AÑO XIV OCTUBRE DE 1942 Nº. 136

Argentina Austral



La primera lección

(Foto Weinstein)



VINO TORO

TINTO - CLARETE - BLANCO

EN BOTELLAS DE UN LITRO

¡ EL MEJOR DE PRODUCCION NACIONAL !

LA MAS ALTA CALIDAD

Producto de la

Bodegas y Viñedos Giol S. A. Industrial y Comercial

PARAGUAY 4902 esq. GODOY CRUZ, Bs. As. • Tel. 71 - 9511 al 18

Unicos vendedores en la Patagonia

S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA

Argentina Austral

Inscripta en el Registro de Propiedad Intelectual: N.º 99.705.

Director:
ENRIQUE CAMPOS MENENDEZ

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

Avenida Roque Sáenz Peña 547
U. T. 34 - Defensa 4227



Lago Moreno Foto Kaltschmidt

AÑO XIV - NUMERO 136

OCTUBRE DE 1942

BUENOS AIRES

ARGENTINA Y CHILE ANTE EL CENTENARIO DE O'HIGGINS

Próximamente, el 24 del corriente mes, se recordará el primer centenario del fallecimiento de O'Higgins, figura estelar de la historia chilena. A más de tener un profundo significado para el país hermano, esta fecha nos recuerda glorias comunes y al enlazar en el pasado tantas páginas de una misma historia, cobra también para la Argentina todo el significado de una fecha nacional.

Es que al recordar a O'Higgins no podemos olvidar a San Martín; ambos simbolizan en una forma acabada a los dos países hermanados por un mismo origen, primero, y por un idéntico anhelo, después.

Ya que si O'Higgins representa en forma completa a la bella tierra de los valles y los montes, la pintoresca y pujante tierra chilena que se halla en eterno diálogo con el océano, y San Martín es el exponente clásico de las glorias argentinas, los dos en conjunto marcan el anhelo de glorias comunes; y el histórico abrazo de Maipo se prolonga en el tiempo sobre picos y nubes, estrechando a los dos países en los mismos afanes y esperanzas.

Hoy como ayer y como siempre, Argentina y Chile son dos expresiones de una misma realidad. Nuestra constante realidad americana, de lucha cuando fué necesaria la guerra para nacer a la vida, y de paz cuando preciso es mantener ésta para seguir viviendo.

O'Higgins y San Martín, Chile y Argentina son nombres definitivamente unidos por la historia y que las circunstancias aproximan cada día más.



Bernardo O'Higgins

1842 – 1942

Al correr el año 1776, nacía en la ciudad chilena de Chillán el más tarde célebre Bernardo O'Higgins. Hijo del que fuera Virrey del Perú, don Ambrosio O'Higgins y de Isabel Riquelme, cuidaron sus padres que desde su más tierna infancia recibiese la esmerada educación que tan necesaria le fuera más tarde.

Las primeras enseñanzas aprendidas al lado de su familia, se vieron complementadas por los cursos seguidos en la Universidad de San Marcos, en la ciudad de Lima; pero era necesario para el futuro general conocer de cerca los centros culturales del mundo de entonces y en procura del buscado perfeccionamiento de sus estudios, cuando apenas contaba 14

años, se embarca con destino a Europa, donde luego de una estada en Inglaterra pasa a España, permaneciendo en ella un largo período de su vida.

Mientras permanece en Cádiz, traba conocimiento con algunos revolucionarios americanos; ya se gestaban en el pensamiento del futuro libertador las inquietudes por el porvenir de su patria y la amistad que lo unió a Cortez, Miranda y otros, no haría más que agrandar los proyectos que en medio de su corazón acariciaba desde tiempo atrás.

Una vez que hubo completado una suficiente educación y con la experiencia necesaria para desempeñarse en la vida pública, regresa a Chile, en 1802, donde a causa de haber fallecido su padre recibe una cuantiosa herencia, resolviendo dedicarse a la vida rural. Así pasan varios años; no han llegado aún los momentos agitados de la independencia nacional. Cuando éstos se avecinan, a causa de sus méritos ya conocidos, lo nombran diputado, desempeñando el cargo con una exactitud tal, que dejaba entrever las dotes de gobernante que tan elocuentemente demostraría más tarde.

Cuando la lucha comienza a generalizarse, dividiéndose los bandos en realistas y patriotas, llega el jefe español Pareja, que logra dominar nuevamente al país. Ante tales circunstancias, decide O'Higgins ponerse al frente de las milicias y emprende la lucha contra las fuerzas peninsulares; se suceden los encuentros y las armas a su mando obtienen los primeros triunfos. Ante tales éxitos, el gobierno, reconociendo la eficacia de su obra, lo va ascendiendo en su carrera militar y es tan grande el prestigio que su nombre arrastra que después de varias victorias llega a ostentar el grado de general.

Prosigue luego su avance hacia el sur en procura del ejército enemigo, pero la suerte le fué ingrata esta vez, y sufre el terrible golpe de Rancagua, que si bien aniquiló la mayor parte de su ejército, dejó escrita una página de heroísmo poco igualada en la historia chilena.

Como consecuencia del desastre sufrido, decide emprender viaje a la Argentina, y al llegar a Mendoza se encuentra con el general San Martín, que en ese entonces se hallaba preparando su famoso Ejército de los Andes; la amistad que ambos conductores trabaron había de perdurar por el resto de sus vidas. Después de una breve estada en Mendoza, decide ir a Buenos Aires, donde a causa de los cambios de gobierno que se habían operado no es recibido como esperaba y merecía. La situación, de afligante, se le torna angustiosa y las mayores penurias llegan hasta su misma casa.

Al volver a Mendoza en 1816 y encontrarse con San Martín colabora con éste en los últimos preparativos del ejército libertador y luego en la travesía de la cordillera, llegando así a Chile después de un largo período de ausencia.

Su papel decisivo en la batalla de Chacabuco le granjea la definitiva confianza del general argentino, y cuando le ofrecen a éste el mando del gobierno chileno, lo declina en O'Higgins con la seguridad de que hará valer sus numerosas cualidades en beneficio de la causa que tan estrechamente los juntaba.

Cuando un tiempo más tarde se realiza la batalla de Maipo, el gobernante chileno, a pesar de la dolencia que lo aquejaba, se traslada hasta el mismo campo de batalla para premiar con un histórico abrazo la actitud del general argentino, sellando así definitivamente la amistad entre los dos países americanos.

Durante su gobierno, que mantiene 6 largos años, se dedica con todo empeño a la construcción de la flota que ha de trasladar el ejército libertador hasta el Perú, fué entonces cuando dijo: "De estas cuatro tablas depende el porvenir de América". Como es de suponer, el esfuerzo hecho para lograr la construcción de la flota contribuye a que el erario público se empobrezca en forma excesiva y el descontento que tan ligeramente prende en los momentos difíciles, cunde por todo el país, llegando a provocar el movimiento que lo derroca del gobierno.

Una vez dejado el mando se embarca rumbo al Perú, donde poniéndose a disposición de Bolívar participa en la batalla de Ayacucho, retirándose luego a la hacienda, que el gobierno peruano, en un gesto que lo honra, le obsequiara en Montalván.

Cuando una vez solucionada su situación en Chile, y teniendo tomados los pasajes, se dispone a regresar a su patria, un ataque cardíaco le obliga a desistir del viaje. Pero la enfermedad ya lo había hecho presa de su mal y el 24 de octubre de 1842, muere católicamente, el tan ilustre y generoso militar, siendo su última palabra: "Magallanes", lo que denota su preocupación por desarrollar las enormes posibilidades que las tierras del sur encierran.

Su ejemplo brilla como una de las más puras luminarias de su patria, alumbrando el camino que la historia le señala.



Partida de Colón para el descubrimiento de América

En el 450° Aniversario del Descubrimiento de América

1492 - 12 de Octubre - 1942

Al concluir el siglo XV, el largo período medioeval tocaba a su fin y las reservas espirituales acumuladas durante éste parecían buscar donde distribuir sus frutos, ya que difícil era contener el ímpetu misional de toda una civilización en el estrecho mundo conocido hasta entonces. El ordenamiento que diez siglos de historia habían forjado a manera de magnífico palacio de cristal, no había sido aún resquebrajado por el grito de Lutero, encontrándose la cristiandad en plena pujanza por ensanchar sus fronteras y enseñar la enorme experiencia que había atesorado durante la Edad Media.



Grabado de la época que figura en una de las ediciones de la carta de Colón.

Y así, sin distinguir entre leyenda y realidad, se hablaba de los viajes que en los siglos XI y XII realizaran Madoc-ap-Owen y el islandés Biorn, por tierras que quizás pertenecieses al norte americano; pero lo que más llenaba la imaginación de la época eran los relatos del extraordinario viaje de Marco Polo que, durante 26 años, exploró el Asia, recogiendo las más extrañas y pintorescas impresiones.

Cuando aún se desconocía la mayor parte del globo, siendo pocos los que sostenían la redondez de la tierra y menos aún los que intentasen probarla, Cristóbal Colón hace su aparición en la escena del mundo. El origen un tanto desconocido de su persona rodea de cierto misterio los principios del gran navegante.

De Insulis inuentis

Epistola Christoferi Colom (cui etas nostra multū debet: de Insulis in mari Indico nup inuētis. Ad quas perquirendas octauo antea mense: auspicijs et ere Inuictissimi Fernandi Hispaniarum Regis missus fuerat) ad Magnificum dñm Raphaelez Sanxis: eiusdē serenissimi Regis Thesaurariū missa. quam nobilis ac litterat⁹ vir Aliander 8 Cosco: ab Hispano ydeomate in latinū conuertit: tercio kl's Maij. ad. cccc. xciij. Pontificatus Alexandri Sexti Anno Primo.

Cloniam suscepte prouintie rem p fectam me psecutum fuisse: gratū ti bi fore scio: has pstitui exarare: que te vniuscuiusq rei in hoc nostro itinere geste inuenteq admoneāt. Tricesimo tertio die post q̄ Gadibus discessi: in mare Indicū perueni: vbi plurimas Insulas innumeris habitatas hominib⁹ reperi: quaz oim p felicissimo Rege nostro: pconio celebrato t vexillis extensis: cōtradicente nemine possessionē accepi. primeq earum: diui Saluatoris nomen imposui (cuius fret⁹ auxilio) tam ad hāc q̄ ad ceteras alias puenim⁹. Eam vero Indi

Una página de la carta sobre el descubrimiento.



Otro de los grabados incluído en la carta del Almirante.

Sus teorías sobre la redondez del mundo y la posibilidad de llegar a las tierras exploradas por Marco Polo navegando hacia el oeste, eran, quizás, demasiado audaces para la época y difícil le fué hallar la ayuda que su empresa reclamaba.

Luego de recorrer en vano diversas cortes europeas, llegó hasta la de los Reyes Católicos, que en ese entonces se disponían a terminar con el dominio moro en la península; nada mejor para recibir los afanes del entusiasta descubridor que aquella tierra española, tierra de héroes y poetas que, al recuperarse a sí misma, se alistaba a escribir las páginas más brillantes de la historia universal.



Una embarcación llegando a la tierra americana.

Venciendo las primeras resistencias y encontrando algunos adeptos entre los allegados a la Corte, consigue Colón interesar a los reyes en el resultado de su empresa, firmándose un contrato por el cual se le otorgaba el título de almirante, el mando de las tierras que descubriese y quedaban establecidas las condiciones a que debían ajustarse los descubrimientos.

Una vez ultimados algunos detalles, zarpó del puerto de Palos el 3 de agosto de 1492 la expedición formada por la "Santa María", "La Niña" y "La Pinta". Largo fué el viaje y numerosas las dificultades que en él se presentaron. El desconocimiento absoluto de la ruta y la desconfianza de parte de la tripulación que temía por el resultado de la empresa, se sumaba a la poca resistencia de las embarcaciones y a la falta de experiencia en tan largos viajes, aumentando así los peligros de la travesía, sólo disipados por la inquebrantable fe del almirante, quien, sabiéndose al servicio de una de las más grandes obras de la humanidad, escrutaba el horizonte, de pie en medio de su nave, a la espera de la tierra tan deseada.

Por fin, el 12 de octubre del mismo año de la partida, un marinero de "La Pinta" dió la voz de **¡tierra!** La realidad confirmaba las teorías de Colón; había llegado, según él creía, a las tierras que explorara Marco Polo, pero en realidad había contribuído con un mundo nuevo a completar el conocimiento de la tierra.

Las tres pequeñas naves tendían el puente que uniría definitivamente Europa y América, ésta se incorporaba a la civilización romana y en su tierra fructificaría la herencia recibida.

La jubilosa vuelta de Colón, en medio de fiestas populares y oficiales, llenó de alegría al mundo entero, ya que el descubrimiento tuvo la enorme importancia que la historia no hizo más que confirmar a medida que se exploraba la tierra recientemente descubierta.

Los tres viajes posteriores de Colón (1493-96, 1498-1500, 1502-1504), contribuyeron a aumentar el conocimiento de las nuevas tierras. Y junto con él y luego aparte y después de él la corriente colonizadora quedó abierta, comenzando a escribirse el capítulo épico de la conquista de América bajo el noble signo de la Corona Española.



El Rey Fernando, según un contemporáneo.

Los firmes principios impresos desde entonces en el suelo americano perduran y perdurarán, perfilando nuestro carácter y dando una clara unidad al sentido de nuestra historia.

Al celebrarse el 12 de octubre el 450º aniversario del descubrimiento del continente, no podemos menos los americanos que reconocer la importancia de tan extraordinario acontecimiento, y al comprobar cómo hemos asimilado la cultura grecolatina, disponernos a seguir nuestro camino que tiene las raíces en la historia del mundo y se encuentra jalonada por la gloriosa epopeya de la conquista.



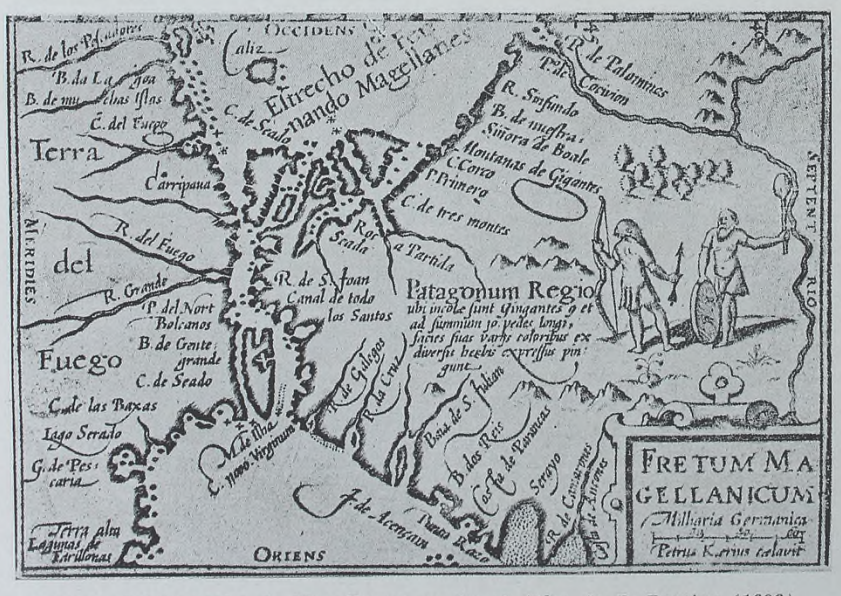
La imaginación de la época formaba fantásticos mapas.

La Leyenda de los Gigantes Patagones

Por Armando Vivante

TRADICIONES SOBRE SERES MONSTRUOSOS Y SU TRASLADO A AMERICA

Ninguna duda abrigaba el hombre del Renacimiento respecto a la existencia de seres deformes y monstruosos; una larga tradición apoyaba estas creencias y nunca faltaban viajeros que confirmaran con nuevos informes sobre el hallazgo de seres extraños observados en Africa y en Asia. Bastaría recordar la fantástica leyenda de los *pigmeos* (hombrecitos tan grandes como un puño), enemigos mortales de las grullas, de la cual se hallan menciones en Homero, Ovidio, Juvenal, Estecio, Aristóteles, Plinio, Ctesias, Pomponio Mela, Ptolomeo y Estrabón, entre tantos otros. Estas fantasías no tuvieron límites y la imaginación creó los seres más absurdos, llegándose a decir que había en Etiopía hombres y mujeres sin cabeza, según aquel dudoso pasaje atribuído a San Agustín: "*...vidimus ibi multos homines ac mulieribus capita non habentes!*" La extraña vitalidad de esta tendencia a imaginar seres monstruosos está atestiguada, por ejemplo, por los dibujos de Erhar Reuwich, publicados en el libro *Peregrinationes in Terram Sanctam*, de Breydenbach (Maguncia, 1486), en donde el cocodrilo está figurado al estilo de los dragones, se persiste en la representación del unicornio y un camellero aparece participando tanto del hombre, como de la mujer y del mono antropomorfo, error éste doblemente llamativo ya que su autor, muy ingenuamente, confiesa que los ha pintado tal cual los vió.



Mapa del Estrecho de Magallanes, según el Atlas de P. Bertius (1606).

Si en las regiones recorridas por los aventureros, comerciantes y carabaneros y, por lo tanto, de algún modo conocidas, se señalaba la existencia de animales fabulosos y extraños seres humanos, semibestiales, no debe maravillarnos lo que se pudo decir respecto a las tierras desconocidas, en las cuales la fantasía podía dibujar libremente sus caprichos.

El descubrimiento de América fué un precioso estímulo para el desarrollo de estas quimeras. En efecto, el Nuevo Mundo sorprendió a los exploradores y expedicionarios con sus selvas maravillosas, los ríos gigantescos, las cordilleras infinitas, las praderas interminables y los lagos anchurosos y profundos y, especialmente, por la existencia de numerosos pueblos primitivos de hábitos y modalidades exóticos. Rápidamente todo el continente fué animado por seres monstruosos. "Al mismo tiempo —escribía un autor del siglo

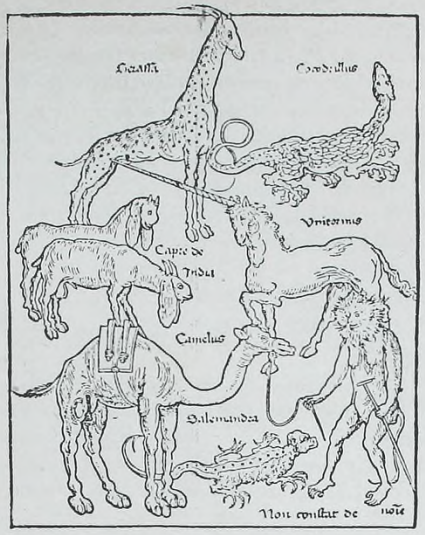
XVIII— que Cartier relegaba las razas deformes hacia el norte del Nuevo Mundo, los españoles poblaban de gigantes la punta meridional, los portugueses hacían nadar tropas de sirenas en el mar del Brasil, los franceses pescaban hombres marinos en la Martinica y los holandeses encontraban negros con los pies en cola de cangrejo, más allá de Paramaribo", así resumía Cornelio Paw el curioso hecho que anotamos, en su famoso libro: *Investigaciones filosóficas sobre los americanos*, París, 1777 (tomo Iº, pág. 111). Y no hay en esto ninguna exageración por parte del escritor francés, bastaría para probarlo el siguiente párrafo del cronista jesuíta Pedro Lozano, quien en su *Descripción corográfica del Gran Chaco Gualamba* (1ª edic. del 1733), después de haberse referido a los hombres con cuernos, de la región del río Pilcomayo, recuerda "los gigantes con rostro como de perro y dientes agudos y largos, que halló en los Andes del Cuzco, Juan Alvarez de Maldonado, según escribe el R. P. fray Pedro Simón, franciscano: los que tenían las orejas tan largas que pendían hasta la tierra, llamados Tutanuchas, que se hallaron hacia California, según escribe el R. P. Fr. Antonio Deza...", etc.

APERTURA DE LA LEYENDA DE LOS GIGANTES PATAGONES

Nos parece lógico el siguiente pasaje de una carta de Cristóbal Colón a los Reyes Católicos, al regresar de su primer viaje: *"En estas islas, hasta aquí no he hallado hombres monstruos como muchos pensaban"*; la decepción del Almirante pronto debía ser compensada. En seguida veremos cómo el estado de ánimo de los exploradores que llegaban a América con ideas falsas y preconcebidas, dió sus óptimos frutos.

El 19 de mayo de 1520 se hallaba en el Puerto San Julián (Gobernación de Santa Cruz) las naves de Magallanes sin haber visto, hasta entonces, ningún habitante del "país". *"Un día, cuando menos lo esperábamos* —refiere Pigafetta, cronista de la expedición— *un hombre de estatura gigantesca se presentó ante nosotros. Estaba sobre la arena casi desnudo, y cantaba y danzaba al mismo tiempo, echándose polvo sobre la cabeza... Este hombre era tan grande que nuestra cabeza llegaba apenas a su cintura"*.

Esta simple observación errónea de Pigafetta referente la estatura de los indios fué el tema de la debatida cuestión sobre la existencia de una



Una lámina del libro de Breydenbach donde se ve la notable figura del camellero

raza de gigantes en la Patagonia, debate que no debía cerrarse, en forma definitiva, sino ya bien adentro del siglo XIX. No entraremos a analizar el origen del error de Pigafetta, nos limitaremos, en cambio, a señalar que estamos frente a un fenómeno psicológico muy interesante; predispuesto el ánimo del cronista para con lo maravilloso y extraordinario, induce a errar al observador, sobre todo si el objeto observado facilita, en cierto modo, la confusión, como era en el caso de los indios vistos por Pigafetta, que se mostraran envueltos en sus mantos de pieles que les llegaban hasta los pies, recortando sus figuras sobre un fondo grisáceo y monótono.

Más difícil es valorar las subsiguientes apreciaciones respecto a la estatura de los naturales. Como pronto veremos, se destacan dos tendencias opuestas, la que presenta una visión real y la que porfía en mantener como cierta el gigantismo patagón. Lo curioso de todo esto es que tanto unos como otros aseveran haber observado directamente a numerosos indios.

LA LEYENDA DE LOS GIGANTES EN LA CARTOGRAFIA

Las primeras observaciones sobre los gigantes patagones pronto se reflejan en los mapas de las regiones australes, va sea mencionando la existencia de gigantes ya sea bautizando todo el "país" con tan sugerente y expresivo nombre. Es sabido que los cartógrafos tenían la costumbre de señalar con breves palabras las características de ciertas zonas, por ejemplo: *Terra Incognita* o *Terra Australis*, ocultando baja este rubro la ignorancia que se poseía sobre esas regiones. América del Sur requirió la invención de una nueva etiqueta, la de la Tierra de los Gigantes o, mejor dicho, *Terra Gigantum*, oficializándose así el famoso e inexplicable error de Pigafetta.

En el mapa de Diego de Ribero (1529) se puede leer la siguiente inscripción: *"Tierra de Patagones Los q'abita en esta trã (= tierra) donde allo fernam de magallaes son hombres de grandes cuerpos casi gigantes, visten de pieles de animalias la tierra es esteril y de ningú provecho..."* Notabilísimo es el *Atlas* de Pedro Bertius, publicado en el año 1606, en Amsterdam *(P. Bertii Tabularum Geographicarum Contractarum Libri Quinque... Anno 1606, Amstelodami)*, en donde el mapa del



Portada del Atlas de Pedro Bertius, publicado en Amsterdam (1606), en donde se reproduce la leyenda de los gigantes patagones.



Guerrero ona

Estrecho de Magallanes *(Fretum Magallanicum)* aparecen dibujados dos viejos barbados armados con armas que nunca usaron los indios onas, pero lo más curioso es la leyenda latina que los acompaña y que reza así: "*Región de los Patagones, donde existen habitantes gigantes de 9 hasta 10 pies de alto; pintan sus caras con diversos colores que extraen de varias hierbas*"; ahora bien, calculando 30 cms. por pie, nos encontraríamos que los indios tendrían de 2.70 a 3 metros de alto; pero en donde este autor se nos aparece reflejando sin ninguna crítica el relato de Pigafetta, es en la página 663 de su *Atlas*, en el párrafo que titula: "*Descriptio Regni Chili*", pudiéndose leer allí: "*En la región de Chica cerca de las playas de San Julián, aparecieron a Magallanes hombres altísimos y de proporciones extraordinarias: tenía cada uno diez pies de largo. Estos se tragaron sin asco flechas de seis cúbitos por la garganta hasta el fondo del estómago, para demostrar con tal prueba lo robusto que son*". En una representación de la Tierra del Fuego, según un mapa de G. Blacuw (1631) aparece hacia el sur la figurita de un marinero que apenas llega a la cintura de un monumental patagón ona, armado de escudo y lanza, que jamás habían usado, una breve leyenda nos informa que tenían tres metros: "*Patagones maiori ac parte sunt gigantea vastat magnitudinis et ad sumimum 10 pedes longi*".

En un mapa de fines del siglo XVII, representando la Patagonia y Tierra del Fuego, del P. P. M. Coronelli (1688), aún se lee: "*Paese de Giganti o Terra de Patagoni*".

MUESTRARIO CRONOLOGICO DE ESTA LEYENDA

El fantasma de los gigantes se difundió con extraordinaria rapidez y tempranamente lo vemos figurar en la grave capitulación que los Doctores del Consejo de Indias preparan para Lúcas Vázquez de Aillón: "... asimismo tenéas relación —escribe preocupado el amanuense— que la mayor parte de la dicha tierra está señoreada de un hombre de estatura de gigante...". Loayza, que toca el litoral patagónico, en su viaje de 1525-1526, nos dice: "Los cristianos que allí había no llegaban con la cabeza a las ingles de los indígenas". Pero estas exageraciones tuvieron, también, su inmediata respuesta en el viaje de Francisco Drake que reconoció el Puerto San Julián, cincuenta años después de Magallanes. El viaje de F. Drake fué escrito por F. Pretty *(he famous voyage of Drake into the south sea*, London 1600), y por él sabemos que los indios no eran tan corpulentos, "pues hay ingleses más altos que el mayor de ellos".

En 1587, Cavendish habla de huellas en las arenas de 45 cm. de largo; en 1598 Van Noort y De Weert le atribuyen una altura de 3 a 3.60 m. en las proximidades del Estrecho de Magallanes; tiempo después, Spilbergen (1614), Norborough (1670), Freyzer (1714) y Schervak (1719), reducen las exageradas cantidades a alturas no mayores de 2.70 m.

En 1625, en la ciudad de Lyon, Luis Guyon publica en tres volúmenes una importante obra crítica de carácter médico en donde hace referencia a la cuestión de los patagones: "Son hombres bien formados y capaces de razón y del conocimiento de Dios, como nosotros, si se les enseñara. No hay ninguna región donde habiten especialmente enanos o pigmeos, pero sí un país en que hay gentes de una estatura desmesurada, comparándolos con los de por acá, el cual país se llama la *Región Gigantina*. Los antiguos no hicieron mención por escrito de que hubiera una región gigantina, bien que la hubiera, pero suele suceder que se recogen más fácilmente entre los hombres las fábulas y mentiras, que la verdad".

