

Argentina

BUENOS AIRES
AÑO X - N° 113



Austral

Noviembre de 1938



RINCON DE CHACRA

OLEO DE

ENRIQUE MUIÑO.



Enosol
—MARCA REGISTRADA—

Un lubricante extraordinario para todo
 tipo de motores.

Es un producto de

"LA ANONIMA"

por eso es bueno



EN TODAS SUS SUCURSALES
 AVENIDA ROQUE SAENZ PENA 547 = D^o A^o



COMODORO
LUIS PY
(de un óleo existente en el
"Centro Naval")



Elías Alippi, Pintor

El lector patagónico conoce suficientemente la personalidad artística de Enrique Muíño. Sabe que el prestigioso intérprete de nuestra escena y de la cinematografía nacional a quien la Comisión de Cultura acaba de otorgar el primer premio por su labor escénica de este año, se ha revelado, meses atrás, como uno de los buenos pintores argentinos. De él nos hemos ocupado no hace mucho, con motivo de la reproducción de un cuadro suyo en nuestra portada.

Nueva vez el frontispicio de esta revista aparece engalanado con una nota pictórica de indudable mérito, que lleva su firma. Es un motivo serrano de muy ricas tonalidades, realizado, como el anterior, con verdadero acierto.

Pero, en el presente número, Enrique Muíño no está solo. Le vemos, como en el teatro, en la grata compañía de su viejo y dilecto amigo Elías Alippi.

Es lógico que los componentes del más antiguo y prestigioso binomio de la escena nacional, andando por los senderos del arte, ven-

gan a expresarlo en una de sus más bellas manifestaciones, cual es la pintura, en las páginas de una misma publicación.

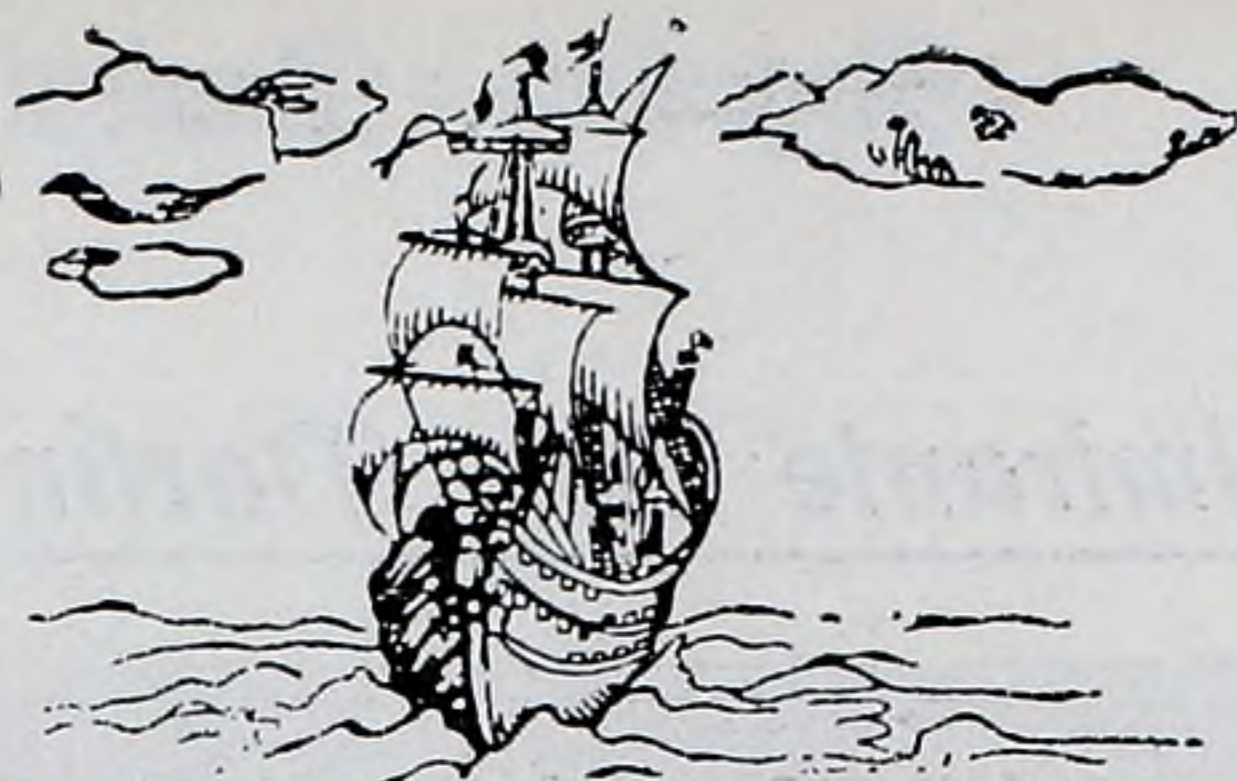
Así es como nos ha sido posible brindar al lector esta agradabilísima sorpresa y ofrecerle una primicia de alto valor.

Queda dicho que también Elías Alippi pinta.

El más completo de nuestros directores escénicos, a pesar de sus múltiples ocupaciones, suele disponer de algunos ratos libres, que los dedica, lo mismo que Muíño, a "manchar telas". En esta edición aparece reproducida una de ellas, que su autor tituló: "Naturaleza".

Es, como podrá verse, una cosa íntima, que si bien no acusa una técnica definida, revela a quien no carece de apreciables condiciones para la pintura artística.

Y como Alippi está empeñado en perfeccionarse y superar su labor pictórica, lo incitamos a que lo haga en forma metódica, augurándole un éxito que le proporcionará muchas y legítimas satisfacciones.



La Expedición del Coronel LUIS PY

El primero de diciembre de 1878 la división naval del coronel Py, en cumplimiento de órdenes terminantes del presidente Avellaneda, hizo flamear en la cumbre de Los Misioneros el pabellón nacional, ejerciendo así un acto de soberanía argentina en las tierras australes, sobre las que un país vecino estaba empeñado en hacer valer pretendidos derechos, sosteniendo que su dominio alcanzaba hasta la margen izquierda del río Santa Cruz.

Se cumple, pues, el sexagésimo aniversario de aquel hecho histórico. Existen, sin embargo, discrepancias, respecto de la fecha en que se produjo. No nos extraña que esto ocurra, por cuanto los barcos de la escuadra argentina que comandaba Luis Py, por inconvenientes en la navegación, se disgregaron en alta mar, llegando a Santa Cruz en fechas distintas. Empero, puede darse como cierto que el desembarco general de nuestras fuerzas tuvo lugar el 30 de noviembre de 1878 y que al día siguiente fué izada la bandera argentina en lo alto del cerro. Por lo que este acto tuvo de simbólico, nosotros hemos creído que la fecha en que él se llevó a cabo es la que debe tenerse en cuenta para celebrar aquel acontecimiento, tan halagador al sentimiento público nacional.

Con el presente número nos asociamos a los merecidos homenajes que se tributarán a los marinos argentinos que cumplieron la honrosa misión que les confiara el gobierno.

Pero más que el objetivo militar en sí alcanzado con pleno éxito por las fuerzas de Py, al alegrarnos de que desde entonces haya quedado incorporada al patrimonio del país la región en disputa, festejemos los tres magníficos hechos que a nuestro modo de ver destaca la campaña de Santa Cruz.

En primer lugar, la solución del conflicto internacional. No era posible que Argentina y Chile prolongaran aquel estado de cosas incierto y peligroso de doble jurisdicción sobre las tierras en disputa. La inteligencia, la cordura y el patriotismo de los hombres dirigentes de ambos países, evitaron una guerra de consecuencias funestas, entregando más tarde la solución del pleito al arbitraje. Digamos de paso que, para felicidad de todos, la providencia parece velar por los destinos de estos dos pueblos, que no están llamados a encontrarse frente a frente en los campos de batalla. Por su origen histórico, acaso su misión no sea otra que la de continuar

marchando unidos. San Martín y O'Higgins sellaron una amistad que marcó para siempre los rumbos de las generaciones futuras.

En segundo término, vemos en la campaña de Santa Cruz la cuna de nuestra marina de guerra. Hasta entonces sólo se había pensado en la adquisición de barcos fluviales. La imprevisión quedó de manifiesto cuando nos encontramos frente a la necesidad de disponer de una buena escuadra de mar para ser enviada a Santa Cruz. Creada prácticamente, luego de aquel suceso, nos sentimos hoy orgullosos de la magnífica organización de la marina de guerra nacional y del grado de eficiencia que ha alcanzado su oficialidad. Grandes servicios ha prestado al país y a la Patagonia en particular, esa armada nuestra. En cuanto a su antigua, permanente y beneficiosa vinculación con la Patagonia, ahí están las páginas de esta revista para corroborarla en cada número.

Durante muchos años, en efecto, hasta que se fundaron empresas navieras privadas, ella tuvo a su cargo las comunicaciones marítimas y el transporte de cargas entre los puertos del Sur y la Capital Federal. Y obra aun más importante que esta, y no apreciada todavía en debida forma, ha sido la del levantamiento de toda la costa patagónica, labor sumamente costosa y difícil, que algún día hemos de señalar a la consideración pública.

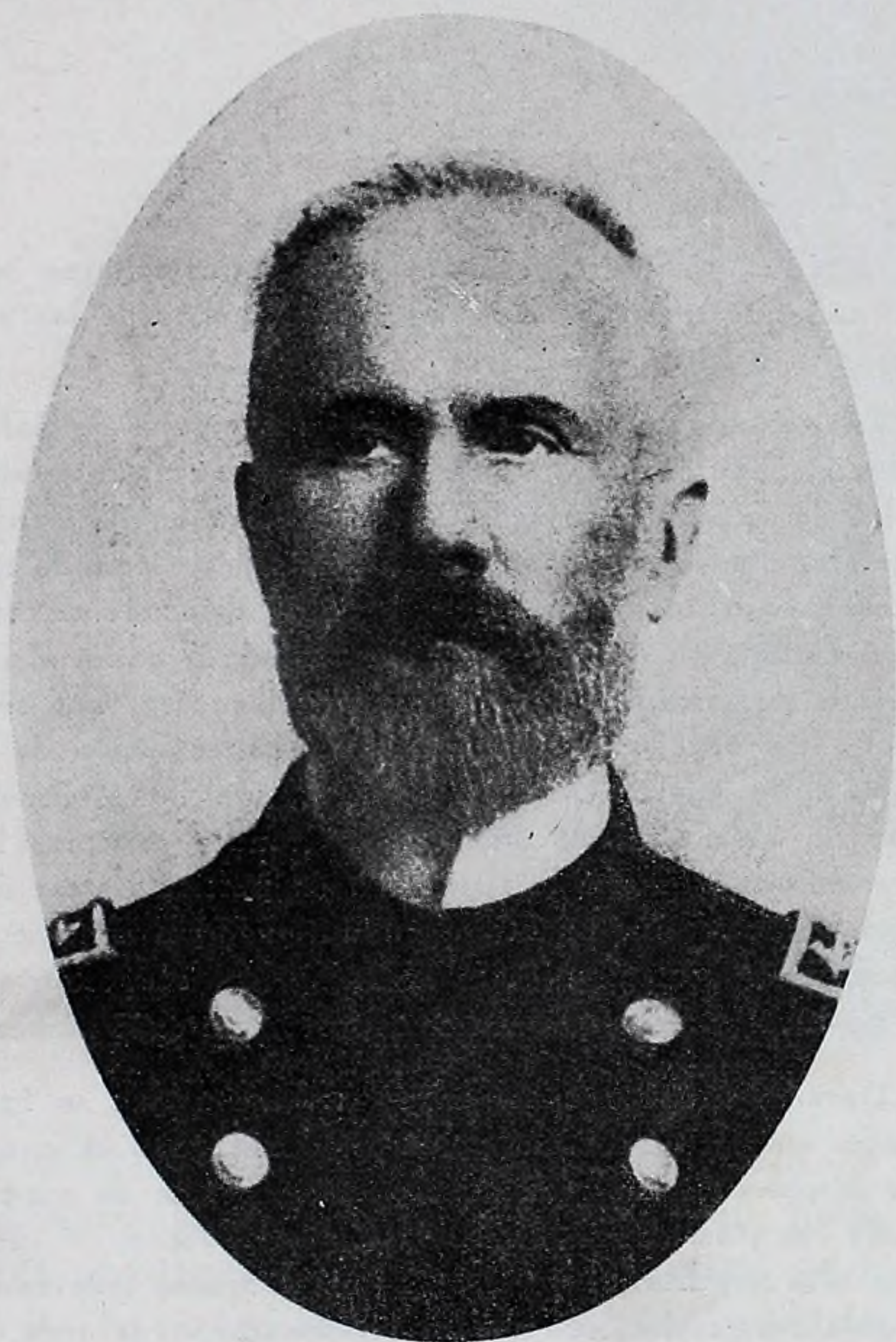
Por último, deseamos destacar, quizás la más sobresaliente característica de la expedición Py: la valentía de sus hombres. El feliz arribo a Santa Cruz de aquel conjunto de barcos de río, fué ya de por sí una verdadera proeza marinera. Y el hecho de que se hayan atrevido a enfrentar en tan precarias condiciones a una escuadra del poderío de la chilena, nos dice más que elocuentemente del temple de aquel puñado de valientes que no podían ignorar la suerte que habrían de correr, de producirse el encuentro que, providencialmente no tuvo lugar.

Es condición esa, propia de los hombres de excepción.

Lo fueron, en efecto, los jefes y oficiales de aquella campaña y, en buena parte, los cadetes de nuestra primera escuela naval —que funcionó a bordo de la "Uruguay", incorporada a la división de Py —de la que egresaron después de rendir exámenes en Misioneros, mereciendo luego la consideración del país, pues llegaron a ser figuras ilustres de la armada nacional.

Recordando al Almirante Don Martín Guerrico

Noticias Sobre su Viaje de Exploración del Río Negro al Regreso de la Expedición Py



Almirante Martín Guerrico

En el homenaje que esta revista rinde al Comodoro Py, no podía faltar una página dedicada al Almirante don Martín Guerrico. No hemos encontrado mejor manera de cumplir nuestro propósito, que reproduciendo un trabajo del doctor Estanislao S. Zeballos acerca de la exploración del Río Negro por Guerrico, al regreso de la expedición Py. Esta crónica nos dice con sobrada elocuencia lo que eran nuestros hombres de antaño y revela el temple de los grandes servidores del país. Guerrico, en efecto, gran figura de la armada nacional, luego de la campaña de Santa Cruz, gran parte de cuya gloria le corresponde a él, a su regreso, sin interrupción alguna, emprendió otra empresa en la que el espíritu de sacrificio era factor preponderante del éxito. Y animado de ese espíritu y de un gran amor a la patria, emprendió la nueva misión que se le confiara, sufriendo las penurias y corriendo los riesgos que relata el doctor Zeballos.

Después de un viaje largo y honroso a los mares del sur, que duró nueve meses, está de regreso la cañonera "Uruguay" que tiene a su bordo la escuela naval.

Don Martín Guerrico, luego de acompañar al coronel

Py en su campaña de Santa Cruz, volvió con su buque al río Negro explorando con la chata "Triunfo" 187 leguas de los ríos Neuquén, Limay y Negro con lo cual prestó importantes servicios a la Nación.

En este interminable viaje el coronel Guerrico ha tenido las diez y ocho siguientes bajas: **7 hombres de su escolta, asesinados por los indios al explorar el Neuquén; 7 marineros muertos de viruela; 2 muertos de sed en San Antonio; 2 muertos por diversas heridas.**

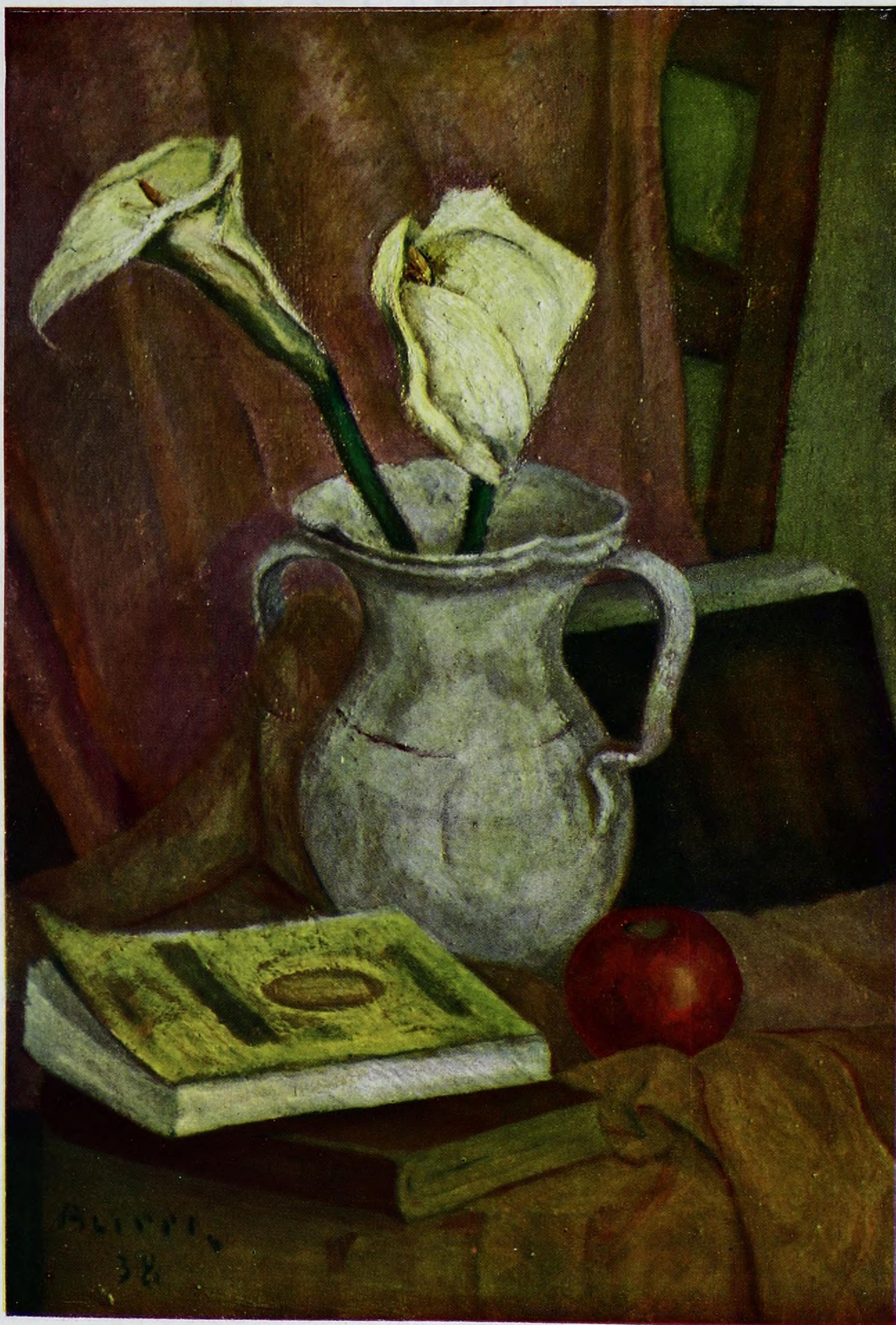
Los muertos de sed habían desembarcado en la Bahía de San Antonio, a buscar agua para la "Uruguay", cuando sobrevino un temporal que, sorprendiendo al buque, lo hizo zozobrar sobre las piedras. Salvada la "Uruguay", se hizo mar afuera y solamente a los ocho días pudo volver a San Antonio, donde hallaron los cadáveres de los marineros muertos de sed.

Los indios pampas que asaltaron al coronel Guerrico en el Neuquén, habían muerto a un teniente de línea y a cuatro soldados de la División Winter y al asaltar la escolta del coronel Guerrico el cacique blandía la espada del teniente muerto.

Durante toda la exploración del río Neuquén, el coronel Guerrico era acompañado por el comandante Aguilar, de la división Uriburu, y los soldados muertos. Los indios los seguían en toda la navegación después de matarles la escolta, de suerte que tenían que estar constantemente en los botes y dormir en las islas. El asistente del coronel Guerrico fué llevado prisionero por los asaltantes. Con él los indios le tomaron varios planos y libros de apuntes, instrumentos y otros objetos. Guerrico debe su salvación al hecho de haberse quedado en un médano desenterrando la carne charqueada de tres vacas, que habían quedado a la ida para las nacientes del Neuquén, asegurándose así los alimentos para el regreso.

El Coronel Guerrico ha explorado el Neuquén hasta un paraje que dista sólo 25 a 30 leguas de la cabecera del ferrocarril chileno a Antuco, y hubiera explorado también el hermoso río Limay, que remontó por espacio de 8 leguas, de no haber sufrido la sorpresa y pérdida de vidas referidas.

El río Negro fué remontado por Villarino en 1782-1783 con tres buques a vela, llegando hasta donde no han alcanzado otros exploradores. Delcalzi en 1833, remontó hasta más arriba de Choel-Choel confirmando los resultados del primer explorador. En 1869 el capitán Ramírez, de la armada argentina, llevo hasta Choel-Choel el primer vapor que haya agitado aquellas aguas; y finalmente las navegaciones que en 1872 y 1879 ha verificado el coronel Guerrico, dejan resuelto el problema de la navegación de aquel grandioso río.



NATURALEZA

oleo de

Elias Alippi

COMODORO LUIS PY

Por El Capitán de Fragata Jacinto R. Yaben

(Especial para "ARGENTINA AUSTRAL")

El distinguido biógrafo capitán de fragata Jacinto R. Yaben, se incorpora con este trabajo al conjunto selecto de colaboradores de ARGENTINA AUSTRAL. A una muy apreciada gentileza de su parte debemos la publicación de esta biografía del Comodoro Luis Py, que verá anticipadamente la luz pública, pues pertenece a las 1.800 que se incluirán en la obra titulada "Biografías Argentinas y Sudamericanas", cuyo primer tomo de cerca de 1.000 páginas apareció en abril de 1938, comprendiendo las biografías de las letras A, B y C. El segundo tomo, de igual extensión, se pondrá en circulación a mediados de diciembre, y contendrá las biografías de las letras CH, D, E, F y G. La obra completa comprenderá 5 tomos iguales a los dos referidos, con un total de unos 1.100 retratos, y espera el autor dar los tres restantes con un ritmo de cuatro meses por cada uno a partir de la aparición del segundo.

Nació en Barcelona el 22 de marzo de 1819. Muy joven vino a la República Argentina, a la que consagró 41 años de su existencia en el servicio naval. En efecto, el 6 de enero de 1843 ingresó a la Armada como subteniente, bajo el mando del coronel Nicolás Jorge, el que desempeñaba las funciones de jefe estacionario de las costas del Buceo y Maldonado con la goleta "Chacabuco" y otras embarcaciones, con motivo del bloqueo de Montevideo; estando todas aquellas fuerzas bajo el superior comando del almirante Guillermo Brown. Posteriormente pasó como 2º comandante del pailebot "San Cala", en calidad de subteniente de marina, asistiendo a numerosas acciones, las que no bajaron de 20, entre ellas la de la Isla de Ratas, en la bahía de Montevideo, siendo la comportación de Py en las mismas, la de un oficial valiente y arrojado.

Continuó el bloqueo de Montevideo "hasta que tomaron la escuadra argentina los "franceses e ingleses", según reza una certificación de servicios del propio Py; habiéndose éste trasladado días antes con su pailebot, y ganado el Riachuelo, escapando de esta manera de ser capturado como sucedió con los demás buques (2 de agosto de 1845).

En 1847 formó parte de una escuadrilla que, a las órdenes del coronel Jorge, operó en el Paraná, actuando Py como 2º del "San Cala" y después como segundo de la goleta "Chacabuco"; habiendo desempeñado comisiones importantes con esmero y prontitud, regresando a Buenos Aires a principios de 1850, época en que Py dejó de estar a las órdenes de Jorge, por haber entregado éste el mando de los buques y tripulaciones al entonces jefe de la escuadra, coronel José María de Pinedo.

El coronel Nicolás Jorge, en un informe que lleva fecha 11 de noviembre de 1860, dice: "También es de mi deber exponer y de justicia, "que el capitán D. Luis Py es un buen marino,

"e inteligente y su conducta no ha dejado que "desear, como lo pueden justificar las comisiones honoríficas que ha desempeñado de un año "a esta parte; es cuanto tengo que exponer en juicio de la verdad". El coronel José María de Pinedo en un corto informe de fecha 13 de noviembre del mismo año, confirmaba en todas sus partes lo manifestado por su colega Jorge.

Caído Rosas, Py sirvió en 1853 a las órdenes de Murature embarcado en el "General Pinto", interviniendo en todas las operaciones navales que tuvieron lugar con motivo de la guerra entre Buenos Aires y la Confederación Argentina, hasta que fué desarmada la escuadra porteña.

