los sentimientos civilizados de los tres yaganas.

—¿Qué valía todo aquello, de qué las maravillas de la ciudad con sus carruajes, sus luces artificiales, y sus



hospitales llenos de misterioso aparato y ceremoniosos "jorrons" de blancos delantales; de qué, si eran impotentes ante la muerte como el último de los yaganas?

Fugua arrojó a las turbias aguas del Tamesis el anillo del Rey.

Cuando la expedición de Fitz Roy partió por segunda vez a los canales fueguinos desde la sonda de Plymouth, los tres yaganas iban a bordo llenos de amargura y doloroso escepticismo. Fugua recordó el rostro desfigurado de Boat Memory, con el mortífero tatuaje de la viruela bajo el velo rojo. Miró por última vez aquella tierra y en un acceso de llanto, gritó:

—¡Esa es una tierra maldita!

El joven naturalista Carlos Darwin, pasajero también del *Beagle* en misión de estudios, se pasaba también por cubierta cavilando tal vez en el "eslabón perdido".

No sabemos si oyó la maldición de Fugua. El hecho es que —el también— después de recorrer las regiones australes de América, dijo:

—*Estas son tierras etéreas!* ¡*Tierras malditas!*

¡Distintos son los pareceres bajo el cielo de Dios!

Ginebra **BOLS** Su color ámbar pálido comprueba su vejez.

DE SEVILLA A USHUAIA

Don José Romero primer subprefecto de Bahía Thetis

Hay hombres que ya en su infancia tienen como señalado su destino; alguna circunstancia especial les inclina poderosamente a cumplir aquél lejano designio. Perteneció don José Romero a esa clase de hombres. Nos pasamos hubieran dicho que tenía su "sino". Estaba predestinado, escrito... que la Tierra del Fuego sería así como la desconocida tierra de sus amores.

De Sevilla a Ushuaia... ahí es nada. Del cálidoy

de un naufragio al navegar por el temido Cabo de Hornos. Preferían percibir algo antes que caer en manos de los salvajes.

claro cielo andaluz al áspero clima fueguino. Nació en la hermosa tierra andaluza: Sevilla, y tras una vida de intenso trabajo, falleció en Ushuaia, tierra a la que se dio por enteros: su actividad múltiple y hasta su cuerpo, en el año 1935, en que falleció a los 83 años de edad. En su laboriosidad tocó muchas profesiones: mecánico, minero, industrial, marino, constructor, armador, comerciante, y sobre todo siempre estuvo al servicio del pueblo que voluntariamente adoptó.

Después de la catástrofe fueron a parar medio muertos de frío y medio a las playas del desconocido archipiélago de Tierra del Fuego. Sin embargo, los indios que los recogieron, les admiraron y los trataron como dioses...

Ese relato quedó gravado en forma indeleble en su tierno corazón. Los años pasaron y aquel muchacho con ansias de aventura, se inclinó por la mecánica. Tenía 28 años cuando patentó la invención de una máquina agrícola. A los 30, cuando parecía que los sucesos de la infancia ya se habían borrado, aquellos le arrojaron poderosamente, y un buen día del año 1888 un nuevo emigrante ofrece sus brazos, su inteligencia y una entusiasmo y ardorosa juventud, como muchos otros europeos, al servicio del Nuevo Mundo. José llegó así a Punta acompañado de un monje con un par de perros a bucear en las profundidades del mar de Jesús. Alguien tiene en O'Havarty y se hace agricultor, pero una persistente sequía pedregosa que su voluntad originase a malaventuras. Cerca de dos años (1890) y mil peligros desahogó su espíritu. Al fin comenzó el trabajo que lo llevara a Tierra del Fuego; pero en qué condiciones: los de montar un acerado, pero no ganará sino si no fuera capaz. Es de encontrar dispuesto, pues volver a trabajar en su primer oficio se leena satisfacción y de constancia que logra transmitir al nuevo país. Además, no hay quien se arriague a le tan lepa y es aceptado.

En un lugar cercano a Ushuaia llamado Lapataín instaló sus máquinas cumpliendo a satisfacción su palabra. Gobernador a la sazón un hombre muy progresista, don Pedro Godoy, de gran reverencia para Ushuaia. Necesita mucha madera para edificar: obras públicas en abundancia, casas para los poseedores, trabajo, progreso... con este pan parte a Buenos Aires y regresa con un millonario para instalar el acerado de la Gobernación, que también instala el señor Romero.

Nuestro hombre no saldrá ya de este pueblo por el resto de su vida a no ser hasta la vecina población de Punta Arenas en donde contrae enlace con la señora Teresa Messina, dama de origen italiano que

vallenense acompañó a su esposo en su lucha con la soledad y por el progreso de Ushuaia, radicándose definitivamente en él. Y comienza así su vida llena de iniciativas, favorables en su resultado unas y otras llevadas a cabo con más ilusión que éxito; pero todas emprendidas con igual tesón y entusiasmo.

Explozó minas de carbón y cobre. En sociedad tuvo un acerado en Puerto Brown y llega, también en unión de otros vecinos, a comprar un buque, ilusión que acariciaba profundamente, pero los excesivos gastos para su mantenimiento en relación al capital de que disponían, les hace fracasar en la empresa.

De todas las diversas actividades en que se ocupó, la que posiblemente le mereció la mejor dedicación, a juzgar por los papeles de su archivo particular que conserva como un tesoro uno de sus hijos, fue el desempeño de subprefecto de Bahía Thetis, con residencia en Ushuaia, cargo que ocupó por espacio de más de una década. Conocedor de todos los vertientes del intrincado laberinto de leyes y canales del archipiélago fueguino, contaba que en más de una ocasión hubo de viajar por sus aguas en demanda de otro puerto en busca de provisiones para la sufrida población, ushuaíense. La gobernación tenía entonces "a su disposición el vapor "Golondrina", y en él embarcaba don José al cuidado de sus máquinas, de puro patriota que era y amigo de servir a sus convecinos. También le cupo una situación destacada en ocasión del salvaje del vapor "Monte Cervantes", mereciendo una distinción del gobierno alemán.



Don José Romero.

Permaneció radicado en Ushuaia cerca de medio siglo. En tan largo período de actividad, también tuvo el honor de presidir la Comisión de Fomento por largos años, po-

nriendo notable empeño en el mejoramiento edilicio y progreso del pueblo, por lo que se hizo acreedor al recuerdo del vecindario que lo respetaba y quería, pues sus mejores alanes eran dirigidos al adelanto del territorio.

Estas variadas actividades, escritas en forma somera, no le restaron tiempo para edificar bajo sólidos cimientos de moralidad y trabajo, un hogar modelo con la ayuda de su abnegada esposa, dando 21 hijos todos nacidos en Ushuaia, muchos de ellos ocupados hoy en el territorio en las más diversas actividades puestas al alcance de los hombres honestos y honrados, fieles al ejemplo irradiado de sus mayores.

Así, el castillo don José, sevillano de nacimiento pero fueguino de corazón, desmintiendo la copla: "porque nací gitanoño le tengo mirol al trabajo...", trabajó la mejor parte de su vida por esta tierra austral, quizás en agradecimiento a la buena acogida que los nativos habían dispensado a su progenitor...

Por esto y en todos los aspectos, podemos llamarle con justicia "pionero" ushuaíense; poniendo su vida como ejemplo precioso para las nuevas generaciones a quienes les toca trabajar con altura por el progreso de este pueblo perdido en el confín de la República, que espera días mejores, no solamente en su estado económico, sino también, destruyendo la fantástica visión que el vulgo de otros pueblos tiene formado de su existencia, para dar paso a lo que es en realidad: un puñado de laboriosos habitantes que luchan por su progreso y bienestar.

INCENDIOS Cristales Automóviles

ACCIDENTES DEL TRABAJO (Ley 9688)

Capital Autorizado: \$ 4.000.000.— Suscripto: \$ 2.000.000.—

Capital Realizado: \$ 1.400.000.— el/legat

Wm. F. BEVISIER M. HERROLD
Presidente Gerente

Sede Social: "EDIFICIO BOSTON"

U. T. 33, Avda. 3046 Buenos Aires U. T. 34, Def. 6989

"EL CAFE TEMPLA EL ANIMO Y ESTIMULA EL PENSAMIENTO"

CAFE

"Saulista"

PURO DE BRASIL
SOLAMENTE ENVASADO

PEDIDOS A
TACUARI 1542 - U. T. 26-5011

Villavicencio

Agua Mineral de los Andes

Liviana, pura y digestiva, es siempre indicada para beberse a toda hora y en cualquier circunstancia.

BACTERIOLOGICAMENTE PURA

TIO PACO

JEREZ ARGENTINO DE ESTIRPE ESPAÑOLA

Elaborado y añejado a la usanza clásica, brinda el hondo halago de su "seco" inconfundible.

ALEGRA EL ESPIRITU

De cómo recorre el éter el pasado y el presente de nuestra Armada

Por Ulises

Desde hace algo más de un año, los próceres navales, los memorables combates que tantas glorias han dado a la marina nacional, su evolución, la obra cumplida y la realidad presente con sus atisbos hacia el futuro, han venido desfilando para los oyentes de todo el país, por medio de un interesante ciclo de audiciones que, bajo el título de "NUESTRA MARINA DE

GUERRA", se propala todos los días martes y viernes, menos feriados, a las 19 horas por la emisora Radio Excelsior.

El material que se utiliza en estas irradiaciones, es preparado en la División Publicidad del Ministerio de Marina, con la única preocupación de difundir la personalidad de los héroes navales y los heroicos combates en que estos alcanzaron nembredad y se hicieron acreedores a la gratitud de la posteridad. Así mismo, la enorme obra realizada por la Armada en todo el litoral, especialmente en el de la costa atlántica, es dado a conocer en forma amena, interesante e intructiva, no con el afán de requerir manifestaciones laudatorias sino respondiendo a la intención de inculcar a la población el conocimiento del celo con que la institución vela por la seguridad de la zona austral del país y

el deseo de promover firme certeza de que sus pobladores pueden vivir en la plena confianza de que la Armada vela por ellos constantemente.

Del interés que han despertado estas audiciones, da cuenta la creciente difusión que tiene entre los oyentes de todo el país, lo que se refleja en la copiosa correspondencia que envían aquellos formulando sugerencias, solicitando copias de los temas irradiados, programas, etc., y en las que también se vierten aprobatorias expresiones.

La mencionada División Publicidad, ha comprobado, por ejemplo, que uno de los temas que más interesa a los oyentes, son los que tratan de la biografía de héroes navales y las poesías de temas históricos y navales que frecuentemente se difunden. También se han recibido en esa audición gratas sorpresas y una de ellas fué la

del llamado telefónico de una anciana descendiente del coronel Espora quien, habiendo escuchado una audición que se dedicó al ilustre marino, agradecía, con voz tocada por íntima y sincera emoción, el recuerdo respetuoso y admirativo que constituía el espíritu del tema propalado.

En otra oportunidad en que se hacía amplia referencia a la destacada personalidad del contraalmirante Sáenz Valiente, a quien tanto debe la marina moderna, se hicieron presentes en los estudios de Radio Excelsior descendientes del distinguido marino, que durante tantos años y con tanto acierto cupió la cartera de marina.

Hay también en estas audiciones otros espacios de singular interés y uno de los que más ha llamado la atención es el que está a cargo de es-

colares, donde se leen composiciones sobre temas navales pertenecientes a los míticos.

Como es sabido, las reparticiones y unidades de la Armada apadrinan numerosos escuelas del litoral. En esos establecimientos se han organizado concursos de composiciones que son enviadas a la División Publicidad del Ministerio, donde se procede a ponerlas en condiciones de ser irradiadas. Luego grupos de alumnos pertenecientes a escuelas de la capital y pueblos suburbanos, concurren a Radio Excelsior, donde leen los trabajos de sus camaradas de la Patagonia, a los que, por razones lógicas, no es posible hacer venir a esta capital con ese objeto. De esta manera, además, de establecerse una simpática comunicación indirecta entre alumnos se-

parados por enormes distancias, se fomenta en todos ellos el amor a las cosas del mar, como una norma tendiente a la formación de una conciencia marítima, tan necesaria a un país como el nuestro, poseedor de dilatado litoral marítimo y fluvial.

Por último, cabe señalar, para destacar la obra educativa que se realiza en esta audición, que cada cuatro meses todos los temas que se han irradiado durante ese período, son reunidos en un libro que enviase gratuitamente a los alumnos de las escuelas apadrinadas y a los oyentes que lo solicitan. Así mismo se remite mensualmente a todo solicitante, el programa mensual de audiciones, debiendo dirigirse los pedidos a: División Publicidad - Ministerio de Marina, Casa de Gobierno - Capital Federal.

SALUS
ES HIJA DEL SOL



El sol, maravilloso generador de energía atómica, inunda y fertiliza las colinas donde SALUS nace. SALUS capta la energía solar en su clorofila y la transmite al organismo en mates sabrosos, festoneados de espuma tornasol.

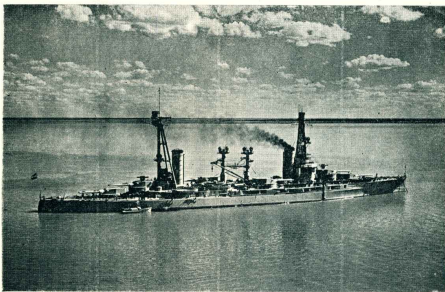
Vale la pena probarla en seguida

SALUS

Manejar en toda mesa y servir en toda casa.



Grupo de alumnos concurrentes a una de las audiciones de nuestra Marina de Guerra en la que leyeron composiciones de escolares pertenecientes a establecimientos de la Patagonia que son apadrinados por la Armada.



CALIDAD - EFICACIA - ECONOMÍA

"Fluido Fármaco"

Antiséptico aprobado a un solo baño.

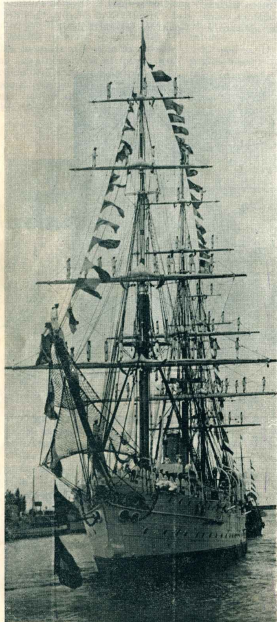
No venenoso. - Beneficia la lana.

Evoluciona bien con aguas salobres.

Informes "La Fármaco Argentina" S. A.

Acoyte 136 Buenos Aires

Buques



Y A llegan los buques
cargados de gloria
de toda la Armada:
de aquella invencible
de la vieja patria:
de esta del presente
de paz coronada.
Marineras proas
hiriendo las rutas
de un mar esmeralda
sin estelas rojas
manchando las aguas...

Los mares se atorán
de antiguos veleros
con velas hinchadas,
que al andar parecen
palomas muy blancas:
próceras palomas
de veleras alas
que rasgan el tiempo
llegando a estas playas
de la tierra nueva
de la nueva patria:
y entran a los puertos
entonando hazañas
para allí fundirse,
en alquimia mágica,
en los cascos grises
de la nueva Armada,
la que da al oxígeno
su forma acorada:
la que es paz de acero
con forma de armas:
buques argentinos:
almirantes buques,
naves capitanas,
sin humo en las bordas
ni sangre en las anclas:
con suaves cubiertas
de luna plateadas,
sin garfios ansiosos
de abordantes ansias...