En 1717, nos encontramos con la categórica afirmación del misionero jesuita P. Joseph Sánchez Labrador, en su *Paraguay Cathólico*: "La nación más numerosa —escribe el sacerdote— es la de los *Thuelchus*, que son los famosos *Patagones*, de quienes tantas fábulas se leen en algunos viajeros... son de cuerpos robustos, y altos algo más que hombres de estatura mediana, y por este tal cual exceso no se contentan con llamarlos agigantados, sino *Gigantes*, faltándoles mucho para esta medida", "no es —escribe— como han fingido algunos, desmedida, sino de todas proporciones como en lo restante de los hombres". Otro sacerdote, autor de la *Historia de Abiponibus* (3 volúmenes, Viena, 1784), el padre Martín Dobritzhofer, que fué misionero en Sud América desde el año 1749, rechaza la idea de que los descomunales huesos fósiles hallados en la costa hubieran pertenecido a los gigantes

DESCRIPTIO REGNI CHILI 663

CHILI regnum vltra Tropicum Capricorni situm est inter Peruuiam & Patagonum regionem, quarum hæc Meridiem, illa Boream spectat: ad occasum habet mare pacificum, longo tractu. Nomen habet à frigore, quod interdum his locis tam est vehemens, vt equos cum fellonibus penitus constringat, & marmoris instar induret. Pluuias, fulmina, & totius anni mutationem sentit distinctis interuallis, haud aliter atque Europa: nisi quod illic æstas est quum nobis est hiems, mutatis rerum vicibus. Polus Antarcticus obseruatur ex nubeculæ cuiusdam albæ circumactione, cuius periferias centrum polum constituit. Regio omnis partim maritima est, partim montana; quæ pars mari vicinior est, ea magis calet. Magna hic pecudũ & struthionum frequentia. Fructus qui ex Hispania allati hic seruntur, facile crescunt. Fluuij plerique ob indomitum frigus noctu concrescunt, interdiu verò decurrunt soluto gelu. Incolis vasta & firma corporis moles, membra compacta, animus bello adsuetus: arma habent, arcum & sagittas: vestem, pelles ferarum & luporum marinorum. Metropolis est ciuitas *S. Iacobi*, colonia Hispanorum, quam illi nostra memoria duxerunt. Orientem versus terminat hanc regionem Brasilia quam nos copiosè describemus: eius fluuius qui Indorum lingua *Urnai*, Hispano verò Idiomate dicitur *Rio de la Plata*, clarius hac tabula disertiusque exprimitur. PATAGONVM regio Austrum versus protenditur vsque ad fretum Magellanicum. In CHICA regione ad littora S. Iuliani apparuere Magellano proceræ atque inusitatæ magnitudinis homines: singulis longitudo erat denum pedum. Hi sine vlla nausea sesquicubitales sagittas per guttur ad stomachi vsque fundum egere, vt hoc argumento ostenderent quam essent robusti. Anno M.D. LXXXVIII. Hispani ad freti Magellanici defensionem vrbem condidere quæ Philippopolis dicta fuit: Eam posteà Angli ingressi, offenderunt colonos omnes fame enecatos; fuerant autem quingenti: Itaque à re *portum famis* dixere.

TE. 4 BRASILIA

Una de las páginas del Atlas de Pedro Bertius

patagones debiéndoseles atribuir a grandes especies animales marinas o terrestres. En 1774 se publica en Hereford el libro del jesuita Thomas Falkner: *A description of Patagonia* en el cual el misionero relata sus experiencias y observaciones recogidas entre los indios, entre los cuales permaneció entre 1740 a 1767; reconoce que los Patagones o Puelches son de cuerpo grande pero que nunca tuvo noticia de esa raza de gigantes que otros han mencionado y eso que conoce personalmente todas las tribus meridionales. En 1763, L. A. de Bougainville establece que la estatura de los patagones nada tiene de gigantesco.

Sucede, ahora, aquí, un cambio sorprendente. El testimonio de los misioneros —testimonio de primera calidad por haber convivido con los naturales— que terminaba de ser confirmado por las medidas tomadas por el autorizado Bougainville, es desmentido por uno de los compañeros del mismo Bougainville, se trata del benedictino Antonio José Pernetty que publica en París (1770) su *Histoire d'un voyage aux îles Malouines, fait en 1763 y 1764*, en donde resucita la absurda leyenda, ilustrándola con una lámina que desde entonces ha sido muy reproducida: allí aparece un matrimonio patagón con su hijito, el marido está cambiando objetos a un militar francés, éste no llega ni al hombro del indio. Un contemporáneo de Pernetty, D. Thiébault, se burló del fraile en el segundo tomo de su *Souvenir de vingt ans de sejour a Berlin:* "Verdad es que este sabio creía en todos los sueños pesados, en la piedra filosofal, en la cábala, en los aparecidos, en los Patagones, en los sortilegios, en las razas de gigantes... ¿Y en qué no creía?", pero mientras nadie se recuerda de la aguda crítica de D. Thiébault, ¿quién no conoce la falsa ilustración del benedictino Pernetty?

Al año siguiente del viaje de Bougainville y Pernetty, los ingleses organizaron otra expedición sobre la cual Suard escribió un libro titulado *Viaje alrededor del mundo, realizado en 1764 y 1765, a bordo del buque de guerra inglés "El Delfín", comandado por el jefe de Escuadra Byron, en el cual se encuentra una descripción exacta del Estrecho de Magallanes y de los Gigantes llamados Patagones*". Aquí reaparecen las viejas exageraciones: "Su estatura media nos pareció ser de unos ocho pies, y la mayoría de diez y aún más. No empleamos ninguna medida para cerciorarnos; pero tenemos motivos para creer que más bien disminuímos que exageramos la talla". En esta obra aparece una lámina que confirma gráficamente la exageración. Llama la atención que sobre estas medidas tomadas a "ojo" y en contradicción con los datos de cronistas fidedignos el "célebre médico de Londres", doctor Maty dirigiera una carta a La Condamine para que la comunique a la Academia de Ciencias sobre el relato de la tripulación de un barco inglés —que terminaba de dar la vuelta al mundo, es decir, la expedición de Byron— que aseguraba "haber visto y examinado a cinco o seis mil patagones, de nueve a diez pies de estatura". El doctor Maty creía que con esto quedaba demostrada la existencia de una raza



Un marinero ofreciendo una galleta a gigantes patagones (Lámina que ilustra el viaje de Byron).

de gigantes y que no se trataría, por consiguiente, de una variedad o de excepciones individuales, según era el parecer de los más reputados naturalistas. La respuesta de La Condamine dejó entrever un entretelón insospechado: "He sabido hoy —escribe el ilustre sabio francés— que la historia del descubrimiento de los gigantes Patagones es una fábula, y que los ingleses han hecho circular este rumor para disimular los motivos del armamento de cuatro barcos que envían a aquel país a fin de explotar una mina que allí han descubierto. Siento que mi amigo el doctor Maty, haya dado fe con demasiada ligereza a esta noticia..." El célebre Buffón para conciliar tan disparatadas apreciaciones suponía que tanto unos como otros habrían medido distintos individuos, lo que según él se explicaba si se tenía en cuenta que todos pertenecían a tribus errantes.

A esta altura de la disputa la balanza se inclina definitivamente por los que sostienen que los patagones son de gran talla, pero de ninguna forma gigantes. Podemos cerrar este muestrario con los testimonios de dos naturalistas famosos: Carlos Darwin y Alcides D'Orbigny. El primero apuntaba en su diario de viaje (1831-1836) correspondiente al mes de mayo de 1834: "Durante nuestra precedente visita (en enero) habíamos tenido una entrevista con los famosos gigantes patagones, que nos recibieron muy cordialmente. Sus grandes capas de pieles de guanaco, sus largos cabellos flotantes, su aspecto general los hacen parecer más altos de lo que realmente son. Como término medio tienen seis pies de altura (aproximadamente 1.80 m.); algunos son de mayor estatura y otros, en muy corto número, no alcanzan los seis pies; en resumen —concluye— es la raza más alta que he visto jamás". En este breve párrafo está contenida toda la verdad. Las ulteriores investigaciones científicas confirmarían sus dos puntos principales: la talla y su relación con la altura con las demás razas. Alcides D'Orbigny se expresa así, en sus dos obras *El hombre americano* (París, 1839) y *Viaje pintoresco por las dos Américas* (París, 1836): "Los gigantescos fantasmas de esos famosos Patagones de siete a ocho pies de alto, descriptos por los antiguos viajeros, se ha desvanecido para mí. He visto allí hombres muy grandes, sin duda, respecto a las otras razas americanas, pero que, por otra parte, no tienen nada de extraordinario ni para nosotros mismos".

ORIGEN DE LA LEYENDA

Sabemos que con la narración de Pigafetta (1520) se inició la leyenda, pero no sabemos porqué se inicia. La primera explicación —y que goza aún de crédito— proviene, también, de la expedición de Magallanes; este jefe los habría llamado *patagones* por las enormes huellas que dejaban en la playa con sus rústicos calzados de pieles. Pero esta explicación no es suficiente para explicar la leyenda; si bien pudo ser el punto de partida no se debe olvidar que pronto los expedicionarios pudieron comprobar y rectificar toda apreciación errónea y exagerada ya que tres indígenas fueron llevados a bordo y uno de

ellos permaneció bastante tiempo como para permitir a Pigafetta confeccionar un breve vocabulario patagón. Posteriormente se supuso que sus grandes pieles que les llegaban hasta los pies parecían hacerlos más altos. El Padre Falconer cree que los indios se comunicaban con los europeos mediante el más alto de entre ellos, es decir, del que debía poseer una talla excepcional ya que todos eran altos. Esta explicación queda invalidada porque los blancos alternaban con grupos y tribus íntegras. Por el episodio referido del doctor Maty, de Londres, y La Condamine se podría pensar que causas políticas también influyeron en la elaboración de la leyenda.

En rigor de verdad toda explicación que se ofrezca será criticable. Lo único que podemos distinguir en todo esto es la convergencia de una serie de factores que contribuyen a mantener la leyenda inicialmente creada por Pigafetta; respecto a la veracidad y sinceridad de este primer cronista ya hemos insinuado lo interesante que sería encarar su creación de carácter místico como un caso de "fabulación". Una vez elaborado por Pigafetta el núcleo de la leyenda ésta se desarrolla y propaga al encontrar un terreno propicio, constituído por dos circunstancias especiales que, brevemente, indicaremos así: el estado de ánimo e ideas preconcebidas de los expedicionarios referentes a la existencia de seres físicamente extraordinarios en tierras americanas (recuérdese la carta de Cristóbal Colón) y los hallazgos, en el Nuevo Mundo, de grandes huesos fósiles de especies extinguidas y de tradiciones indígenas que hablaban de gigantes. Finalmente, no sería imposible que algunas preocupaciones de índole política hubieran influído en este complejo de causas que contribuyeron a fortalecer la leyenda.

QUIENES ERAN LOS GIGANTES PATAGONES

Se puede asegurar que desde el viaje de F. Drake (1570) los Patagones quedaron individualizados en lo que atañe a la estatura. Después, una serie de viajeros, marinos y naturalistas confirmaron los resultados obtenidos por F. Drake. Hoy ya no queda ninguna duda. Tales gigantes nunca existieron, si bien los indígenas observados pertenecieron al grupo racial más alto de América.

Los Patagones de Magallanes son los Thuelchus del P. Joseph Sánchez Labrador y los Puelches del P. Thomas Falkner y los Onas de Tierra del Fuego; desde el punto de vista de la antropología física pertenecen al grupo racial *Pámpido*, de la clasificación de Imbelloni que indica para sus componentes una estatura media de 1.80 m. Ricardo Latchan los hace oscilar entre 1.73 y 1.83 m.

La existencia de los gigantes patagones ha constituído una de las tantas leyendas que florecieron en América, como producto del choque entre culturas muy distintas en un escenario desconocido y maravilloso, propicio para dar lugar a todas las creaciones fantásticas.

Hoy recordamos, no sin cierta melancolía, como a la par de la leyenda se extinguieron los indios que le dieron origen. Los Gigantes Patagones no han sido más que un largo sueño de siglos desvanecido para siempre.

ADEMAS
evita la reinfección



Un buen sarnífugo debe proteger los animales contra nuevas infestaciones, además de curarles de inmediato la sarna. Por eso, quienes entienden de remedios y baños no usan otro sarnífugo que Polvos de Cooper. Su composición especial hace que el vellón retenga buena parte de sus valiosos componentes después del baño, y así protege los animales contra nuevos ataques.

POLVOS DE COOPER

WILLIAM COOPER & NEPHEWS (SOUTH AMERICA) LTD.

25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

El Naufragio de la "Jeanne Amelie"

Por el Almirante Silva Palma

(Extractado del Boletín del Centro Naval)

El apresamiento de la "Jeanne Amélie" en Santa Cruz, seguida a poco por la de la "Devonshire", fué causa determinante del envío de la expedición Py a aquel puerto en 1878 y estuvo a punto de provocar la guerra. Tiene pues interés histórico el episodio que con pluma amena nos relata en uno de sus libros el ilustrado marino chileno.

Estábamos de sobremesa. Los viciosos habían encendido gruesos habanos y lanzaban al aire, llenos de satisfacción, grandes bocanadas de humo. Todos, alegres y contentos, animaban la conversación con risas y carcajadas, resultado directo de una reunión de hombres solos donde se ha bebido bien y comido mejor.

La charla giró sobre diferentes temas, que se trataron concienzudamente. Se habló de filosofía, literatura, artes e historia. Por cierto que el tema predilecto de los hombres fué discutido hasta el cansancio. ¡Qué de opiniones más diversas no se emitieron acerca del amor y las mujeres!

Haciendo excepción de uno —hombre ya cincuentón y padre de algunos hijos— todos los demás eran solteros, ninguno de ellos mayor de veintiséis años, llenos de ánimo y gusto por la vida. La presencia de aquella persona ya mayor infundía cierto respeto que todos sentíamos, pero que desaparecía en parte dado el carácter franco y sincero de aquel hombre de cabellos blancos y cutis arrugado por las vicisitudes del mundo.

Toda la vida había sido marino, empezando su carrera en la Escuela Naval, donde hizo sus primeros estudios, hasta llegar a conquistar uno de los grados más altos existentes en el escalafón de la Armada Nacional.

En su larga vida de marino —durante la cual había andado por muchas partes del mundo, ya a la vela, ya a vapor, y visitado en muchas ocasiones los históricos países del Viejo Mundo, como el Egipto, la Grecia, la Palestina y otros —había sido testigo ocular de gloriosas hazañas de combates en la guerra ruso-turca, tomando parte en uno de ellos y de hechos importantes, que solía relatar con su lenguaje rudo de hombre acostumbrado a dar voces de mando.

Todos lo escuchábamos con placer, le aplaudíamos con entusiasmo al terminar el relato de sus impresiones, y quedábamos convidados para que a los pocos días nos refiriese una nueva historia de su inagotable repertorio.

Aquella noche había estado mudo durante la comida. Varias veces su silencio nos había llamado la atención, sin que nos atreviéramos a dirigirle la palabra.

Llegó un momento en que el entusiasmo en la conversación de los jóvenes decayó por completo. Entonces él frunciendo el entrecejo, produciendo con su garganta una garraspera artificial, se incorporó en su asiento y sonriendo nos propuso la relación de una aventura desconocida para nosotros.

Aceptamos gustosos.

Aquel viejo lobo de mar empezó a hablar pausadamente, con acento firme y entero.

☆

A mediados del año 1875, cuando Chile ejercía dominio sobre la costa patagónica hasta el río Santa Cruz, llegó a conocimiento del Gobernador de Magallanes —en aquel tiempo don Diego Dublé Almeida— que en la isla Monte León, en la boca del río Santa Cruz, había un buque cargando clandestinamente guano blanco, que allí existía en abundancia.

El señor Doublés, poniéndose de acuerdo con el capitán de fragata don Juan J. Latorre, que en ese entonces comandaba la cañonera *Magallanes*, surta en Punta Arenas, acordaron que este buque zarpase hacia Santa Cruz, averiguase de *visu* lo que estaba sucediendo y tomase las medidas del caso para impedir y prohibir ese carguío, y tomase posesión del buque, si así lo exigiesen las circunstancias.

A la brevedad posible, la *Magallanes* rellenó sus carboneras, y una vez lista, corrió veloz en demanda de la primera comisión, que iba a marcar el principio de las hazañas que más tarde fueron la gloria para su comandante e historia para la marina chilena.

Después de una feliz navegación, al cabo de dos días, llegaba a la desembocadura del río Santa Cruz, y en el fondeadero de Monte León encontró agazapada y con el buche casi lleno a la *Jeanne Amélie*, barca francesa como de mil toneladas, que ya había embodegado unas seiscientas toneladas del codiciado cargamento. Pronto se la abordó por un oficial, y como se le preguntase qué hacía allí, y con qué permiso cargaba guano, contestó que lo hacía con el permiso del gobierno argentino.

El comandante, en vista de esta respuesta, hizo saber al capitán de la barca que ese territorio era chileno, y como a este Gobierno no se le había pedido autorización para llevar

a cabo el carguío, debía suspenderlo inmediatamente y la barca sería llevada a Punta Arenas para que las autoridades chilenas tomasen alguna resolución sobre ella.

Como el capitán protestase por tal procedimiento, el comandante Latorre tomó la providencia de tripular la barca con gente de la *Magallanes*. Al efecto, nombró capitán al teniente segundo don Custodio Lynch; primer oficial al guardiamarina don Alberto Silva Palma; contramaestre al guardián Francisco Brito, y dotó a la barca de una tripulación de ocho marineros chilenos. Con este grupo de gente debía marinarse hasta la boca Este del Etsrecho donde la *Magallanes* la esperaría para remolcarla hasta Punta Arenas.

En el alistamiento para hacerse a la mar, el teniente Lynch hizo presente al comandante Latorre que la barca carecía de anclas y embarcaciones menores, a lo que contestó el comandante que él no podía desprenderse de las suyas, y que se hiciese a la mar sin más preparativos.

La *Magallanes* levó el ancla y zarpó dejando a la barca bregando por levar un par de anclotes engalgados, que vinieron arriba hechos una compasión de vueltas y de enredos. Felizmente toda la tripulación era compuesta por gente de *ñeque* —como vulgarmente se dice— y con su empeño y entusiasmo, antes de obscurecer, estaban todos alegres y contentos pegados a las drizas de gavia, que a son de canto fueron desplegándose al viento una a una. Antes de poco, tenían a la barca a todo trapo corriendo a razón de once nudos, impulsada por una brisa fresca y clara del Norte. Después de afianzar todo lo movible y de tener al buque a buen rumbo, teniente y guardiamarina se juntaron en el puente sin poder contener una sonrisa de satisfación, propia de la situación en que se encontraban.

Cielo limpio y horizonte claro les permitieron tomar buenas alturas de luna y planeta para obtener un buen punto observado.

Esa noche y el día siguiente pasaron sin novedad. En la tarde, estaban con el Cabo Vírgenes a la vista, procurando divisar a la *Magallanes*, la que según lo convenido debía esperarles en las inmediaciones. Pero como no la descubrieran, supusieron que ellos, con su buen andar, se habían adelantado.

Lynch, resuelto y buen marino, no se hizo esperar para tomar una pronta resolución y luego salió de su boca la voz de mando: "*¡Brazas por babor; orza, timonel!*" E hicieron rumbo firme al Cabo Vírgenes.

Cualquier marino que conozca aquel lugar puede creer que el rumbo se hacia a pasar un par de millas al sur de la roca Nassau. No, señores: se puso proa al canalizo que queda entre la roca y el cabo, pues el capitán-teniente en toda conciencia hizo esta atrevida maniobra para barloventar y poder tomar fondeadero en Dungenes.

Ya la noche se venía encima. Era necesario llegar al fondeadero lo más pronto posible. Amurados por estribor como iban, forzaron de vela para dar todo el andar posible y alcanzar el fondeadero interior de punta Dungenes, que era el que convenía para quedar a sotavento de la punta.

Ya obscuro y bien cerca de Dungenes, orzaron todo y largaron los famosos anclotes en el fondeadero conveniente.

Como el tenedero era correntoso, las amarras malas y el tiempo amenazante, se estableció una estricta vigilancia para tomr medidas oportunas, en caso necesario.

A las once de la noche el viento saltó al ONO. y principió a soplar con la furia que sabe hacerlo en esas regiones, y que por lo general pone en aprietos a cualquier embarcación que encuentre mal prevenida.

Con este cambio de viento, la punta que dejaron por la proa para resguardarse quedó ahora por sotavento, haciendo peligrosa la situación del buque.

El cataclismo no se hizo esperar. Poco después de media noche el buque principió a garrar. Bracearon las vergas convenientemente para que en combinación con el timón, que obedecía a la corriente, los hiciesen garrar paralelos a la costa. En un principio todo iba muy bien; pero al doblar la puntilla, el desvío de la corriente los echó sobre la tierra.

La mar estaba ya muy agitada; las olas reventaban contra el costado, saltando sobre la cubierta; el buque, con los golpes y barquinazos, empezó a desquiciar y desconcertar la arboladura. En pocas palabras: estaban perdidos.

La situación era por demás difícil; no tenían ni un bote; no se divisaba un buque, ni alma viviente que pudiese siquiera compadecerse de aquellos náufragos. La noche era obscura como boca de lobo, nada se veía, sólo se sentía el estépito de las olas, el rugir del viento y el crujir del buque revolcado por aquella reventazón.

El capitán de la barca, que iba como pasajero, el teniente Lynch y el guardiamarina Silva Palma se reunieron en consejo para ver qué resolución podían tomar. No había mucho tiempo que discutir; lo único que podían pretender y con muy problemático resultado, era ganar la playa. ¿Cómo hacerlo, cuando la reventazón entre la playa y el buque formaba un inmenso torbellino? Así y todo, había que intentarlo. Se hizo formar la tripulación, se le impuso de lo difícil del caso, haciéndosele presente que para salvarse era necesario que alguien se prestase para ser arrojado al agua, amarrado a un cabo, para llegar a nado hasta tierra. El hombre que expusiese su vida en acto de tanta abnegación, sería el salvador de un puñado de gente desamparada. La oficialidad, con mirada serena, contempló a la tripulación. Estos miraron a sus jefes. Cada corazón latía con violencia, y en cada uno de ellos brotó un recuerdo hacia el hogar lejano, donde una madre o una esposa velarían por ellos.

La respuesta a aquella pregunta casi muda, que cada uno se hacía en su interior, no se hizo esperar mucho. El famoso y valiente Fran-

· ORANIA ·
ACEITE DE GUSTO DELICADO
DE CALIDAD INSUPERABLE
· Pídalo en la ANONIMA ·

cisco Brito, lleno de coraje, dirigiéndose al comandante, exclamó:

—¡Yo voy, señor!

Momento solemne, aterrador...

Se le amarró un cabo a la cintura, subió a la borda desafiando con la mirada al peligro, y con el pensamiento en Dios, el cperpo de aquel valiente se hundió en el agua.

Parece que intencionalmente la noche hubiera obscurecido más; el ruido sordo del mar aumentaba gradualmente.

La zozobra y la congoja invadieron los ánimos de cuantos pisaban la cubierta de la *Jeanne Amelie*.

Transcurridos algunos minutos, tiempo suficiente para decidir aquel dilema de vida o muerte, se pensó en recoger el cabo, creyendo fracasado aquel intento. El grito de *¡Ya estoy en tierra!*, dado por Brito desde la playa, sobrepujó al bramido del mar y al rugir del viento, llevando un soplo de vida a aquellos hombres que, estáticos e inmóviles, esperaban oír el bramido del contramaestre con la misma ansiedad que el reo escucha la lectura de las últimas palabras de su sentencia.

Una vez comunicados con tierra, no fué tarea difícil enviar otro cabo más grueso y los útiles necesarios para establecer el andarivel de salvamento. Antes de media hora todos estaban en salvo, con excepción del cocinero, que anduvo con menos suerte que los demás.

Se refugieron en una pirámide de madera que servía para señalar a los navegantes la posición de aquella baja y somera puntilla, y con las ropas humedecidas, un barril de agua y medio saco de galletas, se cobijaron al socaire de la desvencijada pirámide, donde vivieron dos días y sus noches, teniendo por lecho la arena, por cobija el cielo y por calentador el huracán, que con su ímpetu los tenía llenos de arena.

La *Magallanes* llegó al siguiente día, y aunque se impuso del naufragio y de la situación de sus tripulantes, no le fué posible prestarle socorro ni auxilio de ninguna especie.

☆

Antes de terminar esta narración, un deber de gratitud y justicia me obliga a dedicar unas cuantas palabras a aquel marinero Francisco Brito, que he llamado famoso y valiente. El nombre de Brito está inscripto en la memoria de todo el personal de la Armada.

No hay en vida almirante ni oficial que no haya servido junto a ese hombre; no existe un comandante ni marinero viejo que no lo reconozca como a un maestro.

Sus servicios, sus proezas, actos de valentía y arrojo, son tantos, que sería tarea larga enumerar sólo unos pocos.

Con el altruísmo, sus conocimientos marineros, y especialmente por su valentía, se había conquistado en la Armada un derecho especial.

No había jefe que no lo reclamase para su buque, pues sabían muy bien que en temporal o en casos difíciles, Brito, para su comandante, era un perro fiel, que no sabía dormir cuando sus servicios eran necesarios.

¡Cuántas veces vi llegar a Brito a la cámara del comandante y desde la puerta, llevándose respetuosamente la mano a la gorra, decir a su jefe: "¿Se puede, mi comandante?"; y éste, con todo cariño le contestaba: "Sí, Brito, entra, siéntate! Y aquel rudo marinero, con sus dedos torcidos y quebrados, por lo general todo empapado y con su atado de filástica que nunca le hacía falta en la mano, tirando su gorra al suelo antes de entrar, tomaba asiento haciéndolo *vis-a-vis* al comandante, dejaba su rollo de filástica sobre la mesa y esperaba.

El mayordomo, que sabía lo que aquella visita significaba, luego aparecía con un vaso y una botella de vino y le servía al guardián Brito. Este lo tomaba a la salud de su comandante y se retiraba.

En una ocasión en que yo mandaba el *Abtao* en un viaje al Mediterráneo, al pasar frente a Dungeness, con las gavias arrizadas, el trinquete en calzones y andando diez nudos y medias, el guardián Brito, que era uno de mis compañeros de viaje, acercándose a la escala del puente, me habla desde abajo:

—¿Se puede, mi comandante?

Le contesto:

—Sí, ¿qué quieres?

Sube tranquilamente, y llevándose militarmente la mano derecha a la gorra, con la izquierda me indica la punta en que juntos habíamos naufragado, y con tono satisfecho me dice:

—¿Se acuerda, mi comandante?

Apretando la mano áspera de aquel rudo marinero, le contesté:

—¡Sí, hombre, gracias!

☆

Esa tarde Brito comió en compañía de su comandante.

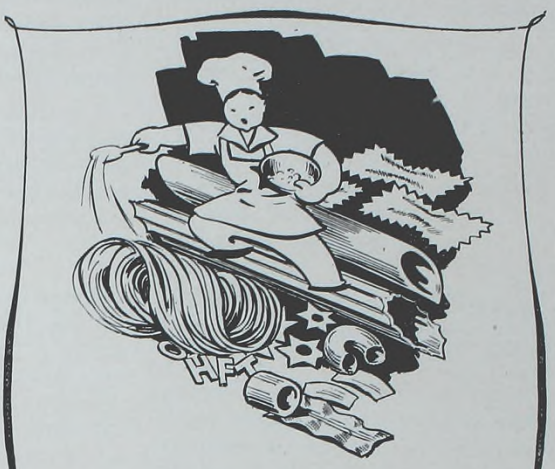


La garantía de las mejores confecciones para caballeros, jóvenes y niños, con su famosa especialidad de su sección Tapados y Trajes Sastre para señoras y niñas, y Confecciones para el sport, todo representado por la más alta calidad y rigurosa moda.