Se volvió a presentar voluntario al mismo coronel Murature, en 1859, para ofrecerle sus servicios en la escuadra de la provincia de Buenos Aires. En un informe del 15 de diciembre de 1860, Murature se expresa de Py en los términos siguientes: "Es valiente, sereno, honrado y "amigo de los hombres libres; tiene buenos conocimientos de marino".

Py formó parte de la escuadra de Buenos Aires mandada por el coronel Antonio Sussini desde el 30 de agosto de 1859, fecha en que fué ascendido a capitán y tomó el comando del vapor "25 de Mayo", y pasando a desempeñar sucesivamente el mismo cargo en el bergantín-goleta "Nicolás", vapor "Constitución" y "Caaguazú". Se batió dignamente en el ataque a la ciudad de Rosario, así como también en el combate naval frente a San Nicolás, contra la escuadra confederada que mandaba el coronel Mariano Cordeiro, librado el 25 de octubre de 1859, estando embarcado en la de Buenos Aires el ejército de Mitre que acababa de ser batido en la cañada de Cepeda, el día 23. Y el mismo coronel Sussini, en un informe que evacúa el 11 de diciembre de 1860, agrega: "Y si a esto se añade su bravura "con los vastos conocimientos militares que posee, no debe extrañarse que el que firma lo recomiende eficazmente a la consideración de

"V. S. Su moral y conducta intachable son otros tantos títulos que por sí lo recomiendan".

En 1862 pasó a mandar el "Guardia Nacional", buque que arbolaba la insignia de Murature, en Paysandú, a fines de 1864, cuando la plaza fué bombardeada por la escuadra brasileña.

En la guerra del Paraguay le tocó actuar en clase de teniente coronel, grado que le fué otorgado el 5 de noviembre de 1864, y como segundo del coronel José Murature, que enarbolaba su insignia de jefe de escuadra en el vapor "Guardia Nacional"; hallándose a su bordo en el famoso pasaje de Las Cuevas, el 12 de agosto de 1865, en que se combatió rudamente contra las baterías paraguayas establecidas en aquel punto. El puesto que ocupó en la línea de batalla de la escuadra aliada el "Guardia Nacional", fué a popa del buque insignia del almirante Barroso, "Amazonas"; durante los tres cuartos de hora que duró el combate, el buque de Murature y Py consiguió apagar momentáneamente los fuegos de la batería rasante de la playa, disparando el "Guardia Nacional" 38 tiros en la acción y recibiendo en su casco varios impactos que le ocasionaron 15 bajas, entre ellas los valientes oficiales, el teniente José Ferré, hijo del general Pedro Ferré; y el guardiamarina D. Enrique Py, hijo del comandante Py. A este último, una bala de cañón le arrancó una pierna y murió en la noche; y al primero, otro proyectil le llevó una pierna por la parte de adelante y murió el día 13, en la amputación.

El comandante Py se halló en el Paso de la Patria, adonde habían llegado las fuerzas aliadas el 17 de marzo de 1866, interviniendo éstas en el pasaje del río Paraná por el ejército aliado, el 16 del mes siguiente, teniendo que bombardear durante esta jornada al punto fortificado de Itapirú, el que fué evacuado el día 17 por los paraguayos. En esta acción, como en todas las demás de esta campaña, fuera del "Guardia Nacional", tomaron parte los demás buques argentinos, transportes armados: "Libertad", "Chacabuco", "Guaileguay", "Espora", "Pavón", "Buenos Aires", así como otros buques mercantes fletados por nuestro Gobierno.

El 15 de febrero de 1868 ascendió a coronel graduado, e intervino en la guerra del Paraguay hasta su total terminación, bajando entonces a Buenos Aires; pero el estallido de la rebelión de López Jordán, en abril de 1870, le obligó a intervenir activamente, siempre como 2º jefe de la escuadra, la que operó como anteriormente a las órdenes de Murature. Terminada aquella campaña, a fines de 1871, el coronel Py pasó a desempeñar las funciones de jefe de la Isla de Martín García. Lleva fecha 8 de ma-

yo de 1873 la última memoria suscripta por Py en aquel puesto.

Cuando en 1874 llegó la nueva escuadra adquirida por Sarmiento, Py ocupó el cargo de 2º jefe de la misma, a las órdenes de Murature. Con motivo del estallido de la revolución mitrista, el 6 de octubre de aquel año, el coronel Py fué nombrado jefe de la División encargada de perseguir a la cañonera "Paraná", que se había sublevado con Erasmo Obligado; la que fué reforzada con el vapor mercante oriental "Montevideo", que pasó a llamarse "General Rivas", cuyo mando ejerció el capitán B. Magnasco, con el grado de sargento mayor. La División de Py fué constituida por las siguientes unidades: "General Brown", "Uruguay", "Pavón", "Puerto de Buenos Aires" y "Coronel Roseti". Leandro N. Alem estaba embarcado en la misma en calidad de secretario.

El 11 de noviembre de 1874 zarpó con su División, persiguiendo a los sublevados el 15 hasta más al Este de Maldonado; al obscurecer, el "Brown" y la "Uruguay" tenían al "General Rivas" a menos de una milla, haciéndose inminente la acción, pero la mar gruesa arbolada por un viento del E., tenía a mal traer a los demás vapores, que eran a ruedas, y que debieron abandonar la caza. Obligado con la "Paraná", aprovechando la obscuridad, hizo rumbo a Buenos Aires, donde se presentó con bandera de parlamento, rindiéndose.

El 31 de enero de 1876 se creó la Comandancia General de Marina, cuya jefatura pasó a ejercer el coronel Mariano Cordero; y la escuadra, a la que ya se habían incorporado "El Plata" y "Los Andes", recientemente construídos, se subdividió en 2 divisiones iguales, mandando Py la segunda de ellas, con su insignia en el último de los monitores nombrados. En 1876-1877 toda la escuadra fué puesta en desarme por la mala situación financiera del país, pasando todos los buques a amarrar a Zárate y al río Luján; quedando todos a las órdenes de Py, quien con motivo del incendio del vapor torpedero "Fulminante", tuvo una actuación por demás distinguida, activa y encomiástica para salvar a los buques allí amarrados.

Se hallaba desempeñando tan apacibles servicios, cuando a mediados de septiembre de 1878, el telégrafo trajo a Buenos Aires la noticia de un grave conflicto internacional: la cañonera chilena "Magallanes", en conocimiento de que la barca norteamericana "Devonshire", se disponía a extraer guano de la isla de "Los Leones", en Santa Cruz —faena para la cual tenía permiso de las autoridades argentinas— se trasladó a aquel puerto y capturó a la barca

de referencia, a la que condujo a remolque a Punta Arenas.

Tal noticia produjo en esta Capital extraordinaria excitación y el primer acuerdo del Gobierno fué disponer la ocupación militar de Santa Cruz, disponiendo al efecto, el Ministro de Guerra y Marina, general Roca, el alistamiento de los buques que se hallaban fondeados en Los Pozos: monitor "Los Andes"; bombarderas "República" y "Constitución", y la goleta "Cabo de Hornos", puesta a las órdenes de Piedrabuena, experto de las costas del Sud. La escuadra así constituida fué ofrecida a Mariano y Bartolomé Cordero, quienes rehusaron tal honor, según afirmaba al autor de este trabajo, el eminente general D. Pablo Riccheri. Era una empresa náutica considerada difícil, la conducción de aquellos buques de río por las procelosas aguas del Atlántico Sur. El coronel Py aceptó sin titubear tan honrosa misión enarbolando su insignia en "Los Andes".

El 8 de noviembre de aquel año partieron para Santa Cruz las primeras unidades de aquella escuadra, la que fué reforzada con la cañonera "Paraná" y el cutter "Los Estados"; yendo a bordo un destacamento de 25 hombres de artillería de costas al mando del entonces sargento mayor Félix Adalid, en calidad de tropa de desembarco. El 21 de aquel mismo mes la escuadra zarpaba de Patagones, llegando a Santa Cruz el día 26, con "la última palada de carbón" y sorteando toda clase de dificultades náuticas, lo que revela la capacidad de su Jefe. Primeramente fondeó a 2 cables de la entrada a Santa Cruz, en la margen izquierda de la isla de "Leones" y el Monte Entrada; cambiando el día 29 de fondeadero al N. de la misma Isla. El 30 de noviembre se efectuó el desembarco general en la parte Sud de la ría, tomando posesión de la misma el jefe de la escuadra, la que había fondeado en el puerto de "Los Misioneros". Allí encontraron una casilla que en 1873 había hecho construir el gobierno chileno para la capitania que pensó establecer.

El regreso se inició el 14 de marzo de 1879, ya completamente calmados los espíritus. La "República" llegó a Deseado, donde quedó de estación. La "Constitución" (capitán Cabassa) y el monitor "Los Andes" llegaron el 20 de aquel mes a Patagones, donde permanecieron hasta el mes de septiembre del mismo año, en que recibieron orden de regresar a Buenos Aires, lo que también verificó la "Uruguay", conjuntamente con los dos buques mencionados. Poco después fué comisionado con el "Andes" para la vigilancia cuarentenaria de este puerto hasta comienzos de 1880.

Es digna de transcribirse la Orden General que el valiente Py lanzó a las tripulaciones de su

minúscula escuadra, antes de abandonar Patagones en viaje al Sur. Ella dice: "Pronto a zarpas en el desempeño de una misión delicada del Gobierno de la Nación, es menester que para lograr el buen éxito de ella, reine la más severa disciplina y la más perfecta armonía entre todos. El patriotismo y el deber militar nos lo impone, y espero que sin esfuerzo alguno será cumplido por todos y cada uno de vosotros. Vuestro jefe y amigo. LUIS PY. — Puerto de Patagones, noviembre 18 de 1878". Por su actuación entonces, el 9 de julio de 1880 ascendió a Comodoro.

Este fué el último acto guerrero del valiente marino, pero él es suficientemente grande como para colocar el nombre de Luis Py entre los más esforzados paladines navales de la República Argentina, aún suponiendo que sus honrosísimos antecedentes anteriores no lo hicieran acreedor a la justa recordación de los argentinos. El comodoro Luis Py entregó su alma al Creador el 22 de febrero de 1884, víctima de un ataque cerebral, siendo enterrado en la Recoleta, donde su familia le ha hecho levantar el monumento recordatorio donde se destaca el busto gallardo del heróico marino. Al morir desempeñaba la jefatura de la 2ª División de la escuadra (que ejercía desde 1880, con la que contribuyó a sofocar la revolución de este año) y los Talleres de Marina.

El comodoro Py casó en segundas nupcias el 13 de junio de 1868 con Luisa Bozzano, porteña (nacida en 1840), hija de Francisco Bozzano y de María Bataglia, de nacionalidad italiana. Fueron testigos de este matrimonio, el coronel D. José Murature y Luisa Murature de Zaraconseguí.

Con motivo de su fallecimiento, el diario "La Prensa", en su número del 24 de febrero de 1884, en sus notas necrológicas sobre Py, dijo con extrema justicia: "El comodoro Py era un hombre de bien: jamás salpicaron su reputación las mil acusaciones que han caído sobre el personal de la Marina; su personalidad se levantaba ilesa y gallarda sobre todas las miserias. El país pierde en Py uno de sus brazos más fuertes — un marino bravo que le habría dado nuevas glorias en los combates, porque su alma estaba templada en la nota más alta de su valor heróico".

"Los marinos jóvenes deben conservar siempre la memoria del Comodoro Py, y si aprenden a imitar sus virtudes, serán valientes, honrados y dignos".

Pocos años antes de su muerte, Py recibió el diploma y medalla de oro por la campaña del Río Negro, la que junto con las que se le otorgó por la Guerra del Paraguay, ostentaba orgullosamente sobre su pecho varonil.



El Astillero en la Tempestad

POR

ARMANDO BRAUN MENENDEZ

EN la rada de Punta Arenas —corría febrero de 1873— el pailebote Espora, al mando del capitán Luis Piedra Buena, desplegó a la brisa de un amanecer sus sufridas velas grises. Zarpaba hacia la isla de los Estados, donde, en un seno elegido de sus costas quebradas, el capitán-empresario proyectaba improvisar una “fábrica” para la extracción de la grasa del lobo de mar y del pingüino.

Desde aquel pequeño puerto, Punta Arenas, situado en el Estrecho de Magallanes —a la sazón, de algunas pocas casas espaciadas, cascos arrumbrados sobre la playa, olor a brea—, partían a menudo expediciones de tal naturaleza, en particular hacia las roquerías situadas al Sur de la Tierra del Fuego, las cuales, si bien solían producir pingües ganancias a sus realizadores, no dejaban de ofrecerles asimismo serios peligros. Era necesario, en efecto, desafiar la tempestad que se enseñoorea en los mares del Sur, padecer del rigor del clima fueguino, esquivar

la atropellada mortal del lobo de mar y evitar al indio, que acechaba detrás de las matas, armado de flecha artera.

Aquellos eran tiempos heroicos. Por eso la despedida que los puntarenenses tributaban a los loberos tenía emociones de vísperas guerreras.

Junto con Piedra Buena, el “patrón”, figuraban en el rol de tripulantes del pailebote los siguientes hombres de mar: en carácter de “segundo”, el dalmata Carlos, recio marino cuyo apellido, vinculado tal vez a algún acontecimiento vergonzante, era discretamente callado; como piloto, el norteamericano Smith, como contramaestre, don Celestino, apodado “el galiego” —aquí también sobraba el apellido—, tipo clásico de quien todo lo sabe, lo presume o lo prevé. Completaban la reducida tripulación el cocinero Espinosa, laborioso “chilote” que a bordo servía tanto para un fregado como para un barrido; y, por último, los marineros Juan

Caballero —indio yagán acriollado—, el viejo Henry y un grumete.

Con este puñado de navegantes, abigarrado muestrario de razas diversas, Piedra Buena se lanzaba a la conquista de la fortuna en una empresa de caza e industria al par, puesto que se disponía a matar el lobo y el pingüino a fin de obtener sus pieles, para proceder luego, sobre el mismo terreno, a extraer de los cuerpos desollados la grasa y el aceite. El pailebote, con sus ciento setenta y cinco toneladas de registro, estaba bien aparejado para la faena: los garrotes, el "tacho" (especie de caldero), las barricas vacías, arrobas de sal gruesa, dos cañones arponeros y provisiones para una larga campaña, llenaban la bodega y hasta la cubierta corrida.

Tal como decíamos, el Espora desplegó a la brisa de un amanecer todo su paño y aquél se destacó sobre un fondo de cielo azul mientras singlaba hacia la boca del Estrecho empujado por la marea propicia.

A los pocos días daba fondo en la bahía Hoppner, llamada también de las Nutrias, ensenada abierta en el extremo sudoeste de la isla de los Estados. Allí, sobre la costa que cubría nutrida colonia de pájaros niños, instaló Piedra Buena su "fábrica", empezando en seguida la trabajosa matanza, en la cual tomaban igual participación, no obstante su diferente jerarquía, los ocho tripulantes. La labor consistía en apalear pingüinos a razón de quinientas piezas al día, luego abrirlas, descuerarlos, y llenar con sus cuerpos, en medio de un vaho volteador, un "tacho" enorme, que se hacía hervir sin que se apagasen los fuegos un instante.

* * *

Todo se desarrollaba a gusto y a tiempo... cuando sobrevino un temporal que volcó el "tacho", desparramó el aceite, aventó los cueros, obligando a los industriosos marinos a correr a bordo, con el fin de asegurar sin tardanza al Espora, que parecía querer echarse a volar.

El viento, que soplaba en aumento, ya era huracán desencadenado cuando la oscuridad invadió la costa, ocultándola a la vista de los del pailebote. Abierta la bahía de las Nutrias a la libre violencia del temporal, la salvación del Espora y sus tripulantes dependía de la resistencia del ancla, y del anclote con que a aquélla se la había reforzado; amarras de las cuales el pailebote aferrado el paño y sentado de popa con la proa al viento, tiraba con fuerza dando brincos y cabeceos como potro mañero.

A medianoche, las olas empezaron su labor infernal. Terribles bandazos golpearon los costados de la nave y barrieron su cubierta, empapando a la gente, haciendo trizas los salientes de la obra muerta y abriendo, finalmente, algunos rumbos en el casco. Los marinos, hechos unas sopas, lucharon entonces aferrados desesperadamente a la bomba para disminuir la vía de agua que amenazaba anegar las bodegas. Entretanto el "capitán Luis", asido a la caña del timón, con su gorra marinera encasquetada, el cuerpo cubierto por grueso capote de hule, alentaba con fuertes voces a la angustiada tripulación.

Hombre joven aún, era ya este marino un viejo lobo de mar que las había visto todas, en el hemisferio austral. Lo tenía navegado durante muchos años, desde aquel día en que el capitán norteamericano Smiley —apodado "el Cónsul"— lo tomó de la casa de sus padres, en Patagones, cuando Piedra Buena no era más que un niño, para llevárselo con él a fin de educarlo en la ruda escuela de los balleneros y de los cazadores de lobos. ¡Con la experiencia recogida desde aquella época, Piedra Buena pensaba que de ésta no podría escapar!

De pronto, una ola enorme azotó con violencia al pailebote en una de sus bandas, rompió con estrépito sobre la amurada e inundó la cubierta llevándose las dos únicas embarcaciones: la ballenera y el chinchorro. Otra ola, que cayó rugiente, volteó al gigantesco Smith, quien, resbalándose, tendido cuán largo era sobre el plano inclinado de la cubierta, fué a dar con la cabeza en el espejo de popa. Se oyó el sordo rumor del formidable cabezazo, seguido de una sarta de juramentos. (Esta facilidad de Smith, sonora y fecunda había acreditado su fama en toda la región magallánica).

Poco después, en medio de un colosal estruendo, el palo mayor, con su envoltura de velamen, jarcias y arboladura, se desplomaba sobre la banda de babor, amenazando aplastarlo todo, mientras los loberos, despavoridos, corrían sobre cubierta en busca de reparo. En su caída, el palo mayor arrastró consigo el trinquete.

Quedaba así el Espora desarbolado, sin botes, la cubierta barrida, descabezadas las escotillas y haciendo agua por todas partes...

Viendo que era imposible aguantar el buque hasta la madrugada —su bendita luz hubiera permitido construir una balsa para ponerse a salvo— Piedra Buena resolvió embicarlo en tierra. Y como tal intento aparejaba grave riesgo para la gente, consultó el caso con los tripulantes que halló más cercanos. Todos estuvieron

contestes en declarar que él era el capitán; y que cada uno estaría en su puesto para obrar, según él lo mandara.

Fué entonces recogido el anclote, soltada por ojo la cadena del ancla, y, luego de virar en redondo para dirigir la proa a tierra, el Espora juguete ya del viento, se largó veloz hacia la playa, con su capitán en la barra luchando para evitar que la nave se atravesara, y los marinos asidos de las barandas, contraído el cuerpo por la impresión, con los ojos muy abiertos en la obscuridad.

A unos pocos metros de la restinga, todos los tripulantes, valerosamente, se arrojaron al agua, mientras el casco, desmantelado y sin gobierno, iba a dar, en un gran tumbo, sobre las rocas.

* * *

El amanecer del 10 de marzo encontró a los ocho náufragos del Espora tendidos en la playa mojados hasta los tuétanos, transidos de frío y emocionados ante el milagro de su salvación.

La bahía de las Nutrias se abría en forma de herradura. En primer plano se extendía una precaria playa, cortada de rocas afiladas: a poco trecho el terreno ascendía en laderas, sobre las cuales sobresalían manchones de bosque. Las hayas, al encaramarse hacia lo alto de los cerros, se achaparraban, retorcián y arrodillaban segadas por el viento. Más arriba, las cumbres se adivinaban tras el manto de una niebla compacta. El lugar era en extremo inhóspito, abierto a los peores vientos, el suelo húmedo, el monte pantanoso, con un horizonte tétrico de rocas peladas.

No lejos de donde se hallaban los hombres, se veía, montado sobre el rompiente, el casco del buque náufrago.

Con no poco denuedo, penetrando en el agua helada, Piedra Buena, seguido de dos hombres animosos, logró encaramarse a bordo. No obstante el estado deplorable de su buque, le pareció que aun era posible salvarlo. Para ello acomodó las bombas, puso un cable en tierra y hasta consiguió enderezar el casco mediante la ayuda de un aparejo, con la intención de calafatear más adelante sus costados maltrechos. A pesar de tanto esfuerzo y de turnarse el personal durante varios días en las bombas, no pudieron desagotarlo. Aquello era un harnero.

Aun cuando el temporal había amainado, el tiempo continuaba lluvioso y frío. Los náufragos permanecían, entretanto, al descampado, con los colchones, la ropa y las provisiones empapados. Smith, el "largo", fué el primero en caer enfermo, lo siguió pronto otro hombre

Tampoco el capitán Luis se sentía muy bueno debido a su enfermedad; pero tenía que vencer sus flaquezas para mantener el ánimo del personal. Se dió principio entonces a la construcción de un refugio, utilizando tablas extraídas del casco arrumbado y unas lonas, bajo el cual se cobijaron todos con el escaso aprovisionamiento salvado de la catástrofe.

Los pobres náufragos del Espora quedaban librados a un destino incierto. En efecto, pocos navegantes frecuentaban aquel paraje desgarnecido. Si bien el estrecho Le Maire era la ruta elegida en tiempo de bonanza por los veleros que traficaban del Atlántico al Pacífico, doblando el cabo de Hornos, ningún barco iría a recalar en la bahía de las Nutrias, fondeadero apartado del rumbo, sin defensa contra los vientos adversos.

Así se explica cómo, durante la primera semana de inacción, no se divisara vela alguna a lo largo, con lo cual comenzaron los náufragos a perder toda esperanza y con ella su buen humor. No por eso flaqueó el ánimo de Piedra Buena. Mientras sus hombres llenaban las horas del día clamando al cielo contra el clima, el paisaje hosco, el lugar desamparado y maldiciendo el momento en que se enrolaron para la expedición del "Espora", el capitán pensaba para sus adentros un proyecto que, de realizarse, podía sacarlos a todos de ese rincón perdido en el confín deshabitado: ¡la construcción de un nuevo buque!

Para realizar su intento tenía que bastarse con estas herramientas: una sierra grande, otra chica y un par de hachas de mango corto; no tendría otro material de construcción que el que pudiera hallar en el manchón de hayas que se extendía cercano, la mayor parte semipodridas de humedad; en cuanto a la mano de obra había de vérselas con los ocho tripulantes —varios de ellos inválidos por enfermos e inservibles—, de antemano desanimados para todo esfuerzo, eternos protestadores a quienes el proyecto de Piedra Buena desde su enunciación, les pareció locura impracticable.

Animado por una energía que nos parece ahora sobrehumana, el capitán Piedra Buena pudo con ellos. Empezó por dividir el trabajo dándoles a los enfermos, que envueltos en frazadas se estaban acurrucados bajo las lonas de la improvisada vivienda, la tarea de atender el fuego que debía mantenerse siempre vivo para necesidad de la calefacción, la cocina y la fragua. El grumete y el viejo Henry recibieron la misión de recolectar provisiones frescas en la comarca circundante, pues en la ladera y al borde de los riachuelos se encontraban en abun-

dancia apio, berro y achicoria; era fácil también sorprender al pingüino incauto y descubrir nidadas de huevos de avutarda; se hallaban además, en la playa, adheridas a las rocas que descubría la marea, almejas y mejillones y, finalmente, a orillas del mar aparecía el "*cachiyuyo*", especie de sargazo que puede ser comestible después de mucho hervor y mayor apetito. De esta suerte se iba a defender el pobre aprovisionamiento.

Los demás hombres, con Piedra Buena a la cabeza, pusieron manos a la obra, en una lucha agotadora frente a la escasez de elementos, la persistencia del mal tiempo y la poca práctica del personal para trabajos de esta naturaleza.

* * *

El dieciséis de marzo se tendió la quilla de la nueva embarcación, que iba a medir doce metros de eslora, cuatro de manga y dos de puntal. Al día siguiente se colocaron los codastes de popa y proa; y luego, mientras unos forjaban en la fragua improvisada los pernos, las duelas y los cáncamos, otros cortaban árboles, y aquellos más hábiles aserraban tablas o labraban las curvas y cuadernas. Entretanto, Piedra Buena en una banda, y Carlos en la otra, ajustaban las piezas, clavaban la tablazón y calafateaban las juntas, armando de esta suerte el tosco, pero sólido casco de un "cúter".

La enumeración escueta de estos trabajos los hace tal vez aparecer sencillos; pero es preciso tener en cuenta el lugar en que estaba situado el improvisado astillero, los medios materiales de que disponían, y, en especial, el clima en que vivían estos verídicos "trabajadores del mar" pues es el caso que el invierno se les venía encima y el mal tiempo no les daba tregua ni reposo.