Buques argentinos,
naves de mi patria,
con marinos gauchos
de piermas combadas
que domando petros
domaron las aguas:
acero y acero
en mezcla entonada:
marinos y hombres
de la nueva patria.

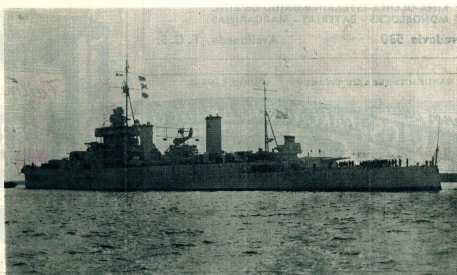
de los pueblos venos,
de las libres almas...

Y miro a lo lejos
y cruza la Armada
por mares leganos
de lejanas ansias,
y entre los que esperan
están los actores
de viejas hazanas:
los hombres de bronce
de la historia patria,
hecha de heroismos,
hecha de esperanzas,
de escudos orlados
con manos tomadas:
amistad de hermanos
que forzó destinos
con fuerzas y ansias:
que libraron pueblos
surcando las aguas,
y en Perú pusieron
sonoras campanas
contándole al viento
carreras de hazañas
y al cielo pidieron
que las galopara
por todos los mundos
donde alguien viviera,
para que escuchara
la canción alegre
de las libertades:
por sobre las sierras
y bajo las aguas,
subiendo los picos
de cumbres nevadas,
o bajando cuevas
hasta las praderas
de flores colmadas:
de flores violetas
y azules y blancas,
recogidas todas

en verdes canastas
por mujeres fuertes
con hijos pequeños
carne de su carne
sobre las espaldas
suelos, sin cadenas:
"libertad sagrada"
que hasta allí llevaron
las naves aquellas
algunas desbechas
y otras traspasadas
de fuego y metralla,
y que allí grabaron
aquellas palabras
en las altas nubes
que cual fuertes toldos
recubren los mares
y techan las pampas
y saben de razas,
viajeras de siempre
como aquellos buques
de velas hinchadas.

Nubes y veleros
escogieron almas
y aprendiendo historias
de la vieja Armada
a los buques nuevos
de la nueva patria
se las enseñaron,
para que siguieran
las rutas de gloria
de aquellas goletas,
de aquellas fragatas,
que Espora, Rosales
y Brown tripularan...
... y bien que las saben
los buques modernos
de la nueva Armada,
esos de gris cuerpo
y de historia blanca...

José Armando Solla.



Un pintor del mar: Carlos Puncel

Por Juvencio

Las páginas de esta revista se ilustraron en diversas oportunidades con los paisajes, marineros siempre, de Carlos Puncel. Son composiciones de asunto sencillo, de técnica sobria, de un cierto carácter evocativo y aun literario pudiéramos decir tanto como pictórico, ya que en el autor, artista de temperamento y de casta, el deleite de ver brotar líneas y colores al paso de la mano ha corrido pareja con el placer de reenumerar visiones de agua, cielo y barcos. Es un pintor del mar. Pero del mar humanizado por los navegantes. Veleeros altivos y gallardos, vapores corpulentos y aplanados, naves de transporte, navíos de combate. ¿Cómo podía faltar en un número de ARGENTINA AUSTRAL dedicado a la Marina de Guerra Argentina una pintura de este amador de las cosas marítimas? Y ¿en qué mejor ocasión podría esta revista hablar de Puncel y de su arte?

Si este artista ama primero el mar y luego la pintura como necesidad de expresión, cuestión es cuyo examen nos conduciría muy lejos. Puncel es un contemplador de las cosas del mar como Bergalli, con quien tantos puntos de contacto y de analogía le hallamos, lo fuera de las



Don Carlos Puncel.

cosas patagónicas. Para uno y otro, más allá del objeto de sus predilecciones, el

resto del mundo queda suajado bajo la curva del horizonte, interrumpida, ésta a su vez, por barcos que van y barcos que vienen.

Don Carlos Puncel nació en Puerto Cabello (Venezuela) y de familia, además, de origen valenciano. De aquella Valencia por donde la pintura principió a dar sus frutos en España, para reflejarse, a modo de apotosis del arte con Sorolla. Nuestro amigo, por tanto, parecería que sólo hubiera necesitado dejarse llevar por una tendencia que dormitaba en su sangre. Llegado a Buenos Aires al iniciar su juventud e ingresando hace muchos años en la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, entidad donde ocupa un alto puesto en la sección control de contaduría, su existencia transurre placenteramente entre las obligaciones de una labor delicada y los placeres de las horas ociosas dedicadas a la pintura.

Puncel tiene ejecutadas unas cien composiciones, todas marinas, originales y a la acuarela. A fines de 1939 reunió algunas de estas obras —unas cuarenta— en la galería Moody, mereciendo del público franca acogida y de los diarios una crítica elogiosa.

Conviene a nuestro propósito citar algunos párrafos de esta crítica.

"Con prolija sagacidad sigue el artista la estela vagabunda de las fragatas y ac-

razados de nuestra armada —la "Sarmiento" y el "Rivadavia" pongamos por punto— anotando los episodios de su paso por los mares del sur: las empopadas, las calmas, chichas, la plamar, cuando el viento austral silba en las altas jarcas del viejo buque escuela, inflando el nivel velamos, que finge a manera de un albatros gigante." ("La Prensa".)

"Desde el trópico hasta las cercanías del estrecho de Magallanes, toda la variedad de las costas americanas es familiar a Carlos Puncel, y va ofreciéndosela con amor de artista, como un ensueño vivido del que surge innegable poesía, la fuerte poesía del mar que siempre tentó a los artistas. El pintor venezolano puede gloriarse de haberla interpretado y de haberla transmitido a los que contemplan sus obras." ("El Diario".)

"Su espíritu disciplinado se presta para captar los más variados temas de la gama pictórica, por eso van pronto lo vemos tranquilo y creador en "Calma chicha", como inquieto y afanoso para traducir estados del espíritu en "Tragedias del mar". Pero no se detiene ahí su pincel de variado colorido, pues en "Fragata Sarmiento viento en popa" pone de manifiesto un ansia de superarse en los medios de expresión. Puede decirse aquí que quisiera rendir un homenaje al país, buscando la realización más acabada y expresiva, para lo cual hace buen uso de toda su capacidad técnica, consiguiendo destacar la embarcación con majestuosos gallardos." (El Pueblo.)

La fragata "Sarmiento". Mensajera de amistad, que ha vivido bonanzas y tormentas bajo todas las constelaciones, que ha recibido saludos en todos los idiomas, que ha recorrido una y otra vez todos los caminos del mar... Puncel ha pintado varias veces la "Sarmiento". Y una de sus mejores pinturas quizás sea la reproducida en la de la tapa del presente número.

Exploraciones del interior de Tierra del Fuego



El entonces teniente de fragata, don Rómulo R. Roverano, jefe de Navegación del "Guardia Nacional", a la puerta del campamento situado al sur de la cordillera fueguina, desde donde una expedición de la marina de guerra atravesó la cadena de montañas que aisla a Ushuaia, capital del territorio, con el resto de la isla de Tierra del Fuego. Desde aquí, la expedición marchó a pie hasta el Lago Fagnano en la primera quincena del mes de abril del año 1924, a donde llegó en 11 horas y media de marcha. A la marina de guerra se le debe el afianzamiento de la soberanía argentina en la Patagonia, pero en forma muy especial la Tierra del Fuego tiene una deuda de gratitud para con ella, pues, además de los múltiples trabajos en tierra y costas, sus bravos marinos renovaban en los primeros pobladores su fe en el porvenir, manteniendo su esperanza de progreso a cada llegada de sus buques, únicos que por mucho tiempo surcaban sus peligrosas aguas.

Juan Muñiz — Corresponsal.

Río Grande, octubre 2 de 1942.

Compañía de Productos CONEN

SOCIEDAD ANONIMA

VELAS - JABONES - ACIDOS - SULFURICO
MURIATICO - NITRICO - BORICO - GLICERINA-OLEINA-ESTEARINA-OXIDO DE ZINC
MONOBLOCKS - BATERIAS - MARGARINAS

Bno. Rivadavia 530

Avellaneda, F. C. S.

LA MANUFACTURERA DE CIGARROS ANDRES CZOBEL

Habanos puros
DON CARLOS de **BARON** de **RIO BRANCO**

Temasno	Cantidad X	Cantidad XX	Cantidad XXX	Cantidad XXXX	cantidad sexta
Cuarenta	0.15	0.20	0.30	0.40	50
Cuarenta Cienos	0.20	0.30	0.40	0.50	25 y 50
Medio	0.25	0.40	0.50	0.60	25 y 50
Con más extras	0.30	0.40	0.50	0.60	25 y 50

Habanos en "La Anadolita" o directamente en la manufactura
E. Tero Bellaco 6971 U. T. 643595 Buenos Aires



Sidra PELAYO

Néctar de Sidras

STOP PUBLICIDAD

Unicos Distribuidores: CASIMIRO POLLEDO S. A.

La isla de los Estados (1911)

Por el contraalmirante Mariano Bascochea.

(Transcripto del Boletín del Centro Naval)

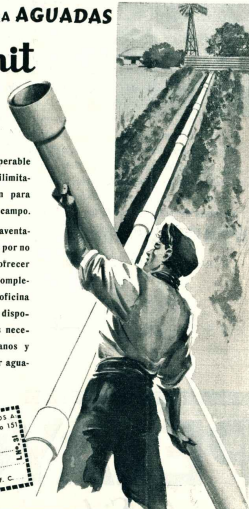
Al Sudeste de la Tierra del Fuego y separada de ésta por el Estrecho de Le Maire, se levanta la Isla de los Estados,

inmensa piedra que desarrolla su perfil agresivo, erizado de rocas en una extensión de treinta y cinco millas de largo

CAÑOS PARA AGUADAS

Eternit

Caños Híbridos, de insuperable rendimiento, duración ilimitada y fácil colocación para aguadas en cualquier campo. Económico en su costo, aventaja a los caños de hierro por no afectar el salitre y ofrecer una superficie interna completamente lisa. Nuestra oficina de ingeniería está a su disposición para estudiar sus necesidades, facilitarle planos y directivas para instalar aguadas en sus campos.



KREGLINGER LTDA.

COMPANIA SUOAMERICANA S. A.
CHACABUCO 151 BUENOS AIRES UY. 33.AV. 2001-8

por seis de ancho. Presenta a la distancia el aspecto de un monstruo tendido sobre las aguas. Corre de levante a occidente. Sobre su basamento se levantan como irregulars y agudos. Sus costas, precipicios de piedra desnuda, muestran senos profundos que penetran por el corazón de sus montañas, dividiéndola en penínsulas unidas por istmos de poca anchura. En el fondo de sus quebradas y en las faldas y recodos, bosques espesos distaman su aspecto aspero y desigual. Todos los límites que presenta al mar son insalvables. No tiene playas; allí no hay transición entre el océano y la tierra. Los dos elementos están frente a frente, sin intermediario. Su mole irregular se sumerge a pique entre abismos profundos. Cavernas submarinas y a flor de agua la circundan de trecho en trecho. Allí van las aguas a convertirse en remolinos, entre gemidos y clamores salvajes que sullan según el diapasón de las tormentas. Allí se remolorean las calabelleras de las algas y las olas danzan, se irritan, se rompen o rugen, y convertidas en masas de espuma vuelven al mar, saltando y sacudiéndose entre los escollos que les estrechan al paso.

No es posible imaginar nada más desolado. En casi todos los días del invierno, nieblas opacas se ciernen sobre ella y la envuelven como un inmenso manto. Inevitable se esfuman sus aristas, sus ruidos se adormecen y toda la isla se oscurece y queda como muerta entre los plieues de aquel sudario húmedo y silástico. Raros son los días en que su cielo está sin nubes, y muy contados aquellos en que brilla el sol. Todo su paisaje es triste y produce una impresión de angustia. Aún en pleno verano, se ven los conos de sus montañas con grandes manchas de nieve. Indefinible buscar algún signo de vida, el ladrillo de un perro, el hilo de un ave. Sólo se escucha a veces el grito delib de alguna ave marina lanzado desde lo alto de estas rocas batidas por el mar.

Se suelen encontrar en el fondo de sus ensenadas vestigios de campamentos, trozos de velamen que sirvieron de carpas, restos de fogones, utensilios abandonados, que indican todavía el lugar ocupado por quien sabe qué naufragos? Y de noche, cuando a los misterios inquietantes de la hora se agregan los alaridos de la tormenta, cuando el viento se grita y gime entre sus peñas desnudas, cuando los impetus del mar estremecen su mole gigantesca, ¡ay! ¡entonces aquel pedruzco del planeta parece una maldición petrificada envuelta por los rugidos del caos!

En el fondo escondido de algunas de sus ensenadas de caprichosa configuración, donde no puede llegar la violencia

Pintura especial PAJARITO para marcar ovejas...

su color vence al tiempo - de esquila o esquil!!! Elimínase totalmente en el lavado y es aprobado en toda industrialización de lanas!!!



PINTURAS

ESMALTES

BARNICES

PAJARITO

TRADICION EN PINTURA

del oleaje por la dirección oblicua con que éstas se internan, y por los islotes y puntas que las resguardan, el aspecto cambia; parece que la naturaleza se humanizara y la mirad, entonces, descansa sobre un seno líquido transparente y tranquilo. Ni el más leve rumor, interrumpe el silencio de aquel rincón dormido. Montañas cubiertas de bosques que rodean, de bosques tupidos, de verde y quieto follaje, que prestan al cuadro la severidad grandiosa de la naturaleza en reposo, tan sólo perturbada con el murmullo de algunas cascadas, que dejan oír, como si fueran apagados quejidos del océano!

(Allí todo está en calma! Allí van a reposar las aves, bandadas de petreles y cormoranes, de avutardas y palominas del cabo alegran el paisaje. Allí se juntan las algas que arranca en las afueras el

oleaje y lleva la marea. Una flora insuspechada viste y empenacha las rocas con hayas y abedules cuyas ramas cuelgan hasta besar el cristal de las aguas. Las nutrias asoman por las orillas; los lobos marinos juegan por el borde de las playas. Pajaritos de vivos colores saltan y vuelan entre el ramaje, mientras allá, en el fondo de las aguas transparentes, sobre lechos de arena, de oscuros matices, se ven moverse peces que se ocultan luego entre las algas que parece que apenas flotan. Allí un pulpo que espía; una araña negra y fornida que salta sobre su presa. De pronto, en la base de un peñascó, el agua se enturbia... es un calamán que se defiende de algún tentáculo traidor... Algo que se arrastra pasa y se oculta entre el vergel submarino. Variadas familias de crustáceos al-

fombran aquel lecho de aguas, escarabajos, holoturias y otros organismos se reúnen, se separan y hacen su vida misteriosa y callada... Pero así que el buque leva sus anclas y hace proa hacia fuera, tan pronto como rebalsa, la cerrea punta y asoma al mar, el hermoso ensenado se desvanece, y vuelve otra vez el cuadro salvaje, más salvaje aún por la impresión vigorosa del contraste entre aquella placidez silenciosa y el tumulto incesante de la eterna lucha entre los abismos y sus oleajes, los vientos y los peñascos a cuyos bordescorean rompientes...