Menfer

MARCA REGISTRADA

Son artículos exclusivos de la SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA, que sólo ampara lo más beneficioso para sus clientes.



FIDEOS ENVASADOS
HARINAS Y SEMOLAS
DE LA
MAS ALTA CALIDAD
son siempre marca

"LA EUROPEA"

¡¡BOTELLAS de UN LITRO!!

FRESCA y helada



ACUMULADORES

Willard

...ahora se fabrican en este país, bajo los mismos métodos y sistemas.- Su calidad es invariable.



EXPOSICION Y VENTA:
BME. MITRE 2060-64
U. T. 47 (CUYO) 4954-2490
BUENOS AIRES

FABRICA Y DEPOSITO:
AVDA. 3 DE FEBRERO 855
U. T. 755 (S. MARTIN) 318
SAN MARTIN - F.C.C.A.

CONCESIONARIO EXCLUSIVO

Ostilio Bocci

Nieve en los Caminos Patagónicos



Rodeando por todos lados al vehículo, la nieve ha conseguido detenerlo momentáneamente.

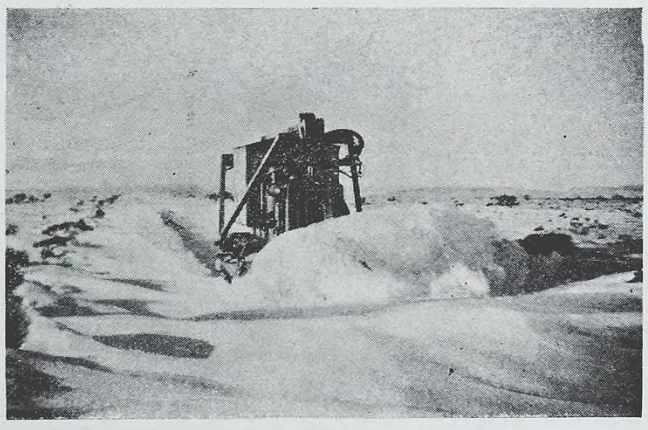
(Atención del Sr. Ragni - Foto Figueroa)



Cuando la llanura se tiñe de blanco, impidiendo el tránsito por los caminos, es indispensable la máquina empinera para despejar la ruta de nieve.

(Obtenida por P. Piñero - Atención de foto Figueroa)





Abriendo una brecha en la espesa capa de nieve, queda nuevamente transitable la ruta que une dos pueblos vecinos.

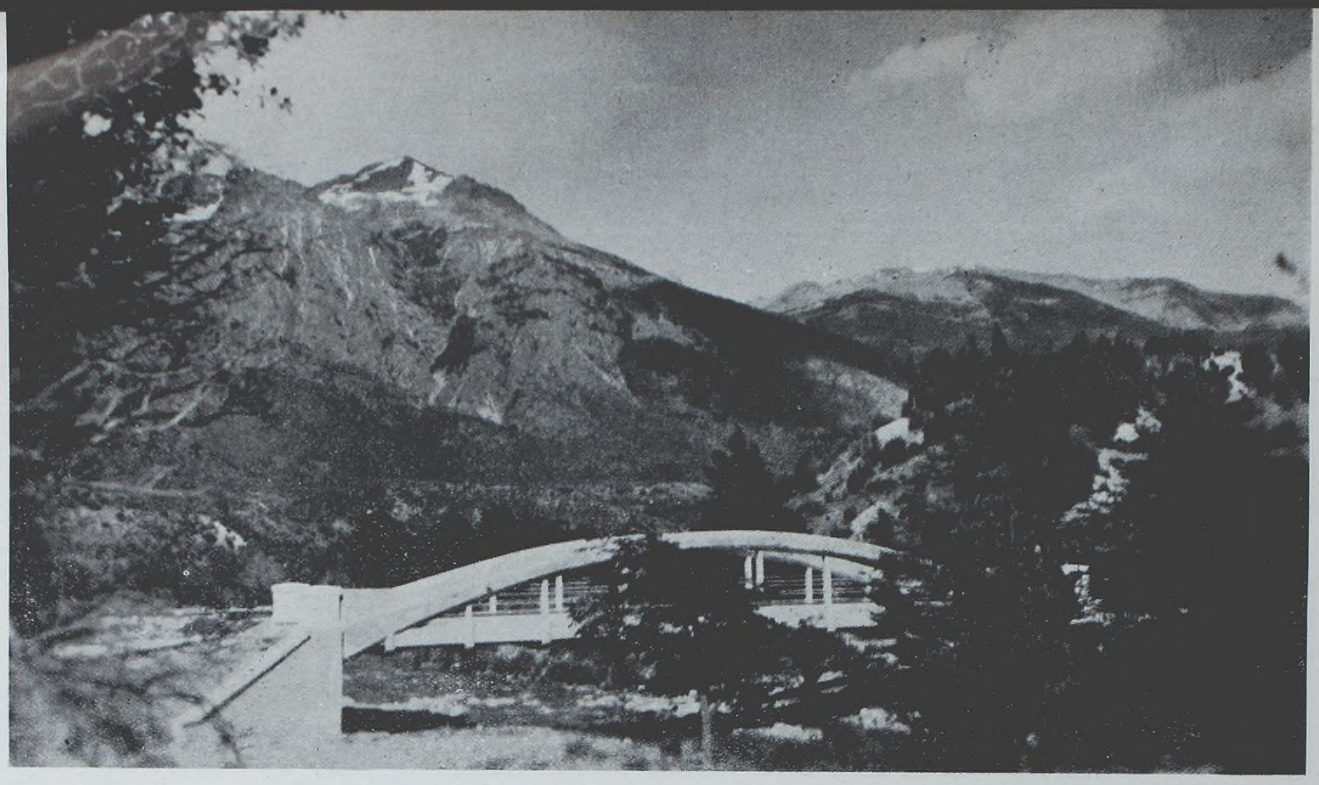
(Obtenida por P. Piñero - Atención de foto Figueroa)

Es difícil la lucha contra los elementos, pero el ingenio humano se agudiza con la necesidad, dominando por fin a la naturaleza. La ilustración muestra una limpieza de nieve en jaldeo.



Las dificultades e inconvenientes que se presentan al transporte, a causa de la nieve, tienen alguna compensación en la belleza del panorama, haciendo pensar a veces que se viaja sobre las nubes del cielo.

(Foto Neuman)



El trabajo del hombre contribuye a realzar la belleza ntural.

LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

SU EFICAZ TRABAJO EN EL TERRITORIO DEL CHUBUT

El Ingeniero Antonio A. Galbiati ha escrito especialmente para nuestra Revista el siguiente e interesante artículo que ha titulado "La obra vial en el territorio del Chubut a los diez años de sancionada la ley 11.658":

ARGENTINA AUSTRAL, cuyas páginas reflejan, como ninguna otra publicación, la vida en el Sud de nuestra Patria (en nuestra Patagonia), así como sus problemas; dando a conocer, además, en artículos de prestigiosas plumas, hechos históricos por muchos ignorados, ha querido adherirse, una vez más, a la conmemoración del "Día del Camino", que este año debe asumir, a mi juicio, una significación especial, ya que se cumple la primera década de vigencia de la Ley Nacional de Vialidad Nº 11.658, sancionada por el Honorable Congreso el 30 de septiembre de 1932, y promulgada por el Poder Ejecutivo el 5 de octubre del mismo año.

Cualquiera haya sido la previsión de quienes gestaron y sancionaron dicha Ley, ninguno, seguramente, pudo imaginar que a sólo diez años de dictada la misma, la República tendría la vasta red caminera que hoy la atraviesa en todas sus direcciones, y que es orgullo de los argentinos.

Huaytiquina, Mendoza, Esquel, Lago Buenos Aires y Río Gallegos pueden ser unidos hoy por la ruta 40, a lo largo de los Andes, en automóvil.

Camiones a plena carga, parten de la Capital Federal para Azul y Bahía Blanca, pudiendo llegar a Viedma, Rawson, Comodoro Rivadavia, San Julián o Río Gallegos, por la ruta 3.

La ruta 7 une a Buenos Aires con San Luis y Mendoza, y la Nº 9, con origen también en la Capital Federal, llega a Yacuíba pasando por Rosario, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán.

Y de Este a Oeste, y de Norte a Sud, estas principales rutas son unidas por la gran cantidad de caminos que forman el reticulado de 60.000 kilómetros por el cual ruedan en todas las direcciones vehículos automotores de todas partes de la República, como en un afán de vincular más a sus habitantes, y afianzar así la unidad nacional, proclamada en el preámbulo de nuestra Constitución.

ARGENTINA AUSTRAL me ha solicitado una colaboración para el número dedicado al "Día del Camino" y gustoso accedo a ello dando

una reseña de la labor cumplida por la Dirección Nacional de Vialidad en el Territorio del Chubut, jurisdicción de su 13ª Sección "A", y la nómina de obras que serán inauguradas el 5 de octubre del corriente año.

I. La obra vial hasta el año 1932

Falta de los recursos necesarios para poder realizar obras de gran volumen, la ex Dirección General de Puentes y Caminos debía limitar su labor a una que otra obra aislada, obtenida gracias al empeño de sus directores.

Fueron así ejecutados los puentes sobre el Río Senguer en Paso Schultz y Paso Desiderio; sobre el Río Chico en el camino a Buen Pasto por el Norte del Lago Colhue Huapí; sobre el Río Chubut frente a Gaimán, y otro sobre el mismo río en el camino de Trelew a Comodoro Rivadavia.

En cuanto a caminos, sólo podían llamarse como tales, y con carácter de obras precarias, al de C. Rivadavia a Trelew y Rawson, que se prolongaba al Norte a Puerto Madryn y San Antonio Oeste (Río Negro). Otro que unía Apeleg con Paso Schultz y Río Mayo, para continuar a Las Heras (Santa Cruz). Y un tercero desde C. Rivadavia a Colonia Sarmiento, por Cañadón Tordillo, Holdich y Parada Km. 163.

El resto del territorio no tenía otra red vial que la antigua huella de carros, cuya vasta extensión no era posible conservar con los escasos fondos que se asignaban para ese fin.

Tal era el panorama vial del Chubut al sancionarse la Ley Nacional de Vialidad Nº 11.658.

II. Primeras obras ejecutadas con recursos especiales

Precursora de la Ley Nacional de Vialidad puede considerarse a la iniciativa de obtener fondos para construcción de caminos con el sobre-precio de dos centavos por litro de nafta, establecido por un decreto del Gobierno Provisional en el año 1930.

Y ya el **Territorio del Chubut** cuenta entonces con recursos para emprender algunas obras y conservar caminos.

III. Obras de la Dirección Nacional de Vialidad

El año 1933 es el de iniciación de las tareas del nuevo organismo creado por la Ley Nº 11.658.

Fijados los recursos propios para cada provincia y territorio, de acuerdo a disposiciones expresas de la ley, ya puede planearse la Red Vial del Territorio, y, previo un detenido estudio de las necesidades más apremiantes, comenzar a ejecutarse algunas obras. Fueron replanteados e iniciados ese año los siguientes tres puentes:

De 15 metros de luz, sobre el Arroyo Verde en la ruta 40, entre Paso Schultz y Paso Río Mayo.

De 30 metros de luz, sobre el Río Mayo en la ruta 40, en Paso Río Mayo; de 75 metros de luz, sobre el Río Chubut en la ruta 25, en Las Plumas.

Correspondieron al **Territorio del Chubut** en el presupuesto aprobado para el año 1933, para obras de la Red Nacional, $ 290.548,97, habiéndose alcanzado a invertir, al cierre de ese ejercicio, sólo la suma de $ 33.154,74, por trabajos certificados en las tres obras citadas.

El saldo de $ 257.394,23 al cierre de dicho ejercicio tiene su explicación lógica si se considera que la época propicia para los trabajos en estas regiones es de octubre a mayo, y que los tres puntos citados se replantearon entre el 1º de octubre y el 8 de diciembre de 1933, a pocos días, prácticamente, del fin del ejercicio.

Durante ese año se invirtieron en conservación $ 51.899,68, según puede verse en el cuadro Nº 3, el cual podrá servir para comparar las sumas invertidas por tal concepto en los años sucesivos que se consignan más adelante, con las de este año inicial.

Finalmente, cabe hacer notar, con respecto a ese ejercicio, que la recaudación del año fué, según datos suministrados por las compañías distribuidoras (memoria D. N. V. 1933), para el **Territorio del Chubut**, de pesos 294.422,37.

IV. Labor de la Dirección Nacional de Vialidad desde 1934 hasta 1941

Mientras se inician los primeros trabajos, varias comisiones de estudios actúan en el territorio para obtener los datos necesarios para la proyectación de nuevas obras, cuya ejecución fuera prevista dentro de los recursos calculados para la Repartición en el plan 1933-1935, y en el cual correspondían al **Territorio del Chubut** la suma de $ 1.957.244.

Pero dicho plan de inversión (1933-1935), que fijaba en $ 140.238.913 el monto total de las obras a ejecutar-



Ingeniero Antonio A. Galbiati, jefe de la 13ª Sección "A" de la Dirección Nacional de Vialidad.

se en la República, pronto resultó exiguo para atender las necesidades viales crecientes, y la Repartición debió someter a consideración del Poder Ejecutivo nuevos planes de inversiones que elevaron el monto total para los trabajos a ejecutarse en todo el país a $ 300.000.000.

En el nuevo plan de inversiones, llamado de 10 años o de 315.000.000 (1933-1942), correspondió al **Territorio del Chubut** la suma de $ 6.631.200 ($ 3.600 de aportes ajenos a la ley).

Más, apenas transcurridos dos años desde la aprobación del citado plan de 315 millones, la Repartición se ve abocada de nuevo ante la escasez de recursos para atender los justos pedidos de nuevas obras reclamadas en toda la Nación. Faltaba, además, el aporte anual del Estado, fijado por ley en 10 millones.

Ante tal situación, las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad plantearon al Poder Ejecutivo la necesidad de obtenerse nuevos recursos, obteniendo el más franco apoyo, y el año 1939 marca una nueva etapa en la era del camino argentino, con la sanción de la Ley Nº 12.625, que, además de aumentar el impuesto a la nafta en un centavo, grava a otros combustibles utilizados en el transporte automotor, y a los lubricantes, y modifica aquellos artículos de la Ley 11.658, que

siete años de aplicación de la misma han demostrado que debían ser reformados.

Preparados los nuevos planes de inversiones en base a los recursos calculados de acuerdo a los nuevos gravámenes, se aprobaron los mismos bajo la denominación de "Plan de 900 millones", actualmente en vigencia para toda la República, y que contempla las obras a ejecutarse en el período 1932-1954.

Corresponde al **Territorio del Chubut**, en este nuevo plan, la suma de $ 23.626.883 m/n.

V. Obras que se inauguran el Día del Camino

Por haberse terminado en el período 6 de octubre 1941 a 5 de octubre 1942, se declararán inauguradas en el **Territorio del Chubut** las siguientes obras:

Ruta 3. — Tramo: Comodoro Rivadavia a Bahía del Fondo Sección: Acceso Sud a C. Rivadavia (Km. 0 a 8.149). Contratista: Valles y Cattáneo. Terminada el 12 de octubre de 1941 con una inversión de $ 118.474,93. Comprende obras básicas y enripiados en toda la longitud, un puente de hormigón armado de 10 metros de luz y 10 alcantarillas. Se construyó, además, a título de ensayo, una sección de estabilizado de 500 metros de longitud.

Ruta 3. — Tramo: Empalme ruta 262. Estancia La Rosa. Contratistas: Pedro Corradi y Américo Ingravallo. Terminada el 14 de marzo de 1942 con una inversión de 46.617,18 pesos. Comprende obras básicas complementarias y enripiados parciales.

Ruta 25. — Sección Paso de los Indios a Esquel (Km. 37.300 a 54,833, Km. 57.230 a 91.066 y Km. 108.764 a 174.000). Contratista: "Semaco" S. A. Terminada el 31 de diciembre de 1941. Comprende obras básicas, enripiados, 14 badenes, 3 guarda-ganados y 44 alcantarillas. Invertido $ 270.809,48 m/n.

Ruta 25. — Tramo: Rawson-Dolavon Sección: Km. 40.873 a 43.612. Contratista: Juan Ramon. Terminada el 31 de diciembre de 1941 con una inversión de $ 28.344,17. Comprende obras básicas, enripiados, 2 badenes y 7 alcantarillas de caños de hormigón armado.

Ruta 25. — Tramo Alto Las Plumas-Las Plumas. Contratista: Agustín Bardaro. Terminada el 5 de enero de 1942 con una inversión de $ 81.047,66. Comprende obras básicas definitivas en 17 kilómetros, con enripiados y recubrimientos con suelo seleccionado en secciones parciales, 18 badenes y 4 alcantarillas.

Ruta 40 — Tramo Empalme 270 a Gobernador Costa. Contratista: "Semaco" S. A. Terminada el 1º de abril de 1942 con una inversión de $ 74.388,50. Comprende obras básicas en 34 kilómetros, con despedrado de calzada, 10 guarda-ganados, 15 badenes y 6 alcantarillas.

Ruta 40. — Tramo Tecka-Gobernador Costa (Km. 80 a 97). Contratista: Agustín Bardaro. Terminada el 21 de mayo de 1942 con una inversión de $ 27.993,91. Enripiado de la calzada.

Ruta 258. — Puerto Madryn-El Maitén (Sección, Km. 0 a 159. Contratista: Guillermo Nápoli. Terminada el 23 de enero de 1942, con una inversión de $ 154.811,64. Comprende obras básicas en toda la longitud con enripiados parciales, 31 badenes, 16 alcantarillas, 22 tranqueras y 23 guarda-ganados.

Ruta 259. — Tramo El Bolsón-Esquel. Sección: Epuyen-Cholila. Contratista: "Semaco" S. A. Terminada el 12 de febrero de 1942 con una inversión de $ 248.956,39. Comprende obras básicas en una longitud de 28 kilómetros totalmente enripiados, 1 puente de hormigón armado de 7 metros de luz, 32 alcantarillas, 13 badenes, 4 tranqueras y 5 guarda-ganados.

Ruta 270. — Tramo: Empalme ruta 40 a Nueva Lubecka. Contratista: Duilio Di Piramo. Terminada el 15 de abril de 1942 con una inversión de $ 22.227.10. Comprende obras básicas en 26 Kms., 5 guarda-ganados y algunos enripiados.

VI. Labor futura inmediata

Entre las nuevas obras a llevarse a cabo a la brevedad, merecen citarse las siguientes:

Ruta 40. — Puente de hormigón armado de 120 metros de luz sobre el Río Cherque (ya licitado).

Ruta 40. — Puentes de hormigón armado de 90 metros de luz sobre el Río Caquel y de 25 metros sobre los ríos Tecka y Putrachoique (proyectos terminados).

Estas cuatro obras de arte en el tramo Esquel-Gobernador Costa:

Ruta 259. — Puente de hormigón armado de 25 metros de luz sobre brazo del Río Corintos en el camino de Trevellín a la Frontera (Proyecto terminado).

Ruta complementaria "a": Puente sobre el Río Percey (Proyecto en preparación).

Tratándose de puentes de hormigón armado, su ejecución podría verse demorada por inconvenientes en la obtención del material metálico, motivados por el conflicto mundial. En cuanto a caminos, en el Departamento de Estudios y Proyectos se está dando término a los siguientes proyectos, habiendo el propósito de licitarlos de inmediato:

Ruta 3. — Salamanca a Cañadón Ferrais y Cañadón Ferrais a Empalme ruta 26 (Aeroposta Argentina). Se trata de obras básicas en toda la longitud, y las mismas pondrán fin a los serios inconvenientes a que se ve enfrentado el tránsito durante los inviernos.

Ruta 3. — Tramo: Acceso Norte a C. Rivadavia. Pavimentación. Este proyecto, que ya se halla listo para licitar, solucionará el problema creado por un tránsito que alcanza a 1.800 y más vehículos diarios, entre C. Rivadavia y la Aeroposta Argentina.

Ruta 40 — Tramo Empalme 25 a Gobernador Costa, Km. 97 a Km. 141. También ha sido preparado este proyecto que contempla la ejecución de las obras básicas faltantes entre Esquel y Gobernador Costa.

Ruta 259. — Tramo: Río Corintos-Frontera. El proyecto de estas obras tan reclamadas por un núcleo de pobladores de esa fértil zona de frontera, ya ha sido preparado, y sólo la falta de recursos asignados a la ruta puede demorar por un tiempo su ejecución.

Ruta complementaria "b". — Tramo Tecka-Barrancas. Se acaba de dar término a este proyecto, y es propósito de la Superioridad licitarlo a la brevedad.

Por último, cabe mencionar que se ha llevado a cabo durante este año el estudio del trazado definitivo entre Las Plumas y La Herreia, tramo de la ruta 25, que, de ser aprobado y ejecutado el camino según el mismo, significará un acortamiento de más de 25 kilómetros y la eliminación del cruce de la Sierra del Guanaco, y paso por "El Sombrero", con la ventaja de reducirse el número de vértices de 500 a algo menos de 100.

También se estudia un trazado definitivo entre Puerto Rawson y Playa Unión a Trelew y Gaimán.

Se ha expuesto así, en la forma más clara y sintética posible, la labor llevada a cabo en el Territorio del Chubut por la Dirección Nacional de Vialidad en su primera década de existencia.

Trelew, septiembre de 1942.

Antonio A. Galbiati.

DIFERENTES ETAPAS EN LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE



1) Comienzos de la fundación de un estribo.



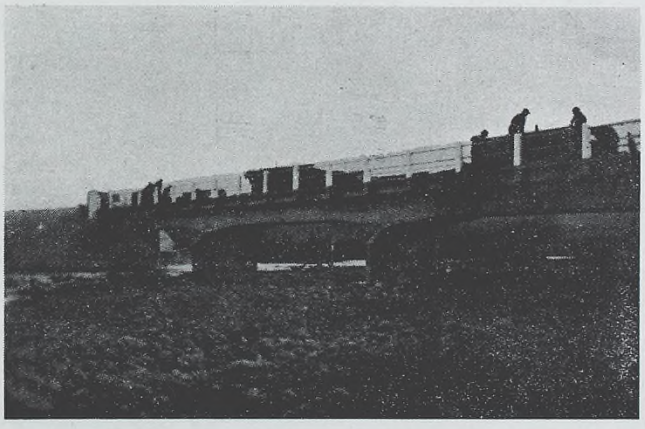
2) Momento en que se procede al hormigonado de un estribo.



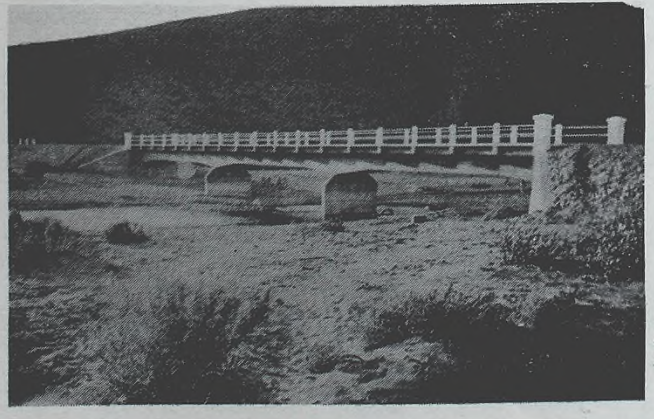
3) Preparando la armadura del puente (4 tramos de 15 metros de luz cada uno).



4) Ya bien avanzada la obra se lleva a cabo el hormigonado de la losa.

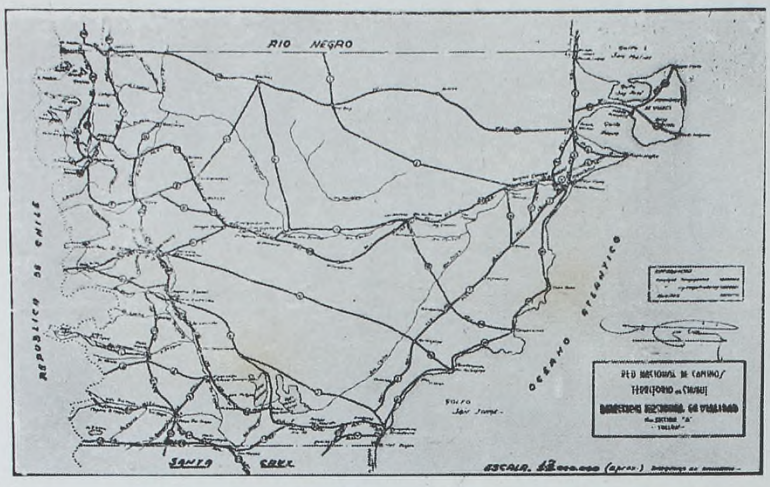


5) Antes de dar por terminada la obra, se procede a la prueba de carga. En la foto aparece un momento durante la descarga de un tramo.



Un puente totalmente concluído. Una vez más ha quedado evidenciada la posibilidad del hombre de dominar a la naturaleza. Los obstáculos que ella le opone no hacen más que aguzar el ingenio en busca de soluciones.

La Red Nacional de Caminos va Marcando el Progreso Argentino

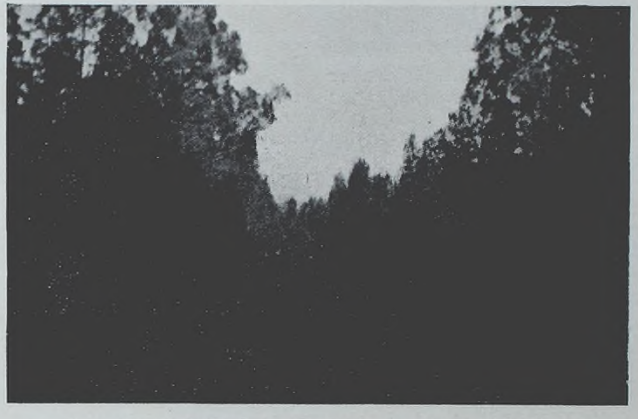


Red Nacional de Caminos en el Territorio del Chubut.

El trabajo del hombre y la belleza natural son los elementos principales



Los medios primitivos también son útiles cuando contribuyen al mejoramiento de los caminos.



La armonía del paisaje hace más agradable el camino.



Verano e invierno estos obreros afrontan los rigores del clima para asegurar las mejores condiciones de tránsito.



Una moderna y poderosa pala y tractor en plena tarea.

BEBA CAFE PURO DEL BRASIL
★ CAFE "Paulista"

RIVALES

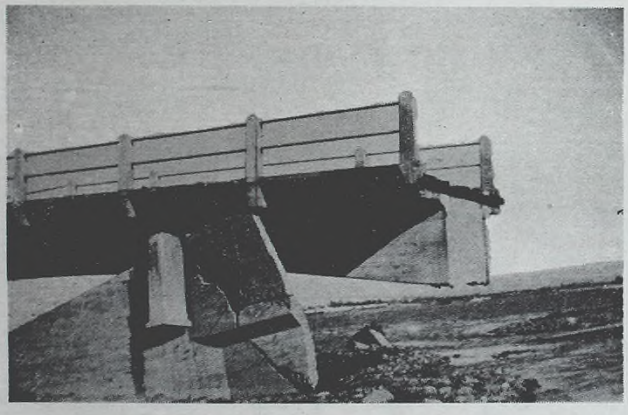


El moderno camión, cuyo uso es cada día más difundido.