Para colmo, el capitán tenía que sobreponerse a la inexplicable mala voluntad de su gente, desmoralizada aún frente a la perspectiva de construirse la única "tabla de salvación". Eran mortificantes sus modos embromadores. Carlos, su segundo, aunque trabajador, vivía malhumorado, buscando camorra a los subalternos, quienes, por otra parte, compartían su clima espiritual. Era de temerse, pues, a cada instante, un amotinamiento o el abandono definitivo de la construcción, ya que todos se disputaban el privilegio de ir a mariscar, con lo cual capeaban la labor pesada. Entre todos, el contramaestre era el más pelmazo, inconstante y murmurador. Hubo días en que *don Celestino, que había quedado para afilar hachas y cortar curvas, ¡ni afiló hachas ni cortó curvas!*

Mas, a pesar de don Celestino, de los enfermos e inservibles, de la escasa voluntad subalterna y del tiempo constantemente adverso, los trabajos progresaron; a los quince días de haberse iniciado la construcción, quedaban terminados los costados del barco, se comenzaba la colocación de los baos, se tendían sobre éstos las tablas de la cubierta y se alzaba el tambucho de la cámara. Completado así el casco, la labor se hizo más fácil, puesto que los días de temporal pudieron aprovecharse para trabajar el interior, forrarlo, colocar el doble fondo, los pisos, levantar los tabiques de división interna y armar las pobres cuquetas en que los náufragos descansarían por fin su físico maltrecho.

El mes de abril fué íntegramente ocupado en la terminación del "cúter" y en su aparejo, para lo cual se utilizaron los restos del *Espora*: así se lograron el mástil, el velamen, las bombas, el estanque de agua, la cadena y el ancla rescatados del mar; y con trozos de la tablazón del buque náufrago diéronse el lujo de construir un bote bien marinerero.

Finalmente, el once de mayo —habían transcurrido tres meses desde el naufragio del *Espora*—, el nuevo buque, con ayuda de la marea creciente, fué botado al agua y quedó balanceándose suavemente en la bahía a pocos pasos de la orilla, observado por los náutas con el amor admirativo que experimenta el artífice frente a su más pura obra de arte y con el alivio inexpresable del náufrago que se salva.

* * *

Quedaba así totalmente concluída la extraordinaria obra náutica. Habían construído una embarcación de dieciocho toneladas, apta para navegar aquellos mares bravíos, en una playa desamparada e inclemente, con esta herramienta precaria: ¡dos sierras y dos hachas de mango corto!

De hazañas como ésta no es pródiga la historia. Conocemos otro caso ocurrido en 1765: la construcción de una goleta, realizada por los náufragos de una expedición española con los restos del navío que la traía y que fué arrojado sobre la costa de la caleta Policarpo, en Tierra del Fuego. La existencia de dos hechos similares en una misma región geográfica nos la explicamos muy bien por ese afán sobrehumano, esa superación física, esa aguda clarividencia que debe posesionarse de los desdichados a quienes el destino libra a sus propios medios como único recurso para escapar de una muerte segura. Así y todo, la envergadura espiritual de Piedra Buena, en tales circunstancias, resulta extraordinaria.

El "cúter", construido a ojo, se probó muy bueno. Había sido bautizado el Luisito en recuerdo del hijo del capitán Piedra Buena. Pero los tripulantes dieron en apodarlo el "Sapo", a causa de sus líneas chatas, de su porte inelegante, y de la forma sorprendente con que saltaba sobre la ola.

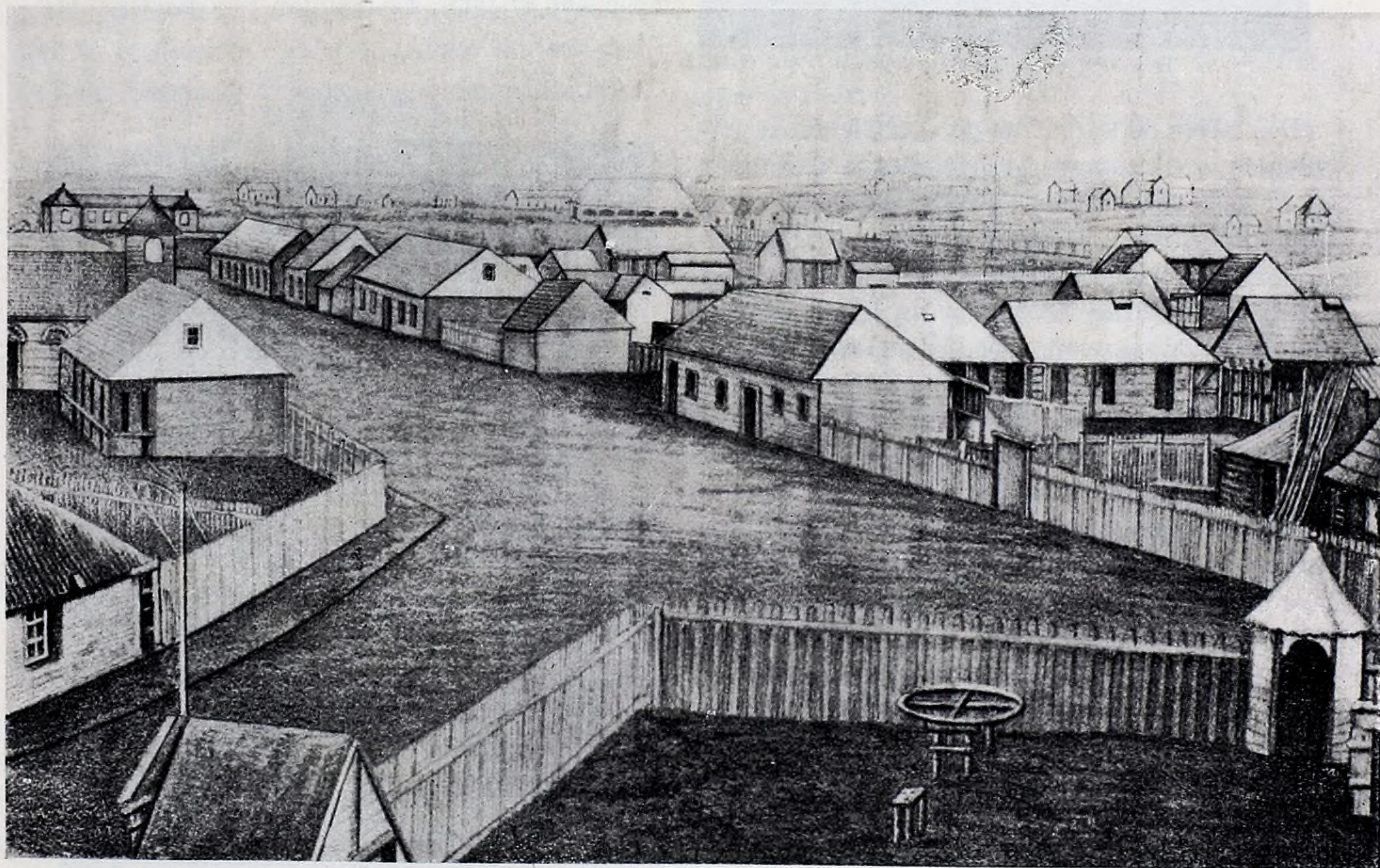
Desde la isla de los Estados hasta Punta Arenas, el Luisito empleó nueve penosas singladuras alternadas con chubascos de nieve y de granizo y vientos arrachados. Este viaje podría considerarse, por sí solo, como una hazaña marinera.

El 27 de mayo el "cúter" dió fondo en el puerto antes mencionado. Nadie en aquella localidad había visto jamás silueta de buque semejante al que estaba cabeceando en su fondeadero a un tiro de piedra de la playa. Acerca de su identidad los puntarenenses tejían mil fantasías; por lo que no poco estupor les causó el saber que esta extraña embarcación venía tripulada por los náufragos del pailebote Espora, quienes ¡la habían construido en sesenta días!

El capitán Luis Piedra Buena, valorando la

proeza realizada y previendo quizás más adelante ésta se daría a conocer, tuvo la presencia de espíritu de anotar su diario de navegación. En este documento, que revela un temperamento minucioso, una rara preocupación profesional y una sinceridad de hombre fuerte, podemos seguir actualmente las alternativas y los pormenores del naufragio, de los trabajos de construcción del Luisito y del consiguiente salvamento.

Al término de las anotaciones —día correspondiente a la llegada a buen puerto— nos hallamos frente a frases que suenan como suspiros de alivio que le salen al capitán cronista desde lo más hondo de su pecho fornido. Advierte allí *que encontró en Punta Arenas todo lo más precioso, que es su familia*, admite que ha olvidado en un instante *las penurias pasadas*, —lo que es una condición consoladora de la naturaleza humana—, y, como corolario termina con un ¡a Dios gracias!, frase con la cual el hombre prudente reconoce siempre que sobre su esfuerzo fecundo ha mediado indudablemente el divino favor.

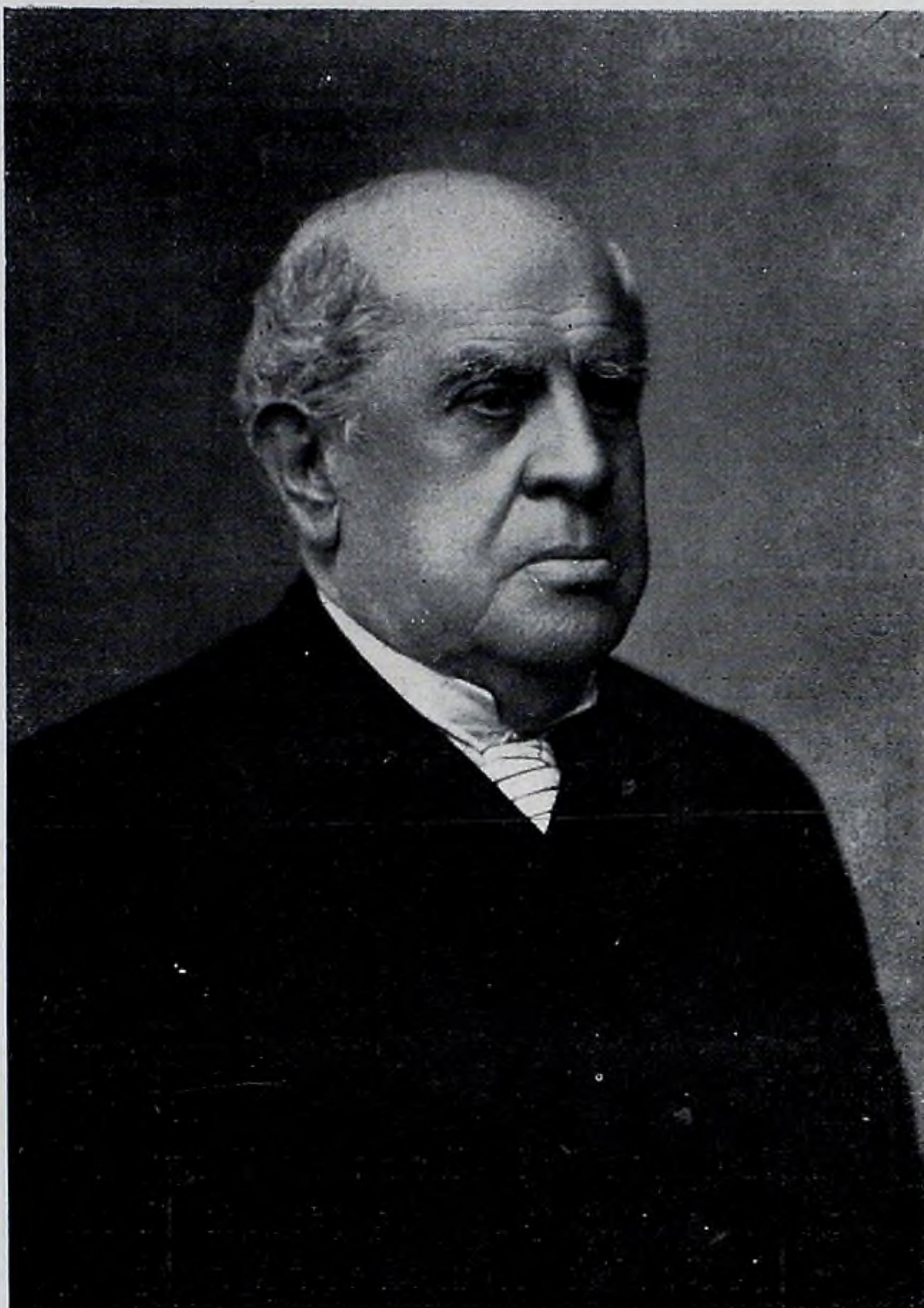


Una vista de la calle principal de Punta Arenas al comienzo del último cuarto del siglo pasado.
(Colección del Dr. Estanislao S. Zeballos)

La "Uruguay" en Santa Cruz

Por el Capitán de Fragata HECTOR R. RATTO

(Especial para "ARGENTINA AUSTRAL")



Domingo Faustino Sarmiento

Dos naves de la marina de ayer tienen el privilegio de vincularse al nacimiento definitivo de la moderna armada nacional: el vapor "General Brown" en el que Sarmiento y Urtubey fundaron la Escuela de Náutica destinada a dotar al país de oficiales de marina finalizando el año 1872 y la cañonera "Uruguay", donde Martín Guerrico, respondiendo a las órdenes del Ministro Pellegrini —presidencia del Dr. Nicolás Avellaneda— la reorganizó de manera definitiva. Es que, en rigor de verdad, los cursos de la escuela de Urtubey, Blanco y Orejas Canseco no pasaron de ser un bien intencionado ensayo de Escuela Naval ya que: de las aulas del "General Brown" no egresó ningún oficial; carecieron sus alumnos de un programa apropiado; abundaron las comisiones de índole política que restringían las clases y minaban la disciplina de los cadetes.

De ahí el que un día de junio de 1877 a la hora en que los alumnos iban a iniciar el ejercicio de botes el oficial de guardia —encargado de hacer cumplir el horario de instrucción— dió la orden a las "brigadas" de sacarse los gabanos. Lo que entonces ocurrió es asunto conocido:

los cadetes que tenían mucho frío y poco deseo de cumplir con sus deberes, desobedecieron la orden impartida, sin sospechar tal vez que con esa conducta estaban a punto de dar en tierra con la aplaudida creación de Sarmiento. El Ministro de Guerra y Marina, noticiado de lo ocurrido, encaró el suceso con singular energía: clausuró los cursos y dió de baja a los cadetes. La opinión pública y la de la armada aplaudió en el primer momento las medidas tomadas en contra de los alumnos creyendo que la medida sería mantenida por el tiempo estricto que requiriera su reorganización. No obstante, el tiempo transcurría; los alumnos —buenos y malos— se dispersaron; el "General Brown" fué destinado a otras comisiones y, como ocurre en casos parecidos, se agitaron alrededor de la conveniencia de reabrir los cursos las más encontradas ideas. Faltaría a mi deber de cronista que quiere producirse con verdad si no dijera que en los elevados puestos del escalafón de entonces llegó a hacerse carne la idea de retomar el anticuado sistema de reclutar con *distinguidos*



Almirante Martín Guerrico

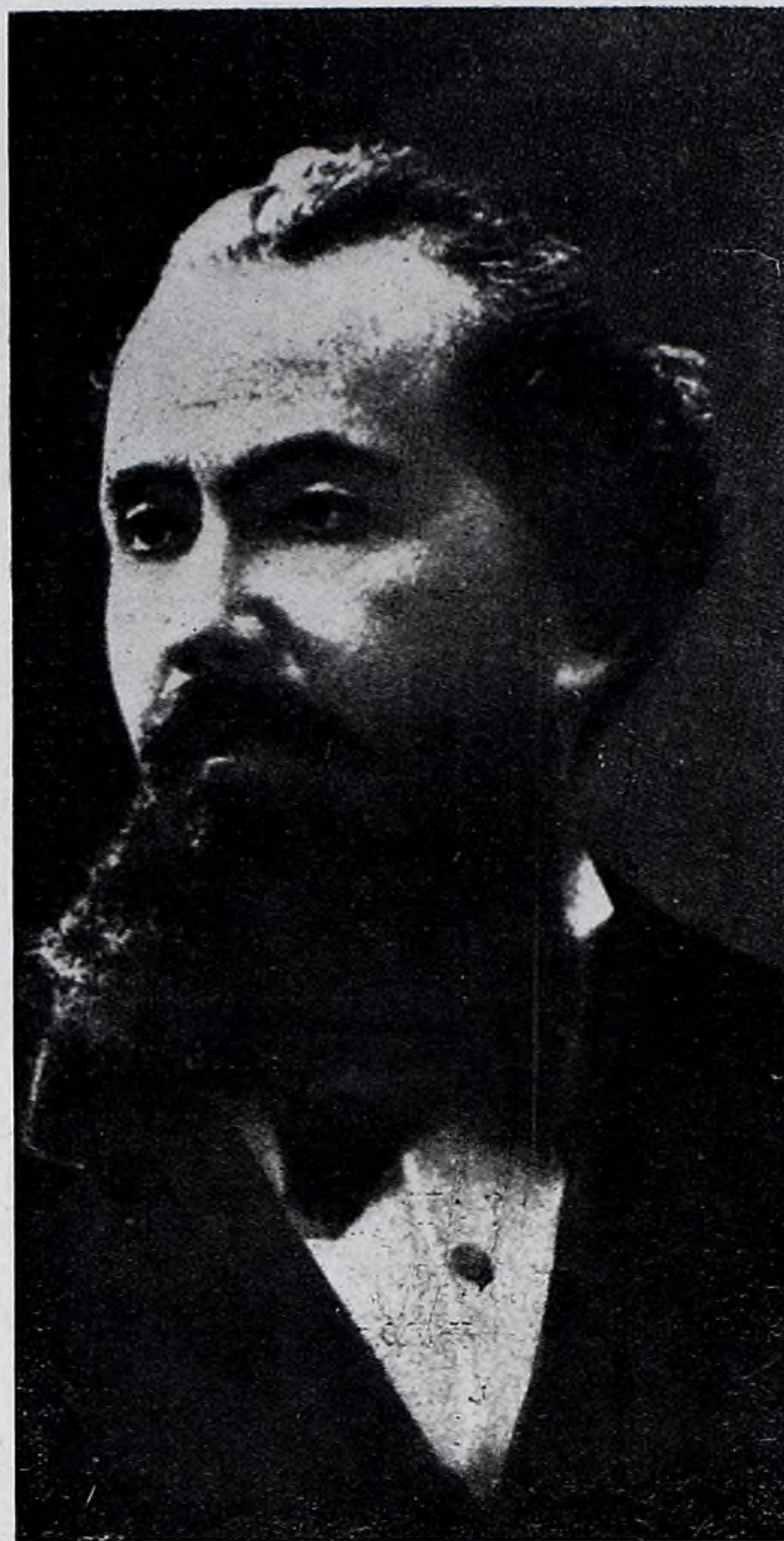
y *guardia-marinas* nombrados a dedo, las futuras planas mayores de los buques de la armada.

Afortunadamente para el país y para la armada, un jefe dotado de singular capacidad y energía tuvo a su cargo la tarea de probar que la tesis tantas veces acariciada de formar oficiales argentinos y con conocimientos teóricos apropiados no era una labor imposible. Bastaba, en concepto del entonces Sargento Mayor de marina Martín Guerrico, de tres cosas: contar con una nave apropiada; imponer en ella una verdadera disciplina y encomendar las tareas docentes y disciplinarias a oficiales de probada eficiencia.

La nave en cuestión fué, ya lo dijimos, la cañonera "Uruguay" de la escuadra que Sarmiento hizo construir en Inglaterra en las postrimerías de su ejemplar gobierno; los oficiales llamados a instruir y educar cadetes, los capitanes Martín Rivadavia y Ramón L. Falcón. El llamado a regir el conjunto, el mismo Martín Guerrico que había adquirido en la escuela náutica de Bilbao, conocimientos teóricos sobresalientes y revelado en la cubierta del glorioso "Guardia Nacional" y en los campos y esteros paraguayos, condiciones militares sobresalientes. Con el fin de que el mal que apuntara en la escuela anterior no apareciera ni remotamente, un militar austero y de grandes dotes personales, se vinculó a ese interesante momento de la vida institucional de la armada moderna. Aludo al entonces capitán Ramón L. Falcón, cuyo nombre veneran



Contralmirante Manuel Domecq García



Nicolás Avellaneda

ambas escuelas militares: la de Caseros, porque de ella fué su primer egresado y la de Río Santiago porque le supo uno de sus más eficientes jefes de cuerpo.

Y una mañana de noviembre de 1878, a los diecinueve meses de haberse reorganizado los cursos, la corbeta-escuela incorporada a la división de Py apuntaba con su palo de bauprés el Sud patagónico. Un grupo animoso de cadetes vaciados ya bajo los moldes tutelares de Guerrico, Rivadavia y Falcón, contemplaban con mirada encendida la superficie gris y ondulante de nuestro mar en uno de cuyos puertos parecía enseñoreado el representante de una marina extraña que, al desconocer los derechos argentinos, practicaba el último intento de una posesión tan injusta como nociva a los intereses de la Argentina de hoy y de mañana.

Y así como las luchas intestinas libradas en las márgenes de nuestros ríos fueron nefasto engendro de desorganización, esa aventura que ahora corrían tendría la virtud de encender en el espíritu y la mente de los cadetes de la "Uruguay" el estímulo que sólo las causas grandes y patrióticas producen.

¿Qué extraño, entonces, que los exámenes de Picasso, Barilari, Del Castillo y Cánepa rendidos en el fondeadero de Misioneros tuvieran el resultado auspicioso que la crónica de la Es-



Onofre Bebeder



Comodoro Martín Rivadavia

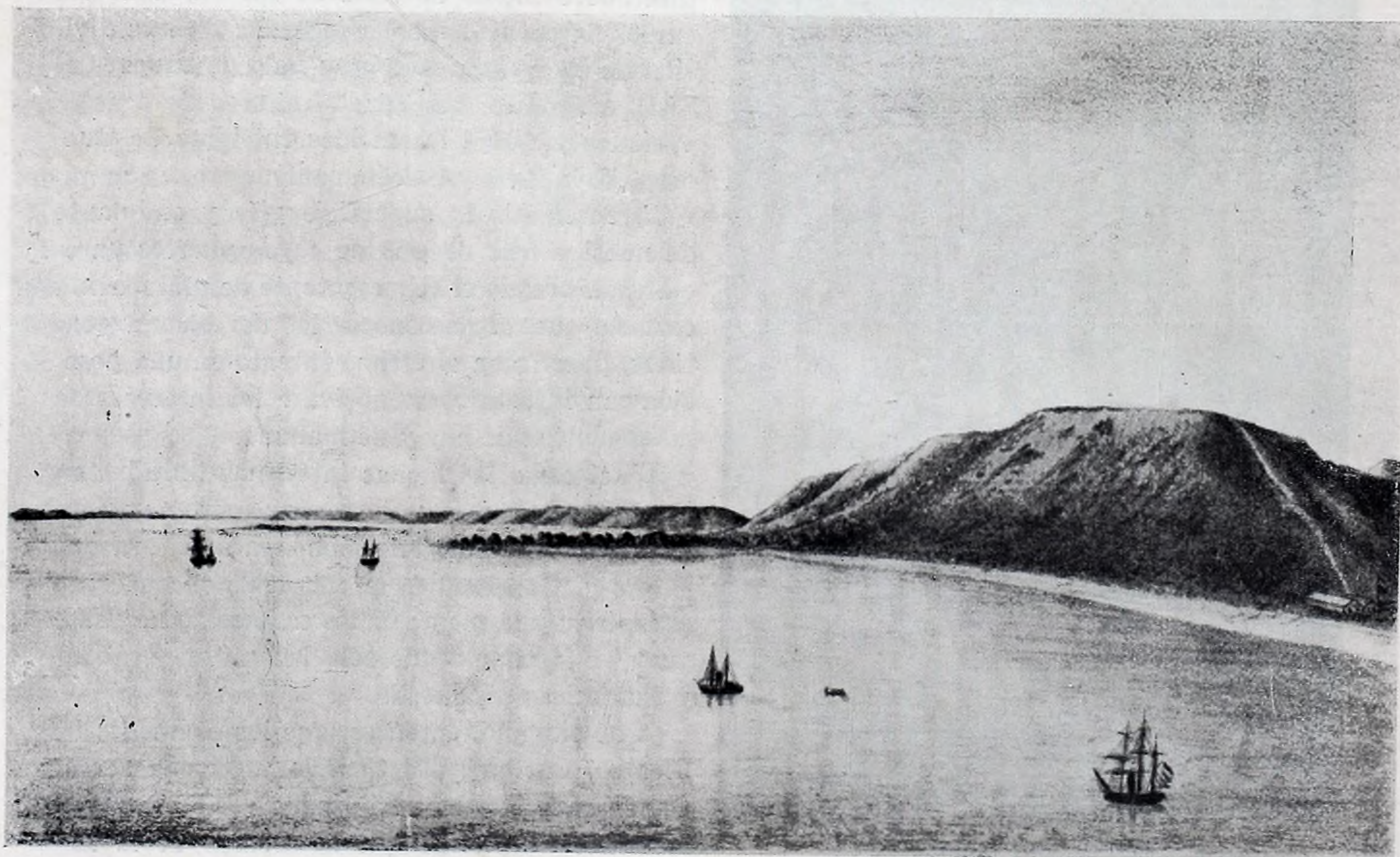
cuela Naval conoce? ¿Y cómo no reconocer que a tales resultados se llegaba mediante la preocupación perseverante y noblemente inspirada de la plana mayor de la cañonera escuela?