Allá en el extremo Nordeste de la isla, sobre un peñón salvaje que asoma sus elevadas aristas en la embocadura del Puerto de San Juan del Salvamento, se levanta una Farola, desde donde se suele divisar algún velero que pasa a la distancia, silbota vaza que aparece y se pierde luego entre las brumas de aquel mar desolado.

En los días tranquilos, cuando por rara coincidencia calman los vientos, brilla el sol y se antecian las aguas, se nota el trabajo de las corrientes por el arrastre de esos hilos de espuma, que como hilos estrían aquella superficie, en apariencia dormida; y sólo en apariencia, porque allí la calma es ilusoria; aún en esas contadas horas se sienten los embates del mar contra la costa y cómo tiemblan los remolinos sobre sus profundidades.

Pasan las horas del día y cuando cae la tarde, cuando la mirrada vacía y se pierde entre sombras y encuentros, se circula de contacto entre las aguas y el cielo, entonces la Farola se ilumina, y antes que las sombras la noche caigan sobre aquella inmensidad, un rayo de luz, brillante y fijo, parte del foco central como un inmenso cirio levantado sobre el abismo!

La Farola está iluminada. El barómetro baja, el mar está en calma. Pasados nubes corren, se amontonan o se aligoran. Principia el viento el canto de sus iras; las aguas se inquietan; las montañas seorman, el oleaje se encrespa, la tempestad palpita; y cuando estalla se escuchan rugidos minúsculos en la base de la eterna, sus rompientes que se sacuden entre los escollos que circundan la base del peñón.

La Farola está iluminada, y por el haz de luz que encapa salta y flutera se ven los vuelos de los albatros y de enjambres

CALILEGUA
(Marca registrada)

Naranjas, Pomelos y Palta

Al comprar fruta, insista en que sea de CALILEGUA, y obtendrá una fruta renombrada por su buena calidad y sabor delicioso, producto de la privilegiada región de CALILEGUA - Provincia de Jujuy.

Productores: **LEACH'S ARGENTINE ESTATES, LTD.**

Reconquista 336 Buenos Aires

Calilegua, F.C.C.N.A. Provincia de Jujuy

Azúcar y Alcohol - Ingenu "La Esperanza" - Prov. de Jujuy

de otras aves, que atraídas por su claridad luchan allí contra el ímpetu de los vientos. Se encruca el incesante y áspero desmenuzamiento de la desmenuzada, pero todo es en vano, porque al fin, rendidos sus esfuerzos, vienen a estrellarse contra los vidrios de la Farola, que se estremecen con el continuo chocar de cuerpo y palmitales y a sus abultadas, que cesan despedazadas al fondo del precipicio.

Olas inmensas, esas que vienen hinchadas de amplitud después de recorrer miles de millas sin encontrar obstáculos, al sentirse de golpe detenidas por la mole de la Isla se agrupan, se retiran, vuelven y bañan con sus crestas iracundas la base de la Farola, que permanece impávida entre las furias de la tormenta enviando sus rayos tutelares que como cinzas de luz se desmenuzan y se desmenuzaban a través de las tinieblas.

Y cuando el alba se agranda, la Farola se apaga, sugando el mar, siguen las olas, pero los guardianes se van al

descanso y todo queda allí silencioso y tranquilo como al fuera un apolítico.

La Farola! ¡Cuántas energías fueron necesarias para construir! ¡cuántos cuidados, vigilancia y conciencia para que la falta de luz no sea la causa única y definitiva de un naufragio!

Sobre esa luz hay un espíritu que vela, porque esa luz es sagrada! Cuando el mir, el viento, las corrientes, la noche y la tempestad se encaran y se multiplican, y todas las amoniciones convienen al navegante, que va cruzando por aquellas regiones rodeadas de peligros, desde una extremidad de la Isla una luz brava, estallida, blanca y aguda. Es la luz de la Farola, que luce para advertirle el peligro y ponerlo sobre ruta segura.

Una tarde, el declinar del día, anunciaron de la Farola que se divisaba al Noroeste una fragata en llamas. El Golondrino se alzó para mirar, y mientras levantaba presión en sus cadenas

corrios a Punta Laserra a contemplar el siniestro espectáculo.

Llegamos jadeantes porque era exhuberante la pendiente del largo recorrido, y vimos a lo lejos, allá en el horizonte de un mar tranquilo, un velero envuelto por los rojos resplandores de un incendio.

¡Qué indescribible cuadro en el fondo de aquella soledad inmensa!

Pero de pronto, la visada se desvaneció como un sueño. Eran los reflejos del agua, que al dar sobre el velamen produjeron aquel efecto mágico. Y cuando se ocultó el sol, antes que las tinieblas ablasen el espíritu, destacó entre las medias luces el gallardo perfil de un clipper, que luego envolveron las sombras y se perdió en la noche.

«En este motivo nos quedamos en la tertulia con el personal de la Farola; y primero, su encargo de guardar durante cinco años, prisionero voluntario de aquel peñón, nos relató cómo se construyó aquel faro y muchos episodios y de su vida de terror.

Nos dijo: Hace ya muchos años, avanzadas horas de la tarde del 15 de abril de 1884, llegamos a bordo de la cañonera Paraná al puerto de San Juan del Salvamento. Nos acompañaba el Transporte Villarrín. Fondamos en la primera ensenada. Echaron violenta saeta, nos mudamos nuestra entrada, todo lo que rodeaba tenía un aspecto agresivo. Alzuras aves argentadas se levaban al vuelo y se alejaron. Elegidos los fundadores, cada buque ocupó su puesto; luego cayó la noche, calmaron los vientos, y un silencio sepulcral invadió el espacio.

Venimos fatigados. Desde nuestra salida de Buenos Aires nos habíamos combatido los malos tiempos. Recalamos en Puerto Rico, en Desierto, Santa Cruz y San Sebastián de Tierra del Fuego. Era nuestro comandante superior el coronel Laserra, recientemente nombrado jefe de la "División Expedicionaria al Atlántico del Sur". En esta cañonera emprendimos la incorporación de los buques divisionarios, que eran el Villarrín, el Colodoro y, los cutter Santa Cruz, Bahía Blanca y Patagones, la corbeta Cabo de Reunión, se los impartieron María T., y una vez más en los Estados Unidos el 12 de abril zarparon la Paraná y el Villarrín— que lo mandaba el comandante Sparh, rumbo a estos mares. Ese viaje de Santa Cruz a la Isla lo hicimos en cinco semanas, durante los cuales reinó siempre una violenta tempestad, que más de una vez nos obligó a ponernos a la capa.

Veníamos a instalar en este puerto una subestación, y una farola en el peñón de la entrada. Dos días después llegaron el cutter Paraná y los cutter Patagones y Bahía Blanca y la barca María T. Entonces el puerto cambió de aspecto, y hasta me el fondo de la segunda ensenada se veían buques fundados. Botes a remo y una vela cruzaban en todas direcciones y se veían por las playas animados grupos de marineros, que con sus cantos y uniformes alegaban aquí— parañas hasta ese entonces, olvidados y desiertos.

Muy en breve se iniciaron los trabajos. Hacia frío y nevaba. Estudiando el paraje para construir el muelle, marinos de todos aquellos buques, dirigidos por un oficial, principiantes en sus tareas, y a distribuirlos a acarrear piedras y a distribuirlos en el sitio óptimo, dándole forma y consistencia en una larga extensión de 40 metros por 12 de ancho, revistiendo al final con listones

de quebracho y adición de muelle en el extremo libre una escala por banda. Y mientras esto se realizaba, otros se ocupaban de desmontar parte de la barranca, en plano inclinado, para construir sobre ella la escalera de 15 metros de altura que descansando sobre el muelle, debía permitir el acceso a la parte superior. Las bostas de luz eran muy pocas, pero aquellos hombres las aprovechaban sin descanso, y algunas veces, aún en noche cubera, al resplandor de las bombillas de aceite, trabajaban empeñosos y satisfechos por los visibles progresos que realizaban cada día.

Concluido el muelle y la escalera, todo «lila de pino de tea, se principió a voltear el bosque que cubría una meseta que bordeaba la barranca. Y no fue trabajo fácil arrancar de raíz los millares de árboles que la cubría; aplañar después «la tierra» en una extensión de más de 1.000 metros cuadrados. Desde el amanecer se oían los golpes de las hachas, el caer de los troncos, la quebración de los ramajes, se unían al discordo concierto de los vientos de los oleajes y del eterno martillar de las rompietas, y era de ver el cuadro en las horas de nevada, en que todos los trabajadores semejaban hombres de mármol en continuo movimiento. Blancos los árboles, blancas las montañas, blanco el terreno, y seguían cayendo los copos de nieve, blanqueando la atmósfera, el cielo, todo aquel conjunto.

Lista y aplañada la meseta, se inició el trasbordo de todo el material que tenía en sus bodegas la María T. Entonces cambió la cocina: cayó el ruido de los hachazos, y los grupos de hombres, que antes se amontonaban en el desmonte de la meseta, se convirtieron en interminable cadena de seras que subían por la escalera conduciendo listones, cal, harrieres, ladrillos...; y allá en el puerto, el va y viene por las embarcaciones, la llegada de los marineros para atracar al muelle entre aquellas aguas siempre agitadas... ¡qué fuenta aquella!; pero también ¡qué más robusta y tarajada!; nada les arredraba y aún parecía que las indugencias de la región se sus arcos duplicaban su entusiasmo.

En el peñón donde se construyó el Faro, la fuenta era también ruda, pero el acarreo por la distancia y la pendiente...; pero todo en alivio, los trabajos cesaban y se veían el edificio circular, con sus grandes vidrios, que debía alojar la gran linterna, se levantaba y se veía su forma, entre el clamor de las espesas mandadas de aves del mar, que durante las horas de trabajo revoloteaban, como manifestando su terror o su sorpresa.

Llegó por fin el día esperado, ¡el 25 de mayo!, y esa mañana la Farola estaba terminada! ¡Concluida la torre circular, cuyo techo de hierro galvanizado en forma de cono levantaba su vértice agudo a varios metros de altura. Un mástil de 25 metros, sólido y bien asegurado, atravesaba por su centro el d'ende y servía de eje al tambor y grada d'ende iban colocadas nuevas lámparas con sus correspondientes pantallas, enfocadas sobre un gran reflector común. Combinación de luces que constituía el faro, abarcando un sector de 93 grados, visible a 14 millas de distancia, y que se elevaba a una altura de treinta metros de elevación sobre el abismo!

¡Aquel fue un verdadero día de fiesta! Por todas partes se veían flamear las banderas. Desde el peñón se divisaban los buques engalanados. No había ya

QUE DESCANSADA VIDA...
COCINANDO CON UNA
TROPICAL

A GAS TOTAL DE KEROSENE



LA COCINA A TONO CON LA EPOCA

Diseñado expresamente para todas las exquisitas posibilidades del arte culinario! Con un magnífico horno graduable de gran rendimiento térmico, desarmable, totalmente enlazado, que permite preparar riquísimos asados, soufflés, budines, etc.

MODERNAS - PRACTICAS
ECONOMICAS

MODELO H. 100. Con los últimos adelantos de la cocina en acero inoxidable. Sólido, robusto, abastecido en blanco, marfil o verde mate. Con bandeja desmontable para limpiarla.

MODELO H. 105. Con los últimos adelantos de la cocina en acero inoxidable. Sólido, robusto, abastecido en blanco, marfil o verde mate. Con bandeja desmontable para limpiarla.



FABRICADAS Y GARANTIZADAS POR



COMPANIA ARGENTINA DE TALLERES INDUSTRIALES, TRANSPORTES Y ANEXOS S. A.
Exposición y Ventas: Viamonte 1131 - U. T. 42-3431 - Buenos Aires

REFRESCOS
FRUTAS



De puro
jugo de
frutas
maduras



10 GUSTOS
DISTINTOS

- Manzana Frutilla
- Naranja Pomelo
- Mandarina Ciruela
- Frambuesa Guinda
- Ananá Grosella

artillería mezclaban sus voces marciales con los rugidos del mar y el silbido de los vientos. Los rompientes bordeaban con su espuma los escollos, y allá en el cielo, entre nubes negras y desgreñadas brillaba el sol a intervalos.

A medio día numerosas comitivas de jefes y oficiales vestidos de parade, seguidos por grupos de marineros, llegaron al peñón. Entre ellos estaban Lascerre, Iruiriza, Méndez, Mayros, Becar, Ballesteros, Bustos, Sarachaga, Martintany, Pique, Frigerio, Pedro Reyes y cuantos otros que no recordo, y en un momento oportuno el coronel Lascerre trizó la bandera argentina en el mástil de la Farola y nos dirigió la palabra, evocando las glorias de la patria, ideales de humana unidad y de progreso, y entre salvas inauguró el Faro, en nombre del Gobierno Nacional.

Luego se prepararon las lámparas, se llenaron sus vidrieras de aceite de colza, se empujaron las mechas, se les dió luz a pequeña llama y levantando gradualmente los mecheros se llegó al máximo de luz y cuando cayó la tarde, bien lipios los cristales de la Farola, se corrieron las cortinas, y en la noche seces amuchó surcar, rompiendo las tinieblas, una cascada de luz, que quedó fija, inamovible y serena, protegiendo la navegación de aquella región.

Y al terminar su relato, agregó Frigerio:

Cuando me pasee por el muelle, cuando subo la escalera, cuando visito todas las instalaciones de la Farola, cuando de esta Farola, me acompaña una visión clara de aquellos días, recorda de un encanto que se aumenta con los años.

Después de un intervalo de elemental y charla general, a pedido del auditorio, que se mostraba curioso y entretenido, Frigerio refirió aún estos dos episodios:

Allá por el año de 1886, en circunstancias que ya había entablado un negocio me sesó a la baranda. Brillaba el faro;

Caminos & Van Peborgh

SOC. DE RESP. LTDA.

CAPITAL m\$N. 1.000.000

CONSIGNATARIOS FRUTOS DEL PAIS Y HACIENDAS

ESCRITORIO:
25 DE MAYO 252
U. T. 33 (Avenida) 3908

BARRACA:
HERRERA 2412
U. T. 21 (Barraecos) 4197

DIR. TELEG. "CAMIVAN"
BUENOS AIRES

el mar estaba tranquilo, suave el viento y sin nubes el cielo, y al tender la mirada hacia el Noroeste, vi, pero creí que era un engaño, un resplandor de fuego. Miré atentamente y distinguí algo como la sombra de un buque en el distante horizonte, y luego llamas intermitentes, algunas de las cuales se elevaban en toda su longitud. Me sentí sobrecogido al pensar en la desgraciada situación de aquellos tripulantes, y acto continuo bajé

a la subprefectura para darle aviso al capitán Bustos que por afortunada casualidad se encontraba en el puente del cutter Patagones.

Media hora después Bustos se hacía a la mar llevando a remolque la lancha salvavidas al mando del contramestre Fritz H., y como Bustos me permitiera acompañarlo, me embarqué con él, y allí fulmó a correr la aventura.

Íbamos preocupados, preparándolo todo para ser eficaces en la mejor forma, pero inquietos al pensar en las sorpresas que pudiera reservarnos lo imprevisible. Una vez en franquía, hicimos rumbo al resplandor distante; viento y corriente nos eran favorables, lo que nos permitió, a las dos horas de marcha, hallarnos a cinco millas del buque incendiado, lugar donde encontramos a cuatro botes que veía y remo navegaban hacia el Faro. Nos aproximamos, nos pusimos al páreo y nos dijeron que nadie quedaba a bordo y que el buque se estaba hundiendo; en vista a lo cual, Bustos les ordenó que continuasen rumbo al faro siguiendo a la lancha de Fritz, que les indicaría el puerto. Y nosotros nos pusimos en viento proa a la barca, que veía como un inmenso leño, envuelta en nubes de humo tóxico y fuego. Navegamos todo poco pausado situarnos como a dos millas y a barlovento de aquel buque que tenía ya toda su proa sumergida, situación imposible aproximarnos más por el calor del incendio, cuyo resplandor llamaba en forma siniestra un inmenso círculo.