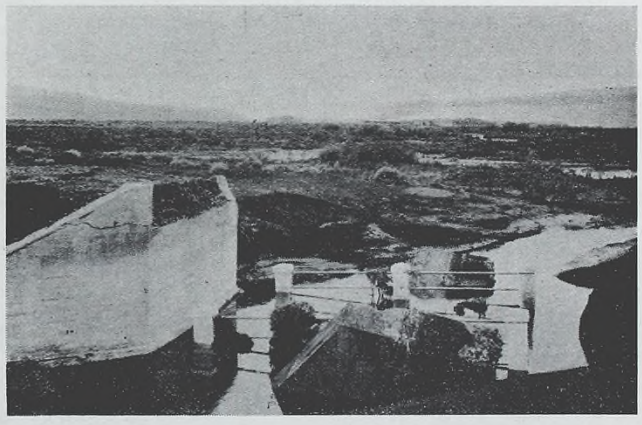


"El catango", primitivo medio de transporte que aun hoy se utiliza con eficacia.

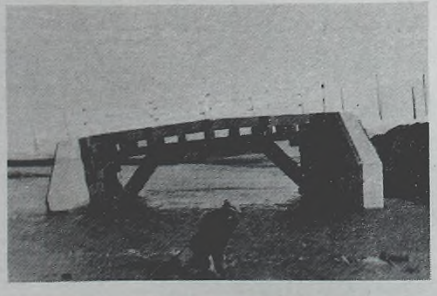
También las Obras Viales Deben Pagar su Tributo a la Naturaleza . . .



Puente sobre el Río Percey, cuyo estribo derecho fué destruído por las crecientes de 1939 arrastrando además 220 metros de terraplenes de acceso.



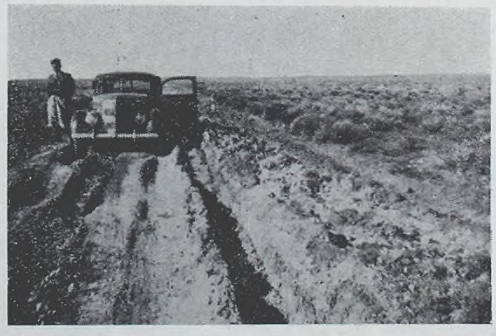
El puente sobre el Río Caquez y dos alcantarillas fueron destruídas por las mismas crecientes. Vista de una de las alcantarillas a pocos días de su destrucción.



Otro de los puentes que sufrieron las consecuencias de las extraordinarias crecientes de 1939.



Cubriendo las aguas casi totalmente al camino, ha quedado transformado en un pantano intransitable.



Las dificultades que encuentra el automovilista son múltiples. La tierra ablandada por el agua impide proseguir el camino.

ENFOQUES A LA MINUTA

NUEVOS RESGUARDOS ADUANEROS — S. Cruz-Chubut

El P. E. aprobó la gestión del Ministerio de Obras Públicas con respecto a la construcción de resguardos aduaneros fronterizos en los territorios de Santa Cruz y Chubut, con fondos transferidos a aquel departamento por el de Hacienda.

Los edificios ya erigidos en la zona limítrofe con Chile están situados en Alto Río Mayo, El Coyte, Los Huemules y Río Grande, de la gobernación de Chubut, y en Cancha Carreras. El Cóndor, Lago San Martín y Los Antiguos, del territorio de Santa Cruz. Están aun en vías de ejecución los correspondientes a los resguardos de Bella Vista, El Portezuelo, El Zurdo y Paso Roballos. Además, el presupuesto de 216.088.32 pesos, aprobado, comprende la construcción de edificios análogos en Apelg, de Chubut, y en Lago Pueyrredón, de Santa Cruz, con los cuales se totalizan los quince resguardos aduaneros autorizados. Estos dos últimos serán comenzados en breve por la Dirección General de Arquitectura.

BASE DE AVIACION NAVAL — Puerto Madryn

Por una reciente resolución emanada del Ministerio de Marina, se ha fijado a Puerto Madryn, como Base de la Escuadrilla Aérea-Naval N. 2 de Observación.

Con ello se cumple el proyecto de establecer en el Sud, bases aéreas de enlace y defensa de la costa, que tan necesarias son para cuidar nuestro extenso litoral marítimo.

La medida de concitar el aplauso público hacia las altas autoridades navales, que con una alta comprensión de su misión y necesidades de estas regiones han llevado a la práctica este plan de guarnecer esta zona.

ESCUELA DE POLICIA — Rawson

Con asistencia del señor Jefe de Policía del Territorio, Mayor (R. A.) Don Carlos Lucas Gallo, se inauguró oficialmente la Escuela de Policía, con lo cual viene a llenarse una necesidad dentro de la Repartición policial, merced a la iniciativa del señor Jefe de dotar a nuestro Territorio de una dependencia similar a la que funciona en Río Gallegos.

Esta escuela viene a colocar los cimientos de una gran obra en beneficio de los futuros funcionarios policiales, y del bien público; creemos que todo escribiente de Comisaría, debe pasar por la escuela policial, para así adquirir los conocimientos indispensables para desempeñar sus cargos con el máximo de eficacia.

EXPOSICION DE LA PATAGONIA

La comisión organizadora de la Exposición Permanente de la Patagonia ha editado un volumen con motivo de la clausura del primer certámen anual realizado en la Sociedad Rural Argentina, desde diciembre de 1941 hasta abril último, y al cual concurrieron más de 600.000 personas.

La publicación realizada en forma esmerada y con muchas ilustraciones, contiene una guía general de la muestra con el detalle del contenido de sus 32 "stands"; una reseña del Primer Salón de Bellas Artes de la Patagonia, realizado en uno de los pabellones de la exposición, y un índice de los 5.833 elementos exhibidos.



Calidad superior

CINZANO

Vermouth

43

CALIDAD SUPERIOR

Pruebe el nuevo "43"

Extra-suave de 0,35 ctvs.

Un capítulo de la descripción de la Patagonia por Tomás Falkner

Extractado de la "Colección Histórica del Río de la Plata" de D. Pedro de Angelis

En la "Colección Histórica del Rio de la Plata", de don Pedro de Angelis, encontramos la descripción de la Patagonia, escrita por don Tomás Falkner, en el año 1835. De entre sus muchos e interesantes capítulos, extractamos el que se refiere a la Tierra del Fuego e Islas Malvinas, que, como el lector observará, hablan claro de lo alejado de la civilización que dichas tierras se encontraban en la época del relato.

La Tierra del Fuego se compone de varias islas; las del occidente son pequeñas y bajas, llenas de pantanos e inhabitables, estando frecuentemente llenas de agua; pero las del este son mayores, y la tierra más alta, con montañas y bosques habitados por los indios Yacana-cunis, quienes tienen frecuente comunicación con los españoles y franceses, que iban allí por leña desde las islas Malvinas o Falkland. No sé si hay alguna caza en estas grandes islas fuera de la volalla; pero es muy creíble que los indios no viven en ellas con sólo el pescado, porque es muy dificultoso el agarrarlo en estos climas en tiempo de invierno.

En el año 1765 ó 66 se perdió un navío español en la costa de la isla del Fuego, cerca de 14 leguas de la boca del estrecho. La tripulación que se salvó hizo por sí un barco de bastante porte para transportarse con sus provisiones a Buenos Aires, donde informaron al gobernador don Pedro de Zeballos, que los indios nativos de esta isla habían sido muy humanos y caritativos, ayudándoles a pasar madera para la construcción de su barco, y asistiéndolos en todo. Que asimismo habían sido muy liberales en distribuir entre ellos los géneros de más valor, como sedas, brocados, tisúes, etc., estimando esta gente más los paños ordinarios para estar bien abrigados. Que al principio bajaron con sus armas, arcos y saetas, echándolas por tierra en señal de paz y amistad, inclinando el cuerpo y luego saltando, rascándose y palmoteando. El gobernador mandó relación de todo a la Corte de España, y propuso establecer una colonia en esta isla; pero estando entonces los franceses tratando sobre la compra de las Islas Malvinas, se frustró el prudente designio del gobernador, quien tuvo orden de retirarse a España.

Tami, cacique de Yacana-cunis, me dijo que usaban de una especie de flota para pasar a veces los estrechos, y que tenían comunicación con los de su nación; de que se sigue que este país tiene las conveniencias de leña, agua y suelo; y que si se pudiera hallar algún puerto tolerable, sería mucho más conveniente y auxiliaría mejor el pasaje al mar del sur, que las colonias de las islas de Falkland.

Estas islas son muchas, algunas pequeñas, pero dos muy grandes. Lo que puedo referir tocante a ellas, es conforme a la relación que me han hecho algunos oficiales españoles (que fueron a tomar posesión de ellas de los franceses, y transportar allí a los españoles de Buenos Aires), y un artillero francés que navegó desde el Río de la Plata hasta el puerto de Cádiz, y había vivido muchos años en aquellas islas. Todos éstos fueron testigos de excepción.

Son tan bajas y pantanosas dichas islas, que después de una lluvia no se puede salir de casa sin hundirse en el lodo hasta las rodillas. Las casas son de tierra, y están verdes y tomadas del moho por la excesiva

DESCRIPCION

DE PATAGONIA

Y DE LAS

PARTES ADYACENTES

DE LA

AMERICA MERIDIONAL;

Que contiene una razon del suelo, producciones, animales, valles, montañas, rios, lagunas &.ª de aquellos paises. La religion, gobierno, politica, costumbres y lenguas de sus moradores; con algunas particularidades relativas a las islas de Malvinas.

ESCRITA EN INGLES

POR

D. TOMAS FALKNER,

QUE RESIDIO CERCA DE 40 AÑOS EN AQUELLAS PARTES.

Primera Edicion

CASTELLANA.

BUENOS-AIRES.

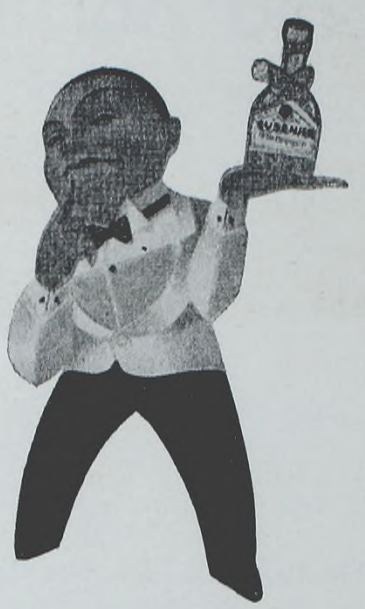
IMPRENTA DEL ESTADO.

1835.

Portadilla del libro de Falkner.

humedad del país, no pudiéndose hacer ladrillos por falta de fuego. Los colonos han sembrado varios géneros de granos, como trigo, cebada, guisantes, habas y otras cosas; pero la tierra es tan estéril, que todo se redujo a yerba y paja, sin rendir fruto alguno. Con toda la industria de los franceses por muchos años, sólo pudieron coger un poco de ensalada, y estercolándola con la basura de las vacas, puercos y caballos. Los únicos animales peculiares a estas islas son pingüinos y butardas, siendo sólo estos últimos comestibles, matándolos con escopeta y cuando hay pocos se venden muy caros; cógese también algún pescado, pero en tan corta cantidad, que no basta para los moradores. Es tan grande la pobreza de este país que el gobierno español de Buenos Aires estuvo obligado a enviar navíos cada tres o cuatro meses para mantener la gente y guarnición, sin que pudiese esperar retorno alguno, y aunque enviaron puercos, vacas y caballos a estas islas, su clima es tan frío, húmedo y estéril, que jamás criaban. De manera que estos gastos durarán mientras dure la colonia. No hay leña, ni cosa que sirva para el fuego, sino una manta baja como el acebo, y está en abundancia, por cuya razón están obligados los moradores a enviar los pequeños barcos por leña a la Tierra del Fuego. El agua es el único bien que tiene este país, además de un buen puerto, el cual, no obstante, no responde al fin de este establecimiento, porque como este país de la Soledad es tan abierto al norte o nordeste, necesita un navío tener viento de este lado para entrar en él. Ahora, pues, como un tal viento es el más favorable para pasar el Cabo de Hornos para el mar del sur, sería perder tiempo entrar en dicho puerto, mayormente cuando debe esperar viento contrario para salir de él y luego otro para navegar al cabo mencionado; y estó en un paraje donde no hay esperanzas de hacer otra provisión de agua.

Los españoles transportaron a su colonia dos frailes franciscanos con un gobernador, quienes luego que la vieron se llenaron de melancolía, y el gobernador, coronel Catán, a la vuelta de los navíos para Buenos Aires, declaró con lágrimas, que tenía por dichosos los que habían salido de tan miserable país, y que él mismo se alegraría mucho poder dar a otro su comisión, y volverse a Buenos Aires, aunque fuese en clase de grumete.



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -
San Martin - Manhattan
MERISETTE Licor de guindas
TRIPLE SEC Curacao blanco
ANISETTE
LIQUEUR JAUNE
CHERRY-BRANDY
APRICOT-BRANDY
MAZARINE Licor de los monjes
CREME DE CACAO a la vainilla
LA PRUNELLE Licor de ciruelas
ANIS CUSENIER "De Luxe"
DUBB ORANGE Curaçao dulce

Niños



María Elena y Ana del Carmen Frem, de Trelew.
(Foto Rose Marie)



Francisco José Frem, de Trelew.
(Foto Stillitani)



Dorita Martinovich, de Deseado.
(Foto Alvear Ponce)



Sonia Amor Aura, de Puerto Madryn.
(Foto Neuman)



Hayda Mericoff, de Trelew.
(Foto Neuman)



Dora Nélida Nai, de Trelew.
(Foto Neuman)



El Presidente del Senado, Dr. Robustiano Patrón Costas, prestando juramento ante la asamblea legislativa al asumir la Presidencia de la Nación, mientras dure el viaje del Dr. Castillo.



Con motivo de cumplir el segundo aniversario al frente del Ministerio de Agricultura fué ofrecido un almuerzo en honor del Dr. Daniel Amadeo y Videla.



El Presidente de la Nación, Dr. Castillo, en compañía de su esposa, en el momento de partir hacia el interior del país.

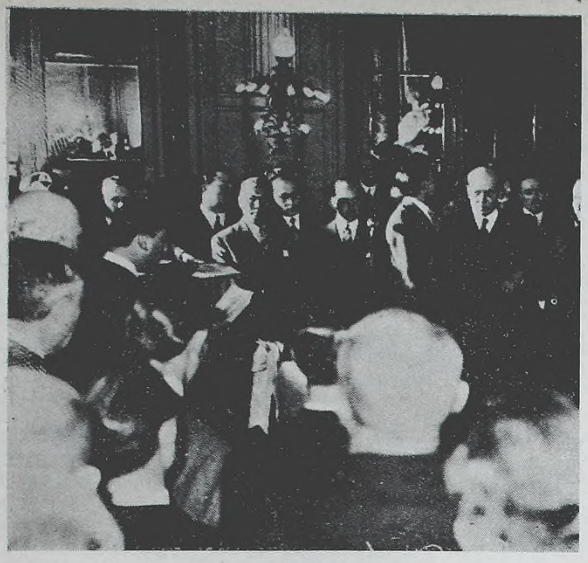
Actualidades Graficas



En la Cancillería fué firmado el convenio comercial con España. Aparecen en la fotografía el canciller Dr. Ruiz Guiñazú, el embajador de España marqués de Magaz, el enviado especial Dr. Aunós, el ministro de Agricultura, Dr. Amadeo y Videla y otras personalidades.



Un aspecto del almuerzo con que la Cámara de Comercio Británica, homenajeó al embajador de México Dr. Reyes Espindola.



Momento en que se entrega el Album de la Paz al Dr. Castillo en el que más de un millón de firmas pedían el mantenimiento de la neutralidad.



Con motivo del Día de la Industria Argentina se llevó a cabo un gran banquete presidido por el Presidente de la Nación, Dr. Castillo.

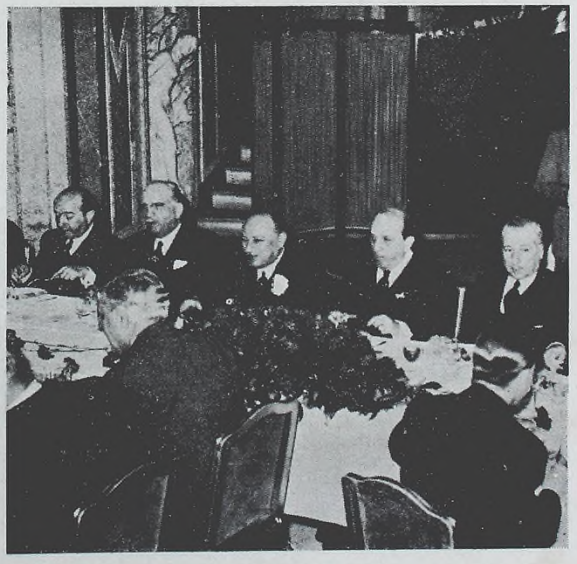
DE LA CAPITAL FEDERAL



Momento en que se procede al sorteo de los ciudadanos de la clase de 1922 para convocarlos a las filas del ejército.



Con el objeto de investigar las irregularidades en la Lotería Nacional, se procedió a hacer la reconstrucción de un sorteo.



En el Círculo Militar se realizó un almuerzo para celebrar el aniversario patrio del Brasil.

Cabos Sueltos de la Historia Patagónica

Recordando la obra humanitaria de los transportes de la Armada de antaño

1901

Cada día resalta más la utilidad que tiene para el país, y especialmente para el progreso de la Patagonia y Tierra del Fuego, así como la navegación en general, el servicio regular establecido entre los puertos del sur y el de esta capital, por medio de nuestras transportes.

Continúa aumentando el número de pasajeros que esos buques conducen, así como las operaciones de transporte de toda clase de materiales de construcción que se llevan a la Patagonia, tales como útiles de labranza, instrumentos y máquinas para agricultura, semillas, animales finos para cría, etc., todo, en fin, cuanto puede contribuir al desarrollo de la población de esos parajes.

Además, por los datos que consignamos en seguida, se verá que los servicios que prestan esos buques no son únicamente a la navegación y al progreso de las regiones que recorren, sino también en el salvamento de los náufragos de los buques que suelen perderse en aquellas costas. En su último viaje el transporte *1º de Mayo*, que sufrió tiempos duros durante muchos días, navegaba rumbo al puerto Cook (isla de los Estados) y habiéndose aproximado a la costa, por haberse visto desde a bordo unos humos sobre el acantilado al O. del Cabo Fourneaux, se vió que eran náufragos que pedían auxilio. El mal tiempo no permitió detenerse en ese momento, pero se les hizo comprender que habían sido vistos y se continuó rumbo al puerto.

Poco después volvió el buque frente a la punta indicada y largó un bote que llegó hasta diez metros de tierra. Por medio de un cabo, pudo embarcarse uno de los náufragos que se encontraba en tierra, sufriendo un frío intensísimo, sin carpas ni abrigo alguno, resultando ser el capitán de la fragata francesa *Fervaal*, señor Bautista Dubedat, que se encontraba allí desde hacía varios días con los tripulantes del buque de su mando, encallado en bahía Falso Cook.

Al aclarar del día siguiente, el transporte se aproximó como 1500 metros de la costa, y después de no pocos esfuerzos, por el mar de fondo que había y la mucha rompiente de las restingas de la orilla, se consiguió embarcar en dos botes todos los demás náufragos, quienes llegaron a bordo en un estado lastimoso por el frío y el hambre.

Los nombres de los náufragos son estos: Víctor Le Roux, Eugenio Novienne, J. M. Nicolou, D. Poyman, Emilio Josef, Juan Marthe, J. M. Lecroix, Luis Renaud, Carlos Cedié, Z. Zoulan, H. Brodig, José Fillet, Juan Robert, F. Briese, Arturo Panet, Próspero Guillet, Augusto Yor, L. Berigne, J. M. Legar, H. Lecam, C. Morchedeau, León Gautt y A. Ponasse.

Tuvimos ocasión de hablar con el capitán Dubedat, en esta ciudad, al regreso del *1º de Mayo*, y nos dijo que habían sido perfectamente atendidos por el comandante de este buque, de su segundo, del cirujano y de todo el personal, él y todos los demás náufragos.

Nos manifestó que su buque se fué sobre la costa por haberse descompuesto el timón y no poder gobernar bien, siendo llevados por las corrientes y el temporal sobre la costa de la bahía Falso Cook, en cuyas restingas se estrelló en la noche del 30 al 31 de Julio, a la 1 a. m.

La *Fervaal* era una fragata de acero de 2300 toneladas de registro y construída en 1892 en Saint Nazaire. Había salido de El Havre el 1º de Junio con 3600 toneladas de cemento portland.

Su capitán, Mr. Dubadet, y algunos de los náufragos, sienten aún en las extremidades de las manos y de los pies los efectos del frío intenso que soportaron.

Dos tripulantes perecieron de frío, y seguramente hubieran perecido todos si no llega tan oportunamente el *1º de Mayo*.

El *Santa Cruz* salvó 22 náufragos de la fragata *Earl of Dolkensie*, capitán D. D. Thompson que se fué a pique en la noche del 24 de Julio, al sur de las islas Londonderry, después de sufrir un temporal durante 48 horas.

El capitán y 21 hombres de su tripulación permanecieron en el mar en un bote de pequeñas dimensiones durante diez días, habiendo perecido uno de los marineros de terror, según dice el capitán.

Cuando el *Santa Cruz* les dió auxilio, varios marineros que estaban en el bote se hallaban tan extenuados por tantas privaciones y por el frío, que no volvieron en sí hasta después de algunas horas de solícito cuidado a bord del *Santa Cruz*.

El temporal que tomó a la *Earl of Dolkensie* fué tan violento que echó abajo los cuatro palos antes de arrojarla a las rocas.

El buque, cargado de salitre, iba de Iquique a Rotterdam y pertenecía a los armadores Georges, Gordon y Co.

El señor comandante del transporte *Chaco*, teniente de navío Juan I. Peffabet, en un telegrama fechado el 12 de Noviembre en el puerto Comodoro Rivadavia y dirigido al señor Ministro de Marina, da cuenta de salvamento de náufragos en los siguientes términos:

"En puerto Cook embarqué 24 náufragos de la fragata francesa "Astrée". Este buque, con cargamento de carbón, iba en viaje de Newcastle a Valparaíso y fué abandonado por la tripulación el día 8 de Octubre entre cabo Fourneaux y cabo San Juan, por haberse declarado un incendio en el cargamento ocho días antes, y no poder ya soportar a bordo la temperatura ni las explosiones y gases que se desprendían. El abandono se efectuó en cuatro botes, de los cuales dos arribaron a San Juan de Salvamento con el capitán, primero y segundo pilotos y diez marineros. Otro de ellos encalló en la costa, al dirigirse al faro, desembarcando once hombres.

El cuarto bote, tripulado por seis de los mejores marineros, llevando víveres y la ropa de toda la gente, no pudo arribar a tierra; pero se tienen esperanzas de que esos tripulantes hayan sido recogidos por un buque a vela.

En el mismo puerto embarqué tres náufragos más, pertenecientes a la fragata inglesa *Glencaird*, cargada de mercaderías generales en viaje de Newcastle a San Francisco de California, y que encalló en la isla de los Estados, en puerto Margaret, salvándose sólo el contramaestre y dos marineros; perecieron el capitán, dos pilotos y 28 tripulantes.

Estos tres náufragos fueron recogidos por un bote del estacionario en Puerto Cook, después de haber permanecido diez días en las Piedras.

Los 27 náufragos que traigo a bordo fueron convenientemente alojados en el estacionario de Cook, hasta la llegada de este transporte. Sigo viaje para Camarones".

Publicamos a continuación los nombres de los náufragos que condujo el transporte *Chaco:*

De la fragta francesa *Astrée:* Pierre Lefebre, primer piloto; José Duvet, segundo; René Tanguit, segundo contramaestre; George Masini, carpintero; y los marineros Francisco Gillet, F. Lecharché, Luis Lerouse, Eugenio Panellier, Pedro Lebras, Manuel Lefebre, Luis Kenew, Luis y Francisco Flox, Pierre Celló, Salomón José, Luis Cautin, Olivier Menesse, Alexis Sagel, Ernesto Quelulex y Fernando Leloir.

De la inglesa *Glencaird:* Lewis Porwell, Cristián Guanbrandzen y Alberto Berford.

Estos tripulantes pasaron 40 días alimentándose de mejillones, hasta que fueron recogidos por un bote del presidio militar de la isla de los Estados, que iba en busca de algunos presos que se habían fugado.

El transporte argentino *Guardia Nacional* tuvo la oportunidad de efectuar en su último viaje a Tierra del Fuego un salvamento, que como se verá, está rodeado de todos los caracteres de un drama interesante.

Encontrándose el transporte en alta mar entre Cabo Raso y Bahía Camarones, recogió una embarcación menor tripulada por un hombre y un niño, que habían permanecido en ella, en el mar, durante 62 días sin saber navegar, ni dónde se encontraban, ni a qué punto los llevaban los vientos y las corrientes.

Federico Newman, de oficio carpintero, salió el 5 de Mayo de Evelyn Station Seal (sur de las Malvinas), para llevar su familia a Stanley, cuando una racha de viento alejó al bote de la costa, estando dentro él y su hijo. Como no es marino, no le fué posible manejarse, de modo de impedir que la embarcación, de 27 pies de largo, 8 de manga y 3 de puntal, se alejara cada vez más, yendo mar afuera con los dos desgraciados tripulantes.

Sus provisiones se reducían a esto: un cerdo, 150 libras de papas, 200 libras de nabos, 20 libras de harina, 2 panes, 7 galones de agua y 25 fósforos.

A los 51 días de andar en el mar, Newman avistó tierra y supuso que fuera el estrecho de Magallanes. Consumida el agua dulce, bebían agua salada, la que les producía enorme malestar, alimentándose solo con nabos crudos. Después recogieron agua de lluvia, pero en muy reducida cantidad.

En los pocos momentos que el padre, rendido por la fatiga, dormía, encargaba al niño mantuviese el timón de modo que el bote no se atravesara a la marejada, lo que el carpintero sabía que debía evitar, y durante esas horas el valeroso muchacho cumplió siempre las recomendaciones que le hacía su padre.

El niño fué el primero que descubrió un humo en el horizonte, en momentos en que su padre dormía acostado en el fondo del bote. Despertó en seguida a aquél y entre ambos hicieron señales que permitieron que fueran vistos y recogidos por el *Guardia Nacional,* que los trajo al puerto de la capital, siendo a bordo debidamente atendidos y favorecidos con la suma de $ 146.50, recogidos por suscripción. La embarcación fué traída también por el transporte.

Hasta tanto fueron puestos los náufragos bajo la protección del ministro inglés, fueron alojados a bordo del transporte.

De cómo se verá que el gobierno inglés premió hasta a los fueguinos. — En Agosto de 1887 naufragaron en Tierra del Fuego los buques *Donsgerg* y *Colorado,* en un parage cerca la Isla de los Estados. Sus tripulantes después de haberse alimentado cerca de dos semanas con lobos marinos y mariscos, fueron salvados providencialmente por el vapor *Mercurio,* buque contratado por el gobierno para recoger en Deseado los náufragos del *Magallanes* y llevarlo a su destino, y la corbeta de la marina de guerra *Patagones,* divisados por esta última las señales de auxilio.