Por eso creo yo que si el viaje de la heterogénea escuadra de Py tuvo por premio la ocupación definitiva de la Patagonia, los exámenes finales practicados en Santa Cruz resultaron no menos fructíferos para el porvenir de la marina porque a partir de entonces la siembra anual de los que aran el mar estaba asegurada.

Dos de los que entonces servían en la "Uru-

guay" —el Sargento Mayor Martín Guerrico y el capitán Martín Rivadavia (1)— merecieron en aquellas latitudes bien de la marina y de la nacionalidad. De entre los que vestían la "honrada blusa", además de los egresados, otros había llamados a elevado destino trascendente, el cadete Onofre Betbeder y su colega Manuel Domecq García, llamados, en su hora, a regir los destinos de la armada y a vincular sus nombres al progreso de la institución.

(1) Este oficial pasó de segundo comandante de la "Cabo de Hornos" a la salida de la expedición Py.



La escuadra argentina en Los Misioneros (Colección del Dr. Estanislao S. Zeballos)
Vista tomada por el hoy capitán de Frag. Eugenio Leroux

Aspectos de la Expedición a Santa Cruz

Por el capitán de fragata TEODORO CAILLET-BOIS

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL)

En estas líneas vamos a llamar la atención hacia algunas de las características de la expedición Py —año 1878—, que en conjunto puede calificarse de peligrosa aventura.

Ante todo su faz marinera. Nuestra marina de entonces era enteramente fluvial. Puede decirse que la última escuadra de mar databa de un tercio de siglo atrás: la que al mando de Brown se había mantenido cuatro años (1841-5) frente a Montevideo arrostrando infinitas penurias, entre las que pampero y suestada, con toda su fama de pesados, eran las menores.

Pocos quedaban de aquellos veteranos, y los de más jerarquía eran los dos hermanos Cordeiro —Mariano y Bartolomé—, que ahora ocupaban precisamente los más altos puestos de la marina: Comandancia general y Escuadra, respectivamente. Aquel tercio de siglo había visto el fin de la anacrónica dictadura de Rosas, Caseros, nueve años de conflicto entre Buenos Aires y la Confederación, cinco de guerra con el Paraguay, tres o cuatro de revolución en el litoral y un poco en todas partes... Tirios y troyanos habían andado muy ocupados, y nadie se había acordado del mar ni de la marina más que para transportar tropas o pelear en el río de vez en cuando. La famosa defección de Coe, en pleno bloqueo de Buenos Aires, había dejado desgraciada impresión, aún entre los porteños favorecidos por ella. Durante la guerra con el Paraguay (1866-70) nuestra escuadra no había servido más que para transporte, con la sola excepción del *Guardia Nacional* en el Paso de Cuevas. En definitiva, la marina era considerada entonces poco más que como un simple cuerpo auxiliar del ejército.

Aquel tercio de siglo, por otra parte, había visto el advenimiento del vapor, para gran desconcierto de todos en la profesión del mar. Los viejos marinos sentían profunda aversión al nuevo método de propulsión, a la molesta chimenea, a las ruedas que estropeaban la armonía de casco y aparejo. Pero habían tenido que someterse. En los ríos, sobre todo, el vapor resultaba indudablemente práctico. En tiempos de

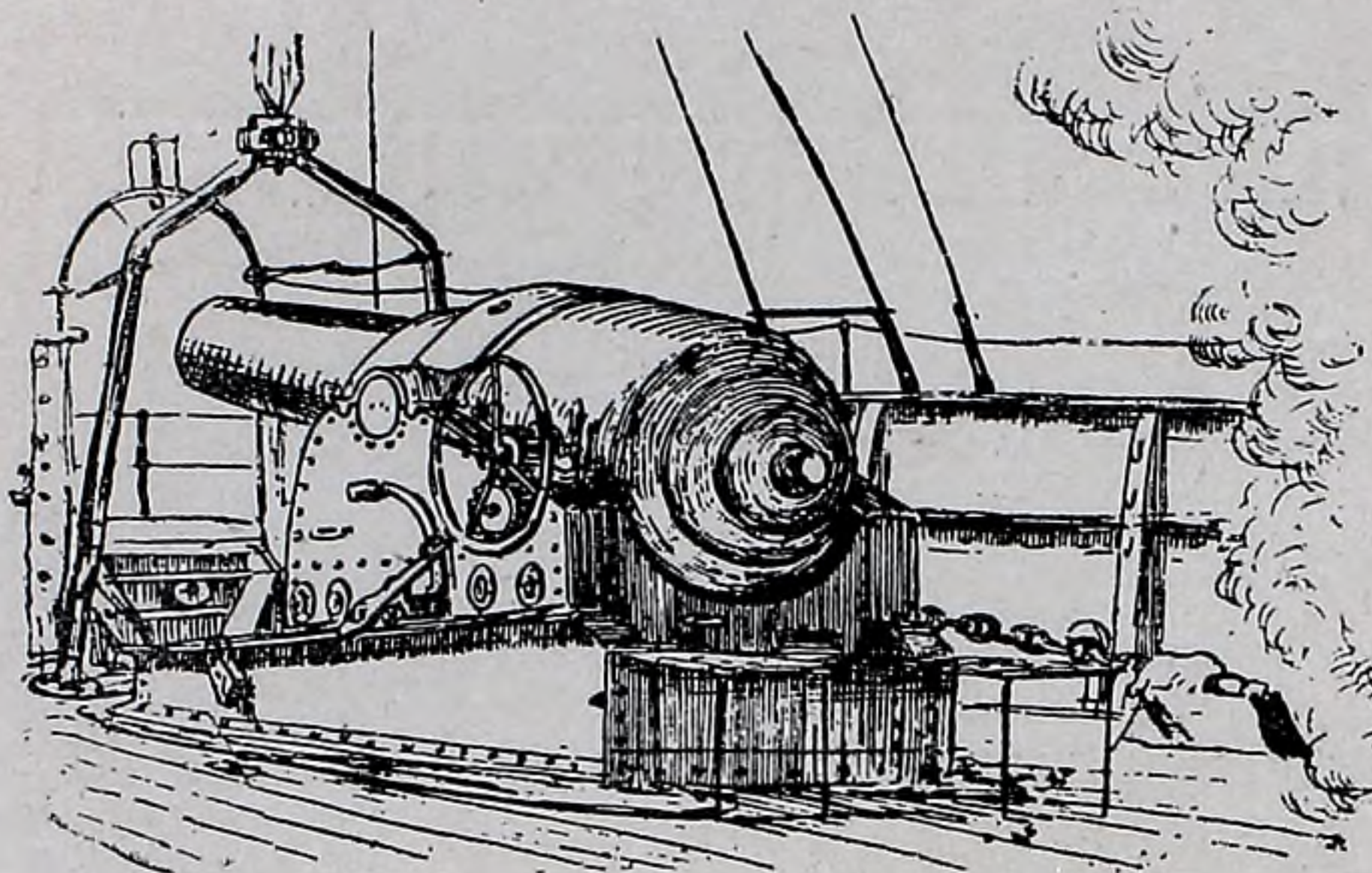
Urquiza, se habían librado dos o tres combates en que los nobles veleros habían tenido que ir a remolque de los feos barcos de ruedas y constituían en definitiva un estorbo. Para mayor desorientación las últimas guerras —Secesión (EE. UU.) y Paraguay— habían visto la aparición sobre las aguas de engendros inverosímiles, el blindado de casamata, el monitor, el espolón, el torpedo; sobre todo los dos primeros, cuyo estreno sensacional había revolucionado la táctica del combate sobre las aguas.

Así, pues, la época que precedió a la expedición a Santa Cruz había sido no sólo de prolongada inacción y decadencia para nuestra marina, sino además de desorientación general en materia de maniobra y de táctica. Los buques de la "escuadra de Sarmiento", adquirida hacía pocos años a raíz de la guerra del Paraguay (1872-4) eran todos *mixtos*, vapor y vela, por más que en monitores y bombarderas contara poco el velamen. Para la propulsión a vapor el comando dependía enteramente de los maquinistas extranjeros. La escuela naval fundada por Sarmiento no había producido aún su primer hornada de oficiales. No se hacía práctica real de tiro, y los cañones gruesos de monitores y bombarderas eran considerados como unos elefantes blancos. El subteniente Albarracín, embarcado en una bombardera, cuenta en forma divertida en sus "*Páginas de Ayer*", la sensación causada por un único disparo de su buque, en rada de Buenos Aires, con el que su comandante quedó consagrado como gran artillero.

Por último esa escuadra heterogénea estaba prácticamente en desarme, herrumbrándose, cuando bruscamente recibe orden de partir a mayor brevedad y a son de guerra para el Sur lejano, tempestuoso y, sobre todo, desconocido.

* * *

Hecho el balance del caso logran alistarse tres de los buques de Sarmiento; otros seguirán luego. De los tres sólo uno es de mar, la cañonera o *sloop* "*Uruguay*", más o menos equivalen



te a varias que tienen los chilenos. Los otros dos son *fluviales*, remedo de los que actuaron en el Paraguay o en los ríos de los Estados Unidos. El monitor *Andes* era como una gran tertuga en el agua, con una torre giratoria de dos cañones y algunas superestructuras; con poca marejada se le podía ver la quilla, pues su calado era solo de un metro; además tenía una curiosa tendencia —que le hemos alcanzado a conocer— a dar enormes “guiñadas”; en vez de mantener fijo el rumbo, gobernaba dentro de los 45° a una y otra banda. Tipo de barco temible en agua tranquila, por el grueso calibre de sus cañones, pero inútil con la menor marejada. Para dar idea de su poder recordaremos que durante la guerra de Secesión la fuerte fragata a vapor *Niágara*, con diez cañones de 150 libras, no se animó a atacar frente a Ferrol, y luego frente a Lisboa, al monitor *Stonewall*, de 1.200 toneladas, al mando de nuestro conocido el comodoro Page y que montaba sólo dos cañones de 300 libras. Pues bien, nuestro *Andes* era más o menos equivalente al *Stonewall* en tonelaje (1.400 toneladas) y artillería (2 cañones de 250 libras). Pero en cuanto a condiciones marinerías, bastaría recordar que fué una odisea aquel viaje del *Stonewall* de Francia a los Estados Unidos; que su famoso predecesor el *Monitor* se perdió —“cuerpos y bienes” como dicen los franceses— en una corta travesía entre puertos de los Estados Unidos; y que era reciente la pérdida del blindado inglés *Captain*, que bruscamente se había dado vuelta quilla arriba en el Canal de la Mancha; para traer a nuestros monitores de Europa se les había construido una borda artificial de un metro de alto.

La bombardera *Constitución*, especie de chata paraguaya, de sólo 500 toneladas y poco más marinera que el monitor, tenía un único cañón, de muy grueso calibre, pero de avancarga

y que sólo disparaba en línea de quilla; vale decir que había que apuntar con el timón, lo que ilustra suficientemente acerca de la dificultad de acertar con la menor marejada.

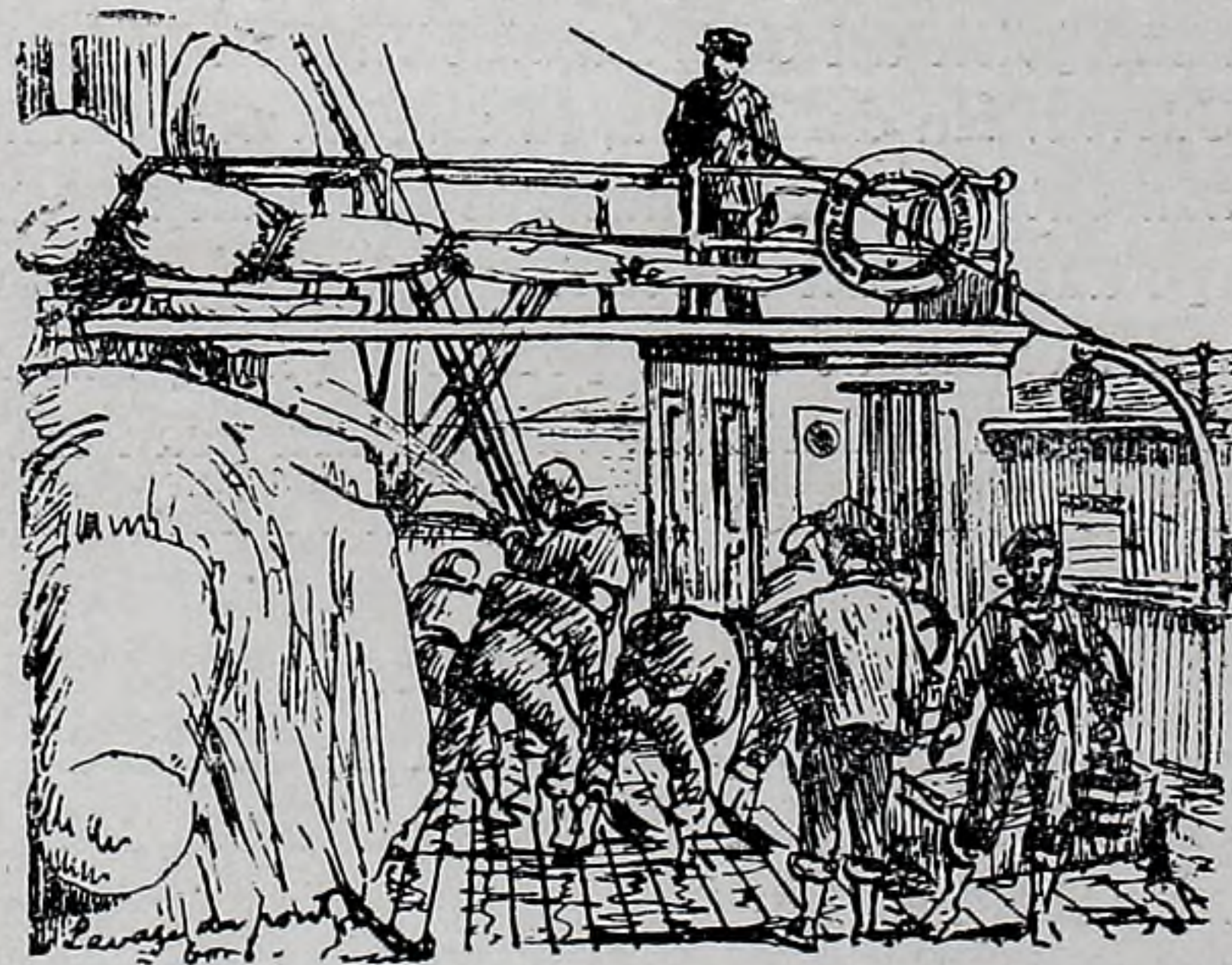
Bien puede calificarse, pues, de temeridad, casi de imprudencia el envío de estos *argonautas* a Santa Cruz, y de hazaña la travesía que realizaron.

En cuanto a tripulación resultan datos muy ilustrativos los antecedentes de sus jefes. Dícese que los hermanos Cordero, señalados naturalmente por su prestigio de valientes, declinaron el comando de la expedición. Si así fué, ignoramos las razones; Albarracín dice que eran de carácter político.

El hecho es que se nombró a Luis Py, marino de actuación más reciente. En vísperas de Caseros, año 48, aparece como subteniente en una flotilla rosista que al mando de Nicolás Jorge remonta al Paraná en el desempeño de diversas misiones. En el largo conflicto entre Buenos Aires y Urquiza, es ya figura destacada entre los porteños, y en la guerra del Paraguay comanda el mayor de los barcos, el *Guardia Nacional*, que arbola la insignia de Murature. En el 74 está al frente de una de las dos divisiones de la escuadra, y en la revolución mitrista de ese año le incumbe la misión de reducir a la *Paraná*, recién llegada de Europa y que se estrenaba sublevándose. Tenía, pues, cierta reputación militar, pero toda relativa a operaciones fluviales.

De los tres comandantes de barco, Guerrico, Cabassa y Ramírez, puede decirse que tan sólo el primero tenía experiencia de mar, adquirida en navegación mercante, y patente de piloto obtenida en España. En años recientes había realizado a la desamparada costa Patagónica —a los dominios de Luis Piedrabuena— uno que otro de los viajes con que el Gobierno argentino comenzaba recién a hacer sentir su acción.

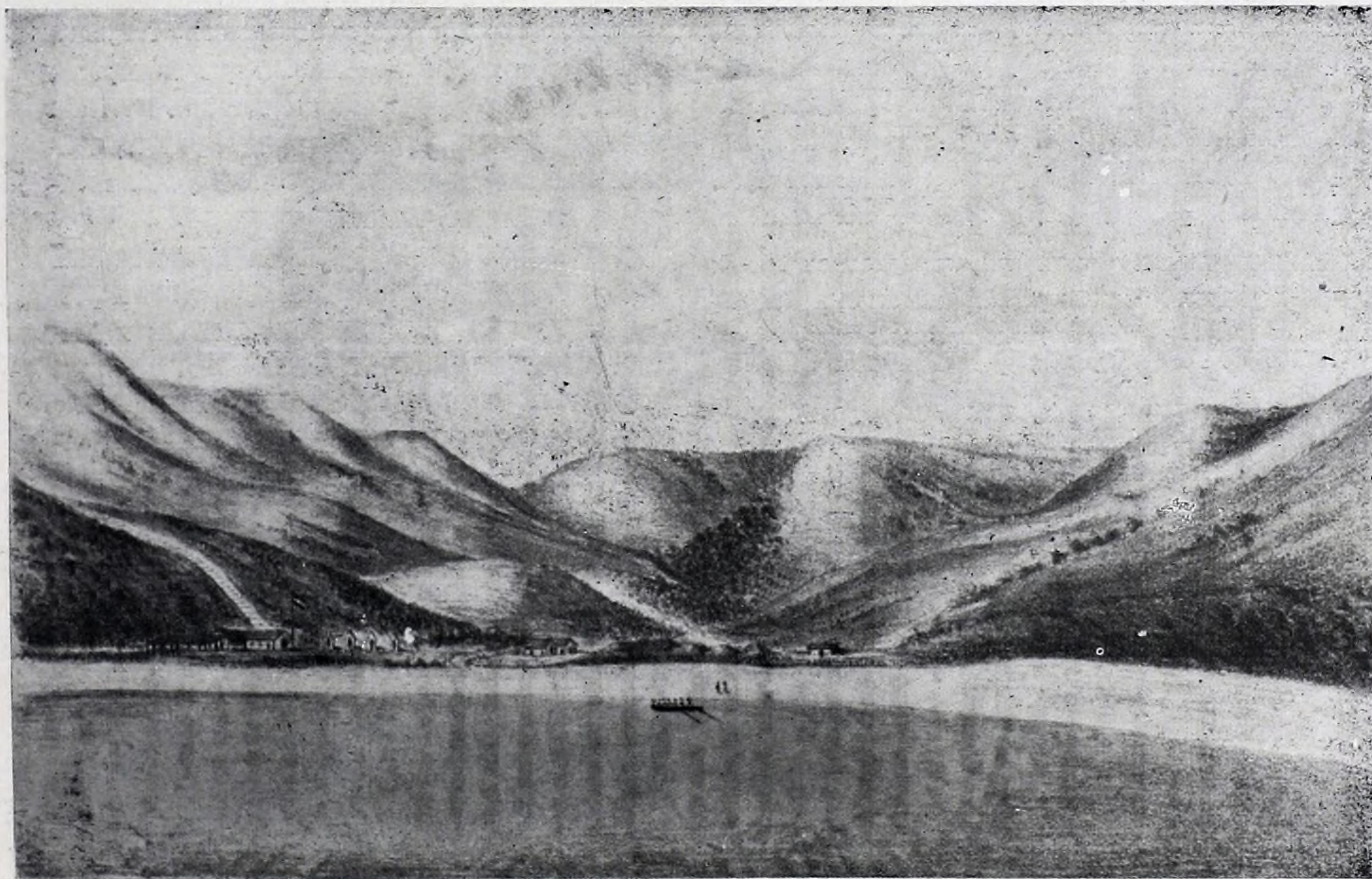
Tal fué aquella memorable expedición. Mues-



trario de barcos inadecuados al mar, y jefes de probado valor, pero sin experiencia de mar; marina *de agua dulce* según uno de sus protagonistas, el entonces guardiamarina Santiago Albarracín, quien nos ha dejado en su libro citado el relato colorido de la azarosa navegación. Neptuno fué clemente con ellos, si bien se entretuvo un tanto amagándoles con una sues-tada en el estuario, con un oleaje tendido en la barra del Río Negro, y luego con una densa niebla de quince horas que los dispersó. Llegaron al punto de destino cada cual por su cuenta pero con calma chicha, ideal para los grandes cañones en caso de encontrarse allí el presunto adversario —los chilenos—, que sólo dos días antes habían dejado la ría. Eran grandes la fe y el entusiasmo de la muchachada criolla, y dos humos que se avistaron mutuamente se fueron sin vacilar *al humo*, proa con proa, hasta reconocerse: la cañonera *Uruguay* y la bombardera *Constitución*, éste con el formidable cañón belicosamente enarbolado. Si el encuentro se hubiera

producido entre el *Andes* y el blindado chileno *Cochrane*, nuestros fastos navales habrían contado con una repetición del famoso combate del *Monitor* con el *Merrimac* en aguas de Hampton Roads.

Como bien lo señala Albarracín, la expedición Py, si fué arriesgada aventura fué también gesto valiente y varonil del ilustre presidente Avellaneda, responsable supremo del éxito o del desastre. Puso fin al interminable pleito de las cancillerías y al tesonero avance chileno hacia el Atlántico, y destacó en forma categórica que nuestra marina argentina dejaba de ser *fluvial* y se hacía cargo a partir de ese día de la soberanía argentina en el mar austral, relevando por fin en esta tarea al benemérito capitán Piedra Buena. Como para rubricar este acontecimiento auspicioso, hizo eclosión allí en esos días, en ambiente propicio, de entusiasmo y auras marinas la primera “camada” de oficiales en la escuela fundada por Sarmiento y que funcionaba a bordo de la *Uruguay*...



El puerto de los Misioneros, en Santa Cruz
(Colección del Dr. Estanislao S. Zeballos)
Vista obtenida por el hoy cap. de frag. Eugenio Leroux

La Expedición Naval a Santa Cruz

Apuntes de un cadete, hoy contralmirante

DANIEL ROJAS TORRES

En conocimiento el contralmirante Daniel Rojas Torres de que preparábamos un número especial dedicado a la Expedición Py, nos ha hecho llegar este interesantísimo trabajo, que nos honramos en publicar, en la seguridad de que ha de llamar la atención del lector por venir escrito por quien participó, como cadete, de aquel histórico acontecimiento.

El día 26 del corriente mes se cumple el 60º aniversario de la ocupación Militar del puerto de Santa Cruz, por una División de nuestra Armada, operación de trascendental importancia, que afirmó nuestra soberanía en el vasto territorio de la Patagonia, sobre la que abrigaban pretensiones nuestros vecinos de allende los Andes.

A esta Expedición Naval, tan poco conocida de nuestro pueblo actual, no se le dió nunca su verdadera importancia, que a mi juicio supera, o por lo menos iguala a la que revistieron las expediciones posteriores, del Río Negro, Los Andes y Chaco, pues si bien estas últimas entregaron a la civilización vastísimos territorios, que ocupaban los indios y que retardaban nuestro progreso, no entrañaban un peligro para nuestra soberanía y sólo era cuestión de tiempo el sometimiento progresivo de los salvajes, problema que el genio Militar del General Roca resolviera con mucha mayor rapidez, que lo que todos esperaban.

En cambio, no sucedía lo mismo con los territorios de la Patagonia, que eran casi desconocidos para nosotros, y cuya posesión hasta el Río Negro nos disputaba el Gobierno de Chile, habiendo llegado en su pretensión a un principio de ocupación Militar del puerto más importante de la costa Patagónica, Santa Cruz, donde ocuparon un establecimiento industrial de propiedad de un señor Rouquaud, y ejercieron otros actos de soberanía.

No había, pues, tiempo que perder, si se quería evitar que la ocupación de nuestra costa continuara hacia el norte, desde que se creían con derecho hasta Río Negro.