Cuando salió el sol, ya se habían extinguido las llamas; sólo la popa flotaba todavía, pero de pronto se hundió totalmente, y sólo quedaron flotando por los alrededores algunos leños carbonizados que humeaban todavía.

Al regresar supimos que era una barca inglesa, la "Blue Lady", con destino a Valparaiso, conduciendo entre otras cosas ornamentos para la Catedral chilena.

Al año más o menos de este episodio, nos dijo Frigerio, pasó en este faro uno de los momentos más angustiosos de mi

vida. Era el final del mes de octubre; desde hacía días se notaba por toda esta región anegados de un desarrollo en la atmósfera; el viento sopla a intervalos, tan pronto del norte, como del sur o el oeste; el barómetro bajaba lentamente, se estacionaba, subía y volvía a descender. El cielo se iba cubriendo de nubes espesas, de nimbus bajos que permanecían quietos y amaderados. Se sentía calor, un calor raro que nos abatía con un exceso de presión —, cosa rarísima en estos parajes, se vivían entre las nubes más distantes relampagos continuos.

En estas inquietudes estábamos, cuando se declaró la tempestad. Serían las dos de la tarde; todo estaba en un aparente reposo. De golpe se sintió bramar el huracán, que venía del norte; el mar, que ya estaba agitado, se convulsionó casi de inmediato como si un maremoto hubiera comovido sus profundidades. Aquello fué algo indescribible. Semáforos, mástiles, cayeron troncados; voló el techo de la torre y nuestras vitrieras fueron arrasadas. Los golpes de mar montaban más y más, amenazando llegar hasta la Farola; pero no podríamos creer que tal amenaza pudiera realizarse, cuando de pronto una sucesión de olas alcanzó el parapeto y destruyó el hormigón del semáforo; y otras que le siguieron casi sin intervalo, removieron las piedras del borde arrojándolas contra los vidrios de la linterna, algunos de los cuales se hicieron añicos. Una ola deformó dos planchas de la torre y penetró en ella, haciendo bambolear la armadura central y volteando lámparas y reflectores. Agreguese a este cuadro la violencia y rugidos del viento y la oscuridad, que a intervalos se hacía completa.

Creímos que aquello era el fin del mundo, y que pronto todo quedaría barrido por el mar. No hay recuerdo de que por estas regiones haya acontecido jamás nada ni siquiera parecido. Pero la excesiva violencia se apaciguó en un par de horas, cleared el horizonte, los vientos precipitaron a moderarse, y una lluvia torrencial aplastó la violencia de los oleajes.

Así que tuvimos luz, luz de día, pero apagada y de una rara tonalidad, nos pusimos a remediar los desperfectos. Ayudados por todo el personal de la subprefectura, y recurriendo a todo el material de repuestos, después de seis horas de laboriosa tarea conseguimos normalizar en lo posible el funcionamiento de la linterna.

Serían las 11 de la noche, cuando se iluminó la Farola. ¿Y qué vimos? Nos quedamos como petrificados! (La sombra



Proyección de la Caba del Faro

de un buque, que parecía enorme entre las sombras, navegando por el Cabo San Juan a unos cuantos de 8 millas de distancia... Y avanzaba, avanzaba, a pesar de la lluvia; hasta que al dar cuenta del peligro, cambió repentinamente su rumbo.

Víase seguramente buscando el Faro, y si no verlo seguía confiadamente su derrotero.

¿Qué catastrófe hubiera sido aquella, si no hubiéramos sin pérdida de tiempo, puesto manos a la obra, para asegurar el funcionamiento de la luz?

Concluía la interesante narración, regresamos al puerto, comentando en el camino los cuantos de Frigerio, sobre los que alguien dijo:

— ¡Se non e vero e ben trovato! porque las olas nunca se elevan a una altura semejante; las más gruesas, las de los grandes temporales del Cabo Buena Esperanza, llegan a 18 metros, y en el Pacífico, en casos excepcionales, alcanzan a la enorme altura de 23 metros, según Durville.

Pero esas son las olas del mar libre; amigo Jones, en las costas el asunto es diferente. El Faro de Eddystone ha sido destruido con frecuencia de monstruosas de agua de 50 metros; el Stromboli ha presenciado olas de 97 metros de altura; Spallanzani y otros viajeros de crédito lo afirman; y nada tiene de extraño que así sea, poseo son masas enormes de agua lanzadas con furia sobre grandes profundidades, que se ven repentinamente detendidas en su proyección...

Y así, charlando y discutiendo, llegamos al chalet de la Subprefectura, con bastante frío y siendo ya casi media noche.

"STANDARD" S.A.

DULCE DE BATATA
Standard
a la vainilla

LICOR DE ANÍS
Standard

dulces
y
Conservas de calidad

1051-BRANDZEN-1051 BUENOS AIRES
U. T. 26 GARAY 2507-2508

WHISKY

Ballantine's

IMPORTADO DE ESCOCIA

PRODUCTO

AGUARDIENTE

"Lionio"

AGUARDIENTE

"Lionio"

AGUARDIENTE

"CANADIAN CUB"

IMPORTADO DEL CANADA

INDISPENSABLE PARA PREPARAR DELICIOSOS COCKTAILS

DELEITESE SOBRESABORE ESTE INCOMPARABLE WHISKY

Pippermint Get

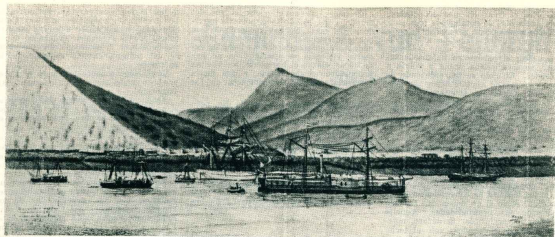
La bebida ideal para el VERANO en su proyección...

DELEITESE AL PALADAR

AGUARDIENTE A DIGESTION ALEGRA EL ESPIRITU.

BEBALO TAMBIEN PURO, CON AGUA O SODA HELADA

UNICOS IMPORTADORES: **WATTINNE BOSSUT & Cia.** Buenos Aires



La Expedición Py fondeada ante el cañadón de los Misioneros.



Otra interpretación de la Expedición Py en el lugar del desembarco.

BEBA a toda hora



MANZANILLA PASTORA

TORREGROSA Y BELDA

SOC. DE RESP. Lda.

CASA DE COMPRAS Y MOLINOS DE
PIMENTON EN NOVELDA (ESPAÑA)

**Importadores de los acreditados
PIMENTONES**

"FLOR DE LA HUERTA" - "EL ZAMORANO"
"EL CHANCHO" - "LA NOVELDENSE"
"EL GUERRILLERO JAPONES"

3683 - INDEPENDENCIA - 3685
U. T. 45, LORIA 3346 BUENOS AIRES

En Baterías de Cocina exija Aluminio
Puro Reforzado

Marca "Claridad"

Es lo mejor que se fabrica actualmente

Pida una pieza y en lo sucesivo no comprará
otra marca

CASA IMPORTADORA
DOMINGO RONCO

Sociedad de Responsabilidad Limitada
CAPITAL \$ 1.000.000

Cerámica, Cristalería, Bazar, Menaje y Cuchillería

BALCARCE 554 - 562
U. T. 33-5611 BUENOS AIRES

CARAMELOS

Mariló

BOMBONES

GRAL. RIVAS 2464-68

BUENOS AIRES

¡Cocktails Riquísimos...!

y vermouth delicioso, únicamente con el *legítimo y antiguo*

LONDON DRY GIN
"ROYAL LUDGATE"

(Ginebra blanca y seca) En botellas de 1/2 y 1 litro con gotero.
¡DA VIDA AL COPETIN!

DELLEPIANE & CIA. (S. C. e. l.) Buenos Aires



ICA Industria Colchas y Anexos
SOC. DE RESP. LTDA. — CAPITAL \$ 1.000.000,00
FABRICA de TEJIDOS ALGODON, SEDA y MEZCLA

TAPICERIA EN GENERAL
JAQUARD Y FANTASIA
DAMASCOS - MOIRE - FLAME
CRETONAS - FLOREADOS
COLCHAS - CARPETAS

Fábrica y Administración:
REPUBLICANAS 6342
U. T. 51 (Ungeer) 1882
Telégraf. ICA 1471
Buenos Aires 5363

Salones de Venta y
Exposición:
ALSINA 971 - 5º Piso
U. TEL. 38 - 2767

TINTORERIA PROPIA
TINTURA - APRESTO DE
HILADO ALGODON Y SEDA

Etchegaray, Arriarán & Cía.

Importadores - Mayoristas
Tienda - Tejidos - Mercería



934 - ALSINA - 944
BUENOS AIRES

UNA VOZ ARGENTINA EN LA PATAGONIA

L.U.4 Radio Comodoro Rivadavia
L.U.12 Radio Río Gallegos
L.U.8 Radio Bariloche

Las ondas que sintonizan todos los hogares patagónicos

Cía. **BROADCASTINGS DE LA PATAGONIA S. A.** - Av. R. Sáenz Peña 555 - Bs. Aires

COMPANIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND
FABRICA SAN MARTIN - BUENOS AIRES

Garmil
Sociedad de Resp. Ltda.
Capital \$ 150.000 -
DISTRIBUIDORES REPRESENTANTES
IMPORTACION - EXPORTACION

CUENCA 2465/9 — BUENOS AIRES

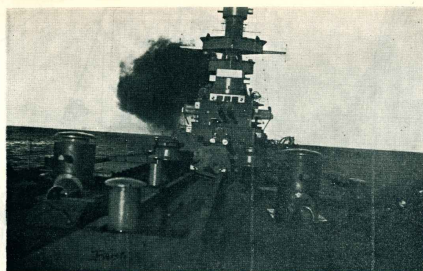
Distribuidores:

• "Brancato" Perfumería
• "Lysolform" Productos para la Higiene
• "Just" Fca. de Cepillos
• "Bruno Boyal" Productos de Belleza
• "Rival" Perfumería
• "Tibial" Laboratorios
• "Industrial Telurica" Tintas en General
• "Aguas Fra" Quilmanchus

Representaciones:

• "Vinos Carrodilla", B. F. Nazar Anchorena e Hijo
• "Nueva Gráfica Argentina"
• "D'Odraz" Perfumes
• "Estrella, Pereira y Cia." Frutas y Legumbres
• "Comat S. R. L.", Maderas Terciadas

UNA ORGANIZACION ESPECIALIZADA
EN LA ATENCION DE LA PATAGONIA



Cubierta del crucero "25 de Mayo" durante una maniobra frente a Comodoro Rivadavia.
(Foto Busto.)

"La Navarra" FABRICA DE EMBUTIDOS DE TODAS CLASES
ESPECIALIDAD EN ARTICULOS ESPAÑOLES
RAMON URBICAIN
INDEPENDENCIA 4213-17 - U. T. 60, CABALLITO 4324 - BUENOS AIRES

CASA FAZIO
DE
FAZIO & GARCIA

353 - OLAVARRIA - 363
21 - BARRACAS 0675

PROVEEDURIA MARITIMA

EL MAS COMPLETO SURTIDO
EN ARTICULOS DE ALMACEN

BUENOS AIRES

GREGORIO FAINGUERSCH

FABRICA DE CAMISAS

SANTIAGO DEL ESTERO 532 - Unión Telef. 37 - RIVADAVIA 0769

U. T. 37, RIVADAVIA 0606 = 265 SAENZ PEÑA 271 = BUENOS AIRES

Durban

Soc. de Resp. Ltda. - Capital \$ 600.000.- mjn.

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos

Feit & Olivari Lda.

Articulos de Propaganda

Avenida Belgrano 868
U. T. 34 - Defensa 1211-1419

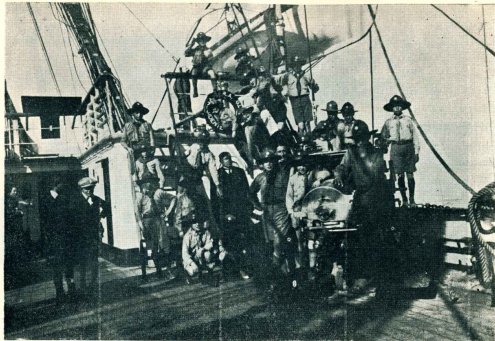


Antisárnicos Manchester

Avenida Belgrano 881
U. T. 34 - Defensa 1413

BUENOS AIRES

EL TRIANGULO de la FELICIDAD
EVOKA LA VENTURA DEL PASADO
ALIENTA LAS ESPERANZAS DEL FUTURO
Campana
BARONET
EL MEJOR DE AMERICA
UN FABRICO DE BARON DE RIO NEGRO



Niños de familias santacrucenas visitando la "Sarmiento".

Un feliz descubrimiento



**NUEVO FIJADOR
CON QUINA
Y RICINO**

Usted conoce las excelentes propiedades de la Quina y el Ricino. Ahora, ambos elementos se combinan equilibradamente en un Nuevo Fijador, que al mismo tiempo que asienta el cabello, lo hace más suave, fuerte, sano, brillante... Este fijador es Yorkina:

YORKINA Efligato Rojo, mantiene el cabello masculino sano y correctamente peinado todo el día.

YORKINA Efligato Azul, más fluido, de luminosidad el cabello femenino y realza la elegancia de un buen peinado.



YORKINA
En dos tamaños: \$ 1,80 - \$ 3,-

ES UN PRODUCTO YORK
DISTRIBUIDO POR MAYOR

PIRELLI

La más completa
industria del caucho
y de los cables eléctricos en Sud América.

★

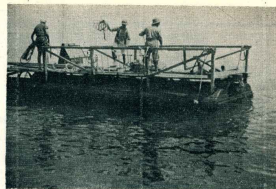
FIDEOS ENVASADOS
"LA UNION"

Gerino Hnos.

ALBERTI 1779

U. Telef. 61 - 0278 y 4353

BUENOS AIRES



Trabajos en el muelle de Puerto Pyramidas.

INDUSTRIALES



ARGENTINOS

Fabricantes de:

Puertas, ventanas y celosías de madera y de hierro

Casitas, Tinglados y Galpones de chapa conoleta

madera y fibrocemento. - Establecidos desde 1890

Charcas 2950

Buenos Aires

Chiclana 3341

Mauricio Lázaro

Fabricante de artículos de punto

Avenida Forest 1148

Buenos Aires

U. T. 54, Darwin 1923

JORGE CAMPOS MENENDEZ

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES
REPRESENTACIONES
DESPACHANTE DE ADUANA

TELEGRAMAS Y CABLES: "CAMEN"
CODIGOS: BENTLEY'S Y A. B. C.
5TH. EDIT.

AVDA. R. SAENZ PEÑA 547
TELEFONO: 34, DEFENSA 3913 - 7164

OFICINAS EN:
NEW YORK
10 ROCKEFELLER PLAZA
SANTIAGO DE CHILE
MORANDÉ 246 - Ofic. 302
PUNTA ARENAS (CHILE)
AVENIDA COLON 825



Unidades de la Escuadra frente al puerto de Comodoro Rivadavia.