En reconocimiento del servicio, el gobierno inglés decidió regalar un objeto de plata al capitán Leonardo Ceesola y al teniente Macedonio Bustos, comandantes de los dis buques citados. Los oficiales que mandaron los botes de salvatage, que con gran peligro a sí mismos salvaron los pobres náufragos, recibieron cada uno una medalla de oro y una medalla de plata para cada uno de los tripulantes de dichos botes.

Habiendo ayudado al salvataje un grupo de indios fueguinos que habían ido a bordo del *Patagones* en busca de víveres, éstos recibieron también del gobierno inglés la cantidad de dos libras esterlinas cada uno.

Las tripulaciones de los dos buques perdidos fueron traídas a Buenos Aires por el *Mercurio.*

PUNTA ARENAS VISTO POR UN OFICIAL DEL BUQUE ESCUELA "LA ARGENTINA", EN 1888

"... Su población es muy heterogénea, compuesta en su mayor parte de marineros, pescadores de lobos y recogedores de oro de todas nacionales. Desde unos años a esta parte ha progresado, pues hemos encontrado tres o cuatro familias más, que con su buen trato y amabilidad hacen más amena la estadia de los que navegan por estos parages.

Nosotros, como siempre, hemos sido perfectamente bien tratados, siendo objeto de todas clases de distinciones, especialmente por la familia del señor Gobernador Sampaio y las de Gómez y Blum, que han hecho todo lo posible, con una amabilidad exquisita, para que nuestra permanencia fuera agradable.

La diversión favorita de las familias es el baile; según tengo entendido, siempre, de día, todas las noches, más por gimnasia que por otra cosa; porque en invierno que el tiempo es más seco hace un frío endiablado, y en verano, sin dejar de hacer bastante frío, el tiempo es más húmedo; hay constantemente chubascos de viento, agua y nieve, que se forman y caen a cada momento para desaparecer en seguida. Esto hace, pues, que la temperatura sea muy variable y destemplada.

Durante los cuatro días que hemos estado en Punta Arenas, fuimos invitados de la distinguida señora Rosa Vega de Sampaio y de sus señoritas hijas María Antonieta, Rosario y América que, con la amabilidad que las distingue, hacen inolvidables los momentos que se pasan en su casa. Francamente, para los que van de tránsito como nosotros y no le es posible detenerse por muchos días, dejan Punta Arenas con verdadero sentimiento, porque no hay aboslutamente tiempo para agradecer y retribuir como se merece la obsequiosidad con que somos tratados.

Con razón algunos compañeros andan por "enredarse", según datos recogidos y pronto tendremos algo de nuevo...

¡Ojalá podamos retribuir algún día, siquiera en parte, las atenciones que en Punta Arenas saben dispensar a los marinos argentinos!

1888

Faros en la costad sud. — Tenemos noticias que se está por presentar a las Cámaras un proyecto de ley por medio del cual se autorizará al . E. a invertir una cantidad dada para construir faros en la costa patagónica.

Si este pensamiento se lleva a cabo, será una gloria para el Ministerio del Doctor Pellegrini, pues pocas obras como ésta son una necesidad imprescindible; necesidad que reclama nuestro progreso, nuestro amor propio de Nación y hasta los sentimientos humanitarios.

Es realmente vergonzoso que un país como el nuestro, que tanto lleva avanzado en el camino del progreso, no se haya preocupado hasta hoy de alumbrar las costas patagónicas, verdadero cementerio de buques.

El doctor Pellegrini, se realiza este pensamiento, recibirá la bendición de todos los marinos que navegan por ese litoral.

(Extraídos de los viejos boletines del Centro Naval).



"STOVER"

El Gran MOLINO A VIENTO que resiste los más fuertes temporales de la Patagonia

Solicite precios a

"LA ANONIMA"

(Agentes exclusivos para todo el territorio)



Srta. Irene Alba Ciolfi, de Trelew.
(Foto Neuman)



Srta. Berta Fernández, de Com. Rivadavia.
(Foto Figueroa)

CARAS BONITAS



Srta. Anderson, de Com. Rivadavia.
(Foto Figueroa)



Srta. Elvira Ramos, de Colonia Las Heras (Santa Cruz)



Srta. Coralia López, de Gaimán.
Foto Neuman (Trelew)

La Asombrosa Actividad del Benemérito Salesiano don José Fagnano

(Continuación)

(Extractado de la "Pequeña Historia Fueguina" de Armando Braun Menendez)



LA PRIMERA VISITA A LA TIERRA DEL FUEGO DE MONSEÑOR FAGNANO LA REALIZO ESTE INTEGRANDO LA EXPEDICION DEL EXPLORADOR RAMON LISTA. EN CARMEN DE PATAGONES LA EXPEDICION SE ENGROSO CON UNA ESCOLTA DE 25 SOLDADOS DEL 5º DE CABALLERIA AL MANDO DEL CAPITAN JOSE MARZANO.



CUANDO LOS EXPEDICIONARIOS SE INTRODUJERON EN LA TIERRA DEL FUEGO, SE ENCONTRARON DE PRONTO FRENTE A UN GRUPO DE UNOS 40 ABORIGENES QUIENES LO RECIBIERON A FLECHAZOS. EL CAPITAN ORDENO ENTONCES A LOS SOLDADOS QUE HICIERAN FUEGO SOBRE LOS ONAS. ESPECTADOR DE ESTE COMBATE EL MISIONERO FAGNANO CORRIO A INTERPONERSE ENTRE LOS SOLDADOS Y ABORIGENES PARA EVITAR LA MATANZA E IMPLORO AL JEFE QUE EN LO SUCESIVO LO DEJARAN A EL SERVIR DE INTERMEDIARIO ANTE LOS INDIOS.



DESDE ENTONCES MONSEÑOR FAGNANO, DESIGNADO PREFECTO APOSTOLICO DE LA PATAGONIA CON JURISDICCION SOBRE LOS TERRITORIOS DE SANTA CRUZ, MAGALLANES Y LAS ISLAS MALVINAS CON ASIENTO EN PUNTA ARENAS (CHILE), SE ERIGIO EN EL PASTOR DE LOS ABORIGENES. A FIN DE ELEGIR LA UBICACION DE LAS MISIONES MONSEÑOR FAGNANO REALIZO UNA NOTABLE EXPEDICION A TRAVES DE LA TIERRA DEL FUEGO DESDE BAHIA HARRIS (SENO DEL ALMIRANTAZGO HASTA EL ATLANTICO).



EN 1889 FUNDO EN EL PUERTO DE SAN RAFAEL (ISLA DAWSON) UNA MISION PARA LOS INDIGENAS YAGANES Y ALACALUFES, HABITANTES DE LOS CANALES Y EN 1893 SE INICIARON LOS TRABAJOS DE INSTALACION DE LA MISION DE LA CANDELARIA, CERCA DEL RIO GRANDE EN TIERRA DEL FUEGO.



NO HABIA TRANSCURRIDO EL PRIMER AÑO EN LA MISION DE SAN RAFAEL, CUANDO LOS MISIONEROS RECIBIAN SU BAUTISMO DE SANGRE. UN GRUPO DE INDIGENAS SE ALLEGO A LOS MISIONEROS SILVESTRE Y PISTONE Y LOS ATACARON ARMADOS DE GUADAÑA Y PUÑAL. FUE MILAGRO QUE EL PADRE PISTONE SOBREVIVIERA A LAS TERRIBLES HERIDAS, EN CUANTO AL HERMANO SILVESTRE, EN CIRCUNSTANCIAS QUE EN GRAVE ESTADO LO LLEVABAN A PUNTA ARENAS EN UN CUTTER PARA CURARLO PERECIO AHOGADO EN UN TERRIBLE TEMPORAL.

DIBUJO DE MEZZADRA

Las Obras Viales en el Territorio de Santa Cruz

OBRAS DE CONSTRUCCION POR CONTRATO TERMINADAS EN LA TEMPORAD 1941 - 1942

Ruta 28: Tramo La Holanda, Cañada León $ 117.089.92.

Ruta 277: Empalme Ruta 40, La María $ 344.896.83.

Ruta 279: Tramo Cañadón Pino-Cañadón Zabalo $ 189.733.42.

Ruta 293: Guer Aike-El Turbio-La Laurita y Frontera. Tramos y puentes faltantes $ 323.855.93.

Total $ 975.576.10.

OBRAS DE CONSTRUCCION POR CONTRATO EN EJECUCION

Ruta 28: La Holanda-Rio Belgrano $ 200.508.96.

Ruta 40: Empalme Ruta 290-Manantial Pelado $ 397.240.09.

Ruta 40: Río Olnie - Casa Piedra $ 166.283.18.

Ruta 277: Las Heras-Holdich, pesos 212.139.67.

Ruta 224: Empalme Ruta 40-Lago Posadas $ 366.130.52.

Ruta 292: Tapi Aike-Cancha Carreras $ 137.764.83.

Comp. c.: Puente sobre el Río Chico a empalme Ruta 28 $ 163.404.86.

Total $ 1.643.472.11.

OBRAS DE CONSTRUCCION POR CONTRATO, A INICIARSE EN LA TEMPORADA 1942 - 1943

Ruta 40: Tramo Las Horquetas-Río Lista $ 226.846.—.

Ruta 40: Tramo Tucu Tucu - Las Horquetas $ 589.575.—

Ruta 3: Tramo Bahía del Fondo-Caleta Olivia $ 118.969.—.

Ruta 3: Antonio de Biedma-Paso Construcción $ 100.830.—.

Ruta 290: Tramo Río Bote-Calafate $ 235.119.—.

Olnie - Río

Ruta 40: Tramo Las Horquetas - Río Olnie $ 310.537.—.

Total $ 1.581.876.—

CONSERVACION POR ADMINISTRACION

La 13ª Sección "B" conserva por administración y con Equipos y Herramientas de propiedad de la repartición una longitud de 4.000 kilómetros.

Para estas tareas ocupa un promedio mensual de 200 obreros.

EQUIPO DE PROPIEDAD DE LA REPARTICION

Automóviles	5
Omnibus rurales	2
Camionetas	6
Camiones	13
Motoniveladoras	3
Tractores	9
Niveladoras	10

La Seccional ha prestado en las dos últimas temporadas especial atención al trabajo de señalizar las rutas troncales para lo cual se ocupó en forma permanente una cuadrilla de señalización, obteniéndose como resultado, que se encuentran actualmente marcadas la casi totalidad de las rutas con distancias, indicación de peligro, curvas, pasos a nivel, badenes, faldeos y cualquier otra clase de información vial.

Mensualmente la seccional publica también un informativo con el estado de las rutas en los dos territorios que abarca su jurisdicción.

PERSONAL PERMANENTE

Ingeniero Juan A. Franqueiro, Jefe de Sección.

PERSONAL TECNICO

Ingeniero Isaac Melamed; agrónomo nacional Armando Gutiérrez Barón; ingeniero Einar Knudsen; maestro mayor de obras Carlos Lanfranconi; señor Carlos Klopf, dibujante.

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Señor Eduardo A. Elordi, contador; señor Osvaldo W. Almada, habilitado; señor Valentín M. Ponce, secretario; señor Adolfo J. Ruiz, ayudante de contaduría; señor Felipe S. Villafañe, encargado depósitos; señor José M. Pérez, encargado talleres; señores Galo S. Olavarría, Antonio Sánchez, Mario Tomasoni, Desiderio Ferreyra y José Murcia, chaufferes.

PERSONAL TECNICO RESIDENTE

Ingeniero Carlos García Días, residente Río Gallegos; ingeniero Emilio M. Kunz, residente Las Heras; ingeniero José M. Courreges, residente Cañadón León; señor Oscar A. Mendina, residente Puerto Deseado; señor José A. Finocchio, residente Río Grande.

Obras de construcción por contrato. Año 1938, $ 1.021.536.36. Año 1939: $ 979.769.11. Año 1940: pesos 828.944.27. Año 1941: $ 1.082.670.05.

Mejoramiento y pequeñas construcciones por administración y contratadas. Año 1938: $ 286.825.02. Año 1939: $ 187.257.98. Año 1940: $ 305.326.42. Año 1941: $ 491.067.28.

Obras de construcción por administración. Año 1938: $ 119.992.24. Año 1939: $ 189.022.46. Año 1940: $ 240.685.01. Año 1941: $ 275.309.18. Totales: Año 1938: $ 1.428.352.62. Año 1939: 1.356.049.55. Año 1940: pesos 1.374.955.70. Año 1941: pesos 1.849.046.51.

Las inversiones en el primer semestre del año 1942, asciende a la suma de $ 1.260.790.14 moneda nacional, y se distribuye de acuerdo al siguiente detalle:

Obras de construcción por contrato $ 923.045.72.

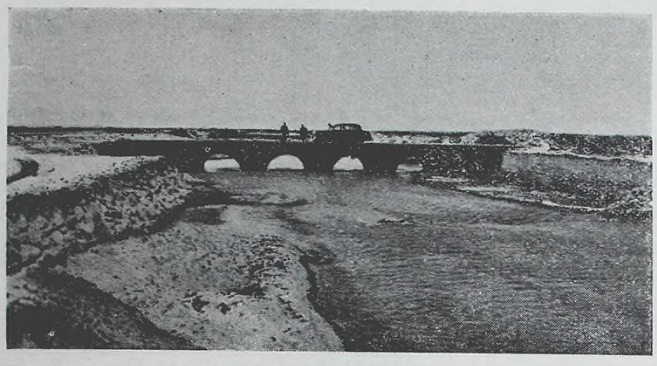
Mejoramiento y pequeñas construcciones por administración y contratadas $ 150.677.30.

Obras de conservación por administración $ 187.067.12.

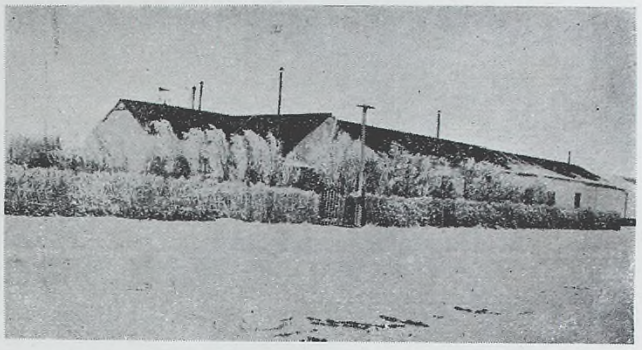


Un aspecto de la Ruta 40.

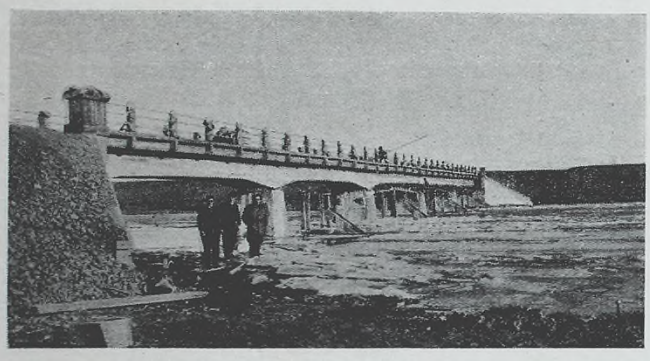
13ª Seccion "B" Cte. Luis Piedrabuena



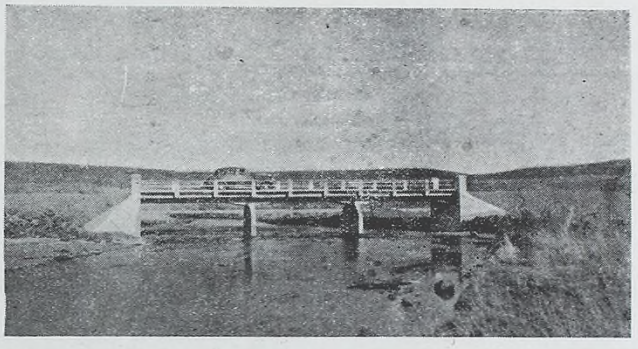
Puente sobre el Río Chaiia en la Ruta 288.



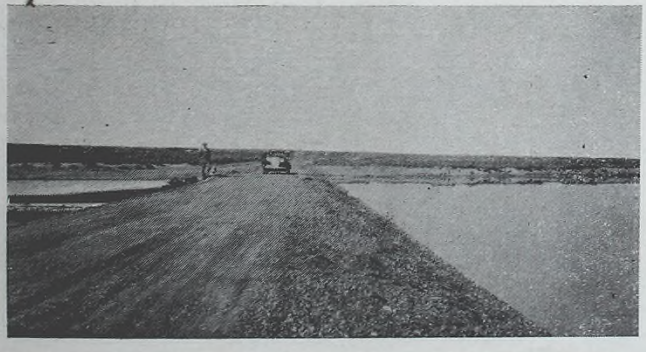
Edificio de la Seccional 13ª "B" Cte. Luis Piedrabuena.



Sobre las aguas del Río Chico este puente da testimonio del eficaz trabajo de la Dirección Nacional de Vialidad.



Uno de los puentes más recientes, terminado en Septiembre de 1941.



Un aspecto de la Ruta 3 en el que se puede observar el terraplén sobre la Laguna Ortiz.



Al dividir en dos la ancha llanura enlaza, este camino, dos pueblos alejados.

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES COMISIONES CONTABILIDADES

SARMIENTO 475 RIO GALLEGOS

Recordando al Comodoro Martín Rivadavia

Bajo el título de "Reminiscencias", encontramos en el tomo XVIII del Boletín del Centro Naval, una anécdota que habla bien claro de los grandes valores que poseía el Comodoro Martín Rivadavia:

"En el día de los funerales del inolvidable Ministro de Marina es oportuna la divulgación de la siguiente anécdota de su último viaje, contada en forma confidencial y sentida por el Presidente de la República, en los tristes días de tan llorada muerte, a nuestro director, ausente entonces de la Capital.

He aquí el interesante telegrama:

"Ascochinga, marzo 2 de 1901. — Mariano de Vedia. Ha hecho Ud. un bellísimo y fiel retrato de nuestro inolvidable amigo Rivadavia, en el sentido discurso que ha pronunciado sobre su tumba, interpretando el juicio de todos los que sabíamos apreciar sus bellas cualidades de hombre y de soldado, que tan raras veces se encuentran reunidas.

Su imagen serena y resuelta en el puente del "Belgrano", navegando por el canal de Beagle, cuando todos íbamos llenos de temores e incertidumbres, no se aparta de mi mente.

Usted sabe cómo se decidió esa marcha; a la que él se opuso, al principio, bastó decirle:

—¡Qué!, ¿un buque argentino no puede navegar en canales por donde no hayan pasado naves de otras naciones?

En el acto me contestó, herido en su amor propio de marino, que tenía tan alto grado y llevaba tan dignamente:

—Deme, señor, veinticuatro horas y yo le diré si es posible o no hacer esa travesía.

Así fué y a las veinticuatro horas vino a decirme:

—Podemos marchar, presidente, y entraremos por el Pacífico al estrecho de Magallanes, por donde seguramente la escuadra chilena no nos espera, y fondearemos tal día y tal hora en Punta Arenas, después de admirar el Monte Sarmiento, esa maravilla sin igual en el mundo.

—No se entusiasme tanto ministro; usted es el que manda a bordo y toda la responsabilidad de esta cruzada será suya. Si se pierde el "Belgrano" o si sufre cualquiera avería, el descrédito de nuestra marina será inmenso y si nosotros salvamos la vida, nos recibirán a silbidos en Buenos Aires y usted será hombre perdido para toda la siega.

—No tenga cuidado me replicó, —brillándole en el semblante risueño la decisión y la confianza—, yo asumo toda la responsabilidad.

—¡Adelante! entonces.

¡Pobre Rivadavia! ¡Cómo no sentir y lamentar la pérdida de un hombre tan útil a la seguridad y grandeza nacional y de un amigo tan sincero y lleno de afectos!

Lo felicito por la perfecta pieza oratoria que usted ha hecho y sentido y le saluda su amigo. — Julio A. Roca". (De "Tribuna", 3/3/901).

LA FUNDACION DE COMODORO RIVADAVIA

El 14 de febrero de 1901 fallecía el Comodoro Martín Rivadavia, y a los pocos días se perpetuaba el gran marino, al disponer el gobierno que se llamase con su nombre a un pueblo de la Patagonia a fundarse sobre la rada Tilly.

He aquí la comunicación hecha a la señora Isabel C. de Rivadavia en el transcurso del mismo mes de tan lamentable fallecimiento:

"Del Ministerio de Agricultura. — Buenos Aires, febrero 25 de 1901. — A la señora Isabel C. de Rivadavia. Tengo el agrado de adjuntar a Ud. copia legalizada del Decreto de fecha 23 del corriente, ordenando el trazado de un pueblo sobre la rada Tilly, en el Territorio del Chubut, el que se denominará "Comodoro Rivadavia" en homenaje a la memoria de su finado esposo, el Comodoro don Martín Rivadavia.

Aprovecho esta oportunidad para ofrecer a Ud. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

M. GARCIA MEROU".

"Ministerio de Agricultura. — Buenos Aires, febrero 23 de 1901. — Resultando del presente expediente y de lo informado por la Dirección de Tierras y Colonias, que existe conveniencia de fundar el pueblo sobre la rada Tilly, a que se refiere la solicitud de los señores propietarios y arrendatarios de campos en Santa Cruz y el Chubut, que firman la petición de fojas 1, en vista de que la posición que se indica facilitará el embarque de los productos de aquellas regiones,

El Vicepresidente de la República, en ejercicio del P. E.,

DECRETA:

Artículo 1º — La Dirección de Tierras y Colonias procederá a trazar un pueblo en el territorio del Chubut, sobre la costa del Atlántico, entre la punta Borja y la punta Márquez, que se denominará "Comodoro Rivadavia".

Art. 2º — La citada Dirección cuidará de que los pobladores existentes en el punto indicado, sean preferidos oportunamente para la adjudicación de lotes.

Art. 3º — Comuníquese, publíquese y dése al R. N.

QUIRNO COSTA
M. García Merou.

(Es copial fiel, etc. — B. Decoud, Oficial Mayor").

(Extractado del Boletín del Centro Naval.)

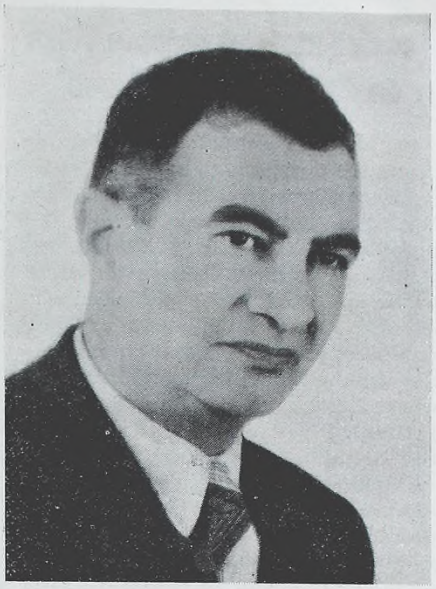
Nuevo Administrador de Y. P. F. en Comodoro Rivadavia



Ing. D. Francisco Rappallini

Relieves extraordinarios alcanzaron las muchas demostraciones que le fueron tributadas al ingeniero don Roberto Raventos, ex Administrador de Y. P. F., en Comodoro Rivadavia, con motivo de su promoción a un alto cargo en la Dirección General de la citada repartición, y como despedida por su alejamiento de la citada localidad, donde gozaba de innumerables simpatías, tanto en Km. 3 (zona Y.P.F.), como en la misma localidad de Comodoro Rivadavia y lugares adyacentes, pudiendo decirse, sin temor a equivocarse, que es la primera vez que se realiza en Comodoro Rivadavia una despedida de tanta trascendencia, por motivo similar.

En su reemplazo fué nombrado Administrador el ingeniero D. Francisco Rappallini, cuya designación representa un acierto, por las condiciones de trabajo y hombre de carácter que lo caracterizan, así como sus condiciones de hombre de acción y de experiencia. Cuenta el mismo con una vasta foja de servicios en la repartición aludida, donde se encuentra prestando sus servicios desde hace casi 20 años. Ingresó como ingeniero auxiliar en Plaza Huincul, el 1º de setiembre del año 1925, dos años más tarde pasó a desempeñarse como Jefe de Perforación, siendo trasladado luego al puesto de Ingeniero Principal en los Yacimientos de Comodoro



Ing. D. Roberto Raventos

Rivadavia, hasta el 1º de setiembre del año en curso, en que se hace cargo de la Administración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en dicha localidad, con motivo del ascenso del Ingeniero Raventos.



Una vista de la demostración ofrecida al Ing. Raventos por el personal de Y. P. F.

RIO GALLEGOS

Nueva Filial del Colegio Libre de Estudios Superiores

Con el fin de contribuir al desarrollo de los estudios superiores, en especial sobre los problemas inherentes a la región, y elevar el nivel cultural, se ha constituído en Río Gallegos una filial del Colegio Libre de Estudios Superiores; proponiéndose, según nos informan: a) Estimular la investigación y la exposición de sus resultados en la cátedra y en publicaciones, procurando a la vez que la investigación especializada se extienda e intensifique, sin mengua de la unidad de la cultura; b) Promover el estudio de problemas científicos, artísticos, de educación, técnicos, económicos, sociales, etc., para que sus resultados se difundan y se apliquen; c) Difundir entre los jóvenes argentinos como alto ideal de vida el cultivo austero del estudio y la enseñanza; d) Ofrecer su cátedra a todo el que hubiere descollado por su saber en alguna disciplina; todo ello con el principio fundamental de una base territoriana con el objeto de acumular los estudios capaces de constituir la estructura de un futuro económico-social de la Patagonia austral. Preocupándose además por la divulgación de toda otra manifestación de los conocimientos humanos, de acuerdo a las preferencias de sus adherentes y colaboradores.