El momento elegido para esta ocupación no podía ser más oportuno para ellos, dada la crisis económica porque pasaba la Nación, para cuya solución era preciso economizar sobre el hambre y la sed de los argentinos, según la célebre frase del gran presidente Avellaneda y cuando no contaba el país con buques de mar, pues sólo existían los que hizo construir el gran

presidente Sarmiento para la defensa de nuestros ríos, los Monitores "Plata" y "Andes", las cuatro Bombarderas "Constitución", "República", "Bermejo" y "Pilcomayo" y las Cañoneras "Uruguay" y "Paraná", siendo estas últimas las únicas que podían arriesgarse a un viaje de mar.

La organización militar era muy deficiente y aun no se hacían sentir los resultados de las Escuelas Militares que fundara Sarmiento.

Por el contrario, la situación militar de nuestros vecinos era muy diferente. Contaban con varios buques de mar y su ejército acababa de triunfar en la guerra del Pacífico.

Esto no obstó para que el Gobierno Argentino adoptara la única resolución que se imponía en tan grave emergencia, enviar una División Naval a Santa Cruz para ocupar el puerto, donde se habían establecido los chilenos, refirmando así nuestra soberanía.

Esta determinación, que bien pudo originar una guerra con nuestros vecinos, la tomó el presidente Avellaneda en acuerdo con sus ministros: Saturnino Laspiur, del Interior; Manuel Augusto Montes de Oca, de Relaciones Exteriores; Victorino de la Plaza, de Hacienda; Bonifacio Lastra, de Justicia e Instrucción Pública y General Julio A. Roca, de Guerra y Marina, todos de gran reputación y responsabilidad.

El mando de la expedición fué confiado al Coronel Don Luis Py, que tuvo brillante actuación en la guerra de la Triple Alianza y la División se compondría del Monitor "Los Andes" que arboló la insignia del Jefe, Cañonera "Uruguay", a cuyo bordo funcionaba la "Escuela Naval", y la Bombardera "Constitución". Con posterioridad, después de haberse ocupado el puerto, que abandonaron los chilenos, se incorporaron a la División del Coronel Py la Bombardera "República" y la Corbeta "Cabo de Hornos", que condujo carbón y otros aprovisionamientos para los tres buques primeros.

Como el envío de la División revestía gran urgencia, la Cañonera "Uruguay" que efectua-

ba algunos estudios hidrográficos en la Costa de San Antonio a Mar del Plata, relacionados con la erección de faros, recibió orden de regresar a Buenos Aires, a fin de alistarse para la Expedición.

El 10 de noviembre salió la "Uruguay" para Zárate, recibiendo del Arsenal munición y torpedos de fondo, emprendiendo regreso el día 11 a la tarde y el 12 completó su aprovisionamiento de carbón, artículos de máquina, víveres de mar, etc.

El 13 de noviembre, a las 7 h. p. m. se hizo a la mar la "Uruguay", llegando a la Barra del Río Negro el 16 a la tarde, pero debido a la hora de la marea, recién pudo entrar al río al día siguiente, donde ya se encontraban el "Monitor Los Andes" y la "Constitución" que habían salido de Buenos Aires el día 9.

Las condiciones en que se hizo a la mar, la "Constitución", no podían ser más desfavorables, pues llevaba a popa sobre cubierta una troja de carbón que ocupaba toda la toldilla, hasta la altura de la borda, quedando sus trancañiles al nivel del agua, y si a esto se agrega el peso enorme de su cañón de proa, de 27 centímetros de calibre, forzoso será reconocer que llegó a Patagones por gracia de Dios.

No me explico porque razón no se eligió para esta expedición, a la "Bermejo" o "Pilcomayo", que podían echar su cañón de proa, bajo la cubierta del castillete, por ser su montaje a eclipse lo que disminuiría el peligro en la mar.

Tampoco fué acertada la elección de la "Uruguay" que sólo tenía un cañón Vavasseur de 15 centímetros en el combés, y dos cañones de 9 centímetros en el alcázar, cuando su gemela la "Paraná" tenía dos cañones de 15 centímetros (a la "Uruguay" se le había sacado uno de esos cañones cuando se embarcó la Escuela Naval).

Para los que formábamos parte de la tripulación de la "Uruguay", fué una suerte que no se eligiera la "Paraná" pues de lo contrario no hubiéramos tomado parte en esta campaña histórica.

Lo único que podía justificar el envío de la "Uruguay", era la presencia a bordo de los Cadetes cuya instrucción militar era una garantía para el mejor manejo de su artillería.

En esa época, las tripulaciones de los buques dejaban mucho que desear, en lo que se relacionaba con la instrucción.

El día 19, los tres buques que se encontraban fondeados frente al pueblo de Patagones, navegaron aguas abajo para fondear frente al estacionario de los prácticos, inmediato a la des-

embocadura del río, donde se realizó ejercicio de tiro con munición de combate para comprobar el buen funcionamiento de toda la artillería y se completó el aprovisionamiento de víveres frescos quedando los tres buques listos para hacerse a la mar.

Es oportuno dejar constancia de la composición de las Planas Mayores de los buques, al iniciarse la expedición.

Comandante en jefe: Coronel D. Luis Py; secretario: Mayor D. Enrique G. Howard; Auditor: Doctor D. Luis Fuentes; Jefe de la Fuerza de Desembarco: Mayor D. Félix Adalid; Teniente de Infantería: D. Carlos Beccar.

BUQUE INSIGNIA MONITOR "LOS ANDES"

Comandante Teniente Coronel D. Ceferino Ramírez; 2o. comandante, Mayor: D. Rafael Blanco; Tenientes don Gregorio Astrada y D. Carlos Lartigue; subteniente: D. Juan Aguirre; Guardias Marinas: D. Ruperto Maza y José Méndez; Cirujano: D. Benjamín Aráoz; Farmacéutico: D. Manuel Martínez; Comisario Contador: D. Rómulo E. David; 1er. Piloto: D. Juan González 2º Piloto: D. Javier Gomenzoro; Maquinista 1º: Tomás Freeland; Maquinista 2o.: James Cuningham; Maquinista 3o. Roger Douley.

BUQUE ESCUELA CAÑONERA "URUGUAY"

Comandante, Teniente Coronel: D. Martín Guerrico; 2o. Comandante, Teniente: Jorge H. Barnés; Subtenientes: Rafael Casagemas; Atilio S. Barilari y Alberto Cánepa; Cirujano, Doctor Santiago Gómez; Comisario Contador, Mario Bigi; Maquinista 1o.: Don Alejandro Clain; Maquinista 2a.: Francisco Durbec.

COMPAÑIA DE CADETES

Capitán: Ramón L. Falcón; Brigadiers: Agustín del Castillo y Emilio Barilari; Sub-Brigadiers: Hipólito Oliva y Luis Maldones. Cadetes: Leopoldo Funes, Miguel Lascano, Manuel Domeq García; Félix Dufourg, Gregorio Aguerriberry, Eugenio Lerroux, José E. Durand, Fernando Muzas, Manuel Zeballos, José Sagasta, Rodolfo Galeano, Eduardo Lan, Francisco Rivera, Alejandro Olascoaga, Guillermo Scott Brown, Tomás Rojas Isla, Julio Alvarez, Onofre Betbeder Daniel Rojas Torres, Rodolfo Rojas, Julio Hitce, Armando Díaz, Manuel Barraza, Belisario Salvadores, Pedro Escola, Enrique M. Quintana y Mariano Saracho; Agregados: Ladislao Zorrilla, Juan P. Sáenz Valiente y Martín Lascano.

CAÑONERA "CONSTITUCION"

Comandante, Mayor: Juan Cabassa; 2o. Comandante Capitán: Antonio Pérez; Subteniente: Guillermo Nunes; Guardia Marinas: Cayetano Castello y Santiago Albarra-cín; Cirujano: Carlos Masson; Comisario Contador: Saturnino Arias; Piloto: Juan Rubado; Oficial en Comisión: Tomás D. Peña; Maquinista 1a. Joaquín Cano; Maquinista 2a.: Miguel Carroll y Maquinista 3a. Carmelo Bottazzi.

Buques que se incorporaron a la División después de ocupado el puerto:

CAÑONERA "REPUBLICA"

Comandante, Teniente Coronel: Daniel de Solier; 2o. Comandante, Capitán: Valentín Feilberg; Subtenientes: Joaquín Madariaga y Ramón Lima; Guardia Marinas: Juan G. Dailey y Zoilo Romero; Piloto Salvador Simone; Cirujano: Alejandro Quiroga; Comisario Contador: Feliciano Figueroa; Maquinista 1o.: Juan Marcel; Maquinista 2o.: José Corradi y Maquinista 3o.: Santiago Foublane.

CORBETA "CABO DE HORNS"

Comandante: Teniente Coronel, Luis Piedra Buena; 2o. Comandante, Capitán: Martín Rivadavia; Tenientes: Diego Laure y Carlos Méndez; Subtenientes: Guillermo Pintos y León Beguerie; Guardia Marinas: Urbano de la Fuente, Benigno Alvarez y Félix Paz; Cirujano: Federico Cuñado; Comisario Contador: Alejo Aveleyra.

El día 22, el Coronel Py, expidió una proclama que se leyó a las tripulaciones de los tres

buques, en la que se hacía constar que íbamos a zarpar con destino al puerto de Santa Cruz, para ocuparlo militarmente de acuerdo con lo ordenado por el Gobierno, a fin de afirmar nuestra soberanía.

El día 23 con la marea creciente, cruzamos la barra y puestos en franquía, se navegó con rumbo al Sur en línea de fila, guardando distancia prudencial entre los barcos, siendo el tiempo favorable.

Al anochecer, el buque jefe hizo señales de mantenerse a la capa, aguantándose con las máquinas, hasta tanto se reparara una avería producida en el aparato de gobierno del Monitor "Los Andes". Desgraciadamente sobrevino densa niebla y como el sistema de señales nocturnas era muy primitivo no se pudo transmitir la orden de reanudar la marcha ni tampoco mantener la reunión de los buques, por lo que se separaron y al despejar la niebla al aclarar el día 24, nos habíamos perdido de vista.

La "Uruguay" navegó varias horas a distintos rumbos sin poder avistar a los otros, por lo que el comandante Guerrico resolvió seguir viaje rumbo a Santa Cruz.

El día 25 alcanzamos a la "Constitución" que navegaba muy lentamente por escasez de combustible, ya cerca de la Barra del Río Santa Cruz, por lo que se le dió remolque hasta fondear frente a la entrada y se le trasbordó diez toneladas de carbón, después de lo cual la "Uruguay" entró al río para reconocer un buque que se avistaba frente Monte Entrance, el que resultó ser el Monitor "Los Andes", que había arribado pocas horas antes aprovechando la marea anterior.

Volvió la "Uruguay" a cruzar la barra para entrar nuevamente con la "Constitución" que fondeó cerca del "Andes", recibiendo el Comandante Guerrico la orden del Jefe, de entrar a reconocer el puerto interior donde se suponía estuvieran fondeados los buques chilenos.

A mitad de camino, se avistó en la costa un hombre a caballo, el gaucho Coronel, que hacía señales, por lo que se arrió una lancha para ponerse al habla con él, quien dió la noticia de que los buques chilenos habían evacuado el puerto dos días antes de llegar la División. La "Uruguay" regresó entonces para transmitir la novedad al jefe de la División, después de lo cual zarparon el "Andes" y el "Constitución", efectuando juntos la entrada, hasta fondear la División frente a Misioneros.

La orden del Gobierno quedó cumplida, pues, el día 26 de Noviembre y el 27, con toda solemnidad se izó el pabellón Argentino en ese paraje, donde existían aún algunas casillas que

formaron parte de lo que fuera el establecimiento industrial del Señor Rouquaud.

La tropa de desembarco se instaló en tierra, parte en las casillas y el resto en carpas, a fin de que las tripulaciones de los buques gozaran de la mayor comodidad.

Con esto terminó el objetivo militar de la expedición, pero el personal de los buques tuvo que soportar durante varias semanas grandes penurias a causa de las deficiencias administrativas con que se les preparó.

Los víveres eran de pésima calidad, especialmente la carne salada y el bacalao que constituían la parte principal de la alimentación, ya que no podía pensarse en obtener carne fresca en la localidad, pues los escasos animales que pertenecían a dos o tres pobladores de las inmediaciones del puerto, los retiraron hacia el interior para que no cayeran en poder de los invasores extranjeros. Verduras y legumbres no existían, salvo lo poco y malo que llevaron los buques y que pronto se terminaron.

La carne salada, preparada por un nuevo procedimiento, de un tal Romani, llegó en estado de putrefacción, al extremo de tenerse que adoptar toda clase de precauciones para abrir los barriles, por temor que estallaran y una vez sacada la carne, se le ponía en bolsas de red que se amarraban al tangon para que la fuerte corriente de las aguas del río se encargara de higienizarla en lo posible.

El bacalao no era mejor que la carne; en su mayor parte enmohecido por la humedad, era necesario asolearlo y limpiarlo con extremo cuidado antes de entregarlo para su cocción, y si a esto se agrega la galleta ya algo apollada, forzoso será reconocer que los menús eran poco apetitosos.

Los víveres escaseaban y la Corbeta "Cabo de Hornos", que debía aprovisionar la División, no llegaba, por lo que fué necesario recurrir a la cacería de guanacos y a la pesca de róbalo y lisas que había en abundancia en ese río.

Para mejorar el rancho de los cadetes, había hecho embarcar el capitán Falcón, comandante de Compañía, una buena provisión de galletitas Bagley, en cajas de 5 kilos, y latas de dulce de membrillo, lo que disminuía en parte la repugnancia de las comidas. Una de las latas de galletitas de 5 kilos, contenía un reloj despertador como premio, lo que vino a llenar una necesidad, porque en la Camareta no había ninguno.

En esas condiciones de indigencia, nos llegó la época de los exámenes que rendimos ante una comisión presidida por el coronel Py, y formada por los mayores Howard y Blanco y el Auditor

Doctor Fuentes, concediéndosenos después, varios días de vacaciones que empleamos en hacer excursiones por los alrededores.

El cadete Zeballos se dedicó a juntar ciertos guijarros que clasificó como "puntas de flechas utilizadas por los indios", caracoles, etc., para el museo de su hermano Estanislao.

Otros cadetes se ofrecieron a ayudarlo en esa tarea, pero con tanta inexperiencia o malicia, que las puntas de flechas parecían más bien adoquines.

Las únicas víctimas de la expedición, fueron cuatro tripulantes de la "Uruguay" que perecieron ahogados al desempeñar una comisión.

El agua del río, en el fondeadero de la División, era salobre, aun en la máxima bajante, y como no convenía destilar agua, por falta de combustible, el Comandante resolvió mandar una lancha tripulada por un patrón y cuatro bogadores, aguas arriba, para hacer aguada cerca de la isla Pavón, donde ya era potable.

La diferencia de marea en el Río Santa Cruz, alcanza a 42 pies, de manera que la corriente, tanto al bajar las aguas como al crecer, alcanza velocidades que llegan hasta 5 millas, lo que hace peligrosa la navegación para embarcaciones menores y muy especialmente si llegan a varar en uno de los bancos de arena, pues la creciente las tumba envolviéndolas en olas de arena, que fué lo que le ocurrió a nuestra lancha.

De los cinco tripulantes, cuatro eran muy buenos nadadores, Jaime Murray, Ignacio Galeano, Julián Ereque y Celestino Vidal, pero el otro llamado Francisco Rodríguez era incapaz de mantenerse a flote.

A este último, cuya fisonomía se asemejaba a la de Jesús Nazareno, los cadetes sólo lo nombraban así.

Cuando el patrón de la lancha se convenció que no podían evitar que la envolviera la arena y que ellos serían cubiertos por el agua sino se apresuraban a ponerse a salvo, les ordenó que cada cual tomara un remo para mantenerse mejor a flote, y que nadaran con un brazo, hacia la costa para trasladarse por tierra hasta frente al buque, del que estaban muy distanciados.

Todos obedecieron al principio, pero los cuatro nadadores, entre los que se incluía al patrón, creyendo que llegarían a la Costa fácilmente nadando con los dos brazos, soltaron el remo, pudiendo Rodríguez apoderarse de uno o dos de ellos además del suyo, para aguantarse mejor con lo que consiguió llegar, arrastrado por la corriente hasta el punto de la costa donde se bifurca el río, con el brazo llamado Río Chico.

En cambio, los cuatro nadadores no pudieron luchar con la fuerte corriente y se hundieron antes de alcanzar la costa, con gran espanto de Rodríguez que los vio desaparecer uno a uno.

Al día siguiente, al notarse la tardanza de la lancha, se mandó otra en auxilio, la que sólo pudo recoger a Rodríguez, que con la emoción de haber presenciado la muerte de sus infortunados compañeros, el haber permanecido muchas horas mojado y sin alimento ni agua que beber, perdió el habla y casi desvanecido se le condujo a bordo, donde los cuidados de nuestro cirujano le hicieron reaccionar.

Después de esta salvación milagrosa, se le confirmó con el sobre-nombre de Jesús, que conservó hasta cuando llegamos de regreso a Buenos Aires, desertando en cuanto pisó tierra, sin que nunca se supiera más de él.

Este lamentable accidente fué la única nota triste de la expedición.

En los primeros días de Enero, llegó la "Cabo de Hornos" con carbón y víveres para todos los buques de la División, y a la vez, trajo la noticia de haberse solucionado el conflicto internacional, en forma satisfactoria.

Llegó también la orden para que la "Uruguay", regresara al puerto de Buenos Aires, a la brevedad posible pues debía aprontarse para tomar parte en la expedición del Río Negro, llevando al efecto a remolque hasta el puerto de Patagones, a la chata a vapor "Triunfo" con la que se remontaría el río hasta Choel-Choel.

Se recibió de la "Cabo de Hornos" el carbón y víveres necesarios, zarpando el día 8 de Enero, en viaje directo al Río de la Plata, dándose fondo en la rada de Buenos Aires, el día 14 al anochecer, con esto terminó para nosotros la campaña del río Santa Cruz. El resto de la División permaneció en Santa Cruz hasta Marzo, que zarparon para el puerto de Patagones, donde fondearon sin novedad.

Desde que tuvieron lugar, los hechos que dejo relatados, han transcurrido 60 años, por lo que no es de extrañar que la acción destructora del tiempo, haya hecho sentir sus efectos. Del conjunto de jefes, oficiales y cadetes que formaban las Planas Mayores del Monitor "Los Andes", y cañoneros "Uruguay" y "Constitución", que fueron en realidad los que llevaron a cabo la ocupación Militar del puerto de Santa Cruz, sólo sobreviven: El Almirante Manuel Domecq García, Vice Almirantes Hipólito Oliva y Daniel Rojas Torres, Capitán de Navío Ingeniero Electricista José Durand, Capitanes de Fragata Eugenio Lerroux y Mariano Saracho, y el ex-Alférez de Navío Tomás Rojas Isla.

Como supondrán nuestros lectores, estos sobrevivientes ya no son niños. El de menor edad, cuenta 75 años y medio y al mayor nunca pudimos descubrirla, sabiéndose tan sólo que nació en las misiones jesuíticas, y que el libro donde se registró la partida de su bautismo debe encontrarse en el archivo de Indias.



El "Los Andes" y la "Constitución" en la barra del Río Negro

*La tierra encantada de los mares del sud —
Tripulaciones del momento — Lo que se pensaba
acerca de nuestra suerte — En el Río Negro
— Para nuestra marina Dios es criollo.*

La División de Py en Viaje de Buenos Aires al Río Negro

(Extracto de un trabajo de Juan de la Cruz, aparecido en el Boletín del Centro Naval en 1917)

Fué en un tiempo, hoy ya lejano, cuando el nombre de Santa Cruz fué puesto a la moda por el apresamiento de la "Jeanne Amelié". Aquello era sinónimo de tierra encantada, de algo así como un Eldorado, tales eran las maravillas que de su pródiga feracidad se contaban.

Así nos lo hacían creer las narraciones de algunos atrevidos viajeros, de osados exploradores y de uno que otro navegante que arribaba al Río Santa Cruz por una causa u otra.

Júzguese entonces con cuanta alegría supimos en los últimos días de octubre del año 1878 que el buque, a bordo del cual servía yo, iba a formar parte de una División Naval, próxima a zarpar rumbo a Santa Cruz.

Al fin abandonaríamos los traidores bancos de los ríos, que tantas varaduras ocasionan a los buques que surcan las aguas platenses. Al fin abandonaríamos por algún tiempo las turbias aguas del Río de la Plata y su color barroso cambiaríase por el verde y azulado del majestuoso Océano Atlántico, cuyas olas irritadas se estrellan sobre nuestras costas desde el Cabo San Antonio al Cabo de Hornos.

Los preparativos fueron rápidos, nadie descansó un momento y, debido a tal empeño, el 8 de noviembre del año indicado, el acorazado "Los Andes" y la bombardera "Constitución", mandados respectivamente, por el entonces teniente coronel D. Ceferino Ramírez y por el Sargento mayor Juan Cabassa, bajo el mando superior del Coronel D. Luis Py, suspendían sus anclas en el fondeadero de "Los Pozos" y ponían proa afuera, llevando mucho, muchísimo carbón.

La "Constitución" se encontraba sin tripulación pocos días antes de zarpar de Buenos Aires, así es que se mandó gente a bordo, sin que tuviese la seguridad de que toda ella fuese gente de mar.

Más adelante nos vimos obligados a deshacernos de algunos de los improvisados marineros que se nos había enviado. Pero hablemos por ahora de nuestro viaje a Patagones, primer puerto donde fondeamos para esperar la incorporación de la cañonera "Uruguay".

Tristes presagios se hacían acerca de la suerte que el destino deparaba a los buques argentinos que por primera vez iban a surcar las so-

ledades del Atlántico; muchos de nuestros amigos y de nuestros deudos creían despedirse de nosotros para siempre, porque las noticias que se tenían de *aquellos mares de la costa sud* eran terroríficas y capaces señor... de hacer amedrentar a los... niños y a los timoratos.

No hay mar bueno ni malo, todos son más o menos iguales cuando sus superficies están en calma o en furor; es cuestión de oportunidad y nada más, que lo demás es... cuento.

La primera noche fué tormentosa y cuando salimos ya del Río de la Plata fuimos recibidos por una mar gruesa que nos hacía bailar de lo lindo. El movimiento era insoportable hasta para estómagos más acostumbrados que los nuestros a los cabeceos y roídos de un buque.

Para aguantar mejor el tiempo se arboló un palo de trinqueta, improvisando al efecto una verga mayor de no sé que buque; se le dotó de una trinetilla y de un redondo y, largada la mayor del mesana, los balanceos fueron menos violentos, elevándose más el buque. Pero todos, desde nuestros jefes hasta el último marinero la pasamos algo más que mojados y la sal que se nos adhería a las caras hacía pensar en aquellas que, groseramente retocadas, suelen verse en la calle de la Florida.

El tiempo durante el día siguiente fué lo mismo que el anterior; pero a la noche empezó a calmar gradualmente. ¡Qué hermosa mañana la del 1º de noviembre!

Habíase probado la "Constitución" y todos los que la tripulábamos teníamos ya plena confianza en sus buenas condiciones... y aquellos que, contra viento y marea, habían asumido la responsabilidad de ordenar nuestra salida, seguramente estarían más tranquilos.

En la madrugada del día 13 nos encontráramos frente del Río Negro.

No hay nada comparable con la sensación que experimenta el marino cuando, después de ha-

ber sufrido un tiempo en alta mar se llega con calma frente al punto de destino; hay algo que llena de satisfacción, de una sensación indefinible, que uno no alcanza a explicarse sin embargo.