ALMACEN NAVAL "VICTORIO ELENA"

CABLES - CABO MANILA - ENCRADOS
ACEITES - PINTURAS - FERRETERIA, Etc.

2301 - Pedro Mendoza 2307 — U. T. 21, Barracas 1253 - 3211 - Buenos Aires

Talabartería, Lomillería
y Fábrica de Pecheros

SIFFREDI Hnos.

Sucesores de SIFFREDI e Hijos

Ventas por Mayor

3164 - INCLAN - 3166
(SUC. 23 - REPARTO 3)
U. T. 61, CORRALES 0557
BUENOS AIRES



BORDAS & Cia.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658 BUENOS AIRES



TALLER ELECTRO-MECANICO

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES - BOBINAJES - DINAMOS - TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971 AL 973 — U. T. 26, Garay 2760

ARMANDO SANTORI

**DESINCRUSTANTE
PARA CALDERAS**

R. ESCALADA DE SAN MARTIN 3605

Unión Telef. 20-8797 - Valentín Alsina - Avellaneda

GRINBERG e HIJO Ltda.

ELECTRICIDAD y RADIO

CORRIENTES 1824 - U. T. 47, CUYO 9003 - BUENOS AIRES

IMPORTADORES - FABRICANTES
EXPORTADORES

SUCURSALES:

ROSARIO - SANTA FE - MENDOZA - TUCUMAN

Corrientes 460 - S. Martín 2631 - Lavalle 119 - 24 de Sep. 360

Papeles en general

PARA LAS

ARTES GRAFICAS

PAPELES PARA ENVOLVER
KRAFT Y OTROS

CARTONES

FERRADO, MADERA, CUEIRO

IMPORTACION Y VENTAS AL POR MAYOR

HÉINONEN

S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

U. T. 79 - 2892 AL 2894

CORRIENTES 4371

BUENOS AIRES

Si quiere
un antisárnico eficaz
decídase por el
FLUIDO CALEDONIA



El Flúido Antisárnico Caledonia, importado de Inglaterra, constituye el mayor éxito en materia de flúidos contra la sarna. Su gran asimilación en el agua lo consagra como el más rendidor y económico. Su eficacia es máxima. El Flúido Antisárnico Caledonia es especialmente indicado para el baño de vacunos.

FLUIDO ANTISARNICO CALEDONIA

EXTIRPA LA SARNA

Es un producto BUCHANAN. En tanques de 25 y 20 litros, contenido neto.

En todo buen caso de Romas Generales
Solicite informes y folletos

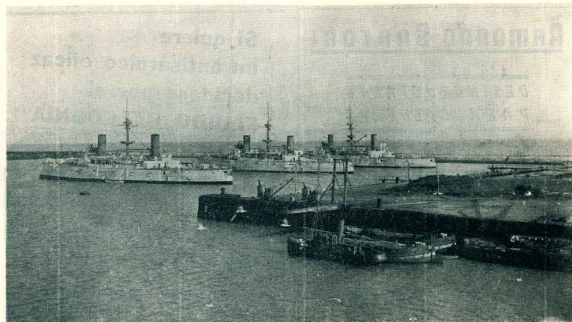
BUCHANAN, DILLINE & Cia.

AV. Roque Sáenz Peña 832 - Buenos Aires
Representantes para la Costa Sud

WALDRON & WOOD

COMODORO RIVADAVIA - SAN JULIAN - RIO GALLEGOS - PUERTO DESAADO

También distribuidores Exclusivos de los
Modernos medicamentos veterinarios de Bioquímica Riet Argentina



Los cruceros acorazados en Puerto Belgrano.

SAINZ, ORDEN y Cía.

Fabricantes de:

COLCHAS - MANTELERIA
ROPA DE CAMA y CUNA

Exposición y Ventas

VICTORIA 1116
U. TEL. 37, RIVADAVIA 1736

Administración y Talleres
CHILE 1347 - 49
U. T. 38 - 1943

Enrique Hirsch é Hijo

Soc. de Resp. Ltda. - Cop. \$ 428.500

Importadores

FERRERERIA, LOZAS
Y CRISTALERIA

535 Perú 535

U. T. 33, Avda. 7123 - BUENOS AIRES

Beba CLARETE

LEON

INSUPERABLE

Un
VINO DE PRIMERA,
DE LA PRIMERA ZONA DE MENDOZA



Soc. Anón. Bodegas y Viñedos
Angel Furlotti Ltda.

Buenos Aires
Mendoza
Rosario - Santa Fe
Tres Arroyos

CONFECCIONES

MOIS CHAMI

CASA FUNDADA EL AÑO 1912

ALSINA 772
U. T. 33, Avenida 2551
BUENOS AIRES

VILLAMIL GONZALEZ & Cía.

IMPORTADORES

Teléfonos: U. T. 37 - 3000
U. T. 38 - 1040
1279 - RIVADAVIA - 1283
BUENOS AIRES

LAS MEJORES LANAS PARA TEJER

SON LAS DE LA MARCA

LA MARIPOSA



Distribuidores:

De la Torre, Viñas y Cía.

SOC. DE RESP. LTDA. — Capital \$ 2.000.000

IMPORTADORES

MERCERIA - NOVEDADES - TEJIDOS

946 - ALSINA - 950
U. T. 30, Moya 3064-5-6
BUENOS AIRES

DIRECCION TELEGRAFICA:
"LA MARIPOSA"
13 Rue Ambroise-Thomas
Paris

¡Cocine con Tomacó, señora!..

*Es rendidor y
económico!*



Todas las buenas amas de casa
preferen el Tomacó para sus tucos,
salsas y sopas... ¿Sabe por qué?...
Porque es rendidor, nutritivo y econ-
ómico, hace deliciosas las comi-
das... y no produce ácidos.

¡Pídale Tomacó a su almacenero!

Tomacó tiene todas las virtudes
nutritivas del tomate fresco y no
precisa ser conservado en acite.



Des maneras
de preparar el Tomacó
para su uso

TOMACÓ

Extracto concentrado de tomates frescos en
Tabletas.

Elaborado por

ARGENTINE FRUIT DISTRIBUTORS

S. R. L. - Cáp. \$ 1.000.000 m/p.

Buén. Aires 2815 - U. T. 79-2846 - Bs. Aires





Alimente su ganado
con
"Mercereales"
La más perfecta elabo-
ración de forrajes

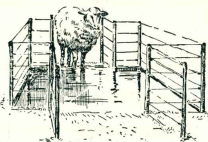
GUERRA Hnos.

HUMBERTO 10, 149

BUENOS AIRES

Alberto J. Defilippi
CALES

"CALPABAÑOS"
MARCA REGISTRADA



CLAY - BATHS - EWES - WETHERS - SPECIAL FOR SHEEP "CALPABAÑOS" CALCIUM OXIDE 97.80 % Para bañar laneros y preparar Polisulfuro de Calcio, Cales - Hidráulica "Cal-Fuora" y Cal de Córdoba en tambores.

Cucho Cucho 2923 — 59 - 3443 - Bs. Aires



Combata la Sarna de sus majadas con:

Equipos "JOAR"

EFICAZ
SEGURO
SENCILLO
ECONOMICO



APROPIADO
PARA SU
ESTABLECI-
MIENTO REN-
DIMIENTO 100%

Para Preparar
POLISULFURO DE CALCIO
FABRICANTES

MIRAC

SOCIIDAD ANONIMA BUENOS AIRES

Importador de Zona
Joaguín Argüelles
Río Gallegos

Agente en Río Gallegos
Avelino Argüelles

Extracción preliminar: de:
Acido Múlico con 99.5 % de sarna
Cal para baño con 97.54 de Cíodo
de Calcio
Estoshe Completo para el desajo de
baños

Desarrollo para tener la densidad del
"Polisulfuro"
Oxidando "Bacosa" Para tener la
gradiente cuando está oxidado en
su punto la cal y el oxalato

Necesitamos Agentes

ESTANCIA SHAMAN

NUOVA LUBEKA

CHUBUT

REBARO Nº 16

Venta permanente de reproductores de raza:

Merino origen Australiano

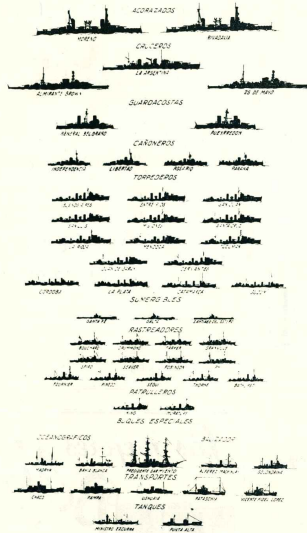
Puros de pedigré inscriptos en el
registro individual de laneros
y puros por cruz

para pedidos e informes
dirjase a:

PLATE & Cía. SOC. ANON. COM.

IMPORTADORES DE FERRETERIA
Balcarge 474 - U. T. 33 - 1516/19
Buenos Aires

ARMADA REPUBLICA ARGENTINA



Cuadro de las unidades de la Marina de Guerra en 1945.

Almacén Naval
FERRETERIA PINTURERIA

Vda. de Enrique Figari

Casa Importadora

Quinches, Anclas, Cadenas - Útiles para Máquinas - Gomas, Empaquetadoras, Acetes Minerales, Cabos Manila, Sisal, Cairo y Cáñamo - Especialidad en Cabos de Acero, Pinturas, Barnices, Estopos, Lanas, Brea y Alquitran.

1455 NECOCHEA - 1459

Depósito: NECOCHEA - 1469

Teléfono:
U. T. 21, Box. 0586 y 0746
Coop. T. 209 Boca
BUENOS AIRES

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

**PROVEEDOR
MARITIMO**

BALCARCE 378 - Bs. AIRES

U. Telef. 33 - Avenida 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

U. T. 37, RIVADAVIA 0606 ≡ 265 SAENZ PEÑA 271 ≡ BUENOS AIRES



MARCA REGISTRADA

Durban

Soc. de Resp. Ltda. - Capital \$ 600.000.- m/n.

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos

Antiarrugables



lavables.

Corbatas
TOOTAL-JUNIOR



Una
Patente
Revolucionaria

¡Fuera lo que estorba y molesta!

Sus pantalones y su camisa no se moverán de su sitio. La Pretina **MENFER** le dará esbeltez natural y comodidad absoluta para sus movimientos, haciendo que no sufra de molesta presión su cintura y sus hombros, asegurando su bien vestir.

Menfer
MARCA REGISTRADA

Pida los pantalones, bombachos y braches con Pretina Patentada **MENFER**.

"LA ANONIMA" es exclusiva como lo es de todas nuestras finas confecciones en la Patagonia. :: :: :: :: :: :: :: ::

Pol, Ambrosio y Cía.

FABRICANTES DE
TEJIDOS DE PUNTO

Ropa interior para hombres
"Pullman"

Bonetería para señoras,
Hombres, Niños y Varones

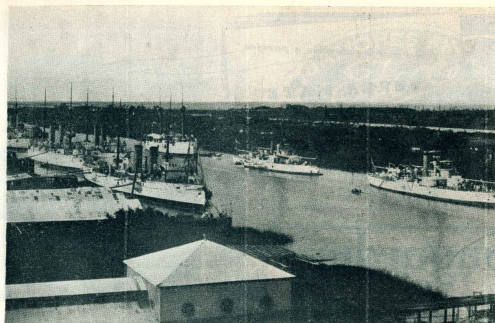
"Viyella"
¡SOLICITELAS!

LUNA 370
U. T. 61 - 0667-4232
BUENOS AIRES

Las mejores
Botas
para
Campo

MENFER
FABRICANTES

ANDA & CIA. - HUMBERTO 1° - 2048
• BUENOS AIRES •



"La Gioconda"

LA MAS ALTA CALIDAD

DULCES - FRUTAS
BOMBONES Y
CAMELOS FINOS

S. A. Frigorífico Monte Grande Ltda.



FIAMBRES Y CONSERVAS - OPTIMA CALIDAD

Monte Grande, F. C. S.

PRODUCTOS ISTILART

Cojinetes a carbón y leña

Molinos a viento

Cojinetes a gas de keroseen sin presión



PARA
CARBON Y LEÑA
GRAN VARIEDAD DE MODELOS



ISTILART
Cojinetes a bolillas
MECANISMO
EN BAÑO
DE ACEITE



Existencia en alcohol - 17 Tambores
Distintos modelos

Solicite catálogos y precios

S. A. JUAN B. ISTILART Ltda.

Perú 480 - Buenos Aires

Casa Matriz: Tres Arroyos

Para mates sabrosos y parejos



YERBA MATE
AGUILA

ES UN PRODUCTO SAINT



La fragata "Presidente Sarmiento" entrando en el puerto de Buenos Aires al regreso de uno de sus últimos viajes.

Sagardua

ARGENTINA o ESPAÑOLA

HELADA ES DELICIOSA

Jamón!

EL FIAMBRE Nº 1...

Ninguno más grato al paladar. Ninguno más fácil de digerir. Rico en proteínas y vitaminas B, tan indispensable para la salud, el jamón es un alimento casi irremplazable, pues no solo es el Fiambre Nº 1, sino que puede prepararse de tan diversas maneras que nunca cansan.

SEÑORA: El jamón crudo, conviene comprarlo entero. Resulta mucho más económico, se conserva perfectamente y en su libro de recetas verá de cuántas maneras puede servirse.



Jamón Crudo Seco
CAP

Curado cuidadosamente y largamente estacionado, su sabor suave y delicado halaga y satisface.

CAP

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

Al Centro Naval, en honor y expresión social de la Marina de Guerra, homenaje de las autoridades y pueblo de Bahía Blanca, motivo del cincuentenario de su fundación en el mar de todos los marinos que con sus esfuerzos ayudaron al progreso de esta región y al engrandecimiento de la soberanía nacional.

1854 - 12 de Octubre - 1954

Pergamino obsequiado al Centro Naval por el pueblo al cumplirse, en 1954, el cincuentenario de la fundación de Ushuaia.

JAMONES FINOS

Foxe

MARCA REGISTRADA

Jamones Fox - Calidad

El tesoro de España

Es un halago para el paladar más exigente.

EMBOTELLADO EN ESPAÑA

Cómic MARQUES del **REAL TESORO**



Importadores: J.F. MACADAM & Co. (Soc. Anón.) BUENOS AIRES Y ROSARIO

CAJA CENTRAL

CALLAO 666

TELÉFONO: 42, CALLAO 4311
CON VARIAS LINEAS INTERNAS

(SUCURSAL)

CORRIENTES 1686

U. T. 39. LIBERTAD 4747 1418

PETREL

TODO PARA LA ELECTRICIDAD

AHOR, TAMBIEN A SU DISPOSICION EN

9 DE JULIO 1658 - MENDOZA

MANUEL ESTRUGA S. R. L. Capital \$ 800.000 m/n.

FABRICA Y LAVADERO

Trapos lavados y desinfectados muy absorbentes y sin pelusa, y

ESTOPAS DE ALGODON especiales para limpieza de máquinas en general y automóviles.

Estopas de lana para cajas de ejes de Ferrocarriles e Industrias.

Estopa alquitranada.

Algodones y Lanas Mecánicas para Hilandería.

Algodones para Tapicería.