Comodoro Rivadavia

La colectividad suiza se reune en una fiesta



En el Salón de la Cia. Astra, Kilómetro 20, Comodoro Rivadavia, se llevó a cabo el banquete organizado por la colectividad suiza (Foto Ramos)



Reproductores importados de las mejores cabañas de Inglaterra, Australia y Nueva Zelandia

PROCEDENTES DE LAS ESTANCIAS:

"San Gregorio"

"María Behety"

Y

"José Menéndez"

★ ★

CARNEROS Y OVEJAS ROMNEY MARSH Y CORRIEDALE

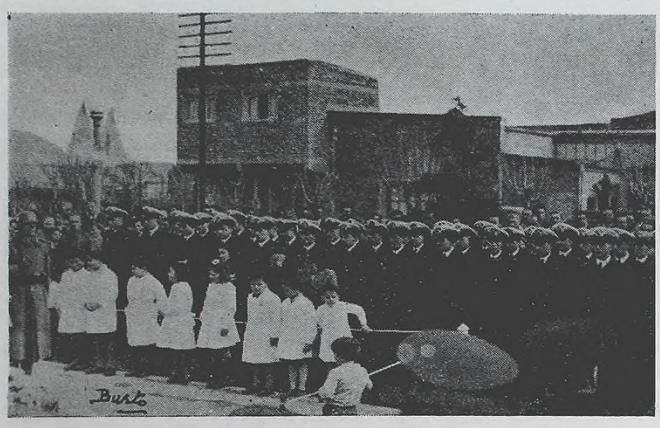
S. A. GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ-BEHETY"

Oficinas en:
SANTA CRUZ (Costa Sur) y
PUNTA ARENAS (Chile)

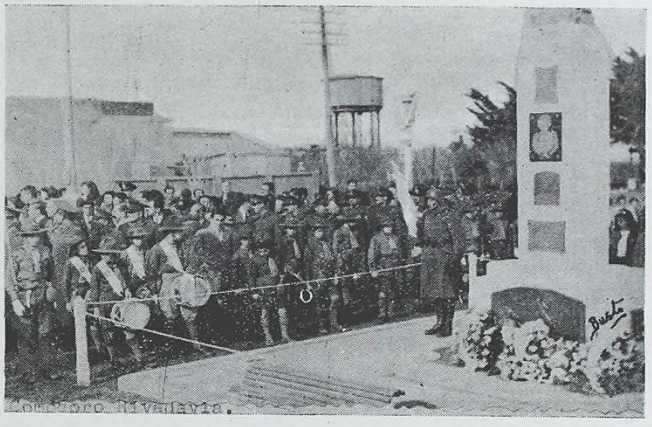
Dirija sus pedidos a:
Av. R. S. PEÑA 547
BUENOS AIRES

En Comodoro Rivadavia se recordó al General San Martín



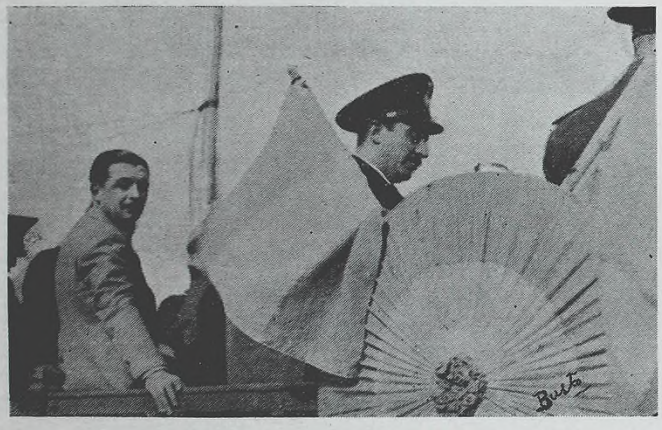
Oficiales, suboficiales y cadetes del guardacostas "Pueyrredón", que visitaron Comodoro Rivadavia en ocasión de las fiestas por San Martín.

(Foto Busto)



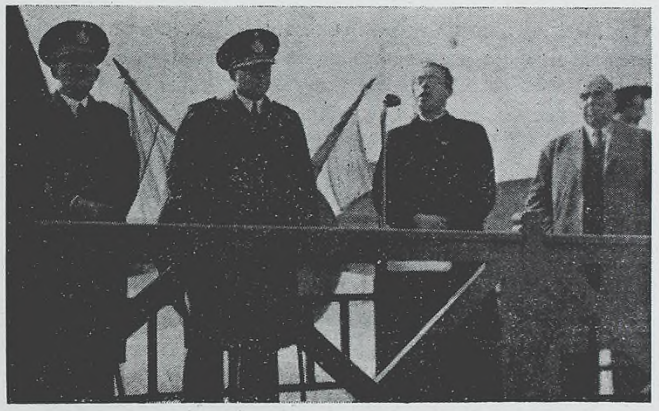
Delegación de suboficiales del Regimiento 8 de Infantería de Montaña Ref. y Boy Scouts del Colegio Salesiano en torno al monumento del prócer.

(Foto Busto)



El Capitán Avalos, del Comando de la Agrupación Patagónica, haciendo uso de la palabra.

(Foto Busto)



El R. P. Murphy, Director del Colegio Salesiano, hablando en el acto de homenaje al Libertador.

(Foto Busto)

AL LECTOR:

Se necesitan, a fin de completar una colección de "ARGENTINA AUSTRAL", los siguientes números: 1, 12, 16, 43, 52, 60, 61, 80 y 83. Dirigirse a la dirección de la revista

¡SE GRATIFICARÁ!

Criterios del Sur

"El Libre del Sur", de Esquel, ocupándose del desamparo oficial en que se encuentra la industria hotelera, afirma en un editorial:

La industria hotelera no ha seguido, en la Patagonia, el ritmo acelerado con que han sido impulsadas las otras ramas de la actividad humana.

Exceptuando la zona de Nahuel Huapí, donde la reglamentación impuesta por la Dirección de Parques Nacionales y la ayuda financiera efectuada por la misma han dado excelentes resultados, esa industria, huérfana de todo aliciente oficial, ha quedado librada al esfuerzo privado que se ha conformado, en la mayoría de los casos, con brindar al viajero el mínimo de confort, y hasta de higiene, cobrándoselo, a veces, a precio de oro.

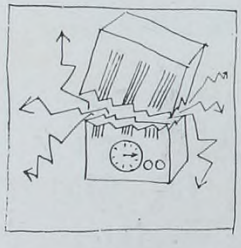


Ese estado de cosas debe cambiar. Se aproxima la época en que la corriente turística que se viene encauzando hacia la Patagonia, y especialmente hacia Nahuel Huapí, rebalzará de esa última zona, en busca de nuevos panoramas y sitios pintorescos, y llegará como un alúd hacia esta zona andina del Chubut.

El momento no puede ser más auspicioso para incitar a las gentes de progreso y emprendedoras a dedicar sus esfuerzos y sus capitales, a la industria hotelera.

"El Eco del Futalauquen", de Esquel, se ocupa con evidente interés de los inconvenientes que se presentan a los radioescuchas a causa de las interferencias causadas por los motores, y dice:

Volvemos a un viejo tema. Hace ya largo tiempo la afición radioescucha viene siendo entorpecida en sus deseos de escuchar los programas propalados por las emisoras nacionales y extranjeras. Motivo. La enorme cantidad de motores sin los convenientes filtros eliminadores de ruidos, producen esas interferencias en los aparatos de radio, imposibiltando toda nitidez en la recepción de los programas radiales.



Existe, en otros pueblos, una ordenanza municipal al respecto que obliga a los tenedores de motores, dínamos, etc., etc., de proveer a los mismos de los medios necesarios que sirvan para evitar tales interferencias.

Creemos que el pueblo debe tener sus pequeñas satisfacciones y cuando en forma mezquina pretenden negárselas, son las autoridades las encargadas de poner con su intervención, los puntos sobre el asunto.

"Golfo Nuevo", de Puerto Madryn, refiriéndose al estado de insalubridad en que se encuentran algunas viviendas de la región, sostiene:

La sanidad de la población, en general, es bastante deficiente. Basta girar una inspección por las casas de construcción antigua, especialmente las de chapas, para constatar la veracidad de lo expuesto.

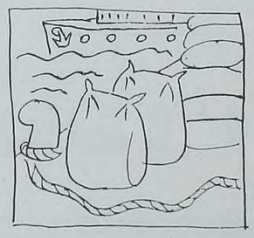
Son numerosas las casas que no tienen cuarto de baño y ni siquiera disponen de un pequeño local con ducha para la higiene personal de sus moradores.



En la localidad donde una parte apreciable de familias deben resignarse a vivir en condiciones precarias de higiene, es donde más se hace necesario adoptar medidas que obliguen a colocar las casas-habitaciones en las condiciones de sanidad que las hagan habitables y si para ello hay por ignorante despreocupación mantienen sus propiedades en ese estado de insalubridad, en buena hora se haga, ya que con ello se habrá hecho una obra de bien público que será reconocida y aplaudida por la mayoría del vecindario.

"El Interior", de Colonia Las Heras, aplaude en un editorial la obra del Estado al formar la Flota Mercante del mismo, afirmando que ayudará a la exportación de nuestros productos y dice:

La Flota Mercante del Estado, está en pleno funcionamiento. Ha sido formada originariamente con los barcos de matrícula italiana inmovilizados en nuestros puestos, a los que se han agregado algunos daneses. La suma de toneladas que representan tales barcos, está íntegramente al servicio de la Nación. La Comisión Administradora designada oportunamente por el Poder Ejecutivo está en condiciones, de ese modo, de dar impulso a nuestro intercambio con criterio de utilidad nacional y pública.



La guerra, por lo demás, agudizó sensiblemente el problema de la escasez de bodegas y del manejo de las que hubieren disponibles. En nuestro caso, la falta de bodegas ha provocado la interrupción de exportaciones y de abastecimientos, creándonos dificultades de diversa magnitud. El Estado argentino afrontó la formación de su marina mercante propia, y puede presumirse que su tonelaje actual será acrecentado constantemente.

Miguel Angel Cárcano y la Patagonia



Nuestro Ex-Ministro de Agricultura y actual Embajador en Gran Bretaña, dedica un grato recuerdo al Sur Argentino

Hace breves días arribó a Buenos Aires nuestro Embajador en Gran Bretaña. Con tal motivo, la Federación de Sociedades Rurales de la Patagonia le dirigió una expresiva comunicación para expresarle sus mejores plácemes con motivo de su reciente llegada al país:

"*Los hombres que en las dilatadas extensiones australes trabajan tesoneramente por el progreso social y económico de aquella región —decía la nota referida— no han olvidado la infatigable constancia y la clarividencia con que el eminente ex Ministro de Agricultura de la Nación, que hoy sirve a la patria representándola en el exterior, se preocupó por la solución feliz de sus problemas, agitó el espíritu indiferente que imperaba para ellos en las esferas oficiales, y, con su talento y sus elevadas ideas de gobierno, dió impulso inicial al régimen de colonización que en lo presente es una bella realidad*".

El doctor Cárcano acaba de contestar al doctor Lorenzo Amaya, para agradecerle aquellas expresiones de simpatía que le formulara en nombre de las entidades rurales del sur argentino. De su cordialísima respuesta, nos complace extractar estos conceptos:

"*Todo lo que se vincula con la Patagonia tiene para mí un sentido especial de argentinidad y un valor sugestivo en mis recuerdos. Los hombres de aquella zona y especialmente la clase de dirigentes, en la que ustedes forman avanzada, con tan noble ejecutoria, están realizando una de las tareas más trascendentales del país para poner en valor una de las regiones más importantes de la Nación. Es por eso que soy muy sensible a sus palabras de amistad y a su gentilísimo recuerdo*".

La Patagonia, en efecto, jamás ha sido ingrata con sus grandes benefactores. Roca, Piedrabuena, Fontana, tienen ya sus estatuas frente a las montañas y los mares australes. Cárcano, en vida, posee también su sitio en la gratitud y el afecto de los territorios del Sur.

Camisas "RHA" son las mejores
Pídalas en "LA ANONIMA"

COMISION DE FOMENTO

Por disposición gubernativa creóse la Comisión de Fomento de El Maitén (Ch.), pequeña localidad que ha alcanzado en estos últimos tiempos, un notable aumento de población, debido a que es actualmente el punto terminal de la línea férrea Jacobacci-Esquel.

La comisión de referencia la integran los señores Antonio Breide, Isidoro Lobos, Francisco Wodica, Sergio Gaife y Salvador Paeras.

GENDARMERIA

El 16 del actual llegó a San Carlos de Bariloche el primer contingente de tropas de la Gendarmería Nacional, que ocupará esa localidad y las de Pilcaniyeu y Ñorquinco, a fin de ejercer las de funciones de policía en la jurisdicción ya asignada oportunamente por decreto del P. E.

Integran el citado escuadrón 55 hombres de tropa y seis oficiales.

PRINCIPIO DE INCENDIO

Por causas que no pudieron ser aún establecidas se declaró un principio de incendio en el llamado Barrio de Suboficiales, donde residen los suboficiales del regimiento 8 de infantería acantonado en ésta. El fuego destruyó dos viviendas y no se produjeron desgracias personales.

Lugares Históricos Patagónicos

Reunióse en su local del Cabildo, bajo la presidencia del Dr. Ricardo Levene, la Comisión Nacional de Museos y Monumentos Históricos, acto al que concurrieron los vocales, señores Nicolás A. Avellaneda, Luis María Campos Urquiza, Benjamín Villegas Basavilbaso, Rómulo Zabala y el coronel Bartolomé Ernesto Gallo. Durante el transcurso de la sesión, los presentes resolvieron elevar al Poder Ejecutivo una lista de lugares históricos de la Patagonia e Islas Malvinas, a los efectos de la declaración correspondiente, en consonancia con las disposiciones de la ley 12.665.

FIESTAS DEL ARBOL

La Sociedad Amigos del Arbol de la República Argentina se propone realizar de aquí a lo que resta del mes actual fiestas del árbol en la zona del país que se encuentra al sur del río Chubut.

Con tal motivo se ha enviado las directivas pertinentes a sus delegados y representantes, quienes ultiman los detalles concernientes a las mismas. Trata así de formar mayor ambiente en favor del árbol en la atagonia, y descarta que el resultado será lisonjero.

OBRAS DE RIEGO

Una delegación de vecinos de Patagones, presidida por el señor Pedro Soay, se entrevistó recientemente con el gobernador de la provincia de Buenos Aires y con el presidente de la Nación, a fin de imponer a las autoridades acerca de la necesidad de ejecutar importantes obras de riego, para la zona de Patagones.

La entrevista tuvo resultado satisfactorio, ya que ambos gobernantes han demostrado la mejor disposición para realizar dichas obras, proyectadas desde 1909 por el ingeniero Carlos Wauters.

PRIMEROS AUXILIOS

La Comisión pro Sala de Primeros Auxilios de Río Senguerr, que preside el señor Ramón Marcucci continúa trabajando activamente en la colecta de fondos, habiendo designado una subcomisión en Comodoro Rivadavia integrada por los señores Dr. Fidel Grillo, Gil Alvarez y Adam Canessa, quienes interesando en la elevada misión que se han impuesto, a un núcleo de vecinos, han conseguido una serie de interesantes aportes que han permitido reunir ya más de 2.500 pesos en efectivo.

AGUA EN SAN JULIAN

En el avión de la Aeroposta partió el ingeniero Alberto de Vita, jefe de la comisión destacada por el Ministerio de Guerra para la busca de agua y provisión a las tropas del ejército que irán a San Julián.

El ingeniero de Vita, después de haber descubierto un gran lago subterráneo a doce kilómetros del pueblo, declaró que aquél tiene agua de excelente calidad y en cantidad suficiente para proveer en abundancia al ejército y al pueblo.

PUERTO DE RAWSON

Por conducto del Ministerio de Obras Públicas fué dictado un decreto del Poder Ejecutivo que aprueba la estimación global de costo en 15.000 pesos formulada por la Dirección General de Navegación y Puertos para efectuar estudios previos relativos a la ejecución de obras de rehabilitación del puerto de Rawson, en el territorio de Chubut.

OBRAS SANITARIAS

El directorio de Obras Sanitarias de la Nación aprobó el proyecto preparado por sus oficinas técnicas para la instalación del servicio cloacal en San Carlos de Bariloche, cuyas obras se efectuarán por vía administrativa habiendo sido presupuestadas en $ 44.010 y comprenden, la red colectoras y el colector general, cloaca máxima, cámaras y una casa para el encargado.

La red de colectores de ejecución inmediata abarca una superficie de 65 hectáreas de la zona más densamente poblada, que es a la vez la casi totalidad del radio servido con agua corriente.

FARMACIA "MODERNA"

INÉS R. Z. DE MATEUS
ANDRÉS G. BLAIOTTA
ENRIQUE MATEUS
Bioquímicos y Farmaceúticos
Recetas y Específicos
Análisis Clínicos

San Martín 330 - Telét. 180
Comodoro Rivadavia



La fructifera labor del Profesor Orestes L. Trespailhié



Prof. Orestes L. Trespailhié.

El Prof Orestes Lorenzo Trespailhié, nació en la ciudad de Buenos Aires, el 10 de febrero de 1891.

Hizo sus estudios primarios en el curso de aplicación de la Escuela Normal de Profesores Nº 7.

Se graduó de bachiller con la medalla de oro de su curso en el Colegio Nacional "Mariano Moreno". Después de brillantes exámenes, obtuvo el título de Profesor Secundario.

Interín ocupó el cargo de Ayudante de Laboratorios de Física del Colegio "Mariano Moreno" y fué director de la Revista del Centro de Estudiantes del Profesorado.

Su vasta labor se puede clasificar en tres órdenes: Una como Educacionista, otra como Historiador y una tercera como Publicista.

Su labor educacional fué teórica-práctica. Como práctico lo veremos: maestro de Escuela y Director Interino de la Escuela "J. J. de Urquiza" (Santa Fe), Catedrático de Villa Rica (Paraguay), Director fundador de la Escuela de Comercio del mismo lugar. Catedrático fundador del Colegio Nacional de Trelew. Catedrático del Colegio Nacional y Escuela Normal de Bahía Blanca; Profesor de la Universidad libre de Buenos Aires, de la extensión Cultural.

Como teórica tiene numerosas monografías que culminan en la Educación del Pueblo, donde expone una original y completa teoría pedagógica.

Como historiador escribió una larga serie de trabajos monográficos que culminan en la Historia del Chubut y las Leyes de Historia, que mereció los honores de la discusión de una Universidad europea.

Para sus alumnos escribió y publicó una Síntesis de la Historia de Roma y para el pueblo, una Revolución Francesa.

Como publicista fué periodista, cuentista, novelista, autor teatral, autor radioteatral, conferencista, etc., etc., y siempre defendió los derechos del pueblo.

Además creó para el territorio del Chubut un Escudo.

Hoy vive retirado de todas las actividades, gozando de su jubilación en Puerto Madryn (Chubut).

Distinguida Boda en San Julián



Recientemente se llevó a cabo en la Iglesia de Santa Lucía el enlace de la Srta. Dora J. Rueda con el Sr. Manuel Jesús Villa, actuando como padrinos D. María Consuelo Fernández de Villa y D. Iván Rueda.

C. PIEDRABUENA

FALLECIMIENTO DE DOÑA CLAUDIA GARCIA DE ESCOBAR

..Ha causado profundo dolor el fallecimiento de doña Claudia García de Ecobar, ocurrido en Comandante Piedrabuena, el día 19 de Junio, después de una corta enfermedad.

Dados los años que llevaba en esta localidad y por sus dotes personales fué sumamente sentido el deceso de esta distinguida señora, enlutando a varias familias de Piedrabuena y Santa Cruz.

La extinta era hija de don Saturnino García, viejo poblador de esta zona, fallecido hace ya varios años.

EL TIRO FEDERAL

El Tiro Federal de Comandante L. Piedrabuena ha conseguido ya su Personería Jurídica y está en camino de adquirir el terreno en propiedad para hacer sus instalaciones y stand.

Con ello podrá colocarse en condiciones de prestar a todos sus asociados la atención necesaria para que éstos practiquen el Tiro al Blanco y cumplir con ello la finalidad para que fué creado.

Marcelino Muñiz

ESTANCIA "AGUADA ALEGRE"

SAN JULIAN

Antonio Simonato e Hijo

Empresa Constructora

Construcciones civiles y rurales

CALLE MITRE

Puerto San Julián

Manuel F. Barros

Agentes de:

Caminos y Van Peborgh (Consignatarios)

The Cooper Stewart Engineering Co. (Esquiiad. y equipos de luz)

Cía. Primitiva de Gas (Acaroina)

Commercial Union Assurance Co. Ltd. (Seguros)

Vacunas Lederle

PUERTO DESEADO

C. de Correo 99

DESEADO

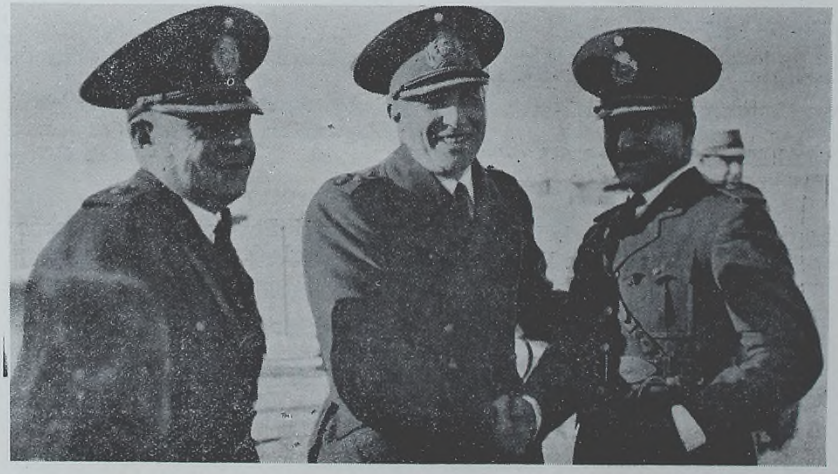


Un aspecto del banquete celebrado con motivo del enlace Diaz-Médina (Foto Alvear Ponce)

COMODORO RIVADAVIA



Oficilización de los niños de la Acción Católica (Foto Busto)



Con motivo de ser nombrado Jefe del Reg. 8 de Inf. el Montaña Ref. el Tte. Coronel Emilio Alvarez es recibido por el Tte. Coronel Anibal Videla y el Mayor Enrique Berton (Foto Busto)

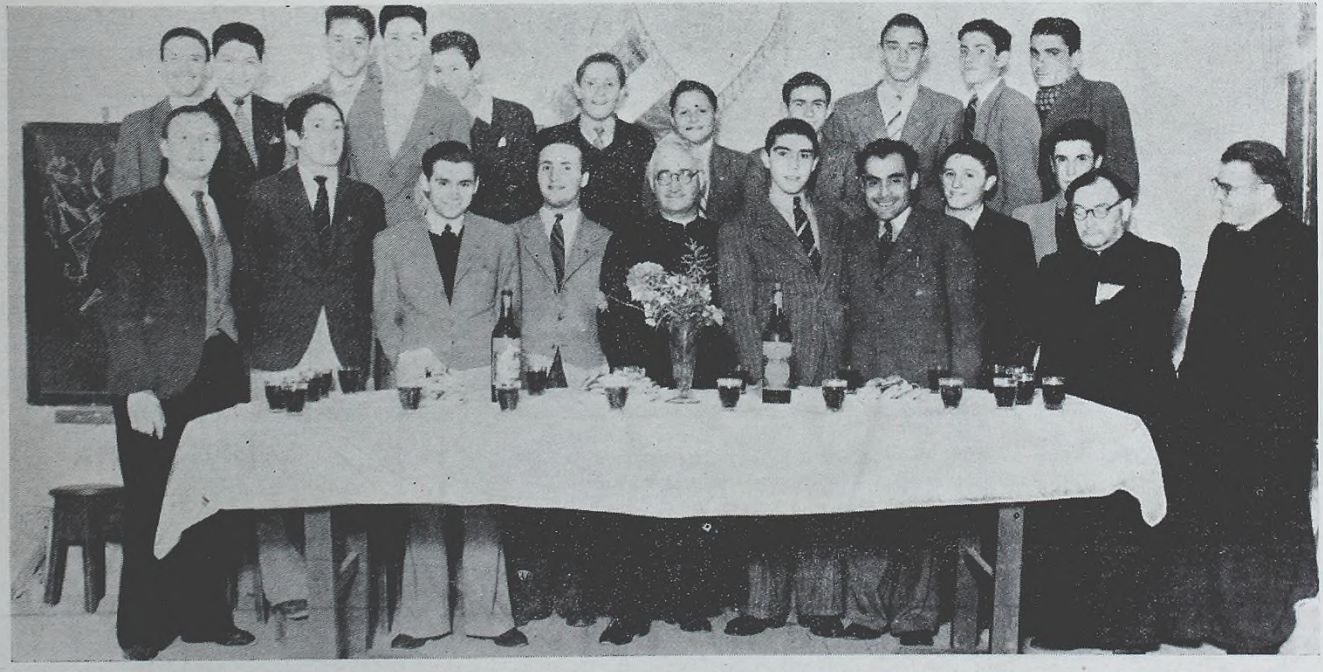
DIVERSAS NOTAS GRAFICAS DE LA CIUDAD DE TRELEW



Autoridades y personal de la empresa "Transportes Potagónicos S. R. L." en una reunión de camaraderia *(Foto Neuman)*



Comida ofrecida al Sub-oficial mayor Sr. Gregorio Maidana, con motivo de su traslado *(Foto Neuman)*



Socios del Centro de la Acción Católica Argentina, obsequiando a Ivo Vicenzi y Américo Flaiban, con motivo de ausentarse a la Capital Federal a continuar sus estudios secundarios *(Foto Arte)*

En la Capital disputan un Torneo Equipos Patagónicos



El equipo del Club "Enosis Central"



El equipo de la "Sección Interoceánica"

El día 12 del corriente mes de setiembre, a las 14.30 horas, jugóse un match de fútbol amistoso entre los equipos de la Sección Interoceánica y el Club "ENOSIS CENTRAL" de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia; venciendo este último por el mínimo score de uno a cero, siendo autor del tanto, Sacone, a los 20 minutos del primer tiempo; terminando el partido en la más completa camaradería.

Los cuadros formaron de la siguiente manera.

Sección Interoceánica. — Novoa; Ramos y Clutterbuck; Johnson, Keegan y Gerhardt; Gronquist, Wikstrom, Cardalda, Christiansen y Brandt.

"ENOSIS CENTRAL". — Garaban; Daverio y Astray; Ortelli, Petersen y Sacone; Mosquera, Ruiz, Fernández, Freire y Alberti.

El match fué arbitrado acertadamente por el señor Verdequia.

FARMACIA CAPDEVILA

de Enrique Capdevila

•

ANALISIS Y ESTERILIZACIONES

PUERTO DESEADO - C. Correo 11

Compañia de Productos CONEN

Sociedad Anónima

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

Pno. Rivadavia 530 **Avellaneda F. C. S.**

Normando Fazio

ASERRADERO

MATERIALES PARA ALAMBRADOS - ENCOFRADO Y CARPINTERIA

TRELEW

Confitería "DIAZ"

Pastelería - Facturería
Fábrica de masas y helados
de JOSE DIAZ
Calle Roca 1158 - Teléf. 203
RIO GALLEGOS

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR
MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES
U. Telef. 33, Avenida 2132
Direc. Cablegráfica: "EINST"

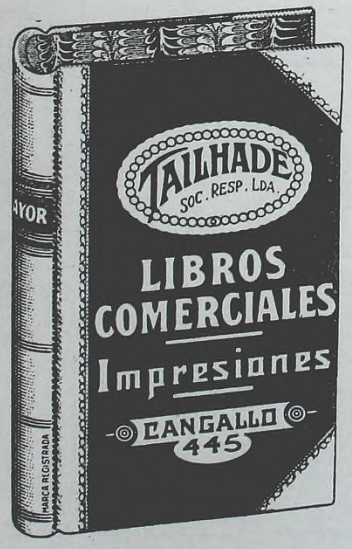
Florentino Pérez

Despachante de Aduana
y Agente Marítimo

★

Representante de
"LAW UNION & ROCK"
Compañía Inglesa de
Seguros y de la casa
JOSE PELUFFO y Cía. Ltd.
Vacunas "EBER"
(Carbunclo y Mancha)

PUERTO DESEADO - C. Correo 76



Torneo Deportivo en Puerto Deseado



Equipo del C. D. Ferrocarriles del Estado (Fútbol)



Conjunto del Torpedero "San Julián" (Fútbol)



Equipo del C. D. Ferrocarriles del Estado (Basquetbol)



Conjunto del Torpedero "San Julián" (Basquetbol)

USTED y YO

sabemos lo que es bueno!..



...por eso preferimos

COCINERO

El aceite verdadero!

Magníficos Regalos!

Espléndidas Medias "PARIS"
de pura seda natural, a cambio de 10 chapitas.

Un Fino Lápiz Labial "HEATHER"
a elegir entre los tonos de moda, a cambio de 4 chapitas.