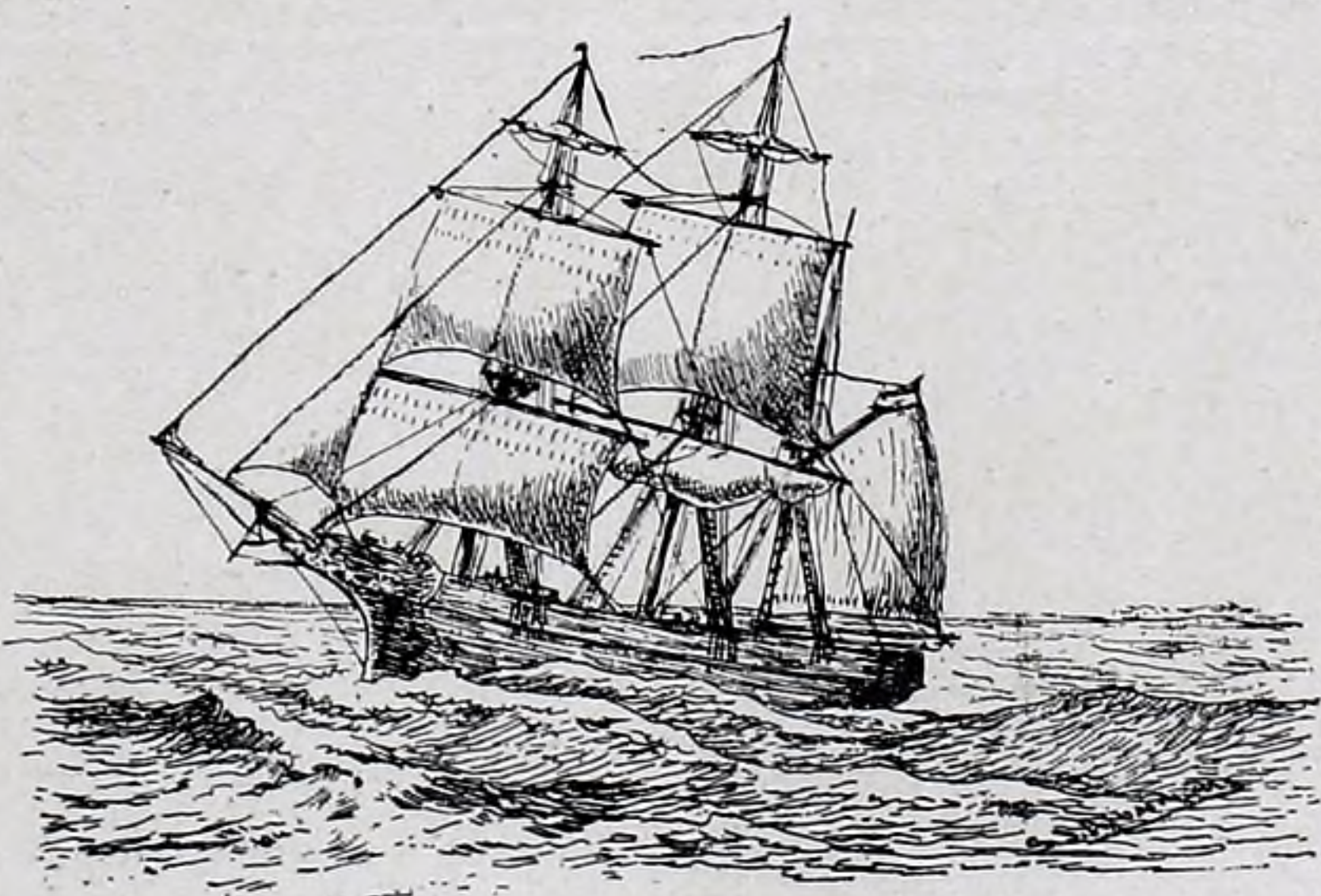
Al fin veíamos por primera vez las costas de aquella Patagonia tan disputadas por dos naciones hermanas.

"Los Andes" y la "Constitución" se balanceaban graciosamente en la ensenada frente a la barra, haciendo flamear orgullosamente nuestro hermoso pabellón al pico de sus mesanas.

Todas nuestras miradas se dirigían a tierra; de pronto alcanzamos a distinguir un bote, pintado de blanco, que salvadas las grandes olas de la Barra, entre cuyas rompientes lo veíamos gallardamente adelantar, vigorosamente impulsado por seis robustos marineros, no tardó en atracar por sotavento, saltando con presteza el práctico el cual se colocó en su puesto en el puente al lado del Comandante. La Barra estaba tranquila y la pleamar nos permitió salvarla con toda seguridad.

Una hora más tarde largábamos el ancla a corta distancia del buque-jefe, que ya había fondeado, y veíamos numerosos vecinos que habían acudido en ambas orillas, del Carmen y de Mercedes (hoy Viedma y Capital del Territorio), para contemplar por primera vez *buques de guerra argentinos*, pues los que hasta entonces y en raras y contadas ocasiones habían visitado aquellos lugares, no tenían de guerra más que el nombre.

Estábamos por fin en la primera etapa de nuestra campaña, pero faltaba lo principal: ocupar las tierras de la margen derecha del río Santa Cruz. Ya lo haríamos a su tiempo también. Y cuando proseguimos al sud, a lo desconocido, ya vimos cómo la naturaleza se encargó de demostrarnos que para *nuestra marina Dios es criollo*.



La goleta "Cabo de Hornos"

"Páginas de Ayer"



SANTIAGO ALBARRACIN

La Escuadra Prosigue Viaje de Carmen de Patagones a Santa Cruz

Por el Cap.

SANTIAGO ALBARRACIN

(EX GUARDIAMARINA DE LA "CONSTITUCION")

Coincidiendo con el 50 aniversario de la expedición del coronel Py a Santa Cruz, el capitán de navío don Santiago J. Albarracín publicó este libro de memorias que resume en forma amena las actividades hoy casi desconocidas de la marina en esa época.

Puede decirse que la expedición de Santa Cruz destacó el resurgimiento de la marina, pues tuvo la virtud de armonizar, en momento de peligro y responsabilidad, elementos heterogéneos que se miraban con prevención y parecían rechazarse: la marina vieja y la nueva, nacida a raíz de la compra de buques de guerra por Sarmiento.

Comienza el libro con la descripción de la vida en la naciente escuadra; el aburrimiento de "Los Pozos", la lucha entre el deseo de trabajar, estudiar y progresar y la inacción, la pobreza de recursos, etc., *Los barcos no navegan: marinos de agua dulce*; no se tira por no gastar municiones, y resulta hasta un acontecimiento —que hace hablar a los diarios— un único disparo de la bombardera "Constitución".

Por fin le llega a la oficialidad joven la oportunidad de probar su fibra y su capacidad: un buque de guerra chileno ha apresado un lobero, allá por Santa Cruz, y el gobierno del país hermano ha rechazado nuestra reclamación.

Los barcos se alistan con urgencia y se nombra un jefe de división, el coronel Py.

Bien viene al caso recordar la versión circulante de la entrevista de Py con el ministro cuando fuera llamado a su despacho al darle el mando de la expedición: —*Y siendo los buques de río, ¿atravesarán la mar?* — *Vienen de Europa; bien pueden ir al Sur.* — *¿Y no se perderán?* — *Señor; los buques son hechos para perderse... Por eso hay que tratar de salvarlos...*

Y la extraña escuadra de mar zarpa para Santa Cruz.

Los episodios principales de la memorable expedición, su larga permanencia en aquella ría, la inopinada visita por tierra del gobernador de Punta Arenas, son narrados en "Páginas de Ayer" con esos detalles que perfilan toda una época de nuestra marina.

A Albarracín se debe, pues, el haber salvado del olvido ese viaje de argonautas, con lo cual Santa Cruz ganara tanta tradición para la Armada.

* *

*

El marino escritor, don Santiago Albarracín, nació en 1855 y murió en 1929. Ingresó en la escuela naval, que acababa de fundar Sarmiento, en 1873. Sigue la campaña de Santa Cruz con la expedición al desierto en la que también

tócale intervenir a la marina. En el río Negro tomó parte en varias exploraciones remontándolo, luego de participar en algunas escaramuzas con la indiada, hasta la vuelta del "Desengaño" (Limay).

Por iniciativa de Albarracín se fundó el Centro Naval, factor poderoso de cultura para la oficialidad de la armada.

Vuelto a Río Negro, en 1896, como jefe de la escuadrilla, recorrió aquel territorio y el Neuquén hasta el pie de los Andes, convirtiéndose en *padre de los indios*. Y prueba del aprecio que supo merecer de ellos, fueron dos sentidas alocuciones que pronunciaron dos aborígenes llegados de Río Negro para rendirle homenaje ante su tumba.

* * *

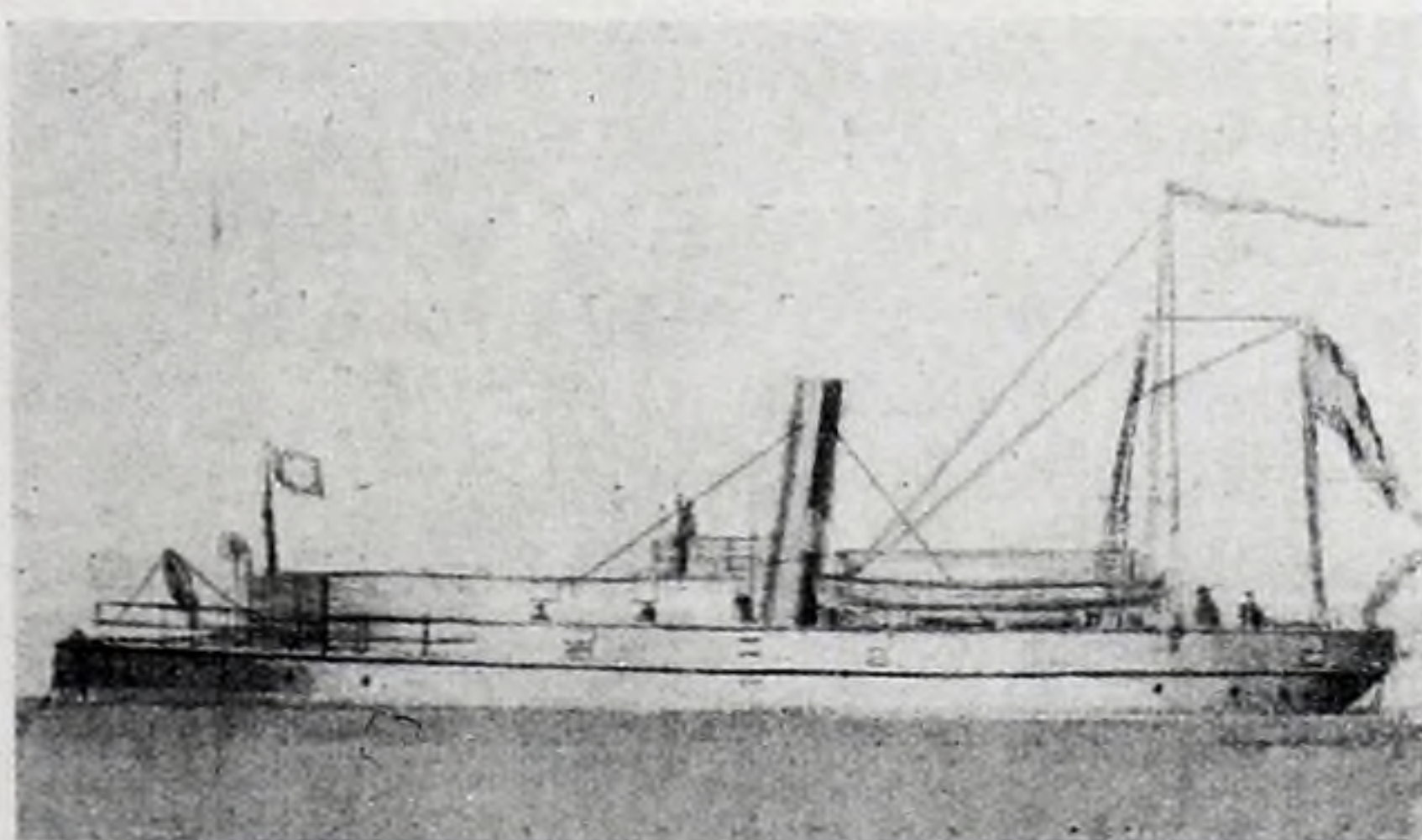
Al extracto del trabajo de De la Cruz, publicamos a continuación un capítulo del mismo Albarracín, en el que relató hace diez años, el proseguimiento de la escuadra de Patagones a Santa Cruz.

En Patagones — dice — se repuso el combustible consumido en la travesía de Buenos Aires a Río Negro, cargando leña de piquillín en vez de carbón, porque éste no lo había allí; se tomaron víveres frescos y se llenaron los estanques con la riquísima agua de aquel hermoso y correntoso río, que constituye el límite septentrional de la Patagonia; al mismo tiempo se adiestraba a la marinería, dándosele instrucción militar y haciendo ejercicio de artillería.

En la tarde del 17 llegó al Carmen la cañonera "Uruguay", comandante Martín Guerrico, portadora de las últimas instrucciones de nuestro gobierno para el jefe de la división.

Al día siguiente, incorporada la nueva unidad, donde estaban embarcados los aspirantes de la Escuela Naval, esperanza de la Armada, la división dejó el puerto yendo a fondear aguas abajo. Antes de arriar el pabellón y formadas las brigadas en cubierta, se leyó a la dotación de los tres buques, la siguiente orden general del jefe:

"Prontos a zarpar en el desempeño de una



Bombardera "Constitución"



La "Constitución" y la "Uruguay" frente a Santa Cruz

misión delicada del gobierno de la Nación, es menester para lograr el bien éxito de ella, que reine la más severa disciplina y la más perfecta armonía entre todos. El patriotismo, el deber militar nos lo impone y espero que sin esfuerzo alguno será cumplido por todos y cada uno de vosotros. Vuestro jefe y amigo. — Luis Py".

Se dieron vítores a la patria y a nuestro jefe, y al ponerse el sol se tocó "oración" y se arrió el pabellón, con sus honores, desfilando correctamente la tripulación de los tres buques. Nos sentíamos todos llenos de entusiasmo patriótico y sincero, ansiando partir lo más pronto posible, pues nos dábamos exacta cuenta de la importancia de nuestra misión y de lo que nuestros jefes habrían de exigir de cada uno de nosotros en el momento oportuno, si hubiera llegado el caso de ser necesario disparar los cañones de nuestros buques.

El 20 de noviembre el jefe de la división llamó a los comandantes de los buques para celebrar consejo a bordo de la capitana, recibiendo las últimas instrucciones. El punto de reunión sería la Boca del río Santa Cruz, la que debía ser forzada en caso de encontrarse allí la o las naves chilenas que habían desembarcado fuerzas, ocupando la región e izando su pabellón; esto es, siempre que al serles intimado el desalojamiento, a ello se negaran.

Además, y como medida de previsión, como se temía que a la bombardera *Constitución* pudiera ocurrirle algún percance en caso de temporal, el comandante Guerrico no desampararía a aquella, navegando en conserva con la misma a corta distancia, para poder acudir inmediatamente en su auxilio.

Por los detalles sucintamente narrados, es de imaginarse cuál era el estado de organización de nuestra marina de guerra en esa época y cuál, también, la importancia de los elementos con que contaba el país para hacer respetar sus derechos. Ninguno de los jefes y oficiales que iban a bordo ignoraba cuál podría ser su suerte, pero la honra de la Nación exigía este

sacrificio y ninguno de ellos hubiera dejado de cumplir con su deber en la hora de la prueba.

Ya en viaje, una niebla fué espesándose de tal manera, que los buques no se distinguían unos de otros. Para prevenir una posible colisión, se observaron todas las medidas aconsejadas en semejantes emergencias. Pero a las 12 meridiano del 22, abrió el tiempo y el Atlántico sur se mostró en toda su majestad. Fué posible navegar con mayor velocidad, a medida que se calmaba el oleaje. El 25 amaneció con el mar en calma. De la "Constitución", próxima ya al Cabo de San Francisco de Paula, divisamos con los anteojos la barranca a pique del Monte de la Entrada.

No dejábamos de pensar en la suerte que habrían corrido nuestros camaradas de *Los Andes* y de *La Uruguay*, aun cuando, en lo que respecta a ésta, no abrigamos grandes temores, dadas sus condiciones marineras y la composición de su tripulación avezada a la mar y mandada por un marino veterano, gran frecuentador de nuestras costas patagónicas, el reorganizador de nuestra Escuela Naval, hoy veterano anciano y bravo contralmirante don Martín Guerrico.

Al aparecer la arboladura de un buque, nos supusimos que fuera chileno, porque como en esa época toda la costa patagónica estaba desierta, no existiendo más población que la de los galenses en el Chubut, y tampoco había telégrafo; nada sabíamos, pues, de lo que ocurría en el río Santa Cruz, al que creíamos siempre ocupado por los chilenos. Por lo mismo se hicieron los preparativos que eran de rigor cuando se cree que el buque que se aproxima no es amigo, contando además, para este caso, con que el estado de mar nos iba a permitir emplear con toda eficacia nuestra artillería, siempre que con anticipación no lo hicieran los adversarios. Pero hora después de haberlo avistado teníamos la satisfacción de reconocer que era la *Uruguay*, cuya tripulación estaba inquieta por la suerte nuestra y por la del monitor *Los Andes*. La gran alegría que unos y otros experimentamos al volvernos a ver, es de imaginarse; el comandante Guerrico tuvo la deferencia de venir hasta nuestro bordo y le brindó a nuestro comandante un remolque, que no necesitábamos. No hubo más remedio que someterse y tomando el calabrote seguimos a popa de la *Uruguay*, con gran disgusto nuestro. "Donde manda el capitán, no manda marinero", pero esto no es suficiente siempre. Habríamos navegado algo más de una milla, cuando a consecuencia de... unas pícaras y frecuentes

guñadas de la *Constitución* —este buque gobernaba muy bien, sin embargo— faltó el remolque, y ya no sufrimos la mortificación de ser remolcados. Entonces el comandante Guerrico ordenó al mayor Cabassa que fuera a la altura del cabo de San Francisco de Paula, mientras él con la *Uruguay* se dirigía a la boca del río Santa Cruz, para ver si había allí algo sospechoso.

En las primeras horas del día 26 de noviembre, los dos buques argentinos, con su pabellón al tope, entraban en las aguas del río a tres cuartos de marea, teniendo, sus tripulantes, al doblar la punta de Monte Entrance, la grata sorpresa de ver allí fondeado al monitor *Los Andes*, que había entrado el día anterior con toda felicidad, después de haber sido informado por un ballenero americano de que "hacía dos días los chilenos habían abandonado aquellas aguas y arriado la bandera que izaran río adentro".

Al día siguiente la división naval argentina mandada por Py, fondeada río arriba, frente a los restos de las casas de Rouquand, divisábamos, sobre una pequeña eminencia de la margen derecha del cañadón de Los Misioneros, las casillas levantadas por los marinos chilenos que ellos dejaron en pie y en buen estado al alejarse para siempre de aquellos parajes. Algo más lejos se alcanzaba a divisar un toldo habitado por un ríonegrino llamado Coronel y por su esposa doña Rosa, india tehuelche y una numerosa prole de indiecitos. Hacia Beagle Bluff, en las proximidades de la Boca del río Chico, se divisaba sobre un banco el casco del bergantín goleta Bouchard, perdido allí unos meses antes y que había conducido ganado por cuenta de nuestro gobierno para poblar la región, intento que terminó, lamentablemente, con espantosa tragedia.

Al desembarcar nuestros marinos, el entonces teniente don Carlos Beccar, del monitor *Los Andes*, izó la bandera argentina, afirmándola en el tronco de una palma que habían plantado los chilenos en ese paraje.

El primero de diciembre fué levantado nuestro pabellón en la cumbre del cerro misioneros

Han transcurrido 50 años desde que acaecieron aquellos sucesos, ya poco menos que olvidados por muchos de sus actores e ignorados por la mayoría de la generación actual. A pesar de las deficiencias de todo género con que entonces se tropezaba, fueron esos marinos ar-



Albarracín con los caciques indígenas de Río Negro.

gentinos, haciendo de su parte y con la mejor buena voluntad y generoso patriotismo lo posible, como los precursores de la hermosa y bien organizada escuadra con que en la actualidad cuenta nuestra república.

Fué allá, en Santa Cruz, donde empezó a formarse ese espíritu de cuerpo que constituye el verdadero nervio de la fuerza marítima de la nación, pues allí nuestra Escuela Naval dió a la marina argentina sus primeros oficiales, egresando, previo examen reglamentario final: *Alberto Cánepa, Juan Picasso, Emilio V. Barilari y Agustín del Castillo.*

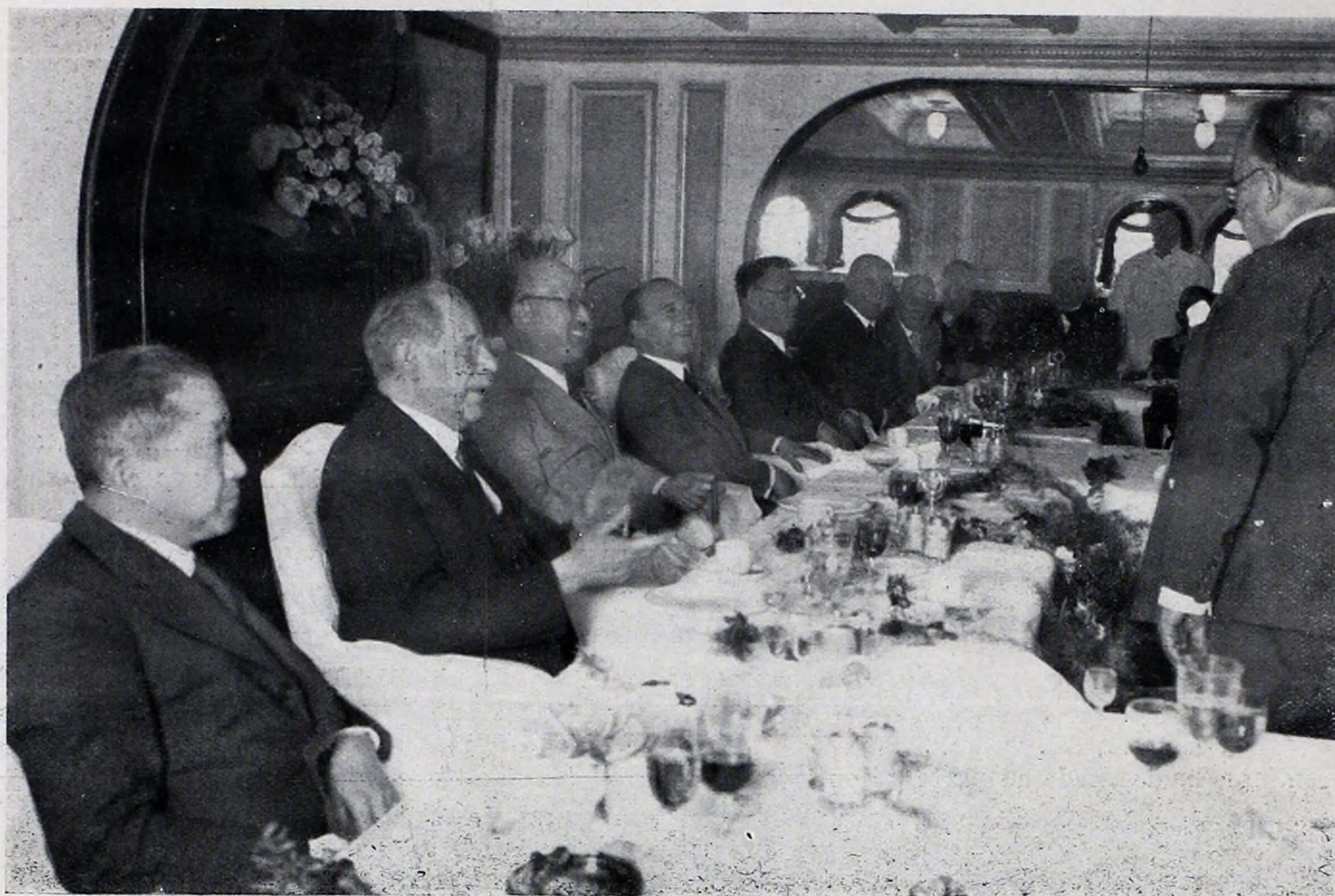
No fué una expedición técnicamente dispues-

ta, ni tampoco preparada con la irreprochable corrección que hubiera sido de desear; pero, sin embargo, sirvió para que el pueblo argentino y su gobierno se dieran cuenta, una vez por todas, de que era necesario pensar seriamente en organizar nuestro poder naval, para que la Argentina no se viera expuesta a sufrir atropellos o violaciones de territorio.

La cordura y el buen sentido de los estadistas de ambas naciones sudamericanas hicieron más tarde lo que faltaba, para poner término a pleitos que no debieron jamás plantearse después de Chacabuco y Maipo.



Proyecto de monumento oficial que se levantaría en "Los Misioneros" en homenaje a la Expedición Py.



En la cabecera de la mesa aparecen junto a los Directores de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia y de su fundador y ex presidente, señor Mauricio Braun, el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario del Japón en nuestro país, señor Iwataro Uchiyama; el señor gerente general de la Osaka Syosen Kaisya en la Argentina, señor Shigeyo Mimoto; el señor Alejandro Menéndez Behety y el doctor Leopoldo Melo.

En Honor de los Agentes Locales de la Osaka Syosen Kaisya Fué Servido un Almuerzo en el Vapor "J. Menéndez"

Retribuyendo atenciones de los agentes en la Argentina de la Osaka Syosen Kaisya, el Directorio de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia les ofreció un almuerzo a bordo del vapor "José Menéndez", al que concurrieron además, especialmente invitados, el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Japón, señor Iwataro Uchiyama; el primer secretario de la Legación y Cónsul General del Japón, señor Toyokichi Fukuma; el secretario comercial de la representación diplomática japonesa, señor Yoshio Nakamura y el doctor Leopoldo Melo.

En representación de la Osaka Syosen Kaisya asistieron el señor Shigeyo Mimoto, gerente general en la Argentina; el señor Antonio José de Souza, agente general de pasajes en nuestro país y en el Uruguay; el señor Tomotsugu Kondo, jefe de pasajes en Buenos Aires; el señor Roger A. Poitry, segundo jefe de pasajes y el señor Patricio Eustace, jefe de fletes en Buenos Aires.

