

Argentina Austral



CRUZ MONUMENTAL DE CABO FROWARD.

(Fotografía de José Suárez.)

*Llame a las cosas
por su nombre:*

**AL PAN
PAN
Y AL
VINO TORO**





Inscripta en el Registro de Propiedad Intelectual N° 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 7546



Guanaco. (Mascota del descamto
militar en Río Grande. Foto Ostoiich.)

AÑO XV - NUMERO 156

JUNIO DE 1944

BUENOS AIRES

Prensa Patagónica

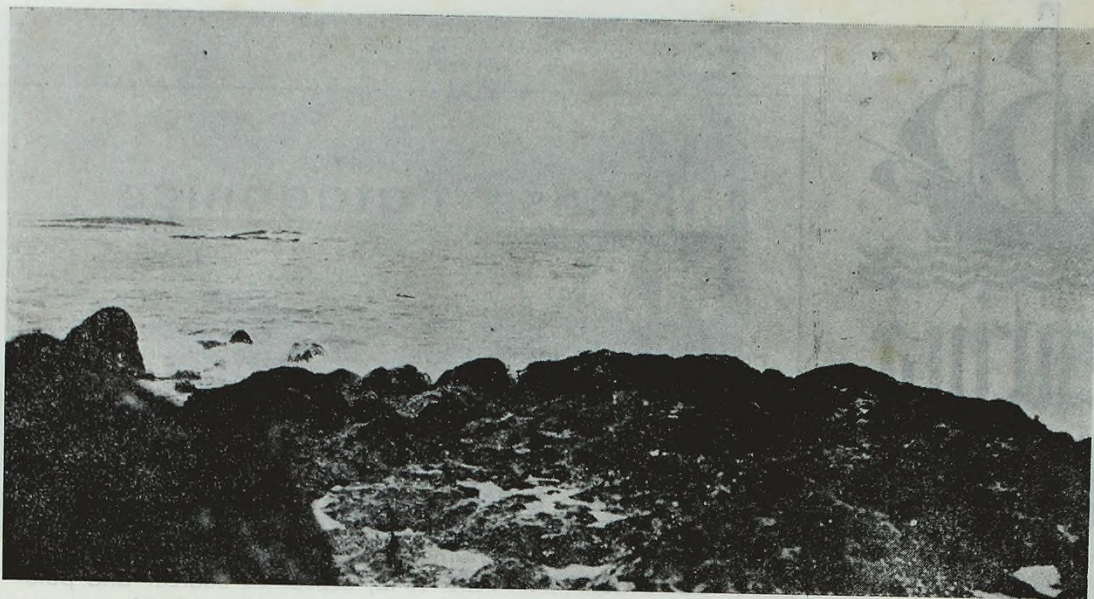
Hasta la obra más individual, en apariencia al menos, no se hace sin colaboradores, quienes, ya de un modo ya de otro, bien de lejos, bien de cerca, intervienen con su acción o su palabra; tanto más si se trata de una publicación periódica. Una revista, viniendo a nuestro caso, es la obra de muchos; es la suma de muchas voluntades y capacidades, que, empezando con el escritor y el avisador, pasa por el impresor y distribuidor, para llegar, por último, al lector. Al cerrar con el presente número el ciclo correspondiente al año 15° de ARGENTINA AUSTRAL, deseamos dedicar una palabra de gratitud y afecto a esos colaboradores finales, a esos buenos amigos, cada vez más numerosos, que hasta aquí nos han acompañado. Pero especialmente nos dirigiremos a los colegas patagónicos, lectores atentos de estas páginas nuestras por lo que llevamos observado, y con quienes creemos hallarnos en deuda de reconocimiento y correspondencia por las palabras siempre generosas que en sus respectivas columnas nos dedican.

Cuenta el sur argentino con una acreditada prensa, que pasa, en varios casos gloriosos, de los veinte años de existencia. Vemos en ella registrarse día tras día la historia local y, a la vez, tomar forma los anhelos de aquellos pobladores y concretarse los problemas diversos de aquellas regiones tan apartadas del centro metropolitano. A decir verdad, no sólo recurrimos a esa prensa para la adquisición de datos actuales y fidedignos, sino que, además, en el conjunto de sus opiniones buscamos la opinión pública de la Patagonia y con su criterio general, depurado por la distancia y robustecido por el contacto inmediato con los hechos, procuramos que el nuestro armonice.

Aparte de esta coincidencia de puntos de vista, resultado de una comunidad de ideales patrióticos y progresistas, aquellos estimados colegas han sabido valorizar la obra de divulgación histórica y geográfica que, con respecto al escenario patagónico, fueguino y aun antártico, venimos desarrollando en todo cuanto nos es posible. Hay en ese inmenso mundo, hasta ayer desconocido, un material tan abundante como maravilloso en el sentido de nuestra especialización periodística: reunirlo, clasificarlo y darlo a conocer es la misión singular que nos hemos impuesto, y a cuya prosecución nos incitan, precisamente, las palabras elogiosas de los colegas del sur que muy a menudo nos llegan, palabras aquí latadas por la responsabilidad que conocemos en quienes las formulan y por la circunstancia, además, de constituir un testimonio de excepción.

Cerramos, pues, un año más de existencia con los mejores auspicios y los mejores propósitos; y, para que menos nos falte, pagamos una deuda a los colegas sureños. A todos, muchas gracias.

Luis Peñafiel.



Entrada a Puerto Deseado. Un panorama marino, el más desierto de todos, está impregnado de historia; pues en el mar todo es camino, bien a través del planeta, bien a lo largo de las edades.