Los canjes se efectúan en Lavalle 373, Capital, y en 22 sucursales del interior, previa presentación de documentos de identidad. Si Ud. desea recibir los regalos por correo, debe enviar, junto con las chapitas, el siguiente franqueo. Para lápices, $ 0,25 en estampillas; para medias, $ 0.35 por un par o $ 0.50 por más pares. Para evitar extravíos, recomendamos hacer los envíos por carta certificada.

SINTONICE: Por L R 1 Radio El Mundo, "Ronda de Ases", Martes y Viernes a las 21 hs. y Bailables "Cocinero" Sábados de 22.15 a 2 hs. ★ Por la Red de Emisoras Splendid, las mellizas Legrand en la Historieta "Mirtha y Silvia", Martes, Jueves y Sábados a las 18.30 hs. ★ Por L R 5 Radio Excelsior, Música selecta, Domingos a las 12 hs.

MOLINOS RIO DE LA PLATA S. A.

"WILHELMINA"
CRIADERO DE ZORROS PLATEADOS Y AZULES
OVEJAS KARAKUL, PURAS Y DE CRUZA
Venta permanente de reproductores - Indicaciones de crianza
FERNANDO WUBBE
SAN JULIAN *C. CORREO N.º 33*

Dr. Eduardo Canosa
Médico Cirujano
PUERTO SANTA CRUZ

Dr. Moisés Torchinsky
Médico Cirujano
Enfermedades Internas y Señoras
SAN JULIAN

E. T. Mattel
Constructor Trabajos en ladrillo, cemento armado y piedra
San Julián

Dr. Alberto Formaggia
Médico Cirujano
Cirugía general - Garganta Señoras - Partos - Enfermedades internas
PUERTO SAN JULIAN – Teléf. 129

Angel A. Sureda
CONTADOR
Comisiones - Representaciones - Despachos de Aduana - Agencia Marítima - Agente de Curto, González y Cía. - Consignatarios
Sarmiento 302 *Río Gallegos*

Dr. Heriberto F. Cobeñas
Médico Cirujano
Ex-Interno del Hospital Rawson de Buenos Aires
Cte. LUIS PIEDRABUENA - Teléf. 38

Julio Aloyz
Comisiones y Representaciones
Lanas - Cueros - Haciendas
San Julián - C. Correo 7 - Teléf. 4

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza
Cte. Luis Piedrabuena

Invernando en Rosario de la Frontera (Provincia de Salta)



De izquierda a derecha: Sra. Simon de Brisson, Elvira Pérez de Cranwell, Maria Luisa Padilla de Helguera, Gran Duquesa Maria de Rusia, Carmen Nougues de Frias, Zelmira Paz de Anchorena y Alfonso Menendez Behety.

Rio Gallegos



Sra. Isolina R. de Borgialli e hijito

(Foto Zuretti)

Puerto Deseado



Sra. Rosa B. de Lastona y su hijito Emilio

PUERTO DESEADO

EL TRASLADO DE DON MANUEL BLANCO

Recientemente trasladado a la sucursal de Santa Cruz, en estos días se dirigió a aquella localidad el contador de la Anónima en ésta, señor Manuel Blanco. Llegado de niño a este pueblo, se aleja de él el señor Blanco después de más de treinta años de permanencia en el mismo y luego de veinte de trabajo en esta sucursal donde había ido sucesivamente escalando puestos hasta llegar al alto cargo que hoy ocupa. Estrechamente vinculado, además, a actividades sociales y deportivas, dirigente por muchos años de instituciones benéficas y vecino ampliamente querido en el ambiente, el decir de él que deja un vacío muy difícil de llenar no será, en este caso, repetir una frase hueca desprovista de valor. Con motivo de su alejamiento, sus compañeros de trabajo le hicieron objeto de un homenaje consistente en una cena que se llevó a cabo en el Hotel Argentino y que puso ampliamente de manifiesto las simpatías que el señor Blanco supo granjearse entre el personal de la Anónima. La demostración fué ofrecida por el Gerente de la casa, señor Liégeois, quien puso en manos del señor Blanco una artística medalla y un pergamino con que lo obsequiaban sus compañeros de tareas. Patrocinada por el C. D. Deseado Juniors, del cual el señor Blanco es fundador y en cuya C. D. desempeñó diferentes puestos, incluso el de Presidente en varios períodos, se llevó a cabo otra cena de despedida en el Hotel Colón. A ella concurrieron las numerosas relaciones que tiene el homenajeado en nuestro ambiente y durante su transcurso se renovaron los votos de prosperidad para el amigo que se aleja y se lamentó muy de veras su próxima ausencia.

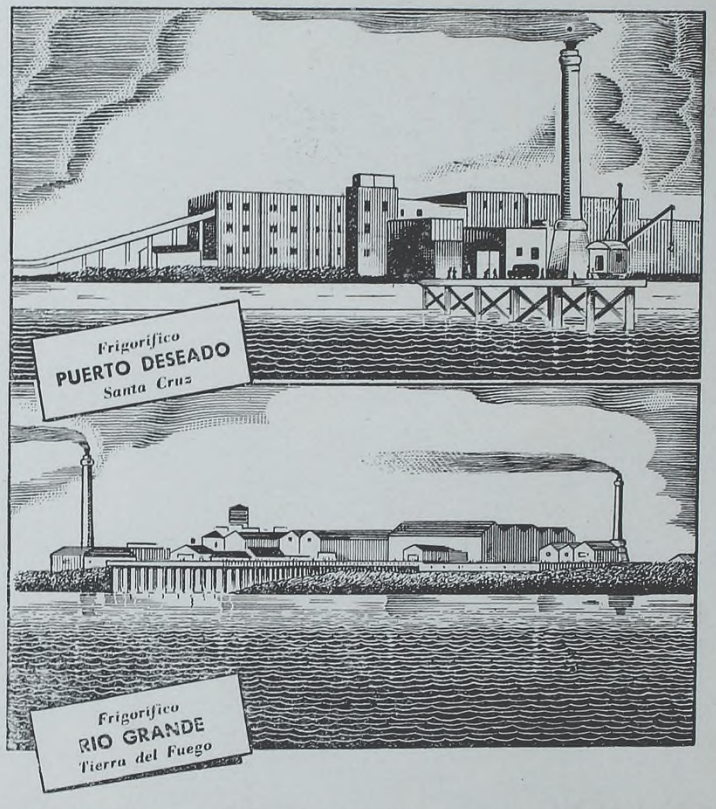
RIO GRANDE

LA PARTIDA DEL SR. HUMBERTO LUIS BUGNI

En el Transporte "Patagonia" se ausentó de Río Grande (Tierra del Fuego) en el mes de julio, el señor Humberto Luis Bugni acompañado por su señora esposa e hijita. Su marcha es lamentada entre las personas de su amistad, por su simpatía y don de gentes que le caracterizó durante su permanencia en la localidad, donde actuara de Jefe de Resguardo de Aduana. La Dirección General de Aduanas, reconociendo méritos, lo ha trasladado a una de las nuevas oficinas aduaneras fronterizas en el Territorio del Chubut.



Un aspecto de la despedida que ofrecieron al señor Manuel Blanco sus compañeros de trabajo. (Foto Ponce)



La intensa acción de la CAP en la Patagonia, en el verano 1941/42, ha dado como resultado un apreciable aumento del valor de las haciendas, aún en aquellas regiones fuera de la órbita directa de sus propios frigoríficos.

En éstos, los precios pagados en la última temporada arrojan los siguientes promedios por cabeza.

PUERTO DESEADO	Precio promedio p. cabeza m$n.
Corderos	7.27
Capones	5.60
Ovejas	3.43

RIO GRANDE	Precio promedio p. cabeza m$n.
Corderos	9.01
Capones	7.05
Ovejas	5.14
Carneros	6.30

Corporación Argentina de Productores de Carnes



Vista parcial de las tropas y público durante el acto

Fiesta Patriótica en Río Grande

Con un día glacial se conmemoró el 126º aniversario de la Jura de la Independencia Nacional. Diversos actos fueron celebrados con tal motivo. La comisión de fiestas dió comienzo al programa trazado con el izamiento del pabellón nacional, a las 11 horas, en la Plaza Pública, acto patriótico que se vió realzado con la presencia de los soldados del destacamento local, pertenecientes al Regimiento de Infantería número 14. Después de cantado el Himno patrio, mientras se izaba al tope la enseña nacional, habló a los soldados el teniente Lobos, refiriéndose a la fecha que se conmemoraba y también lo hizo al pueblo para lamentar que su concurrencia no hubiera sido aún mayor. A este respecto recordó que no se hacía Patria celebrando la memorable fecha con fiestas donde interviene, en mayor grado, la satisfacción física..., ni quedándose rezagado en cálidos y mullidos lechos..., olvidándose de un deber sagrado como es el de rendir homenaje a la Bandera Nacional en gloriosos días de recuerdo para la Nación.

A continuación se repartieron escarapelas y golosinas a los niños, trasladándose la concurrencia a una calle céntrica, por donde desfiló el Destacmento del Regimiento de Infantería Nº 14, siendo muy aplaudido.

Siguió el desarrollo del programa oficial con un vermouth en los salones del Club Social, asistiendo las autoridades, el comercio y caracterizados vecinos. Como acto simpático recordamos la asistencia de distinguidas señoras y señoritas, que con su presencia animaron la reunión. A las 16 horas se procedió a arriar el pabellón nacional con asistencia de soldados y público. Como broche de oro, se celebró en el Club Social una reunión danzante que se vió muy concurrida.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia se adhirió al aniversario repartiendo víveres a 20 familias de las más necesitadas de la localidad.



El Teniente Lobos haciendo uso de la palabra

Habanos puros
DON CARLOS y BARON de RIO BRANCO



EN TODOS LOS TAMAÑOS
Elaborado para "LA ANONIMA" por la MANUFACTURA ANDRES CZOBEL
Estero Bellaco 6971 Buenos Aires

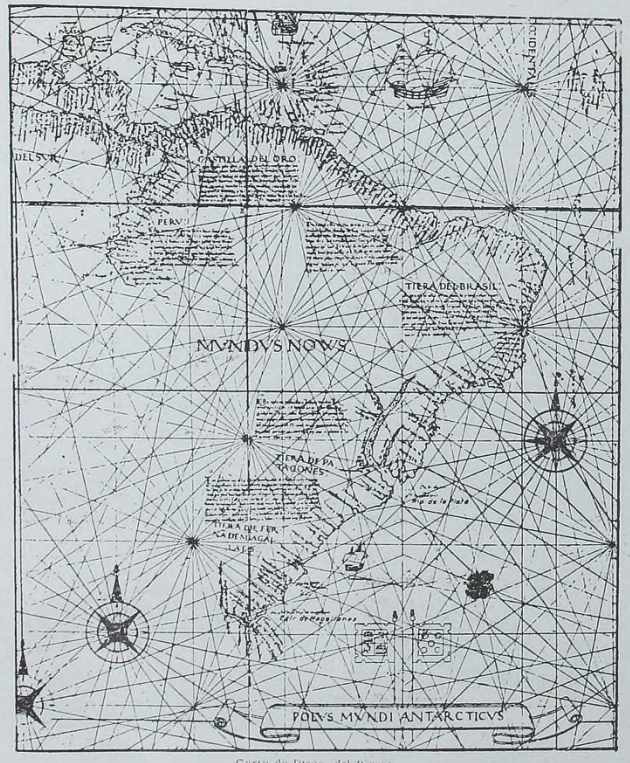


La expedición de GARCIA JOFRE DE LOAISA y PUERTO GALLEGOS

El resultado de la expedición de Magallanes reaviva el viejo pleito entre España y Portugal. La riqueza de las islas descubiertas en el Pacífico, induce al Consejo de Indias a pedir al Emperador el alistamiento de nuevas flotas. El gobierno portugués reclama y pide se suspenda toda expedición hasta tanto se determine en qué demarcación caen las nuevas islas. Con tal objeto se realiza un Congreso formado por los mejores cosmógrafos de ambos reinos, el que falla a favor de España.

Disuelto el Congreso, se decide el envío de una flota para el Magallanes, por considerarse que era el único paso para el Pacífico, desvanecidas las esperanzas de encontrar otro por el norte (Cortés en 1502, el piloto Esteban Gómez 1522 y otros).

La flota al mando del Comendador Frey García Jofré de Loaisa se componía de seis naos de 48 a 158 toneladas de porte *(Santa María de la Victoria* (capitana), *Sancti Espíritu, Anunciada, San Gabriel, Santa María del Parral y San Lesmes)* y del patache *Santiago* de 26 toneladas.



Carta de Diego del Rivero

Tripulábanla 450 hombres, y Sebastián Elcano, sobreviente de la expedición de Magallanes, iba al mando de la *Sancti Espíritu.*

De esta expedición se conservan algunos documentos que han sido publicados. Tomaremos para consulta la relación del capitán Andrés Urdaneta, embarcado en ella (Mendoza de los Ríos, colección de documentos de los descubrimientos), y, muy especialmente el diario del piloto Martín de Uriarte, y la continuación del mismo por el capitán Hernando de la Torre (documento Nº XIV – Navarrete). Este último es el más importante, por cuanto están asentadas todas las observaciones relativas al tramo de costa Buenos Aires - Santa Cruz que explora minuciosamente la capitana, separada de sus consortes por una tormenta.

Sobre la costa de Buenos Aires y Golfo Nuevo

La expedición zarpa de La Coruña el 24 de julio de 1525, y se encuentra el 18 de diciembre por el través del Cabo Santa María y a 18 leguas de aquél. Pasada la boca del estuario, sigue con rumbo SO. a vista de costas y reconoce el 26 a Arenas Gordas desde dos leguas. El 28 una tormenta del SO. obliga a la capitana a correr en popa y la separa del resto de la escuadra. Al día siguiente, calmado el tiempo, pone nuevamente proa a tierra latitud 39° S. y al día siguiente, en 39° y un tercio, se encuentra a 50 leguas al este de los Bajos Anegados, uniéndosele allí la *San Gabriel,* destacada en su busca.

Ambas naves avistan el 5 de enero las Barrancas Blancas (con toda probabilidad la costa cercana a Punta Delgada) y al día siguiente, en latitud observada 42° 48', dice Uriarte que la *Bahía Sin Fondo se encuentra al Noroeste y a 14 leguas.*

Este hecho merece un corto comentario. Uriarte refiere la distancia a un punto geográfico ya reconocido y explorado 5 años antes por Magallanes. Más todavía, en la expedición de Loaisa figuraba Elcano, cuyos informes debieron ser tenidos en cuenta. Es entonces muy presumible que Uriarte tuviera noticias de que la Bahía Sin Fondo se encontraba a continuación de las Barrancas Blancas. El hecho de limitarse a consignar ambos nombres hace suponer que ya habían sido impuestos.

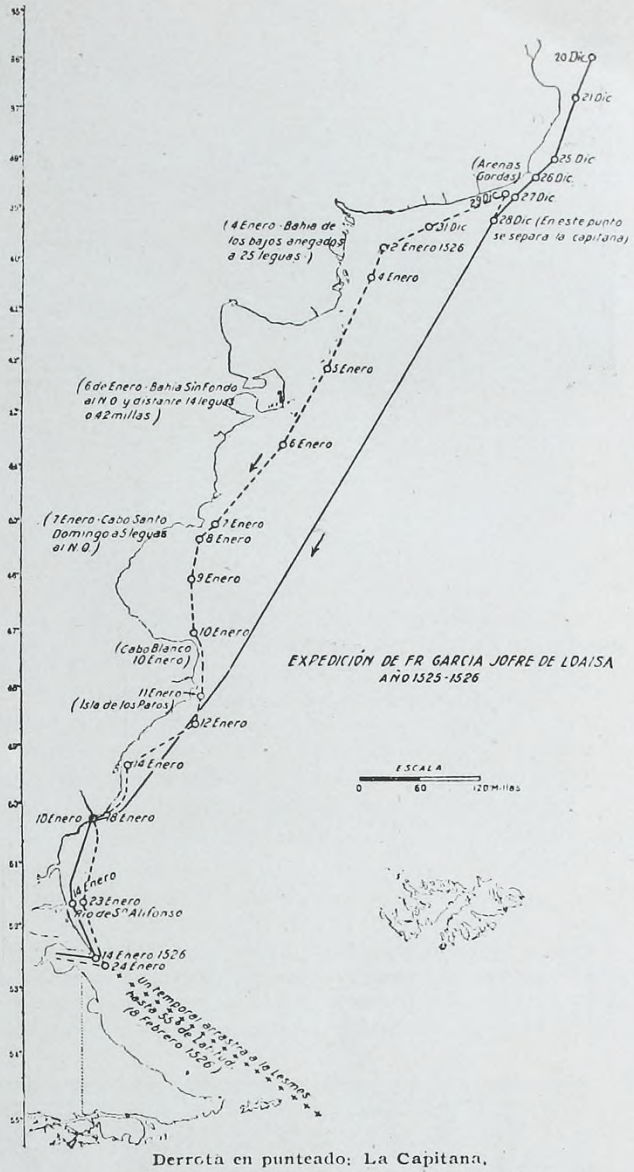
Cabo Dos Bahías

Reanudaremos el relato. El 7 de enero dice Uriarte: "*Tomé el sol de 44 grados y 48 minutos, y tenía el cabo Santo Domingo en el noroeste y era dél 5 leguas: todo este día vimos la tierra, y hacíamos camino en el sudeste cuarta del oeste; al sur de este dicho cabo están dos islas, la una cerca de la otra, y la una cerca de la tierra, y la otra más afuera de la tierra, y del cabo a la isla primera había cerca de una legua, y de aquella isla a la de más afuera tres leguas y la isla de más tierra, es alta de buena manera, y es pequeña luenga; hácese cortada por medio, y de la parte sur de esta isla hay unas lajas*".

Esta descripción del Cabo Santo Domingo e islas inmediatas concuerda con el Cabo Dos Bahías y las islas Leones y Rasa, especialmente esta última "*isla llana y a ras de la mar*", notable característica que se ha trocado en designación toponímica perpetuada hasta nuestros días.

Cabo Tres Puntas y Blanco

Sin alternativas llegan el 10 de enero a Cabo Blanco. En este caso tampoco parece que lo bautizaran, pues Uriarte entra en ciertos detalles que más bien son de identificación: "*De los tres cabos que componen el cabo Blanco, el que lleva este nombre es el del medio: al NO. de éste, distante 2 leguas, está el del N. que es tajado al mar y llano; sobre él y como media legua adentro, hay una montaña llana, no muy alta, que en algunas partes tiene manchas blancas y entre esta montaña y el cabo, más cerca de la primera que del segundo, hay una montañeta que parece un montón de trigo. Desde este cabo del N. hasta el cabo Blanco toda la costa es de tierra llana, aunque un poco adentro es algo más alta que la de la ribera. El cabo Blanco es delgado y bajo y tiene a una y otra parte una barranca blanca. Al SE. del cabo Blanco, distante tres leguas, está el cabo del S. que presenta tres islas, siendo menor la del medio, pero las dos del N. sin tierra firme y sólo es una isla la del S. y este es cabo delgado debajo*". No cabe duda de que Uriarte llamó cabo Blanco al actual Cabo Tres Puntas, por las características de la costa que se extiende al norte de este último, y que llama Cabo del Sud al actual Cabo Blanco, localizado perfectamente por el arrumbamiento y la distancia que lo separa de Tres Puntas.



Derrota en punteado: La Capitana.
Derrota en trazo lleno: El resto de la flota.

De Isla Pingüino a San Julián

Al día siguiente, 11 de enero, están por el través de una isla situada a 17 leguas al sud del punto anterior y el 12 tienen a esta isla que llaman *de los Patos*, al noroeste y a 5 leguas, y observan además la latitud 48° y dos tercios. En esta oportunidad no imponen nombre a la isla avistada y se refieren a ella como ya explorada y reconocida. Resulta fácil, nuevamente, la identificación, en base a la latitud observada y a la distancia a Cabo Blanco; la isla no es otra que la Pingüino, cuyo nombre fué impuesto por expediciones posteriores, como veremos.

El 14 de enero, a la mañana, se encuentran a la altura de una isla pequeña con cuatro islotes, que distan dos leguas de la costa (1). Aprovechando el viento favorable se acercan a una legua de tierra, observan a mediodía la latitud 49° S. y en las horas de la tarde llegan al través del puerto de San Julián.

La descripción que hace Uriarte del tramo de costa anterior a San Julián coincide en su mayor parte con el aspecto que presenta visto desde el mar:

"*Esta tierra alta es blanca, de cima llana y hace muchas mesas y montículos redondos hasta llegar al puerto de San Julián, siendo también llana la tierra de la ribera hasta cerca de la entrada de aquel puerto. En la misma costa al NE. del puerto hay sucesivamente dos cabos tajados, y sobre ellos una montañeta llana que parece isla; tierra adentro de estos cabos y al fin de las montañas blancas, se ve una montaña redonda y punteaguda más alta que todas las anteriores (2); y de la parte del sudoeste de este puerto es toda la tierra llana y baja sin montañas. La entrada de San Julián no la verás si te encuentras al largo; acércate a la costa y cuando estuvieres cerca del Cabo (3) corre al sudoeste y ve derecho a las puntas cerca de las montañetas de la banda norte (4) y mira que has de entrar nordeste sudueste y está el puerto en 49º y medio*".

(1) Era costumbre muy generalizada entre los navegantes españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII, llamar islas o "isleos", a todo punto sobresaliente de la costa que visto a la distancia presentara la apariencia de islas.
En cartas del siglo XVIII, en la costa cercana a Samborombón se puede observar lo dicho.

(2) Monte Wood.
(3) Cabo Curioso.
(4) Punta Peña.



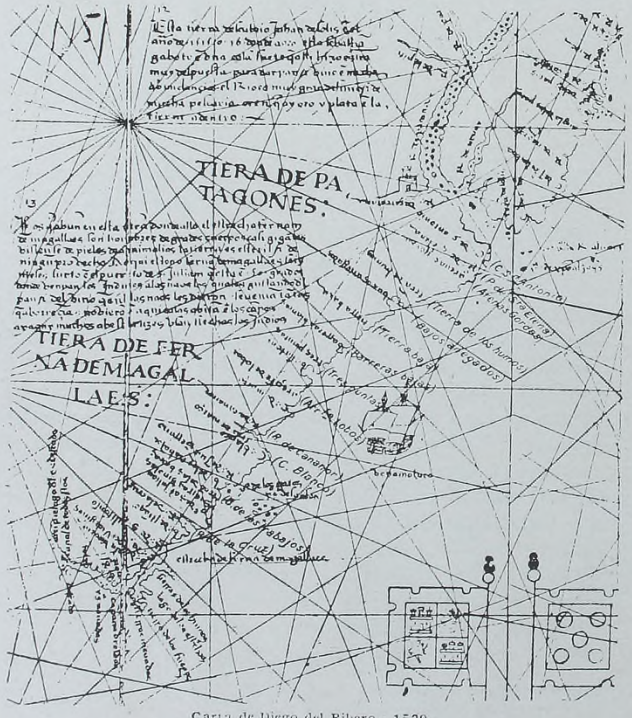
La flota que mandaba el comendador García de Loaisa

Santa Cruz

La *Santa María de la Victoria* y la *San Gabriel* abandonan San Julián el 17, y el 18 a mediodía se encuentran en la entrada de Santa Cruz, a cuyo puerto asignan la latitud observada de 50° 10'. A la tarde entran en el puerto, donde creían encontrar las otras cinco naves que se habían separado con la tormenta del 28 de diciembre. En una isla en medio del río encuentra el piloto de la *San Gabriel* una cruz, y a su pie una carta en la que constaba que las otras naves habían estado allí ocho días antes y habían seguido para el estrecho, donde los esperarían.

La descripción que de este puerto hace Uriarte es muy clara:

"*De ocho leguas antes o al N. del Puerto de Santa Cruz, aparece la tierra baja y llana, y sigue así hasta la entrada del Puerto: al SO. de ésta es tierra alta, cuya elevación llana empieza desde cuatro leguas largas del río. Desde que se descubre el abra del puerto se verá en la costa del SO. o de la tierra alta un cabo blanco tajado al mar distante del río hasta una legua* (1); *para entrar después de haber recalado sea a la punta del N. o a la del S. del río, se irá directamente sobre el cabo del SO. y estando cerca de él se seguirá por la costa alta con proa al del N.; por fuera se verá un bajo que tiene encima 1 1/2 brazada de agua en bajamar, corre desde enfrente de este cabo hasta la punta baja o del NE. del río, y entre este bajo y la costa alta del SO. está el canal de entrada y salida del puerto, donde se hallan 7 y8 brazadas de agua en bajamar*".



Carta de Diego del Ribero - 1529.
(Se han repetido al derecho las principales leyendas).

Gallegos

El 20 de enero la capitana y la *San Gabriel* salen de Santa Cruz y el 23 de enero al amanecer llegan a la embocadura de un río que Uriarte llama de San Alifonso, en el que varios días antes había entrado el resto de la escuadra, como veremos un poco más adelante. Transcribiremos esta parte del relato de Uriarte a causa de su valor descriptivo y de algunas designaciones toponímicas que han subsistido.

"*En la parte del N. del río San Alifonso hay un cabo alto, tajado y de cumbre llana. En la parte del S. de la boca se ven 7 montañetas que parecen órganos: la primera del N. es más baja que la segunda y tercera, que son las más altas; éstas van bajando hasta la última del S. que es la más pequeña; cinco de estas siete puntas parecen frailes* (2). *Antes de llegar a este río y sobre su boca, hay muchas secas de peñas que salen cuatro leguas a la mar, y al entrar tiene además muy poco fondo que no admite nao grande. Esta abra se equivoca con la del estrecho, y luego que se reconozca es preciso separarse de ella. Desde este río hasta el Estrecho hay 12 leguas*".

Lo transcripto es la descripción exacta de la entrada a Gallegos y accidentes geográficos propios. Reconocemos fácilmente que el cabo algo tajado y de cumbre llana es el Cabo Buen Tiempo: que las 7 montañas constituyen los Frailes y los Conventos; y, por último, que la distancia de 12 leguas (36 millas) es la que separa a Gallegos de Vírgenes. Con todos estos elementos queda perfectamente individualizado Puerto Gallegos.

Más adelante, y en la parte de la navegación correspondiente al grueso de la escuadra, veremos que los del resto de la expedición habían sido los primeros exploradores en reconocer y entrar a este puerto, imponiéndole el nombre de Santo Ildefonso o San Alifonso, con el que figura en la cartografía hasta fines del siglo XV (Véase carta de Diego del Ribero). Este nombre es substituído más adelante por el de Gallegos (Ver carta de fines del siglo XVI).

(1) Barrancas de Santa Cruz.

Transportes Patagónicos
Soc. Resp. Lda.
LO MEJOR EN SERVICIOS TERRESTRES
El más completo servicio de pasajeros entre San Antonio (O) y Punta Arenas (Chile). Dos viajes semanales de ida y vuelta. Servicio de encomiendas y pequeños paquetes a tarifa económica.
Pida informes sobre Transportes Patagónicos en una de las 32 agencias habilitadas en cualquier localidad patagónica o en Buenos Aires, VILLALONGA AMERICAN EXPRESS, Perú 22 y EXPRINTER S. A., San Martín 154
Viaje por Transportes Patagónicos, S. R. L.
y añade así días enteros a su permanencia en la Capital Federal o en cualquier localidad de la costa patagónica.
Administración Central: TRELEW (Chubut)
Dirección Telegráfica: PATAGONICOS

PUERTO DESEADO

enlace GONZALEZ GALLARDO - ROBERTS



Los novios María Esther González Gallardo y Ricardo L. Roberts durante la ceremonia. (Foto Ponce)

Afectuoso recibimiento se le tributó a las tropas llegadas en el "Comodoro Rivadavia"

Poco después de las 14 horas de hoy desembarcó del vapor "Comodoro Rivadavia" un nuevo contingente de tropa integrada por 130 hombres, entre suboficiales y soldados, que son parte de los efectivos que han sido destinados a esta localidad, y que viene al mando del teniente primero Ernesto J. Posadas y de los subtenientes José Raúl Smitz y Cano.