Con ellos se reunieron en el almuerzo el presidente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, doctor Carlos Menéndez Behety; el director gerente, señor Roque Blaya Dougnac; los miembros del Directorio y el

personal superior. Asimismo, concurrieron el fundador y ex presidente de la Sociedad, señor Mauricio Braun y el señor Alejandro Menéndez Behety.

El acto alcanzó, así, lucidas proporciones y el almuerzo transcurrió en un ambiente de agradable animación y franca cordialidad.

Al servirse el champagne usó de la palabra el doctor Carlos Menéndez Behety, quien en términos precisos se refirió al significado de la reunión, que tenía por objeto retribuir atenciones de la Osaka Syosen Kaisya en la Argentina.

Manifestó, después, que el Gran Imperio del Japón, tan densamente poblado, necesitaba buscar materias primas en el exterior. El consumo de la lana y de la carne aumenta anualmente en ese imperio, razón por la cual se verán sus gobernantes obligados a estudiar los futuros mercados. La Patagonia, en tales circunstancias — continuó diciendo — se impone como región de gran interés para los estudios, y no duda que al final el intercambio comercial se promoverá.

Si allí existen más de cien millones de habitantes que viven de la industria y que necesitan materias primas,



El doctor Carlos Menéndez Behety, Presidente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, haciendo uso de la palabra.

aquí, en este maravilloso país, se necesitan productos manufacturados y se producen en abundancia materias primas de primera calidad. Las condiciones básicas del intercambio comercial espontáneo y sano, existen. Es necesario iniciarlo e impulsarlo. La relación de los hombres de comercio de ambos países es previamente necesaria para conocer la modalidad, los gustos, las costumbres de las diferentes plazas comerciales. Solamente así se podrán sortear las dificultades y resolver los inconvenientes que se oponen a toda iniciativa.

Terminó invitando a los hombres de negocio a visitar la Patagonia para que se impongan del grado de eficiencia, progreso y sanidad que ha alcanzado la industria ganadera lanar en esa extensa y apartada región del país y brindó en seguida por la ventura personal de todos los concurrentes.

Contestó el Ministro Plenipotenciario del Japón y hablaron luego el Dr. Leopoldo Melo y el Sr. Antonio José de Souza.

Todos los oradores fueron muy aplaudidos.



Una parte de los comensales

Los Homenajes que se Tributarán a la Expedición del Comodoro Py Constituyen Otro Triunfo de ARGENTINA AUSTRAL

Las publicaciones que de tiempo atrás viene efectuando esta revista acerca de la expedición del comodoro Luis Py y de sus trascendentales consecuencias para el país como acto que refirmó su soberanía en el territorio de la Patagonia, así como de los homenajes que la Nación debe a aquellos valientes marinos que supieron cumplir con su patriótico deber, han tenido la resonancia que esperábamos, justamente en estos días en que se cumple el 60º aniversario de aquel auspicioso acontecimiento.

En efecto, el señor Ministro de Marina, vicealmirante León L. Scasso, con las publicaciones de ARGENTINA AUSTRAL a la vista, hizo que se formara un expediente y que fuera pasado al Capitán de Fragata Héctor R. Ratto, a fin de que este prestigioso marino e historiador, distinguido colaborador nuestro, informara acerca del homenaje que correspondía tributar a la expedición Py, tomando en consideración los que propusiéramos oportunamente.

El informe elevado por el capitán Ratto contempla todas las posibilidades de llevar a cabo un homenaje digno de aquellos a quienes ha de rendírsele. Se nos comunicó en el Ministerio de Marina que será levantado en Los Misioneros un monolito en el que irá colocada el ancla del buque insignia de la expedición Py, monitor "Los Andes", y rodeando a aquél las cadenas de esa misma ancla.

Se levantarán luego varias placas de mármol con leyen-

Periodismo

Con motivo del homenaje que esta revista hizo llegar al diario "La Prensa" en ocasión de su 69º aniversario, el director de la misma, doctor Ezequiel P. Paz dirigió una atenta nota de agradecimiento al Sr. Carlos Borghalli, con cuya firma apareció el suelto dedicado a la grata fecha que celebraba el prestigioso colega.

Además, en su edición del 16 de noviembre, publica el sentido comentario que transcribimos a continuación y que mucho nos halaga:

HOMENAJE DE "ARGENTINA AUSTRAL" A "LA PRENSA".

Cada aniversario nuestro permite que apreciemos, repetidamente, la intensidad con que la prensa, del país y extranjera, comparte nuestras preocupaciones y se alegra con nuestros triunfos. Recogemos con la gratitud que es debido todo el calor de esas voces de estímulo y nos compromete más en nuestro esfuerzo ese legítimo reconocimiento del mismo.

Hoy, ARGENTINA AUSTRAL, nos hace llegar su sentido homenaje con motivo de la celebración de nuestro 69º aniversario, homenaje que consiste en unos "Brochazos evocativos" — así se titula la nota a que aludimos — acerca de nuestros primeros días. Refiérese a nuestra salida inicial, el 18 de octubre de 1869, y se extiende en la transcripción de palabras contenidas en nuestro saludo de entonces a la prensa argentina, para expresar más adelante los felices conceptos que le inspira nuestro ejercicio del periodismo. "Así es — concluye — cómo empezó su labor el gran diario del mundo latino, el imparcial abuelo del periodismo sudamericano".

"ARGENTINA AUSTRAL" fiel a su naturaleza de revista para la Patagonia, añade a tan precisas alabanzas la fecha en que nuestras columnas se ocuparon por primera vez de esa rica zona de nuestro territorio, honrándonos con la mejor estimación de nuestra voz en esa circunstancia. Agradecemos el homenaje y retribuimos a ARGENTINA AUSTRAL con nuestros mejores augurios sobre su obra.

das indelebles y se procurará dar el nombre de Almirante Martín Guerrico, comandante de la "Uruguay", a la escuela de Santa Cruz. Creemos, por nuestra parte, que la campana del "Los Andes", existente en el Centro Naval, debería también ser colocada en dicha escuela, como evocación perenne de aquella singular empresa de nuestra incipiente Marina de Guerra de entonces y para que diariamente, al percibir sus tañidos, vibren los sentimientos patrióticos de los niños santacruceños.

Además, cuando dicho monumento sea inaugurado, el Ministerio de Marina enviará al lugar un buque de guerra, el "Santa Cruz", que dentro de pocos días se incorporará a nuestra escuadra, aprovechándose así la oportunidad para proceder en los Misioneros al embanderamiento de dicho barco.

Vale decir que próximamente la Nación rendirá un justo homenaje a los valientes marinos de la expedición del Comodoro Py.

Nos es muy grato dar a conocer esta noticia, por lo que tiene de halagadora para el sentimiento patrio, y por el triunfo que significa para esta revista la realización del aludido homenaje.

FESTEJOS EN SANTA CRUZ

El día 1º de diciembre, tendrán lugar en esta localidad los actos programados por la comisión nombrada al efecto, de los cuales haremos amplia crónica en nuestro próximo número.



Dr. Tomás M. Rojas

EL DOCTOR TOMAS M. ROJAS FUE DESIGNADO SECRE- TARIO DE LA CAMARA FEDERAL DE APELACION DE LA PLATA



La Cámara Federal de La Plata, acaba de ascender al cargo de secretario de ese tribunal al doctor Tomás M. Rojas, en reemplazo del doctor Pedro Sempé, que pasó a ocupar el juzgado federal con asiento en Bahía Blanca.

El nombramiento del doctor Rojas comporta un acto de verdadera justicia y de indudable beneficio para el cuerpo que produjo la resolución, por el voto de los cinco miembros que lo componen, ya que el nuevo secretario pertenece a su personal desde el año 1918 y en el desempeño de todos los cargos del escalafón, acreditó sus excepcionales condiciones de hombre recto, inteligente, laborioso y altamente imbuido del espíritu con el cual deben ser ejercidos los cargos y funciones anexas a la magistratura, para que la justicia cumpla la elevada misión que le está reservada dentro de la sociedad.

Ya en su época de estudiante, puso de manifiesto ponderables valores intelectuales que le valieron la conquista de muchas simpatías y de un marcado ascendiente entre sus propios camaradas, que lo llevaron a la presidencia del Centro de Estudiantes.

Con las más altas clasificaciones egresó de

la Universidad de La Plata, en el año 1918, con el título de abogado.

Comenzó luego su brillante carrera en el tribunal y la modestia de su vida consagrada al trabajo, explica que no haya ocupado hasta hoy cargo de más importancia.

Los pobladores de la Patagonia tienen, en el nombramiento del doctor Rojas, una demostración más de los méritos con que desenvuelve su acción la Cámara Federal de La Plata.

El nuevo secretario conoce aquellas regiones. Estuvo en ellas en el año 1922, integrando una comisión especial de funcionarios que designó la Cámara Federal para restituir en la posesión de sus campos a la "San Julián Sheep Farming Company".

Recorrió los territorios australes a principios de 1937, y durante esa gira tuvo oportunidad de exteriorizar en diversas circunstancias, y ante variados públicos, claras ideas acerca del rol de la justicia en la Patagonia.

Por todo ello, goza allí de un elevado concepto, por lo que su ascenso a la secretaría del alto tribunal aludido, no puede ser sino recibido con grandes simpatías y mucho es lo que el Sur espera de su capacidad y rectitud de proceder.



El Contralmirante Don Francisco Stewart fué Agasajado en Trelew



La mesa tendida por el señor Francisco Dougnac, gerente de la sucursal Trelew de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, en honor del contralmirante Francisco Stewart, jefe de la División de Torpederos de nuestra marina de guerra, que navegó recientemente por la costa Sur.



El obsequiado en compañía de las personas que asistieron al almuerzo criollo servido en su honor.



El teniente coronel Roque Lanús, leyendo el discurso de entrega del busto en representación del Ministro de Guerra de la Nación. Lo acompañan el juez letrado D. W. Wamba y el presidente del Concejo Municipal, señor Juan Castellani.

De Esquel

Inauguración de un Busto del General José de San Martín

*Fué una ceremonia
brillante*



Desfile de la delegación del Reg. de Granaderos a caballo, y del destacamento de montaña del Sur



Guardia de honor de los granaderos, del abanderado del destacamento local y del abanderado de escuelas de Esquel.



Una hermosa vista general de los actos de inauguración del busto.

Cumplió sus Bodas de Plata con La Anónima el Sr. Fernando Bárcena, empleado de C. Rivadavia



Fernando Bárcena



Cabecera de la Demostración

Otro de sus servidores ha cumplido sus bodas de plata con la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia.

Toca hoy al señor Fernando Bárcena celebrar tan grata fecha.

El señor Bárcena que actualmente es el encargado de los depósitos de la sucursal de Comodoro Rivadavia, es un meritorio empleado que merced a su celo y laboriosidad, así como por sus condiciones personales, ha sabido granjearse la confianza y la estimación de sus superiores y de sus compañeros en general.

Amplio testimonio de ello ha sido la demostración de que recientemente fué objeto en dicha localidad.

A las palabras que en su honor y en nombre del personal pronunciara el señor Colello, respondió el señor Bárcena en los siguientes términos:

Señores, Camaradas:

Después de lo que habéis dicho, después del entusiasmo que habéis puesto con juvenil espíritu en la celebración de este día, para mí tan dichoso del largo camino de mi vida, permitidme que os exprese mi más cordial y sincero agradecimiento.

¡Gracias! ¡Muchas gracias, a todos! A vosotros, a la superioridad, y a todos, repito; no quiero que quede uno solo, sin que le llegue mi gratitud. Sirva ella, también, para decirles que el vasco Fernando pudo, como todo ser humano, tener su momento de nerviosidad, ser alguna vez un tanto hosco y hasta huraño si se quiere, pero han de saber al mismo tiempo, que el corazón de este vasco está abierto a todos, lleno de afectos, de bondad y de generosidad. Su Norte ha sido siempre, como lo prueba este cuarto de siglo de trabajo honrado y noble, el cumplimiento del deber. Eso es todo; solo a ello, quizá, puede atribuirse la nerviosa aspereza que hayáis podido notar alguna vez, pero todo eso no tiene importancia; recibid todos, como retribución, un fuerte abrazo y mi mejor reconocimiento.

Levanto mi copa para agradecer esta atención. Llegue, pues, hasta ustedes, este sentimiento del alma, que con verdadera emoción expresan mis labios; llegue hasta la superioridad, mi testimonio más profundo y que esto no solo sea un halago para mí, sino que lo sea para todos; que sirva de estímulo; que así podamos festejar a muchos otros, también ligados a esa poderosa y nunca bien ponderada y querida Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, donde aún parece perdurar el espíritu tutelar de su fundador, Don José Menéndez.

Señores: Pido también un aplauso para nuestro Señor Gerente, don Otto Hinsch, que se encuentra ausente de este acto y de este pueblo; estoy seguro que tiene en este momento fijo su sentir y su corazón en nosotros. Por su pronto y feliz regreso en compañía de sus familiares: ¡Salud!

Pido a los señores presentes tres hurras para los recién nombrados.

El señor Bárcena fué muy aplaudido y felicitado por sus superiores y compañeros al finalizar su breve exposición que dijo visiblemente emocionado.



Una Parte de los Concurrentes a la Demostración

EL RIO SANTA CRUZ



Capitán EUGENIO M. LEROUX, que participó en la Expedición Py

El río Santa Cruz debe su nombre al capitán Juan Rodríguez Serrano que lo descubrió el 3 de mayo de 1520, perdiendo en él la nave que mandaba.

Ha sido explorado por los ingleses y chilenos, pero pertenece a los argentinos la gloria de haberlo remontado en toda su extensión. En 1834 lo remontaron los oficiales de la Beagle hasta la mitad de su trayecto, más después de 21 días de penoso trabajo tuvieron que regresar vencidos por la falta de viveres.

Los chilenos trataron de ascenderlo, ahora pocos años, con una lancha a vapor; solo reconocieron una pequeña parte. Mas afortunados fueron J. Mc Dugall, M. Peterson, J. Hansen y J. H. Gardiner que allá por 1867 salieron de la isla Pavón a explorar el Río Santa Cruz, hasta el pie de los Andes. Esta expedición fue dispuesta por el capitán Luis Piedrabuena, dando el todos los útiles, caballos y provisiones necesarias. A estos le sigue el capitán de la Marina de Guerra Fielberg y luego Francisco P. Moreno, con Moyano. Fielberg remontó el río hasta la boca de un lago que supuso fuera el descubierta por don Antonio de Viedma, teniendo que regresar de ese punto por los malos tiempos que asaltaron su frágil embarcación.

Moyano y Moreno penetraron en él, en febrero de 1877, y reconocieron que era un lago distinto del que descubriera Viedma, por cuya razón con magistrales frases Moreno lo llamó "Argentino".

Más al norte descubrió otro gran lago que bautizó con el nombre del ilustre general San Martín.

El valle del Santa Cruz parece haber sido ocupado en tiempo muy remoto por un brazo de mar que unía el Atlántico con el Pacífico. El naturalista Darwin, después de referirse a la semejanza notable de las altas escarpaduras que ocupan los lados del valle de Santa Cruz y la presencia de caracoles fosiles en el lecho del río, agrega estas palabras: Si no fuera por la falta de espacio podría probar que en otro tiempo un estrecho parecido al de Magallanes, y uniendo como él el Océano Atlántico con el Pacífico, atravesaba la América Meridional en ese punto. La vegetación del valle es algo pobre, pero mejora sensiblemente a medida que se avanza al Oeste.

El valle del Río Santa Cruz, es cultivable en algunos puntos, y particularmente en las inmediaciones de la isla "Pavón", (hoy es un vergel), la que como las demás islas e isotes se prestan admirablemente para la producción de cereales y frutales.

La isla Pavón debe su nombre al coronel argentino D. Luis Piedrabuena, valiente marino que ha prestado muchos servicios a su país y a la humanidad.

Esta isla es el paradero obligado de los indios y cristianos que cruzan el río, pues como éste no es vadeable en ningún punto vense obligados a cruzarlo en los botes que hay en ella.

De 1874 a 1878, Pavón fué la residencia de la primera autoridad marítima (Moyano) de Santa Cruz; pero con el arribo a ese puerto de la escuadrilla argentina mandada por el coronel Py, trasladóse a "Los Misioneros", donde estuvo la fábrica de aceite de M. Rouquaud.

Las naves argentinas estuvieron fondeadas a la vista en ese punto, donde el aspirante de Marina Eugenio Lerroux (uno de los pocos sobrevivientes de esa expedición), tomó las vistas que el lector verá en otro lugar de este número.

He aquí los nombres y artillería de los buques que formaban la escuadra sur en las aguas del Santa Cruz.

Acorazado "Los Andes": 2 cañones de 300 y 2 de 61. Cañoneras "Uruguay", "República" "Constitución", la primera con dos cañones de 100 y dos de 24; y las otras cada una con un cañón de 600.

Ramón Lista. Julio 7 de 1879.

Cabos Suelto de Historia Patagónica

POR

CARLOS BORGIALLI

DON NICOLAS R. DAVILA, BAJO EL PSEUDONIMO DE "FITZ ROY" ESCRIBE EN "LA PRENSA" INTERESANTES CRONICAS ACERCA DE LO ACAECIDO EN SANTA CRUZ DURANTE LA ESTADIA DE LA ESCUADRA. — SU LEMA: NARRAR LOS HECHOS CON PROFUNDO RESPETO DE LA VERDAD.

(Extracto de los más destacados sucesos)

Alto en "Los Misioneros" — Ocupación de la margen Sur — Cuartel confortable — Salas empapeladas — La capitanía Chilena construída en 1873 — El 30 de noviembre, fecha memorable — Brindis patrióticos — Entusiasmo en la marinería — El pabellón izado en la cima del cerro — Chilenos en Santa Cruz — Mi conferencia con ellos — Un siniestro en el río — Cuatro marineros ahogados — Día de duelo — Exámenes de la escuela naval — Organización de la escuela — Proveedores de carne fresca — La "Cabo de Hornos" trae noticias de la Paz — La Sub-Delegación de Marina — Un Chasqui a Punta Arenas — "La República" y el Teniente Solier — Con qué se alimentaban los marinos de la Expedición Py — Tripulación para el Sur con vestuario tropical — Viaje audaz de una cáscara de nuez — ¡Un hombre al agua! — Un ahogado más — el coronel chileno Almeida conferencia con el coronel Py — ¿A qué vino a Santa Cruz? — Un pasquín contra el coronel Py — Original episodio — Guardia chilena en Río Gallegos — El inglés perdido — El ganado en Santa Cruz — La tragedia del lugre "Buchardo" — La viruela vencida por los médicos Cuñado, Aráoz y Quiroga — Se incorpora la Goleta "Santa Cruz" — El papel de curso forzoso en Santa Cruz — La bandera que sube y la bandera que baja — El piquete de artillería — La partida — Escena conmovedora — San Gregorio — El cónsul inglés en Punta Arenas — Necesidad de crear una comandancia militar en Santa Cruz — Reducción de los Tehuelches en Colonia — Las aventuras de un Yankee — Vuelta del Chasqui inglés — La vida original de James Daniel — La fortuna de Jim — Solo siempre en el desierto — La tremenda historia de su capote — El profundo misterio de su vida — Aristócratas por acá — Un Lord y una Lady explorando la Patagonia — Pomposo acompañamiento — La hermosura de Lady Florencia Dixi — Los servicios del Teniente Moyano — Río Gallegos — El bautismo de un tehuelche — Una historia triste — El niño salvado por los indios — Una prueba de la nobleza tehuelche — Una existencia misteriosa — Duelo a muerte — Segunda parte de un drama — El invierno en Santa Cruz — Los cómplices del asesinato de Cisco — De cómo se festejó el 25 de mayo de 1879 en Santa Cruz.



General Félix Adalid

Con el objeto de dar cabida en nuestras columnas a la importante primer correspondencia especial para "La Prensa" recibida de Santa Cruz, con la corbeta nacional de guerra "Cabo de Hornos", hemos suspendido algunos materiales de redacción. El pueblo argentino tiene que recibir con interés las noticias de lo que pasa en aquellas apartadas regiones, donde hoy la bandera nacional flota inmaculada bajo la custodia de un puñado de sus hijos. Por ello "La Prensa" cree cumplir con su deber conservando un corresponsal especial en Santa Cruz.

"La Prensa", 13 de febrero de 1879.

Señor director de "La Prensa":

Cumpliendo mi promesa le envío esta carta donde encontrará las novedades ocurridas al reunirse la División Naval del Sud en este puerto.

Después de 11 días de navegación continuada desde "El Carmen", arribamos a la entrada de la ria, el día 25 de noviembre, a las once de la mañana, echando el ancla al pie del cerro "Entrada". Nos detuvimos allí hasta el 30. Por

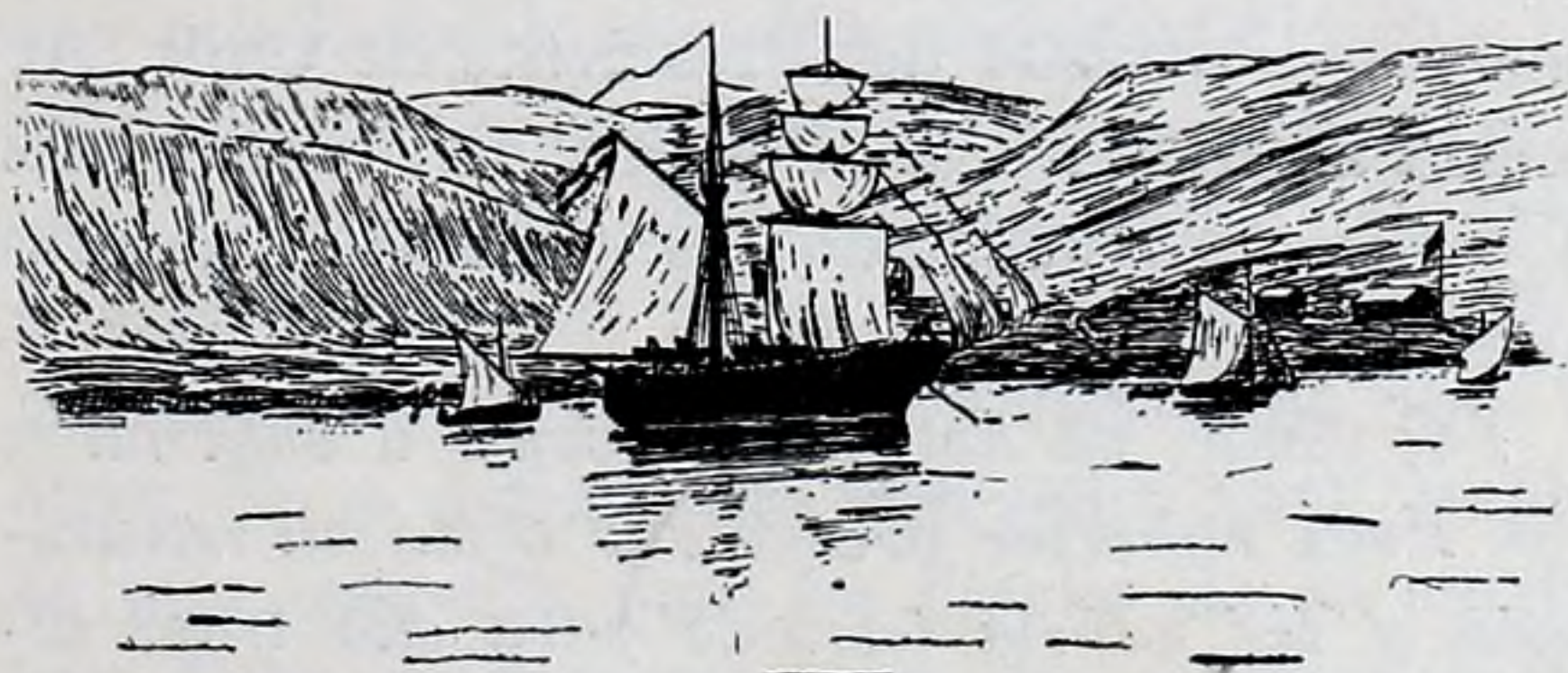
la mañana de ese día, aprovechando una buena marea, penetramos en la boca del río yendo a fondear en el surgidero de "Los Misioneros".

A las 4 de la tarde, luego de una conferencia del Jefe con el teniente Moyano, llegado con un bote de río adentro, se dió la orden general en estos términos: *Debiendo efectuarse a las cinco de la tarde de hoy el desembarco de la tropa que conduce la División en estas aguas para ejercer acto de soberanía, el señor Jefe de la Escuadra Comodoro Py ordena por mi intermedio a los comandantes de los buques respectivos, que a la hora citada debe cada uno poner las fuerzas que trae con este fin a las órdenes del Sargento Mayor don Félix Adalid, quien tomará posesión con su compañía de la margen sud del río Santa Cruz. Bajo la más seria responsabilidad se previene a los jefes de los buques que no se permitirá que persona alguna a sus órdenes se aleje del tiro de cañón de la Escuadra. Asimismo se previene que no se permitirá deterioro alguno en las casas que deben alojarse las fuerzas de desembarco*".