U. T. 63 - Volta - 1259
63 - Volta - 1552 Direc. Teleg. "ESTRUGA"

HORTIGUERA 737 - BUENOS AIRES

PROVEEDORES DE LA ANONIMA

J. SAEZ & Cia.

FAJAS PORTASENOS

FABRICANTES

Soc. de Resp. Lda. Capital \$ 200.000 m/n.

Av. CORRIENTES 2028
U. T. 47, CUYO 4676
Buenos Aires



AGROCOM

Soc. Resp. Ltda. Cap. \$ 100.000

ALMACEN POR MAYOR

Importación - Exportación

MEXICO 1672 - U. T. 38-8081 - Bs. As.

Casa DE ANGELIS

S. R. LTDA

Repuestos y accesorios para automóviles y camiones - Equipos y herramientas para estaciones de servicio.

PERFECCION AROS HIDRAULICOS

GRACO Equipos de engrave

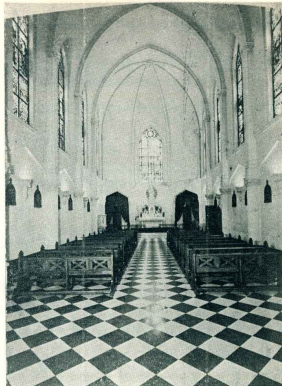
CORDOBA 1865 D. Teleg. "Deangelis"

Ventas U. T. 44-0041 BUENOS AIRES

MURRAY, LEA & Cía.

IMPORTADORES
REPRESENTANTES

RIVADAVIA 1142 BUENOS AIRES



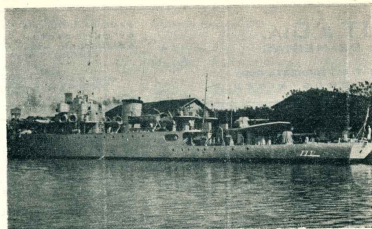
Interior de la iglesia parroquial N. S. Stella Maris en la Base Naval de Puerto Belgrano.



LUIS CARLINO & CIA.

FABRICANTES DE CALZADO

ESPARZA 40 BUENOS AIRES U. T. 62, Mitre 5049



Patrullero "Maratore". Esta nave ofrece la particularidad de que es la última hasta la fecha, que ha sido construida totalmente en el país.

(Foto A. R. A.)

Para sus viajes adquiera las valijas y baúles en "LA ANONIMA"

Fabricados por **Naum Minsky Hijo y Cía.**

TALCAHUANO 447 — BUENOS AIRES

JUGUETES "EL LORO" TERZOLO Y CIA.

PARA COMERCIANTES, SOCIEDADES, CLUBS, KERMESSES, Etc.
VISITE NUESTRA EXPOSICION

ALSINA 1329 — IMP. - EXP.

LAZARO MULTEDO

IMPORTACION

ALFOMBRAS - TEJIDOS

LIMA 33/41 U.T. 38-0023 BUENOS AIRES

M.  R.

ALDEROQUI, YOHAI & ACRICH S.A.
FABRICANTES Y EXPORTADORES

Establecimientos Textiles

CANNING 960
U. T. 54 - 1575 y 6776
BUENOS AIRES

Exposición y Venta:
SALTA 132
U. T. 38, Mayo 0692

LENCERIA FINA EN JERSEY DE SEDA * ARTICULOS DE PUNTO
LINGERIE * BONETERIA * MEDIAS EN GENERAL

ESTABLECIDA EN 1911

FABRICA DE MEDIAS
para hombre - señora y niños
ACOYTE 1252

• **PLAUT & CIA.**
• **FABRICA DE MEDIAS**

• U. T. 67, FLORESTA 8027
• BUENOS AIRES

• FABRICA, TINTORERIA
• Y EXPEDICION
• DIRECTORIO 4755

• ESCRITORIOS Y VENTA:
• DIRECTORIO 4755

LA ALFARERA ARGENTINA S. A.

FABRICA DE FORRAJES

FORRAJES, CERALES, MAIZ QUEBRADO Y MOLIDO,
AVENA AFLASTADA, MELAZA, ETC.

Av. **ALCORTA 1840**
UNION TELEF. 23, BUEN ORDEN 0140



Torpedero T 12.

Hilanderías y Fábrica de Tejidos
Ugolino y Juan Giardino (S. A.)

ALSINA 1746

BUENOS AIRES

SANCHEZ & CAPILLA

FABRICA DE CORBATAS

CREACIONES DE ALTA NOVEDAD
IMPORTACION DIRECTA

RIVADAVIA 1411 * UNION TELEF 37, RIVADAVIA 2375 — BUENOS AIRES

J. PATIÑO & C^{IA}.

Importadores de Lozas, Porcelanas, Cubiertos y Artículos de Bazar

Depósito y Fábrica: LIMA 146

Escritorio y Ventas: RIVADAVIA 2535 - BUENOS AIRES

Ciudad de Crispin
PARIS
Cité d'Yorkville
MANCHESTER
—
TELEFONO
U. T. 20, Bondviva 6475

A. SMUD e HIJOS

Establecida en el año 1909

ASERRADEROS - IMPORTACION DE MADERAS
FABRICAS DE PARQUETS

TELEFONOS:
U. T. 54, DARWIN 0736 } Oficina Central
U. T. 54, " " 3580 } y Aserradero
U. T. 54, " " 4886 }

Casa Central: BUENOS AIRES — 658 - MALABIA - 660
Sucursales: ROSARIO — 544 - AVENIDA O. LAGOS - 550
C.O.K.D.O.B.A. — RIOJA 645 - U. T. 9:3522 - 9:0026 y 9:7597
Depósito: PEDRO MENDOZA 3409 - UNION TELEF. 21 - 1061



PAULINO ALVAREZ

Importación y elaboración de especias

LORIA 1532 - BUENOS AIRES - U. T. 45-5769



El crucero "25 de Mayo" en aguas del golfo San Jorge.

(Foto Butta.)

FABRICA DE
CALZADO

Lorena

SOC. RESP. LTDA. — CAPITAL \$ 60.000.000

VENEZUELA 2167 - 71

U. T. 47, CUYO 7177

BUENOS AIRES

LENCERIA SEÑORAS, NIÑAS Y BEBES

AGUILUCHOS - RINTE

CASA M. E. SAENZ S. R. L.

MORENO 1567

ALJADEFF, YOHAI & GALANTE

CONFECIONES

ALSINA 1184 * BUENOS AIRES — U. T. 37, RIVADAVIA 3047

En todas las sucursales de
La Anónima

Calzado

Ostende

Exposición y Venta

FLORIDA 371 Buenos Aires



6

Tejeduría HAEDO

Soc. de Resp. Ltda.

Fábrica de Tejidos de Punto
y Confección de Ropa Interior
para Señoras y Niñas.

★

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

José E. Colombres 401 U. T. 658-Haedo-1017
Haedo - F. C. O.

LEGUMBRES - FRUTAS SECAS
IMPORTACION - EXPORTACION

QUERO HERMANOS & Cía.

Soc. de Resp. Ltda. - Capital \$ 530.000

4119 - ESTADOS UNIDOS - 4129
BUENOS AIRES

U. T. 45, Loria 2725
U. T. 45, Loria 3437
Direc. Tel. "QUERO"

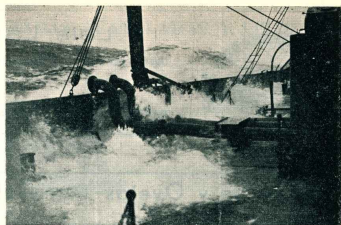
USTARIZ & Cía. Ltda. SOC. ANON. COM.
CEREALES

BARTOLOME MITRE 311 ★ BUENOS AIRES

CIGARRILLOS RUBIOS



Continental
Apasionan!



Gran temporal en aguas de Comodoro Rivadavia el día de Santa Rosa del 1930. (Foto Jmtza, a bordo del petrolero "Florentino Ameghino.")



MEDIAS PARIS V SU CREACION
MEDIAS BARONESA





Leis, Lamas y Cía.

Quesos del País
y Extranjeros

Importación y Exportación
de Aves y Huevos

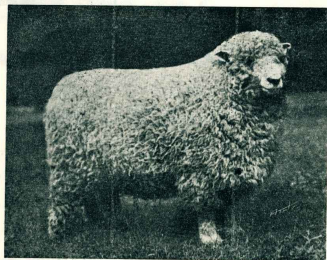
Venta por Mayor
y Menor

MEJICO 1757

Buenos Aires

U. T. 38 Mayo 2442

Carneros y Ovejas Corriedale y Romney Marsh.



Carnero Romney Marsh, gran campeón en la Exposición de Ashford (Inglaterra) 1944 adquirido para la cabaña "María Behety"

S. A. GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ-BEHETY"

Agencia:
SANTA CRUZ (Costa Sud) y
PUNTA ARENAS (Chile)

PROCEDENTES DE
LAS ESTANCIAS:

"María Behety"

Río Grande (T. del Fuego)

"José Menéndez"

Río Grande (T. del Fuego)

"Las Acacias"

Olivera F. C. O.

Y

"San Gregorio"

Punta-Arenas (Chile)

Dirija sus pedidos a
Avda. R. SAENZ PERA 547
BUENOS AIRES

ANTISARNICOS Y PRODUCTOS VETERINARIOS "GALGO"

LICUO CRESULFIN - PASTA CRESULFIN - FLUIDO FENOLIQUIN
POLISULFURO DE CALCIO
SUEROS - VACUNAS - MEDICAMENTOS - JERINGAS USO VETERINARIO

CHEMOTECNICA - SINTYAL S.A.
PRODUCTOS QUIMICOS

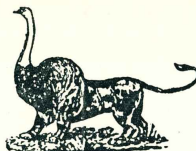


AGENTES Y
DISTRIBUIDORES
EN TODA LA
REPUBLICA

CARLOS BERG
3637/69/71

U. T. 61-4522/29
BUENOS AIRES

CHAPAS GALVANIZADAS ACANALADAS Y LISAS



"OSTRILION"

MARCA REGISTRADA
INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES

S. A. The Anglo Argentine Iron Co. Ltda.

BARRACA VICTORIA

P. MENDOZA 3865

U. T. Barracas 3647

BUENOS AIRES

ADEMAS evita la reinfección

Un buen sarnifugo debe proteger los animales contra nuevas infestaciones, además de curarles de inmediato la sarna. Por eso, quienes entienden de remedios y baños no usan otro sarnifugo que Polvos de Cooper. Su composición especial hace que el vellón retenga buena parte de sus valiosos componentes después del baño, y así protege los animales contra nuevos ataques.



POLVOS DE COOPER

WILLIAM COOPER & NEPHEWS (SOUTH AMERICA) LTD.

25 DE MAYO 489

BUENOS AIRES



JOSE M. MATEOS

IMPORTADOR DE TES

CEYLAN - INDIA - JAVA - CHINA

VICTORIA 1782

BUENOS AIRES

U. T. 38, Mayo 7187

ESTANCIAS "SARA BRAUN" S. A.

Av. R. S. PEÑA 547 - BUENOS AIRES

Venta de carneros y
ovejas corriedale puros
de pedigree y puros por
cruza.



Borregos de Pedigrée

Nuestros establecimientos cuentan con los mejores corrientes de sangre provenientes de las principales cabañas de Nueva Zelandia. El continuo cruzamiento de sus majadas, ha producido un tipo de animal fuerte y de hermoso vellón.

ESTANCIA "SARA" (Tierra del Fuego)

ESTANCIA "SOFIA" (Río Gallegos)

ESTANCIA "BELLA VISTA" (Río Gallegos)

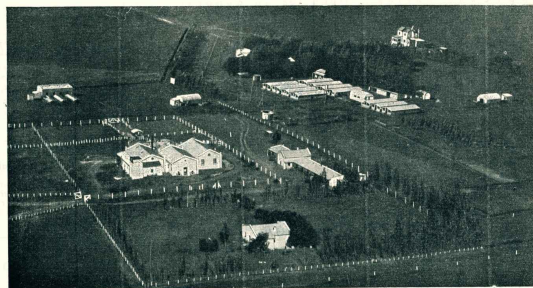
ESTANCIA "EL RINCON" (Río Gallegos)

FORMULE SUS CONSULTAS A NUESTRAS OFICINAS O EN NUESTROS ESTABLECIMIENTOS

RICOLTORE

EL ACEITE QUE GUSTA MAS

LABORATORIOS de la S. A. FUERTE-SANCTI-SPIRITU



Vista aérea de los laboratorios en Sancti Spiritu F. C. A.

PRODUCTOS VETERINARIOS EN GENERAL

Vacuna Polivalente contra la mancha lanar - Saguaypol Fuerte contra el "Saguaypé"
(Distomatosis lanar) - Lombricidol Fuerte contra la "Lombriz".



Directorio

Presidente: Sra. Josefina Achával de Cantilo

Vicepresidente: Sr. Juan C. Campion.

Vocales Titulares: Dr. Eduardo Braun Menéndez, Sr. Alejandro Braun Menéndez, Dr. José O. Casas.

Dr. Bernardo Espondaburu, Sr. Carlos Morea, Dr. José Luis Cantilo (hijo).

Vocales Suplentes: Hernando Campos Menéndez y Jorge A. Hueyo.

Síndico Titular: Dr. Arturo Condami Alcorta.

Síndico Suplente: Sr. Marcial E. Rapela.



PARA PEDIDOS: Sucursales de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia y en nuestra SUCURSAL EN ESQUEL (Chubut).

BELGRANO 740 — U. T. 33, Av. 8341 — BUENOS AIRES

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías Profesionales y oficios

Empresas varias Negocios en general

Río Gallegos

Angel Carnota

DENTISTA
CIRUJANO
25 DE MAYO 43

TEL. 158 RIO GALLEGOS

Dr. BENIGNO CARRO

Médico Cirujano

RAYOS X - ELECTRICIDAD - ANALISIS
M. Moreno 68 antes Belgrano 967
Teléfono 37 RIO GALLEGOS



GARAGE "ROCA"

de FRANCISCO CORNACCHIOLI

Repaparaciones en General de
Automóviles y Camiones
AUXILIO PERMANENTE
Soldadura Autógena - Repara-
ciones en las Amortiguaciones
"DELOC", Doble Acción - Exclu-
sividad de las Aros "EDELCO".

Roca 1381 - Casilla 56 - R. Gallegos

GARAGE "SARMIENTO"

SANTOS YGURI

Soldadura Autógena - Mercedita
Ligero - Lavado y Engrase
Calle SARMIENTO Nº 244
Representante de:
SUPER AROS HIDRAULICOS
"HIDRODINAMIC" - Aceite
"MOBILIL".

Teléfono Nº 222 - RIO GALLEGOS

Confitería "DIAZ"

Pastelería - Facturería
Fábrica de Masses y Helados
de JOSE DIAZ
Calle Roca 1158-Teléf. 203
RIO GALLEGOS

Casa MENDEZ

AGENTES: Ramos Generales

Antisísmicos "Pearson"
Neumáticos "Goodyear"
Máquinas "Singer"
y Calzado "Oscarita".