Numeroso público se congregó en el muelle para presenciar el desembarco, tributándole un cariñoso recibimiento mientras las autoridades presentaban sus saludos y daban la bienvenida a la oficialidad. Ya formados, estallaron nutridos aplausos cuando iniciaron la marcha hacia su alojamiento provisional de la Sociedad Rural, hasta donde llegaron acompañados por grupos de muchachos y numerosos vehículos.

Luego de presenciar el atraque del "Comodoro Rivadavia", el coronel Solari, jefe de las tropas destacadas en la región, que se había trasladado por tierra desde Comodoro Rivadavia, partió para San Julián, desde donde continuará a Río Gallegos en jira de inspección.

En el local de la Municipalidad será agasajada la oficialidad con un vermouth que se servirá a las 19 horas, dándosele oficialmente la bienvenida en nombre de las autoridades y la población.

VALORES

Nuestra sección "Títulos" está capacitada para rendir un inmejorable servicio en la custodia y compra-venta de títulos, acciones, bonos, cédulas y otros valores.

Nos merece especial atención la cobranza por cuenta de nuestros clientes, de cupones y dividendos.

THE ROYAL BANK OF CANADA

Sucursales en Buenos Aires

Casa Central:

Callao 291 — *San Martín y Bmé. Mitre* — *Santa Fe 1288*

Sucursal en Montevideo: Cerrito y Solís

La provisión de agua a Santa Cruz

Generaildades histórico-geográficas

La gobernación de Santa Cruz, en su extensión de 240.000 km^2, alberga una población de 24.000 habitantes que según el censo nacional del año 1914 era de sólo 9.948 habitantes; tiene en su homónima ciudad un centro de población llamado a adquirir en el futuro un desarrollo importante por las condiciones naturales de su puerto.

Las primeras expediciones que llegaron a la costas patagónicas, encontraron en ellas las dificutades derlivadas de la desolación propia del lugar y de la poco amistosa acogida de los indígenas, que hicieron imposible el establecimiento de colonias que pudieran desarrollar una vida normal y que propendieran al progreso de la extensa zona patagónica; así comenzó en el siglo XVI, con la expedición de Magallanes (1520) una sucesión de viajes, que se continuaron con el de García Jofre de Loayza (1526), el portugués Alcaçaba (1534), Alonso de Camargo (1540), hasta llegar a la del aventurero corsario Francisco Drake, quien arribó a San Julián en 1576.

En 1872, se instaló a corta distancia del Cañadón Misioneros Don Ernesto Rouquaud, con el propósito de instalar en ese lugar una pesquería, fábrica de aceite y derivados. La población se componía de los familiares Rouquaud y de un escaso número de peones pescadores, que fueron poco a poco desertando en la colonia hasta que finalmente el mismo Rouquaud se vió obligado a abandonar su empresa.

El 8 de noviembre de 1878 zarpó de Buenos Aires la escuadra del Comodoro Py, de la que formaba parte la corbeta "Cabo de Hornos" al mando de Don Luis Piedrabuena, que llegó a Santa Cruz el día 25 del mimo mes, fondeando frente a Misioneros. De esta expedición y refiriéndose en particular a la misión cumpilda por D. Luis Piedrabuena, dice el general D. J. M. Sarobe, en su libro "La Patagonia y sus problemas":

"Una expedición llevando como jefe militar al Te-
" niente Coronel D. Luis Piedrabuena y la dirección cien-
" tífica a cargo del Teniente Bove, de la escuadra italiana,
" partió a bordo de la corbeta "Cabo de Hornos" a reco-
" nocer las costas de la Patagonia y la Tierra del Fuego.
" Los resultados de esa expedición fueron amplísimos,
" abriendo nuevos horizontes a los intereses del progreso
" de esos territorios aumentando a la vez el caudal de
" conocimientos científicos sobre los mismos".

Un pequeño y artístico monumento, emplazado en el lugar del desembarco del Comodoro Py, recuerda la fecha de llegada de estos expedicionarios, con quienes se inicia la nueva población de Santa Cruz, la que aumentando paulatinamente llega en nuestros días a ser uno de los principaes puertos de embarque de lanas y ganado ovino.

La gobernación de Santa Cruz funda su principal riqueza en la cría del ganado lanar, pues de un total de 44.000.000 de ovinos que encierra la república, 7.500.000 cabezas pertenecen a dicho territorio (censo agropecuario 1937); se explica este desarrollo en el hecho de que las grandes extensiones hacen ideal la cría del ganado ovino de la Patagonia donde no se hace sentir el alza del valor del suelo, que es su peor enemigo.

Los cuatro frigoríficos distribuídos en el territorio dan ocupación a gran cantidad de habitantes durante los meses de faena, que como todas las actividades de la zona, se desarrolla entre los meses de noviembre y marzo.

La ciudad de Santa Cruz cuenta actualmente con una población de 1350 habitantes, habiendo experimentado en los últimos años un estancamiento sensible, debido especialmente a la escasez de agua potable cerca de la localidad. Comunica con la Capital Federal por medio de dos líneas de vapores y por vía aérea, realizándose este viaje en el día y dos veces por semana.

Antecedentes

Los primeros estudios para proveer de agua a poblaciones de la Patagonia, se realizaron en el año 1914 y comprendieron las localidades de Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián, Puerto Deseado, Rawson y Viedma, preparándose los proyectos para Río Gallegos, Rawson y Viedma, distritos que están en explotación.

En el año 1919, una segunda comisión realizó estudios en Puerto Deseado y Madryn, preparando a su regreso los proyectos para Madryn, actualmente en explotación, Santa Cruz, San Julián y Puerto Deseado.

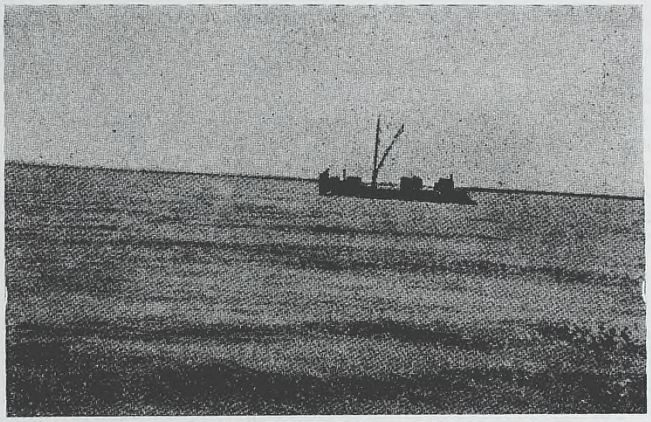
En 1935, la Asociación Agraria Patagónica reanudó las gestiones para conseguir que se realizaran obras de provisión de agua a Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Comandante Luis Piedrabuena, disponiendo la Presidencia por resolución de octubre de 1936, el envío de una nueva comisión, bajo la dirección del ingeniero Marcelo J. Pegasano. Esta comisión realizó en el año 1937 los estudios en las localidades mencionadas, preparando el proyecto para Puerto Deseado y San Julián y aconsejando para Santa Cruz la ubicación de la toma en el río Santa Cruz, a un kilómetros aproximadamente aguas arriba de Comandante Luis Piedrabuena, fuera de la zona de influencia de las mareas, con un establecimiento de aguas corrientes común a ambas poblaciones, desde donde partiría un acueducto de 0,150 m. de diámetro y 35 kilómetros de longitud, que atravesando la Pampa Alta, llevaría el agua potable hasta Santa Cruz.

El motivo que obliga a alejar la toma de las proximidades de Santa Cruz la provoca el hecho de que las mareas del océano Atlántico hacen sentir su influencia

elevando el nivel de las aguas del río y aumentando notablemente el contenido de cloruros. Este fenómeno va en disminución progresiva desde la desembocadura hasta frente a la localidad de Comandante Luis Piedrabuena, donde es prácticamente despreciable.

Por esto, aquella solución, si bien resuelve íntegramente el problema del aprovisionamiento de agua potable a ambas localidades, resulta antieconómica con respecto a la escasa población a servir, por lo que la superioridad dispuso el envío de una comisión, integrada por los suscritos, que partió en enero de 1941 y estudió la posibilidad de adoptar una solución de menor costo, aun en condiciones particulares de funcionamiento y explotación. En base a dichos estudios y a los efectuados por la comisión del año 1937, se preparó el proyecto respectivo.

Medios actuales de provisión de agua. — La provisión actual se efectúa por medio de camiones aguateros que venden el agua de manantial, bastante salobre, a $ 3.00 el m^3 y la proveniente del Santa Cruz a 4,00 el m^3; esta última es extraída a unos 8 kilómetros aguas arriba del pueblo, durante la baja marea, por medio de una embarcación estanque de 34 toneladas (fig. 1). Ante lo gravoso que resulta la adquisición del agua en esta forma, la gnte utiliza también el agua de lluvia (150 mm. anuales), que recogen en aljibes junto con todas las basuras de los techos. Según los datos recogidos en el lugar, el consumo medio anual es de 15 m^3/día, que repartidos entre los 1350 habitantes, da una dotación unitaria media de 11 l/hab/día. Esto proporciona una idea de las precarias condiciones higiénicas actuales.



(Fig. 1) *Barco aguatero, de 34 toneladas de capacidad*

Fuentes de provisión contempladas y desechadas

a) **Napas profundas.** — Los estudios hidrogeológicos realizados en zonas similares y próximas, como ser San Julián y Puerto Deseado, y los datos recogidos de algunas perforaciones realizadas por los pobladores, permiten desechar la utilización de napas profundas para la provisión de agua potable, debido a su escasa potencia.

b) **Pozos aéreos.** — Igualmente fué desechada la utilización de los llamados pozos aéreos, a que el caudal de agua necesario, la baja humedad atmosférica y la poca variación diaria de temperatura, obligarían a hacer circular cantidades fantásticas de aire.

c) **Destilación de agua de mar.** — Este procedimiento hubo que descartarlo por razones económicas.

d) **Manantiales.** — Han debido descartarse, pues, los manantiales aprovechables, que actualmente se utilizan para el riego y cultivo de pequeñas quintas, no dan ni en conjunto el caudal requerido.

e) **Río Santa Cruz.** — Ubicando la toma frente a la localidad Comandante Luis Piedrabuena, la influencia de las mareas es despreciable, pero la longitud del acueducto de 32 kilómetros y la altura de elevación necesaria de 200 m, hacen económicamente prohibitiva esta solución.

f) **Chatas estanques.** — Esta solución, originada en el actual sistema de provisión, fué desechada debido al elevado costo de explotación y a la inseguridad en la continuidad del servicio, debido a las malas condiciones de navegación en el invierno, durante el cual los hielos bloquean el cauce del río (fig. 2).

Fuente de provisión adoptada

La toma a sido ubicada sobe la margen sud de la ría Santa Cruz, en correspondencia con la finca Brazier (fig. 3), situada a 18 km. de Santa Cruz siguiendo el curso del río y 15 km. atravesando la Pampa Alta.

Aquella ría, o sea la sección del río Santa Cruz sometida a la influencia de las mareas, tiene una extensión de 57,500 km., abarcando desde Punta Entrada hasta la isla Pavón, 3 km. aguas arriba de Comandante Luis Piedrabuena. La marea lega a ese lugar con dos horas de retardo a causa de la corriente del río, que es de sentido contrario a la del flujo, y también a los bancos e islas que dificultan su libre propagación.

Las mareas están referidas al plano de reducción de la carta argentina Nº 2, que pasa a 15,09 m (50,0 pie) debajo del mojón del Ministerio de Obras Públicas ubicado en Punta Quilla. Con respecto a este punto, están tabuladas las mareas, cuyas amplitudes máxima, mínima y media, se detallan a continuación:

Alturas Sobre el Plano de Reducción

Mareas	Pleamares		Bajamares		AMPLITUDES	
	Sicigias m	Cuadraturas m	Sicigias m	Cuadraturas m	Sicigias m	Cuadraturas m
Equinocciales de perigeo	13,005	8,941	1,575	5,634	11,430	3,307
De perigeo	12,497	9,246	1,854	5,334	10,643	3,912
Media	12,014	9,931	2,565	4,648	9,449	5,283

En el lugar elegido para la ubicación de la toma, las mareas influyen notoriamente, habiéndose observado el 31 de enero de 1941, una oscilación de las mismas de 7,05 m entre las 9 horas 50 minutos y las 14 horas 35 minutos.

Con estos datos puede estudiarse gráficamente la influencia del agua del mar sobre las aguas del río Santa Cruz.

Teniendo en cuenta que este valor aislado no puede tomarse como absoluto, sino que, por el contrario, es conveniente tomar un amplio margen que asegure la continuidad del servicio, la capacidad de las bombas elevadoras se calcula tomando dos períodos diarios de una hora y media cada uno, durante los cuales se efectuará la captación.

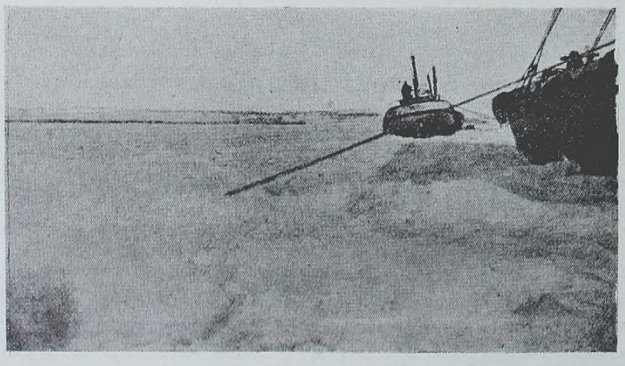
Esta solución requiere un costo inicial y de explotación menor que la solución e desechada, pues el acueducto necesario es de 12 kilómetros y la altura de elevación se reduce a 140 m.

Capacidad prevista para las instalaciones

La población futura se estima en 3600 habitantes y la dotación media se fija en 250 litros diarios por habitante, con lo que resulta un consumo diario de 900 m^3 en el futuro, que al comienzo puede estimarse en 450 m^3.

Con estas bases, se han proyectado las siguientes obras:

Obras de toma.
Establecimiento de aguas corrientes.
Acueducto.
Línea telefónica e indicador de nivel.
Depósito semienterrado de reserva y de distribución.
Cañería alimentadora.
Red de distribución.
Conexiones domiciliarias y surtidores públicos.



(Fig. 2) *Barco aprisionado por el hielo en Cte. Luis Piedrabuena*

DESCRIPCION DE LAS OBRAS PROYECTADAS

Obras de toma. — Por las características especiales de la ría y sus fuertes corrientes de flujo y reflujo, con grandes variaciones del nivel de las aguas, se proyectó una toma de hormigón, premoldeado, que se continúa por una cañería de aspiración de hierro fundido, con juntas flexibles, de 0,400 m de diámetro y 343 m de longitud hasta la casa de bombas.

Establecimiento de aguas corrientes

El establecimiento comprende:

a) **Casa de bombas.** — En esta casa se alojarán las bombas elevadoras y las bombas impelentes.

Las bombas elevadoras aspirarán e impulsarán el agua dulce desde el río hasta los clarificadores, durante los períodos de bajas mareas, es decir, durante tres horas por día. Se han proyectado a tal efecto, dos grupos de electrobombas formados por bomba centrífuga de eje vertical, para elevar 300 m^3/hora cada una, a una altura dinámica total de 15 metros, accionada desde la parte superior por motor eléctrico asincrónico.

Después de permanecer un día en los clarificadores, el agua se enviará al depósito de reserva, por medio de dos grupos de electrobombas impelentes, de características similares a los anteriores, y capacidad de 75 m^3/hora cada uno, a una altura dinámica de 140 metros.

La energía eléctrica necsaria para accionar las electrobombas, se obtendrá por medio de dos grupos electrógenos, de 76 HP cada uno, formados por alternador y motor Diesel.

Los grupo s de electrobombas y electrógenos serán dobles, pues mientras funcione uno de ellos, el otro deberá quedar como reserva.

Se proyectan también la inyección de coagulante, cuando fuera necesario, en el tubo de aspiración de las bombas elevadoras y la inyección de cloro, en el tubo de aspiración de las bombas impelentes.

b) **Clarificadores.** — Se proyectan dos clarificadores, con capacidad de 1000 m^3 cada uno, que funcionarán en forma intermitente. Su principal objeto es el de constituir una reserva de agua dulce, pero se contempla también la posibilidad, cuando fuere necesario, de que funcionen como decantadores, inyectando coagulante al agua turbia.

Los muros laterales serán de hormigón simple, siendo el fondo y el techo de hormigón armado, revestido interiormente con revoque impermeable. Se han proyectado los correspondientes accesos y ventilaciones, como así también la cañería de limpieza, de hierro fundido, con perforaciones y diámetros variables de 0,075 m y 0,050 m.

c) **Casa para el encargado.** — Adaptándose a los materiales disponibles en la zona, el edificio ha sido proyectado en su casi totalidad en hormigón, simple en los muros y armado en las estructuras resistentes. A efectos de contrarrestar los fuertes cambio de temperatura, se ha proyectado un revestimiento interior de chapa de fibra, de madera prensada, con cámara de aire intermedia; la instalación de calefacción, distribución y dimensión de locales, así como los detalles constructivos, se han fijado teniendo en cuenta las inclemencias del clima y las necesidades propias del establecimiento. La superficie cubierta, d 120 m³ aproximadamente, incluye tres habitaciones, baño, cocina, garage y depósito y galería.

Acueducto

Este acueducto, que comienza en el establecimiento a la salida de las bombas impelentes y termina en el depósito de reserva, tiene una longitud aproximada de 12 kilómetros y su diámetros es de 0,200 m. En su recorrido, atraviesa la Pampa Alta, cruza luego el Cañadón Misioneros y vuelve a la Pampa Alta, para bajar finalmente al depósito de reserva. Teniendo en cuenta las distintas presiones a que está sometido el acuducto, ha sido proyectado en acero, de 0,200 m de diámetro, desde la casa de bombas hasta la cámara de desborde; el último tramo, desde dicha cámara hasta el depósito de reserva, se proyecta de 0,150 m de diámetro, debido a la fuerte pendiente disponible. En su recorrido se han distribuído convenientemente las válvulas de aire y cámaras de desagüe necesarios para su funcionamiento normal y limpieza periódica.

Línea telefónica e indicador de nivel

Como obras complementarias se prevé la instalación de una línea telefónica aérea entre la casa administración en Santa Cruz, el depósito de reserva y el establecimiento de aguas corrientes, y la transmisión hasta el distrito del nivel máximo del agua en el depósito de reserva.

Depósito semienterrado de reserva y de distrbución

Su capacidad se fija en 1500 m³ y por su ubicación cumplirá simultáneamente las funciones de estanque de reserva y de distribución, ya que desde allí, la provisión de agua se hará por simple gravitación. Sus dimensiones y estructuras de hormigón armado, se han adoptado del plano Nº 10393 E y P.

Cañería alimentadora

Se proyecta en asbesto-cemento, de 0.150 m de diámetro y 1500 m de longitud aproximada, desde el depósito de reserva hasta la avenida Roca esquina Corrientes. Los caudales suministrados al consumo serán aforados mediante un medidor Venturi colocado en la cañería de alimentación.

Red de distribución

La red proyectada abarca toda la planta poblada, correspondiendo las obras de construcción inmediata a la zona más densamente poblada, con una longitud total de cañerías de 4545 m, de diámetros variables desde 0.150 m a 0.050 m, siendo el material a emplearse de asbesto-cemento, aunque se hace notar que la cañería del diámetro mínimo indicado sólo será utilizada para los desagües, siendo de 0,060 m el diámetro menor para cañerías distribuidoras.

Se ha calculado su capacidad para que la mínima presión no baje de 12 m sobre el nivel del terreno, durante las horas de mayor consumo; a fin de asegurar el regular funcionamiento del servicio de la red, ésta irá provista de un número conveniente de válvulas esclusas y cámaras de desagüe y limpieza, habiéndose reducido al mínimo indispensable la instalación de llaves de incendio.



(Fig. 3) *Al fondo de esta fotografía se observa la toma*

Conexiones domiciliarias y surtidores públicos

Como obra complementaria de la red de distribución, se han incluído la instalación de las respectivas conexiones domiciliarias, que en total alcanzan a 190. En la zona en que la población actual no justifica el servicio domiciliario, se proyectan cuatro surtidores públicos de uso gratuito.

Presupuesto de las obras proyectadas

Se transcribe a continuación el resumen del presupuesto preparado en la Inspección General de Estudios y Proyectos:

Obra a licitar:

I	Toma y establecimiento de aguas corrientes	$ 233.471,59	
II	Acueducto y obras complementarias	„ 427.836,08	
III	Depósito de reserva de 1500 m³	„ 63.943,24	
IV	Cañería alimentadora de la red de distribución y cámara para medidos	„ 21.443,24	
V	Red de distribución	„ 48.897,79	
VI	Conexiones externas para el servicio domiciliario de aguas corrientes	„ 15.816,00	
	Importe de las obras a licitar	„ 811 407,94	
	Imprevistos, 5 % aprox.	„ 40.592,06	
		852.000,00	
	Dirección e inspección, 9 % aprox.	„ 77.000,00	$ 929.000,00

Obras por administración:

I	Maquinarias y aparatos varios	$ 145.460,00	
II	Línea telefónica aérea y aivsador del nivel máximo del tanque	„ 20 882,00	
		166 342,00	
	Imprevistos, 5 % aprox.	„ 8 658,00	
		175.000,00	
	Dirección e inspección, 9 % aprox.	„ 28.000,00	$ 203 000,00
	Importe total de las obras	„	1.132.000,00

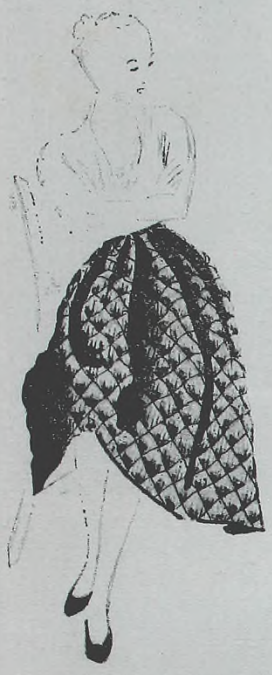
Incluyendo la suma de $ 18.000,00 m/n. en concepto de estudios y preparación del proyecto, cuyo importe definitivo queda sujeto al reajuste correspondiente, el importe total de las obras proyectadas, asciende a $ 1.150.000,00 moneda naciona.

Extractado del Boletín de Obras Sanitarias de la Nación.



Juvenil tapado, con mangas dolman. Muy amplio y ciñéndose al talle con un cinturón anudado.

El vestido de las jóvenes



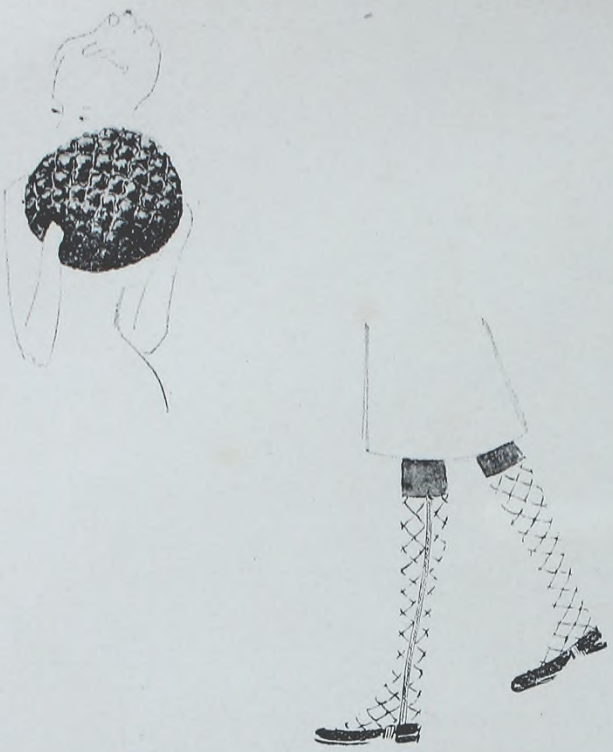


(1) *Ultimamente han alcanzado gran aceptación los vestidos de estilo paisano, ejecutados en distintos materiales, para usar en casa. El de nuestro grabado es de rayon estampado con rosas. El escote recogido en frunces, las mangas muy amplias, el corselete aldeano de pana azul, acentúan la juventud de la figura.*

(2) *Un nuevo vestido chemisier en lana beige, cuyos pliegues se ajustan al talle con un cinturón estrecho. Un manguito de leopardo y una banda de la misma piel en el sombrerito contribuyen a la elegancia de este simple modelito.*









(3) *En falla marrón o azul obscuro, con un cuellito y puños de lino blanco, formando ondas. El traje está hecho en dos piezas.*



(4) *Vestido de fiesta en broderito de algodón blanco, adornado con lazos de terciopelo negro. Distinguido y elegante para una jovencita. Y perfectamente lavable.*



(5) *Elegante y práctico conjunto para deporte. El pantalón y la camisa blancos; el chaleco de gamuza en un tono vivo.*

BORCON

BORDAS & C.IA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658 BUENOS AIRES



PUERTO DESEADO

Partida de la Sta. Mabel Brown



Con el propósito de alistarse como voluntaria en los servicios de guerra, en estos días ha partido para Gran Bretaña la señorita Mabel Brown, hija de antiguos y apreciados vecinos de este pueblo. Nacida en Deseado, sus sentimientos personales y la solidaridad para con la patria de sus padres la han movido a ese gesto que ha tenido un eco profundamente emotivo y simpático tanto entre la colectividad británica como entre sus numerosas amistades. Es la señorita Brown el primer voluntario, de cualquiera de ambos sexos, que parte a envolverse en la vorágine que azota al Viejo Mundo. La acompañan los deseos de que desaparezcan pronto y de una vez por todas las razones que hoy han incidido para su alejamiento y que muy pronto podamos nuevamente contarla entre nosotros.

Rio Grande



Con Motivo del primer licenciamiento de tropas destacadas en Rio Grande se les obsequió con un asado a la criolla



Al Lector:

A fin de completar una colección completa, se necesitan los siguientes números de "Argentina Austral": 1, 12, 16, 43, 52, 60, 61, 80 y 83

Dirigirse a la dirección de la Revista

¡Se Gratificará!

COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS

INCENDIOS **AUTOMOVILES**

ACCIDENTES DEL TRABAJO (Ley 9688)

Capital Autorizado: $ 4.000.000,— Suscripto: $ 2.000.000,—
Capital Realizado: $ 1.200.000,— c[legal

Wm. F. BENKISER
Presidente

M. HERROLD
Gerente

Sede Social: "EDIFICIO BOSTON"
U. T. 33, Avda. 3046 Buenos Aires U. T. 34, Def. 6989

Guillermo Kemp

Estancia "17 de Marzo"

SAN JULIAN

Alfredo y Eduardo Pinos

Acopiadores de frutos del país
Compra permanente de lanas, cueros y pieles silvestres en general
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA
Teléf. 61 - Puerto San Julián