En efecto, al caer el sol, empavesada la Escuadra, la tripulación de gala, al estampido del cañón y a los acordes del Himno Nacional en esa impresionante soledad, tomóse posesión militarmente de la margen sud del río Santa Cruz que Chile pretendía, izando "Los Andes", casualmente ese mismo glorioso pabellón que flotó a popa del "Fulminante", explotado entre la humareda del pavoroso incendio, y que hiciera decir allende los Andes que los demás buques de la escuadra argentina estaban expuestos a lo mismo en caso de mandarlos al sud.

Seguidamente se invitó a la oficialidad a un modesto refresco de honor, improvisándose una conmovedora fiesta patriótica. El doctor Fuentes, auditor de Guerra y Marina, y el joven médico Aráoz, pronunciaron discursos alusivos al acto con todo el entusiasmo de que son capaces dos corazones jóvenes. Todos los ánimos rebosaban gloriosos y contentos. *El día 30 de noviembre será, pues, una fecha que todos los argentinos amantes del honor de su patria mirarán con cariño.*

Inmediatamente después desembarcaron los



Goleta "Rosales" comandada por el capitán Guerrico, fondeada en "Los Misioneros" en 1874



Marinero de la escuadra del Comodoro Py, en Santa Cruz



Soldado del batallón de Adalid, que desertó, presentándose después.

artilleros al mando del Mayor Adalid, ocupando para cuartel los edificios de un saladero que se encontraba abandonado. La casa principal es muy cómoda y lujosa. Figúrese el lector que tiene hasta un piano y piezas empapeladas.

En la mañana del día después, el primero de diciembre de 1878, en la cumbre del Cerro, vimos flamear nuestra bandera izada por el Sargento Mayor Adalid entre las ruidosas exclamaciones de su batallón.

* *

*

Se estableció una guardia de vigilancia en monte "Entrada", colina dominante de toda la boca de la ría y que se comunica con la escuadra telegráficamente. En los primeros días la guardia na estado al mando del comandante Ramírez y del Mayor Howard, este último secretario del jefe de la Escuadra. El comandante Guerrico con su lancha persiguió una barca ballenera que tenía la intención de acercarse al puerto. Se supone que ha sido sólo por la curiosidad de su capitán.

El Jefe de la División Naval como un acto conmemorativo del asiento de la autoridad nacional en este lejano punto ha dispuesto que los alumnos embarcados en la "Uruguay" rindan sus exámenes. Dieron excelentes resultados, esto debido al celo observado por el Director, Comandante Guerrico, y a la constancia del joven ex alumno del Colegio Militar de Palermo, D. Ramón Falcón, brazo derecho de Guerrico y uno de los más bizarros y distinguidos oficiales del ejército argentino. El capitán Falcón es el Comandante de la Compañía de aspirantes, y, por consiguiente, el responsable de su disciplina y del manejo interno de ella.

* *

*

Algunos cadetes de la escuela que habían bajado de recreo, por las orillas del río, divisaron tres personas observando el movimiento de

la escuadra, los que fugaron a caballo al pretenderse capturarlos. Luego se supo que días antes de la llegada de la escuadra habían llegado a la isla Pavón a título de visitar al teniente Moyano, no obstante no conocerlos él ni de vista. Se trata de un capitán de la marina de Chile acompañado de un hermano del gobernador de Punta Arenas.

Se asegura que los chilenos conocen todos los movimientos de la escuadra por medio de *bomberos* que tienen de guardia desde Santa Cruz hasta el estrecho.

* *

Dió fondo la "República" al mando del comandante Solier. Este buque tuvo que recalar a la isla Tobas y cargar siete toneladas de pingüinos para quemar, pues casi tenía consumido el carbón. En aquella isla descubrió dos establecimientos franceses, de los cuales el gobierno no tenía ni la menor sospecha. Hay allí 30 personas, mulas, caballos, buques, etc. Al acercarse "La República" levantaron la bandera francesa. El comandante Solier le impuso que la arriaran izando el pabellón argentino, lo que acataron pidiéndole que recabara del gobierno argentino que no los molestara.

* *

Llegó a este puerto el pequeño cutter "Los Estados". Su comandante es el antiguo marino, teniente don Carlos Méndez; segundo, el joven guardia marina Félix Paz. El cutter ha tenido un viaje de 30 días desde que salió de Buenos Aires. El gobierno no debería dejar pasar desapercibidos viajes como el que ha hecho el cutter que es una pequeña embarcación de 18 toneladas; muy poco adecuada para hacer viajes a estas costas. La tripulación que traen se reduce a 3 marineros, así que el capitán Méndez realizó la travesía sin más confianza que en sus conocimientos y en su valor. Siempre ha habido la creencia errónea de que en la marina argentina no hay oficiales capaces de conducir un buque a las lejanas costas y en viajes audaces. Es por esto que no está demás notar que la mayor parte de nuestros marinos por más inferiores de graduación que sean, pueden conducir buques, a cualquier costa, tanto como oficiales o como pilotos. Ahora lo están demostrando de una manera práctica, dando una lección a los que se burlaban de nuestra marina.

* *

El día 19 de enero ha sido de novedad en Santa Cruz. Nos encontrábamos a bordo de la "Constitución", acompañando a tomar té al

dignísimo comandante Cabassa, cuando oímos que un marinero daba el fatídico grito de: ¡un hombre al agua! El que conoce las corrientadas del Santa Cruz sabe que la Providencia difícilmente puede ser elemento de salvación en este caso. Como movidos por un mismo resorte corrimos a cubierta y nuestra vista quedó clavada en un hombre que luchaba desesperadamente contra el furor de las aguas y en dirección donde estaba fondeada la "República". Allí fué donde se trabaron en desigual combate las fuerzas del hombre contra el terrible Santa Cruz, que parece estar dispuesto a no perdonar al infeliz que tiene la desgracia de caer en él. Se hizo cuanto es humanamente posible hacer para salvar al desgraciado marinero. Se le tiraron cabos salvavidas, etc., mientras se arriaban los botes, pero todo fué inútil.

A los pocos momentos de haber caído y después de haber agotado todas sus fuerzas el infeliz se perdió de la superficie para no salir más.

El ahogado es Justino Rodríguez, muchacho de Buenos Aires, de 12 años de edad, y que servía de mozo de cámara en la "República". Con esta pérdida contamos ya 5 marineros que nos ha arrebatado el Santa Cruz.

* *

*

Por la tarde de ese mismo día fuimos sorprendidos por la llegada a este puerto del teniente coronel chileno Diego Dublé Alméida, ex gobernador de Punta Arenas. En el acto de llegar a la comandancia militar establecida en la casa Rouquaud, pidió que se le llevase al coronel Py, jefe de nuestra escuadra, una tarjeta. Al poco tiempo vino el comandante Cabassa acompañando al señor Alméida a bordo de "Los Andes", buque capitana. La tarjeta que el mencionado señor dirigió al coronel, decía: "*El teniente coronel Diego Dublé Alméida, presenta sus respetos y desea pasar a saludar al señor comandante en jefe de la flota argentina anclada en las aguas de Santa Cruz.*" Este señor Dublé es el mismo que escapó milagrosamente de la furia de los sublevados en Punta Arenas, pues la casa en que dormía fué cañoneada por aquéllos. En la actualidad hace las funciones de secretario privado del Presidente de Chile. Alméida al presentarse al coronel Py, lo hizo más o menos pronunciando las valientes palabras que siguen:

Yo, señor, no he querido venir a engañar a Vd. Pude haberme presentado como un naturalista y me habría bastado para ello traer algunas piedras o mariposas. Pero antes de hacer esto he preferido presentarme con toda

franqueza diciendo a Vds., que el objeto de mi viaje, es saber si la escuadra argentina está en Santa Cruz, y si hay fuerzas al sud del río. La Cámara de Diputados de Chile desea saberlo para resolver sobre los tratados firmados. Mi carácter y modo de ser no me permiten usar dobleces y he ahí mi misión francamente expresada.

Desde las 7 de la tarde hasta las dos de la mañana permaneció en "Los Andes" en conferencia con el coronel Py; a esta hora el comandante Solier lo llevó a tierra y durmió en la comandancia militar.

A la mañana siguiente (20 de enero) fué nuevamente llevado a "Los Andes" donde fué invitado a almorzar por el jefe de la escuadra. A las dos de la tarde ya lo esperaban en tierra sus asistentes con caballos ensillados.

Parece tenía mucha prisa en marcharse. De "Los Andes", bajó a las cuatro y media y a las cinco ya tomaba el camino para Punta Arenas, donde tiene que tomar el vapor que pasa por allí el 27 para Valparaíso.

El jefe de nuestra escuadra lo ha recibido puramente en carácter privado, pues no tenía orden para hacerlo de otra manera. El señor Alméida sacará de dudas a la honorable cámara chilena. Les dirá que ha visto el almacén de torpedos en "Los Misioneros" y que la escuadra argentina tomó posesión efectiva de Santa Cruz, que será difícil obligarnos buenamente salir de esta tierra, *que ha pesar de su aridez y monotonía tiene un no sé que de encantador; indudablemente será eso la satisfacción que se experimenta siempre al estar cumpliendo con un deber sagrado.*

El señor Dublé tuvo la amabilidad de traernos diarios de Chile, cuya fecha alcanza al 31 de diciembre: quedamos, pues, enterados de las protestas chilenas por causas de esta expedición que tanto ruido ha metido en el país vecino. Pero las noticias que más gracia nos han hecho, publicadas en los diarios de Chile, son aquellas en que se asegura que nuestros buques han navegado hasta Santa Cruz llevando bandera española. Pensarán los señores chilenos que la escuadra argentina temió encontrarse con alguna trampa puesta por ellos? Una de las cosas que más llamó la atención del señor Alméida es haber visto que los buques estaban tripulados por casi puros criollos. Varias veces preguntó si eran de Buenos Aires y al contestarle afirmativamente se fijaba con atención en unos y otros. No es extraño que este señor haya venido en esta creencia, pues los diarios de su patria han dicho muchas veces que los marinos de la



La corbeta americana "Brooklyn", al ancla en Misioneros en 1872

escuadra argentina eran todos extranjeros. Mientras esperamos con paciencia el desenlace del conflicto, el pueblo argentino puede estar en la perfecta seguridad de que los buques que ha mandado a Santa Cruz sabrán cumplir con su deber.

* *

*

En estas apartadas regiones hay tanta caza de guanacos y avestruces que la tripulación de la escuadra no está expuesta al escorbuto, que viene por la continuidad de comer carne salada. Un austriaco hercúleo, ya gaucho, (es sabido que fué don Máximo Clemente) y un paisano más, (el gaucho Coronel) se ocupan de cazar estos animales para vender la carne a los buques, se les paga a razón de 30 pesos moneda corriente por arroba, que indudablemente es un precio muy módico, si se tiene en cuenta la falta por acá de carne fresca y de que en la Colonia de Punta Arenas pagan hasta diez centavos fuertes por libra, aunque no de carne de guanaco.

Estos dos cazadores traen de ocho a diez arrobas diarias y con la que se nos remite en bote de cuando en cuando, de la isla Pavón, alcanza para dar de comer a toda la tripulación dos veces por semana.

* *

*

Bien se sabe que aquí no hay absolutamente donde proveerse de aquello más necesario para la vida. Este punto es un verdadero desierto. Apenas se nota la existencia de unos cuantos indios tehuelches que extienden sus toldos en todo el inmenso valle formado por el Río Santa Cruz y el Chico hasta las cordilleras.

Para comprar una libra de azúcar, por ejemplo, se tendría que ir ya sea a Punta Arenas, que se halla a diez días de viaje por tierra, o a las Malvinas que un vapor se pondría en 48 horas.

Por consiguiente, todos deben estar atentos a las raciones que envía el gobierno. La "Cabo de Hornos" trajo víveres para 6 meses y creará el señor Director que los proveedores han dejado de hacer las suyas? De ninguna manera. Los víveres que han venido son malos distando muchísimo de aproximarse a las condiciones establecidas en el contrato. El Gobierno, pues, ha sido estafado y el perjuicio de la estafa cae sobre los pobres tripulantes. La carne salada es de ínfima calidad. Hay barriles que la traen tan podrida que no se puede utilizar ni tan sólo una libra. Otros vienen llenos de puras cabezas de novillos y, finalmente, otros que... no traen nada más que aquellas achuras que ni los perros las comen, como ser bofes, pulmones, etc., La galleta malísima y tan dura como la piedra; lo que le ha faltado al proveedor es mandar un martillo a cada marinero para poder romperla. Respecto al vino, hay barriles que un inteligente en la materia no sabría decirnos que brevaie será el que el señor proveedor quiere hacer pasar por tal. En estas o parecidas condiciones vienen todos los demás víveres. Bien se comprende que es una iniquidad agregar la pésima comida a los aburrimientos que pasan los marinos aquí donde no tienen más entretenimiento que lo de contemplarse mutuamente. Especular con la miserable manutención que la Patria da a los que vienen a sacrificarse en defensa de sus sagrados derechos, a más de ser vergonzoso, revela falta absoluta de patriotismo. "La Prensa" debe presionar para que se levante un sumario para que el país sepa quiénes son estos proveedores a fin de que el gobierno ponga el correspondiente remedio. La temperatura que se siente aquí, aun en estos meses que son los más calurosos del año, es fresca, llegando algunos días a sentirse tanto frío como el que se nota en una noche de invierno en Buenos Aires; por ello el gobierno ha debido cambiar el vestuario que comúnmente se da a la tropa en

esa capital, pues no podrán materialmente sufrir los rigores de la estación que se aproxima sin exponerse a serias consecuencias.

Las contadas personas que viven aquí en la isla Pavón se ven obligadas a recurrir al vestuario usado por los Tehuelches, cuando les llega el invierno, esto es, cubrirse con peludos, quillangos, que los indios trabajan con cueros de guanaco y otros animales.

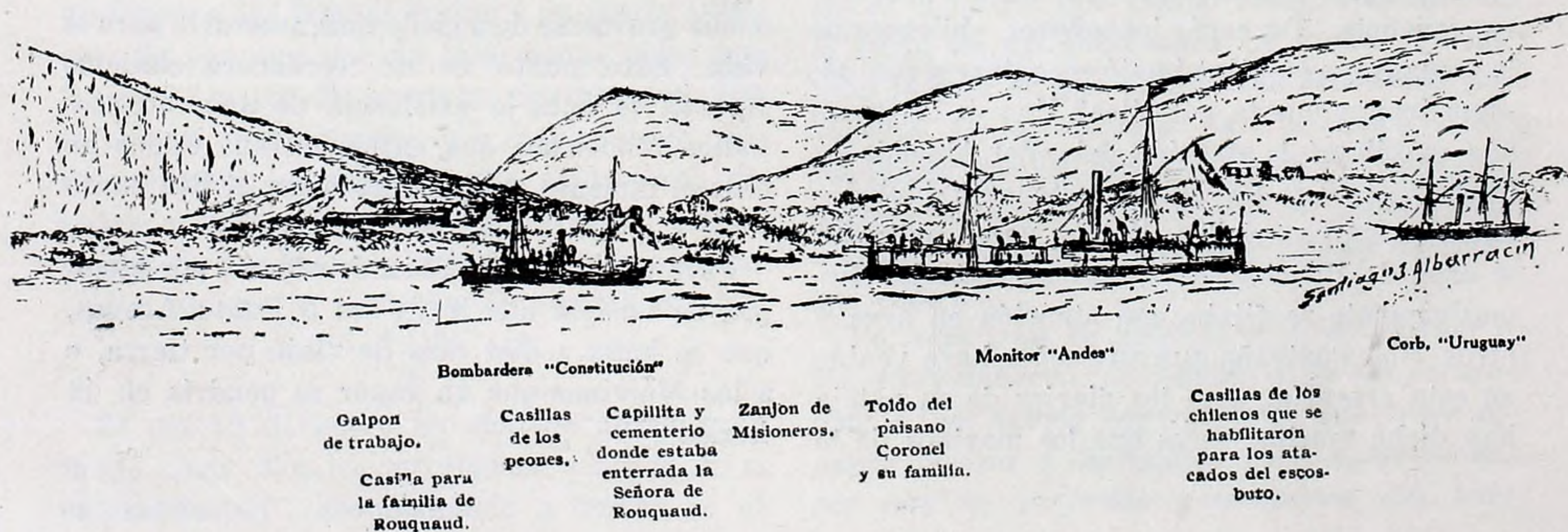
Es, pues, de absoluta necesidad que el Gobierno provea a estas tropas con vestuarios extraordinarios. Lo que más conviene es ropa interior de lana bien gruesa y no escasa y la exterior de paño felpudo, con su buen capote. Vestido el marinero de esta forma puede esperar el invierno con toda confianza.

* *
*

...y, sin embargo, a causa de las autoridades de Punta Arenas, que ya estaban acostumbradas a mirar como chileno todo el territorio austral argentino que nuestra indolencia les había abandonado. Nuestros buques partieron más bien obedeciendo a la presión del movimiento acalorado de la opinión, que a la consulta fría de la estricta conveniencia, pues no son del todo propios para estos altos mares. Pero no había que esperar de nuestros denodados marinos esta objeción. Pretendo decir con esto que bien pudo haber un combate por la posesión de la ría de Santa Cruz, que pudimos triunfar, que también pudimos sufrir un descalabro y que aun sólo con un cambio de cañonazos sin mayores males, habría sido esto el estallido de la guerra sin término calculable.

Las noticias traídas por la "Cabo de Hornos", pues, nos llenó de júbilo. En verdad que la paz será una bendición para las dos repúblicas que en otros tiempos supieron confundir su sangre en los campos de batalla en busca de lo más grande que pueden ambicionar los pueblos: su libertad.

(Continuará).



Palabras del Mensaje que en 1879 Elevó al Congreso el General Roca Acerca de la Marina Argentina y de la Escuadra del Comodoro Py

La transcripción en el número que esta revista dedicara al general Roca, de los párrafos de la memoria que el entonces ministro de Guerra y Marina presentara al Congreso, contribuyó en gran parte a que el pueblo de Santa Cruz rememorara la Expedición Py. De ahí que nos parezca oportuno reproducirlos nuevamente ahora.

"Honorables señores Senadores y Diputados:

"Vengo por segunda vez a daros cuenta de la labor administrativa correspondiente al Departamento de Marina.

"En la Memoria que tuve el honor de presentaros el año anterior, se hacía notar ya la necesidad de consagrar a este ramo, mayor atención y recursos de los que hasta el presente han podido dedicársele, teniendo presente que la República Argentina debe ser en breve tiempo una Nación esencialmente marítima, pues sus mayores intereses se hallan vinculados en el porvenir a la población de sus costas y a la habilitación de sus puertos para el comercio universal.

"Una Armada no se improvisa, sobre todo si, como sucede entre nosotros, no existe una Marina Nacional capaz de suministrar a una Escuadra el personal competente...

"Por ello debemos encontrar nuestros mayores recursos en el fomento de la marina, dotando a la Escualra, no sólo de los buques y del personal que le falta, sino también y especialmente de los buques mixtos que han de poner en comunicación continua los puertos de la Patagonia que derramarán en su trayecto la civilización y la vida de esas regiones...

"Asegurada la campaña del sur por la supresión del desierto, Bahía Blanca será de hoy en adelante el puerto de salida para todos los productos del Sur de Buenos Aires...

"Patagones, por su parte será también en breve un puerto concurrido a donde afluirá la navegación atraída por la población que la nueva frontera llevará a las costas del Río Negro...

"En cuanto a los puertos del extremo sur, el Chubut, Santa Cruz, prestarán importantes servicios al comercio internacional una vez que sean habilitados...

"En momentos difíciles en que se creyó que la honra nacional se hallaba en peligro, se dió la orden de formar la 1a. División de la Escuadra y partir a situarse en el Puerto de Santa Cruz...

"Fué menester improvisarlo todo...

"La prueba a que fueron sometidos nuestros marinos ha sido decisiva. La Nación sabe ya que cuenta con oficiales capaces de conducir sus buques a través de los mares procelosos y que la bandera de la patria no corre peligro en sus manos...

"Los jefes y soldados de "Los Andes", "Uruguay", "Cabo de Hornos", "República", "Constitución", "Paraná", "Torpedo", y cutter "Los Estados", que formaron esa División, han cumplido con su deber haciéndose dignos de la consideración de la Nación...

Así terminó esa primera expedición al Sur, cambiándose felizmente su objeto bélico en trabajos destinados a la paz y progreso de las mismas naciones que tan próximas se hallaron de los desastres de la guerra...

"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 y de valor llevado a cabo por el teniente Méndez, guardia marina Félix Paz y tres marineros que atravesaron la mar 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... (1).

(1) Cábele a Santa Cruz otro hecho histórico bien interesante para la marina de guerra. Los primeros oficiales que completaron sus estudios en la escuela naval, siendo director don Martín Guerrico, estaban embarcados en la "Uruguay" cuando ésta fuera destinada a Santa

"Hace apenas un año no era conocido el poder marítimo de la República, pues sus buques habían permanecido encerrados dentro de los ríos...

"Hoy tenemos una Escuadra que ha probado ser capaz de sostener el dominio de sus mares desde el Plata hasta el Cabo de Hornos...

"Debo limitarme por ahora a presentaros la Memoria de Marina, reservando la que corresponde al Ejército de tierra, para seros sometida a mi vuelta de Río Negro, cuando establecida

la nueva línea de las fronteras pueda llevar a conocimiento de V. H. los hechos realizados en esta campaña que abre el Ejército contra el desierto y la barbarie, para dilatar los horizontes de la Nación y poner al amparo de nuestras leyes aquellos vastos territorios Australes que desde la época de la conquista estuvieron bajo el dominio del salvaje y que hoy entran al fin a formar parte de la riqueza nacional.

Julio A. Roca".

"Abril 14 de 1879".

Cruz. Martín Guerrico se dirigió entonces al jefe de esa estación naval para que los alumnos de su escuela dieran sus exámenes en dicho puerto nombrando la Comisión que la debería presidir. Esta fué compuesta por el coronel don Martín P. sargento mayor Howard y Blanco y doctores Luis Fuentes y Aráoz, para tomar examen de maniobras fué designado el contramaestre Manuel Gallagos, marino español tan conocido en Santa Cruz.

Allí en "Misioneros", sitio de tanta tradición, cuya valle ha vuelto a la soledad del desierto dieron término a su carrera los primeros oficiales egresados de la Escuela Naval: Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio Barilari y Alberto Cánepa.

En 1873, cuando la marina de este país era nada más que una simple escuadrilla de transportes se componía de los siguientes buques: Almirante Brown, 570 ton.; Pampa, 409 ton.; Rosetti, 409 ton.; Espora, 450 ton.; Pavón, 320 ton.; Gualeguay, 80 ton.; Choel-Choel, 65 ton.; Río Negro, 40 ton.; Limay, 12 ton. En total se suman unas dos mil toneladas. Hoy, sólo el Moreno tiene 30 mil toneladas, y el presupuesto anual de la Marina de Guerra de entonces era de 134 mil pesos fuertes; hoy sube a 40 millones de pesos moneda nacional.

Y cuando Roca presentó esta Memoria (1879) los buques que poseía la Nación eran los siguientes: Encorazados. El Plata y Los Andes; Cañoneras, Faranán, Uruguay, República, Constitución, Pilcomayo y Bermejo (estos dos últimos en desarme). Vapores, Triunfo, General Brown (estacionario) Coronel Paz (hospital), Santa Fe, Pavón, Rosetti (estos tres últimos en desarme). Vapores avisos, Resguardo, Vigilante, Luisita, Choel-Choel, Pizarro y Avellaneda. Buques de vela, Cabo de Hornos, bergantín goleta Rosales, cutter Los Estados.

Este cutter último viene a ser el "bote con vela Latina" que menciona Roca en su memoria y quién sabe si el marino más arriesgado de nuestros tiempos se embarcaría hoy, para navegar hasta Santa Cruz, en el mejor de los buquecitos que disponía la Marina de Guerra de este país por aquel entonces.

De modo que, Santa Cruz es un pueblito que la Armada no puede olvidar, porque fué ese punto el principal campo de acción de Piedrabuena; y porque en su estuario la débil escuadra del Comodoro P. afirmó el derecho argentino a la soberanía de los mares y tierras australes

Lorenzo Amaya

ABOGADO

ESTUDIO:

SARMIENTO 412

U. T. 34, Defensa 0425

BUENOS AIRES

Dr. Alfredo Diehl

Odontólogo

Calle MONTEVIDEO 126

(3er. piso)

U. T. 38, MAYO 1843

BUENOS AIRES