RIO GALLEGOS

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Asesor - Falso
Mercante del Estado - Cunto,
Gonales y Cia., Comisionarios

Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

Julio V. Thevenon

Comisiones - Representaciones

Oficina y Depósito:
RIVADAVIA 57
Casilla Correo Nº 71
RIO GALLEGOS
(Territ. Santa Cruz)

DAVIDSON Y MUÑIZ

CONCESIONARIOS:

FORD - MERCURY - LINCOLN - FORDSON

TALLER MECANICO - REPARACIONES EN GENERAL - Soldadura AUTOGENA Y ELÉCTRICA - TRABAJOS DE TORNO - ASEROS, CARROCEERIAS Y PINTURA AUTOMOVILES
ESTACION DE SERVICIO ACCESORIOS EN GENERAL - NEUMATICOS "DUNLOP"

Calle ROCA 1268 - Teléfono 120
RIO GALLEGOS

LUIS GUILLERMO CLARK

Cabaña SANTA MARTA

VENTA PERMANENTE DE REPRODUCTORES

ALBERDI 26

C. CORREO 82

RIO GALLEGOS

OFICINA TRESGUERRES

Comisiones y Representaciones de artículos rurales

ROCA 108 2

Casilla Correo 82

RIO GALLEGOS - STA. CRUZ

"NEPTUNO" ES EL MOLINO A VIENTO QUE LA EXPERIENCIA ACONSEJA

- Extraordinaria calidad
- Complejidad mecánica
- Insusceptible al viento
- Sensible a las más leves brisas
- Todo lo mejor de "NEPTUNO" porque representa la coordinación sensata de los últimos adelantos de la técnica moderna.

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES

SARMIENTO 475

COMISIONES

CONTABILIDAD

RIO GALLEGOS

EMPRESA DE TRANSPORTES Y TALLER MECANICO

Especialidad en rectificacio-
nes de motores, de auto
y fijos, a nafta o Diesel.

OTTO

Ajustes generales de alta
precisión. - Soldadura autó-
gena y trabajos de torno.

DE OTTO SUSALLECK

SARMIENTO 357

Casilla Correo 89

Tel. 292 - RIO GALLEGOS

CABAÑA

"KILLIK AIKE NORTE"

Río Gallegos

ESTANCIA

(Santa Cruz)

CARLOS S. FELTON

Rebaño CORRIEDALE

Inscripto en el Flock Book Argentino bajo el Nº 34 y Asociación Argentina de Criadores de Corriedale
Venta permanente de Carneros, Ovejas y Borregos puros de pedigríe, puros por cruz y majada general

Dirección: CASILLA CORREO Nº 40

RIO GALLEGOS

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991

DIREC. TELEG. "HORQUETAS"

RIO GALLEGOS

CASILLA DE CORREO 70

CABAÑA "SAN RODOLFO"

RAZA CORRIEDALE

Rebaño R. I. L. 82

VENTA PERMANENTE DE CARNEROS PUROS DE PEDIGREE PARA
REBAÑOS Y PLANTELES Y PUROS POR CRUZA PARA MAJADA GENERAL

LIONEL A. HARRIS
 Contabilidades - Representaciones
 Administración de Estancias - Compra y
 Venta de Haciendas.
 Representaciones:
 Wm. Cooper y Hughes Ltd., An-
 tidónicos - General Motors Argenti-
 na S. A. Automóviles - Compañías
 - Liverpool & London & Globe
 Inc. Co. Ltd. Seguros Incendio,
 Vida - Cooper-Stewart, Engineering
 Co. Ltd. Máquinas agrícolas,
 etcétera - Sub Agente de Lloyd,
 Dirección Telefónica **HANDS** - Tel. 17
 Casilla Correo N° 8 - Santa Cruz

H. W. C. Rollitt y Cia.
 Representaciones:
 Angel Vélaz y Cia. Ltda. S. A.
 Cia. Seguros "Nueva Zelanda"
 de Préstamos Agrícolas Cia.
 Agrícolas - "Little"
 Vacunas y Productos "Bela"
 Rotes (Argentino S. A. Automó-
 viles y Camiones).
 Contabilidades • Agentes Marítimos
 Administración de estancias
 Cal. Correo 42 - Tel. 77 - Pto. Santa Cruz

**SOCIEDAD ANONIMA ELECTRICA
 DE SANTA CRUZ**
 Venta de material eléctrico - Planchas
 eléctricas - Instalaciones - Motores para
 uso industrial, etc. - Para corriente
 continua 220 y 400 V.
 P. SANTA CRUZ - Teléf. 13

Florentino Pérez
 Despachante de Aduana
 y Agente Marítimo

Representante de
"LAW UNION & ROCK"
 Compañía Inglesa de
 Seguros y de la casa
JOSE PELUFFO y Cia. Ltd.
 Vacunas "EBER"
 (Carbunco y Mancha)
 Puerto Deseado - C. Correo 76

**BAR - CONFITERIA anexo
 HOTEL "CENTRAL"**
 de **LUIS E. SANCHEZ**
 Amplias comodidades para
 familias y pasajeros - Baños
 e calefacción - Comedores
 reservados. - El Hotel
 "CENTRAL" cuenta con
 espaciosas habitaciones
 elegantemente amuebladas.
 Teléfono 32 Puerto Santa Cruz

JUAN C. ARROYO
 Garage Taller Mecánico "Centenario"
 Puerto Santa Cruz - R. Argentino
 Agentes:
 Servicio Mecánico en General
 Agentes: Aceites Aviomotor
 Federal - Grasas - Acumuladores
 Varta y Robur.
 Puerto Santa Cruz - Teléfono N° 18

Puerto Santa Cruz
 Com. Luis
 Piedrabuena

A. C. FAVA
 TALLER MECANICO
 REPUESTOS VARIOS
 TRABAJOS DE TORNO -
 SOLDADURA AUTOGENA
 Y ELECTRICA.
 Tel. 216 - C. C. 36 - Puerto Deseado

**Usina Eléctrica
 de Luz y Fuerza**
 Cte. LUIS PIEDRABUENA

Puerto: Santa Cruz
**"COLONIAL"
 Hotel**
 de
JOSE GUTIERREZ
 Territorio Santa Cruz
 Teléfono N° 4

HOTEL "PROGRESO"
 de
AURELIO FREIRE
 • Amplias comodidades para
 Familias y Pasajeros.
 Comedores reservados
PUERTO SANTA CRUZ

Dr. Eduardo Canosa
 Médico Cirujano
PUERTO SANTA CRUZ

CONFITERIA "IBERIA"
 DE
JOSE GARCIA
 Fábrica de Maspitos, Pastres
 y Todo Clase de Confiterías
 Lunchs y Banquetes
TELEFONO N° 30
 Cte. Piedrabuena - Santa Cruz

CASA "CASTIELLA"
 Acaba de recibir un amplio surtido en
 lonas para techos; zepes para techos y
 niñes; y un selecto "stock" de generos de
 lana para vestales.
 También recibió la afamada comita
 "Bramwell" para humeros, y en todos
 los vapores recibe novedades para
 cabelleros, señoras y niñes.
JUAN CASTIELLA
 Av. Ildéfix - Tel. 13 - Cte. Piedrabuena

HOTEL ARGENTINO
 de **ARTURO CADARIO**
 Confitería, Bar y Billares — Comodidad para pasajeros y familias
 Salón de banquetes y fiestas — Empresario del Cine Teatro Español
 Teléf. N° 16 Casilla de Correo N° 70 **PUERTO DESEADO**

Julio Aloyz
 Comisiones y Representaciones
 - Lanas - Cueros -
 Haciendas
S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

San Julián

JUAN ARCAL
 Compra y venta de haciendas
 Agente y Representante de
"ACAROINA"
 El Gran Anticiclónico Argentino
CAMINOS Y VAN PEBORGH
 Soc. Resp. Ltda.
 Consignatarios de Frutos
R. A. LISTER & Cia. Ltda.
 Maquinarias Inglesas - Equilibradoras, Pres-
 sas, Equipos Lix, Molinos, Bombas, Si-
 namos, Baterías.
CALEDONIA ARGENTINA
 Cia. Argentina de Seguros
 Avenida Zeballos
 C. Correo 83 - Puerto San Julián

Vicente José Gaspari
 Constructor
**CONSTRUCCIONES
 EN GENERAL**
 Puerto SAN JULIAN

E. T. Mattel
 Constructor
 Trabajos en ladrillo, cemento
 armado y piedra
SAN JULIAN

ARIAS, BARRIOS y Cia.
 Exportación de Minerales de la zona
ARCILLA CAOLIN CARBON
 EFECTUE SUS PEDIDOS A NUESTRA OFICINA EN SAN JULIAN

Augusto Santini Bruzio
 Comisiones y Representaciones
 Agente Consignatario de
 Automóviles "Crysler" y "Plymouth".
 Camiones "Fargo"
 West India Oil Co, S.A.P.A.
 Polvos S. A.
 Dunlop Pneumatic Tyre Co.
 Prohaly - Pinturas "Sud" - Philip-
 Argentina S. A. - Radio - Clo.
 Seguros Incendio "Aurore"
 Casilla Correo N° 105
 Pto. SAN JULIAN (SANTA CRUZ)

Cañadón León

Felipe N. Campstro
 Comisiones y Representaciones
 Compra-Venta de Propiedades
 Lanas y Cueros
 •
 Puerto S. Julián Terr. Santa Cruz

FRANCISCO GOIC
 COMISIONES
 REPRESENTACIONES
 CONSIGNACIONES
 SEGUROS GENERALES
 COMPRA Y VENTA
 DE HACIENDAS
 LANAS Y CUEROS
 San Julián Casilla N° 67

**Empresa de Transportes
 "LOS COLORADOS"**
 de Francisco L. Vázquez
 Entre San Julián y los Ventiqueros
 C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIAN

Antonio Giacobo
 CONTRATOS DE ESQUILA
SAN JULIAN

**EUGENIO LLUIS
 RAMOS GENERALES**
 El mejor surtido en plaza
 •
CARADON LEON
 (C. C. N° 15)

Jordán Franchalás
 San Julián

oivia a Ud. señor poblador,
 que muy en breve pasará
 por su estancia, con un
 hermoso surtido de
 mercaderías.

Farmacia "Santa Ana"
 SERVICIO PERMANENTE
 SUEROS Y VACUNAS
 •
SAN JULIAN
 Av. San Martín 433 Teléfono 93

Dr. JULIO E. BARRIL
 CIRUJANO DENTISTA
 •
 Teléfono 107
SAN JULIAN Territ. Santa Cruz

Dr. ALBERTO FORMAGGIA
 Médico Cirujano
 Cirujía general - Gorgona
 Siferas - Partos - Enfer-
 medades internas.
PUERTO SAN JULIAN - Teléf. 129

Dr. ALBERTO NIETO
 MEDICO CIRUJANO
 •
 Av. San Martín 687 P. San Julián
 TELEFONO 8

TALLER MECANICO
 de A. GUILLAUME
 Reparaciones de todos autos de este
 y mejores - Reemplazo de Cálidas,
 Anillos de Eje, etc. - Engrase y com-
 de Coches.
SAN JULIAN

Taller Mecánico

Estación de Servicio
de
Pinola y Martínez

Río Grande (T. del Fuego)

AURELIO F. MAZZIOTTI

Mantillero Público

Representaciones

Río Grande (Tierra del Fuego)

HOTEL PROGRESO

de
Avelino Villa

Comodidades para turistas
y familias

Río Grande (Tierra del Fuego)

Farmacia "DEL PUEBLO"

de Rubén Darío Rauch
•
La más austral del mundo

Teléfono 38 - Río Grande (Tierra del Fuego)

Dr. Osvaldo Luis Guillot

Ex-médico cirujano del
Hospital P. Piñeiro de B. As.
Consultas de 19 a 18 horas

Teléf. 30 - Río Grande (Tierra del Fuego)

Peluquería y Librería

de
Carlos Kovacic

RÍO GRANDE (T. DEL FUEGO)

JOSE RAFUL

Ramos Generales

Concesionario FORD

Taller Mecánico

Rectificaciones y ajustes en general

Pintura

RÍO GRANDE

TIERRA DEL FUEGO

"EL PRECIO FIJO"

de
FEDERICO IBARRA & Cía.

•
RAMOS GENERALES

Agentes de la
General Motors Argentina (S. A.)

•
Agentes de los Antisísmicos "YOUNG"
Cubiertas y Cámaras "GOODYEAR"
y Motores y Esquiladores "LISTER"

•
RECEPTORES DE RADIO "PHILCO"

RÍO GRANDE
(TIERRA DEL FUEGO)

SUIZO ARGENTINA

FABRICA DE TEJIDOS DE SEDA Y LANA

OLAVARRIA 27 - QUILMES

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías

Profesiones y oficios

Empresas varias

Negocios en general

Trelew

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

TRELEW

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

TRELEW

Teléf. 72

CONFITERIA "ORIENTE"

de LUIS DRAGO

FABRICACION ESMERADA
Masas y Pastres

AV. FONTANA
TRELEW - CHUBUT

FARMACIA

MARGARA

Trelew - Chubut



Taller de Pintura al "Duco"

Arreglo de Carrocerías, Soldadura
Autógena

de
G. GONZALEZ Hnos.

Calle Luis Jona esq. Sarmiento 99
TRELEW (Chubut)

Transportes Patagónicos

Una empresa con capitales netamente
Argentinos al servicio de la Patagonia

Le recomienda:

Asegurarse comodidad para su viaje
de regreso en nuestros pullmans.
En consecuencia, cuando se encuentre
en la Capital Federal no olvide de
canjear o sacar su boleto en
nuestras oficinas.

Avda. DE MAYO 769

U. T. 34 (DEFENSA) 9968

donde le indicaremos número de
coche y butaca en la que Usted viajará,
evitándose con ello serios inconvenientes
en San Antonio (0).

Administración: **TRELEW (Chubut)**

Oficinas en todas las localidades

CASA DONATO

DE

ALBERTO DONATO

Agencia Neta Tapa y Labores Mobiliat
Taller, Vulcanizaciones y Venta de Neumáticos
Asesoría Armadores Auto Lta - Asesorías

25 DE MAYO 397 - Teléfono 145
Trelew Chubut



COLEGIO "SAN DAVID"

INCORPORADO A LA ENSEÑANZA

OFICIAL DE LA NACION

Idiomas - Ejercicios Físicos - Instrucción Rural -
Chaco Experimental - Jardín de Infantes -
Gimnasio.

Preparación General al Ingreso en el Colegio
Nacional de Trelew. Comodidad para Pupilos,
Medio Pupilos y Externos.

Condición de Ingreso a la Dirección: Calle Sarmiento a
dos pasos del Colegio Nacional, Teléfono Nº 142,
TRELEW - Chubut.

100 % de los alumnos aprobados en los exámenes
oficiales por dos años seguidos.

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías

Cabañas

Profesiones y oficios

Empresas varias

Negocios en general

SEVA COMPRAR... AGUERA PIELES FINAS DE IRREVERSIBLE CALIDAD... AHORRE UN 50%... El Emporio de las Famosas Pielas Patagónicas



PELERTERIA LABOR
Stefan Stefanoff
SAN MARTIN - 258 COMODORO RIVADAVIA
Se atienden pedidos por Contra Reembolso Postal

EL CHUBUT

COMODORO RIVADAVIA
DIARIO DE LA MARANA

DECANO DE LA PRENSA
DIARIO DEL TERRITORIO

Fotografía "A R S"

de Rafael Del Busto
Fotógrafo oficial Regimiento
8 General O'Higgins

Belgrano 754 Tel. 291. C. Rivadavia

BERENGUEL

FOTOGRAFIA

Ex - Foto Ramos

San Martin 228 - C. Rivadavia

Roque González

ESCRIBANO

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Av. Rivadavia 180 - Com. Rivadavia

HOTEL COLON

DE TURISMO CELESTIA

San Martin 349
Comodoro Rivadavia

El más serio y confortable
de la zona

FELIX TOMAS GOMEZ

ESCRIBANO NACIONAL
A CARGO DEL REGISTRO Nº 1

Avda. RIVADAVIA 364 - Teléfono 123
COMODORO RIVADAVIA

ESCRIBANIA SARRIAS

Registro de Contratos Públicos Nº 3

RAUL HECTOR SARRIAS
ESCRIBANO NACIONAL

COMODORO RIVADAVIA

SMITH HERMANOS

GRAN FABRICA DE MUEBLES MODERNOS
CALIDAD Y DISTINCION

Exposición y Ventas: Fábrika:
BELGRANO 8 6 9 7 7 BELGRANO 939
COMODORO RIVADAVIA

FARMACIA "MODERNA"

Dr. Andrés G. Bialotto
Recetas

SAN MARTIN 280 TELEFONO 180
COMODORO RIVADAVIA



CARDENAS & ALARCON

Sastres de Hombre y Señora

Belgrano 885 C. Rivadavia

Nicolás Romeo y Cía.

(Sucesores de Romeo Carlos y Cía.)

RAMOS GENERALES
Y

ACOOPI DE FRUTOS DEL PAIS

Casas en "SHAMAN" y Alto Rio Senguer

Esc.: San Martin 238 - Com. Rivadavia

Comodoro Rivadavia



J. A. LAFONT

SEGUROS GENERALES

New Zealand Insurance Co. Ltd.

Sun Life Assurance of Canada

COMODORO RIVADAVIA

Empresa BALBUENA C. Rivadavia - Esquel

Escalas en: PASO RIO MAYO - RIO SENGUER
COLONIA LAS HERAS.

Salidas regulares

ITALIA 756 - Teléfono 373

Agencias: La Meseta - La Real: SAN MARTIN 433 y 358

Doctor Pedro Ciarlotti

Médico Cirujano

Señoras - Partos - Niños

Avda. RIVADAVIA 544 - Teléfono 60 - COMODORO RIVADAVIA

"AGENCIA REAL"

LOTERIA - CAMBIOS

San Martin 358 - Tel. 353

Comodoro Rivadavia

Dra. Cecilia Glikman de Fenyes

Cirujana Dentista

Consultas de:

11 a 12 y 15 a 20 hs.
Teléfono 164

PASAJE COOPERATIVA

COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT

Confitería Ideal

MASAS Y POSTRES
BOMBONES

SAN MARTIN 394 - Teléfono 170 - COMODORO RIVADAVIA

Radiografías - Ondas Cortas -
Ultravioleta - Electrocoagulación

Dr. EDUARDO S. PODESTA

Atiende en la Sociedad Española

SAN MARTIN 674 - Telef. 286
COMODORO RIVADAVIA

Para estudiar con provecho hágalo en el
**INSTITUTO INCORPORADO
ACADEMIA MINERVA**
(Bachillerato, Comercial, Primario)

SAN MARTIN 648 - Tel. 273 - COMODORO RIVADAVIA

Dr. Emilio Piñero

Cirujano Dentista

Rayos X - Diatermia-coagulación

Av. RIVADAVIA 330

TELEFONO 102

CASA FREILE

San Martín 254

C. Correo 111

C. Rivadavia

RELOJERIA - JOYERIA
OPTICA - BAZAR - RADIOS

Se atienden pedidos
por contra reembolso

Firmas que anuncian en este número extraordinario

Capital Federal

Aeroposta Argentina	15	Hirsch, Enrique e Hijo S. R. L.	100
Agrocom S. R. Ltda.	108	Iggam S. A.	7
Alderique, Yahay y Acrieh S. A.	109	Imprenta Patagonia S. R. L.	127
Aljafidei, Johai y Galante	111	Industria Colchaca y Anexos, S. R. Ltda.	92
Alvarez, Adolfo	74	Indryas S. A.	105
Anda y Cia.	104	Intarlat, Juan B. Ltda.	105
Ariz, Vda. e hijos de Blas	75	Krelinger Ltda., Cia. Sudam. S. A.	86
Banco de Londres y América del Sud	12	La Altarera Argentina S. A.	110
Banco Español del Río de la Plata Ltd.	12	"La Blanca", Sociedad Anónima	3
Barassi, Ricardo	74	La Carena	18
Barón de Rio Negro S. A.	95	La Farmacia Argentina, S. A.	71
Bauer, Ernesto	93	La Victoria, Almacenes	18
Berardi, Miguel y Cia.	105	Lazaro, Mauricio	97
Bermolen Hnos.	112	Lechi's Argentina States Ltd.	87
Bocci, Ostilio	105	Leis, Lamas y Cia.	114
Bordas y Cia.	98	Líneas Aéreas del Estado	17
Boston, Cia. Argentina de Seguros	78	Little, Fison, Ratcliff Ltda.	14
Broadcasting of the Patagonia	92	Lorena, Soc. Resp. Ltda. Calzado	111
Buchanan Milne y Cia.	99	Lorenzo, Gándido	75
Buchanan Van Beldin, S. R. Ltda.	97	Loureiro, Fernando	93
Campes Menéndez, Jorge	97	Lorante, Taboada y Cia.	73, 94,
Carlino y Cia.	108	Macadam, J. F. y Cia. Soc. Anónima	103
Cinzano Francisco y Cia.	84	MacKinnon y Coelho Ltda. S. A.	80
Compañía Argentina de Cemento Portland	94	Mastleros Hnos. S. A.	16
Compañía Argentina de Gases Industriales,		Mateos, José María	116
Transportes y Anexos S. A.	89	Mayer, S. Fea. de Tejidos de Seda	16
Compañía Argentina de Navegación Doderó	18	Mayón Ltda.	96
Compañía de Productos Conen S. A.	84	Mené y Fernández	104
Compañía Sudamericana Kreglinger	86	Menéndez Behety, S. A. Ganadera Argentina	114
Córoeva y Cia.	tapa	Mignapuy y Cia.	106
Corporación Argentina de Productores de Gase	102	Minsky, Naum Hijo y Cia.	109
Cusener, Gran Destilería de Buenos Aires	8	Mitjans, Colombo y Cia.	11
Czobel, Andrés	84	Mos Chami, Soc. Resp. Ltda.	101
Dana Parfums S. A. Industrial y Comercial	16	Moimos Río de la Plata S. A.	15
De Angelis, Alejandro	108	Mulredo, Lázaro	109
Defilippi, Alberto J.	102	Murray, Ley y Cia.	108
De la Torre, Viñas y Cia.	101	Nestlé Argentina S. A.	5
Delbene Hnos. y Cia.	97	Nobleza, S. A. Cia. de Tabacos	97
Dellepiane y Cia.	92	Papini, S. A. Cristalerías	5
Di Casagrande Hnos. y Cia.	73	Patino, J. y Cia.	110
Elena, Rosa M. A. Vda	98	Pauzista, Soc. Resp. Ltda.	78
Emecé Editores, S. A.	128	Pérez Pérez y Peña, S. R. L.	107
Espino, Angel M.	70	Petrol S. A. A.	107
Estancias Sara Braun S. A.	116	Piazza Hnos. S. R. Ltda.	72
Estrabon y Cia.	15	Picardo y Cia. Ltda. S. A.	15
Estruga, Manuel	107	Pirelli S. A. Platense	96
Etecheagaray, Arriarán y Juan	102	Plata y Cia. S. A. Comercial	102
Fábrica Argentina de Alpagatas S. A.	7	Plaut y Cia.	110
Fainguersch, Gregorio	94	Pol, Ambrosio y Cia.	104
Fármaco Argentina S. A.	81	Polledo, Casimiro - S. A. Comercial y Ganadera	85
Fazio y García	95	Primera Compañía de Fermentos	9
Féi y Olivari	92	Proero Hnos. y Cia.	112
Figari, Vda. de Enrique	103	Quilmes, Cervecería Argentina	4
Flota Mercante del Estado	19	Rey, S. A. C.	104
Freixas y Cia.	4	Rocca, A. B. "La Coschera"	12
Frigerioffo Mors Grande S. A. Ltda.	105	Roger, Abel J.	8
Frugone y Preve Ltda. S. A.	69	Romero, Domingo S. R. L.	69
Furlotti, Angel S. A. Ltda. Bodegas y Viñedos	100	Sáenz, M. - S. R. Ltda.	111
García Hnos. y Cia.	116	Saez, J. y Cia.	107
Garmil, S. de R. Ltda.	94	Saint Hnos.	106
Gerino Hnos.	97	Sainz, Orden y Cia.	100
Giardino, Ugojino y Juan	110	Salmán y Cia.	117
Giol, S. A. Bodegas y Viñedos	contratapa	"Sancti Spiritu", Fuerte S. A.	117
Girault, Arzenaya y Cia.	75	Sánchez y Capilla	110
Goodlass Wall y Cia. Argentina Ltda.	87	San Martín, Talleres Metalúrgicos - S. A.	10
Graziosi	107	Santori, Armando	99
Grinberg e Hijo Ltda. S. A.	7	Saravino, de Marzi y Cia.	10
Guerra Hnos.	102	Selasco, Poch y Muñiz	13
Héimonen, S. A. Comercial e Industrial	10,	Siffredi Hnos.	98
Herbón S. A.	12	Smud, A. e Hijos	111
Hierromat, S. A.	8	Stein, Ernesto	103

Suizo Argentina	122	Tortosa Hnos.	97
Tailhade, S. A. Ltda.	9	Unión Telefónica	10
Tejedoría Haedo S. R. L.	112	Urbiacín, Ramón	95
Tenzolo y Cia.	109	Vanna, Antonio Soc. de Soc. Resp. Ltda.	4
The Anglo Argentine Iron Co. Ltd. S. A.	115	Ustariz y Cia. Ltda.	112
The River Plate Coal Co. Ltda.	6	Vélez, Angel y Cia. S. A. Comercial, Ganadera	
The Standard S. A.	90	y Agrícola	1, 79
Toddy, S. A. Com. e Ind.	92	Vignolo, Bartolomé	88
Tomasó (Argentine Fruit Distributors - S. R. L.)	101	Villamil, González y Cia.	101
Torrerosa y Belda, S. R. Ltda.	93	Watime, Bossut y Cia.	91

Interior

COMANDANTE PIEDRABUENA (Santa Cruz)		Sussalek, Otto	119
Castiella, Juan	120	Thevenon, Julio V.	118
García, José	120	Trogueros, Oficina	118
Usina Eléctrica	120	Yguri, Santos	118
COMODORO RIVADAVIA (Chubut)		RÍO GRANDE (Tierra del Fuego)	
Balbuena, Agencia	125	Farmacia "Del Pueblo"	122
Berenguel, Lisandra	124	Guillof, Osvaldo Luis	122
Candel López, Daniel	125	Hotel "Progreso"	122
Cárdenas y Alarcón	124	Ibarra, Federico	122
Casa Freile	125	Peluquería "Kovak"	122
Girolotti, Pedro	125	Piñola y Martínez	122
Del Busto, Rafael	124	Rafal, José T.	122
"El Chubut", Diario	124	SAN JULIAN (Santa Cruz)	
Etecheverry, Juan	125	Aloy, Julio	121
Farmacia "Moderna"	124	Arcael, Juan	121
Fenyves, Cecilia Glikman de	125	Arias, Barrios y Cia.	121
Gómez, Félix T.	124	Barri, Dr. Julio E.	121
González, Roque	124	Camparato, Felipe N.	121
Hotel "Colón"	124	Domínguez, Juan de la Cruz	121
Lafont, J. A.	125	Fornaggia, Dr. Alberto	121
Luzuriaga, Jesús	125	Franchalás, Jordán	121
Piñeiro, Emilia	125	Gaspari, Vicente J.	121
Podestá, Eduardo	124	Gascoles, Antonio	121
Romeo y Cia., Nicolás	124	Goic, Francisco	121
Sarrías Hnos.	124	Guillaume, Alfredo	121
Smith Hnos.	124	Lhuís, Eugenio	121
Stefanoff, Stefan	124	Mattel, E. T.	121
Fava, A.	120	Nieto, Alberto, Dr.	121
PUERTO DESEADO (Santa Cruz)		Santini Bruno, Augusto	121
García Jaunarsán, Enrique	3	Vázquez, Francisco L.	121
Hotel "Argentino"	120	TRELEW (Chubut)	
Pérez, Florentino	120	Colegio San David	123
RÍO GALLEGOS (Santa Cruz)		Donato, Alberto	123
Argüelles, Joaquín	102	Drago, Luis	123
Camota, Angel	114	Farmacia "Margarita"	123
Carro, Benigno	123	González Hnos., G.	123
Clark, Luis Guillermo	118	Margara, Dr. Adolfo	123
Cornacchioli, Francisco	123	Silva, Pedro N.	123
Cuñías, Fernando	118	Transportes Patagónicos S. R. Ltda.	123
Davidson y Muñiz	118	SANTA CRUZ	
Díaz, José	118	Arroyo, Juan C.	120
Felton, Carlos	120	Canosa, Dr. Eduardo	120
Liegeois, Juan	119	Freire, Aurelio	120
Mazzotti, Aurelio	122	Harris, Lionel A.	120
Méndez, Juan	118	Hotel "Colonial"	120
Roll, Walter	118	Rollit, H. W. C.	120
Suárez Ladoueh, Ltda. Soc. Anón. Ganadera	119	Sánchez Luis E.	120
Sureda, Angel A.	118	S. A. Eléctrica	120

Imprenta Patagonia S. R. L.

CAPITAL \$ 60.000.- %

Artes Gráficas Modernas

VICTORIA 837
U. T. 33 Avenida 1780
BUENOS AIRES

TEODORO CAILLET-BOIS
**HISTORIA NAVAL
ARGENTINA**



HISTORIA NAVAL ARGENTINA

por el Cap. de Fragata *Teodoro Caillet-Bois*

Obra única en su género. - He aquí algunas de las materias que contiene:

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA La era colonial. - La Revolución de Mayo. Montevideo frente a Buenos Aires. - San Nicolás, primer combate naval de la Revolución. - La escuadra de Brown. Martín García. - Destrucción de la escuadra realista. Montevideo. - Campaña de corso de Brown en el Pacífico. - El corso de las costas españolas y en las Antillas. - La marina chilena. Ocupación de la Banda Oriental por los portugueses. - La Anarquía

GUERRA CON EL BRASIL La declaración de guerra. - El bloqueo. - La Colonia. - Los Pozos. - Quilmes. Crucero de Brown sobre la costa brasileña. - El Juncal. - Patagones. - De Kay, el capitán de 25 años. - Pos-trimerías de la guerra.

LA DICTADURA Y LOS TRES BLOQUEOS DEL PLATA Guerra civil. - El bloqueo de Montevideo por Rosas. - El bloqueo anglo-francés.

ORGANIZACIÓN Y PROGRESO - LA MARINA MODERNA Buenos Aires frente a la Confederación - Guerra del Paraguay. - La Armada de Sarmiento. - La Costa Sur. - La paz armada. - La marina moderna.

Un volumen encuadernado de más de 600 páginas, ilustrado con 66 láminas en rotograbado y numerosos mapas y dibujos.

Precio de la obra \$ 25-



EMECÉ EDITORES, S. A.

UNA EDITORIAL AMERICANA - UN PANORAMA UNIVERSAL
SAN MARTIN 427 - BUENOS AIRES