En la emoción estética, como en la revelación científica, todo reside en una asociación de ideas a la vez que de sentimientos. Un paisaje nevado nos habla siempre con acentos infantiles y sonoridades hogareñas desde el fondo más profundo de los recuerdos personales y sociales. Tal esa visión de Ushuaia, la ciudad que sustituyó a Punta Arenas en el privilegio de ser la más austral del mundo, la más próxima al polo sur.



Primera nevada en los cerros del lago Viedma.

(Foto Natalio Baró, de Santa Cruz.)

Sentido de la humanidad en el paisaje

por Eduardo Garrido Merino

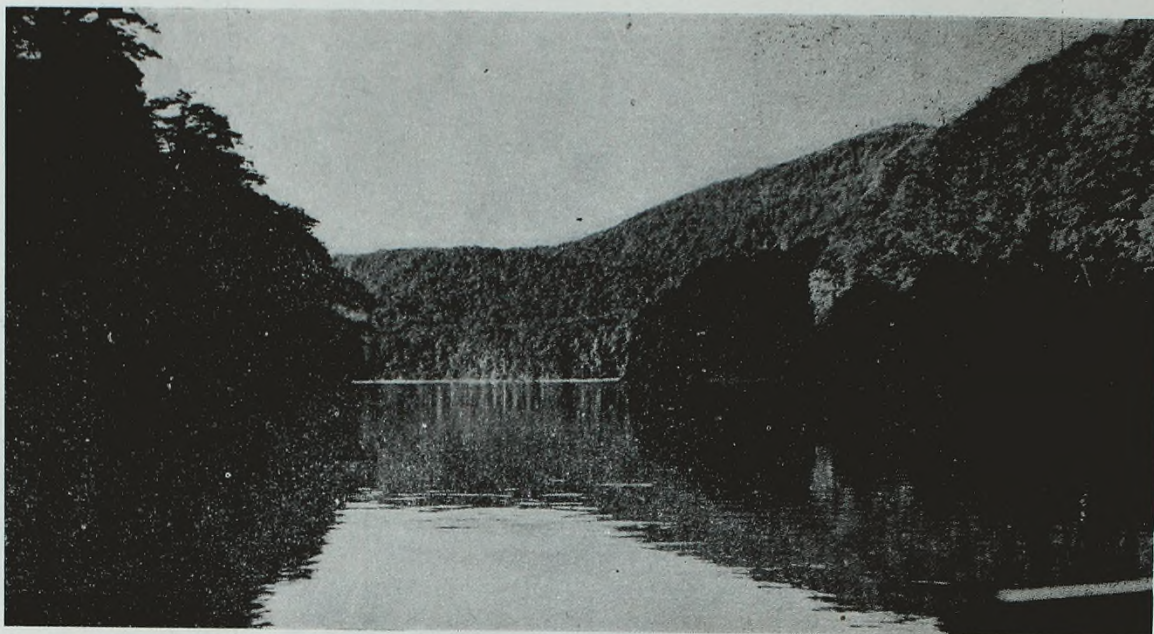
(especial para ARGENTINA AUSTRAL).

Cierta vez, en una de mis largas y sabrosas charlas con Miguel de Unamuno, díjome el maestro de Salamanca, refiriéndose a nuestro continente: "Me agrada oírle hablar de su América, me interesa saber de sus hombres y de la naturaleza de esos lejanos países, pero no siento desazón por un viaje. El Amazonas, el Aconcagua y el Chimborazo deben ser indudablemente tan imponentes como bellos, pero por esas aguas y esas cumbres no ha pasado aun la humanidad".

Hermosa y significativa frase, bien acuñada y propia del ilustre pensador. No sin aplaudirla, en lo que entraña de verdad, si adoptamos una actitud de hombre saturado por civilización de siglos, hube de refutarle en parte. Apparently, el ambiente de desolación que acompaña a los más recónditos parajes del Nuevo Mundo, hace pensar en una absoluta carencia de humano contacto. Sus bellezas abruptas, selváticas, son aun casi inéditas para el común de los seres y sus nombres geográficos están aun frescos en las modernas cartas marinas. Y, sin embargo...

Acerca de la comunión entre el hombre y el paisaje se pueden ensayar valiosas disquisiciones. Para Unamuno, ibero eterno, pedernal de la cantera éuskara, filólogo de lenguas vivas y muertas, y por tanto buceador en la cultura de treinta siglos, una visión nevada de los Andes, un panorama inhóspito de la Tierra del Fuego o una solitaria revelación de los canales de Chiloé, eran manifestaciones incoloras e insípidas de una naturaleza demasiado virginal.

Este punto de vista nos situó en opuestas orillas, a fin de divagar sobre este interesante tema: ¿El paisaje sin calor humano, sin historia, puede cautivarnos por sí solo, excluyendo la imagen del hombre que lo complementa? Sin duda alguna, que sí. Todo hombre busca la soledad para comunicarse con Dios, y por consecuencia pocos sitios tan propicios como los de una naturaleza virgen para sentirnos más cerca de lo creado, es decir, de la Creación. Y esto se puede comprobar, como reacción inmediata de nuestro ingénito sentimiento religioso, tanto en panteísta como en cristiano de nuestros días.



Canal de comunicación entre los lagos Futaleuquén y Krüger. Agua, montaña, árboles, son los principales elementos del paisaje clásico; pero con los que fácilmente caemos en la belleza fría de un cromo convencional a poco que nos falte una base cultural para la contemplación objetiva.

(Foto Direc. de Parques Nacionales.)

Hablamos del recuerdo que el hombre deja sobre las piedras del pasado, diríamos más precisamente sobre la arcilla blanda e impresionable del tiempo. Para el intelectual encadenado como Prometeo al buitre de la cultura que le roe eternamente las entrañas, la naturaleza no es otra cosa que el escenario del hombre. Así para éste las cuevas de Altamira, con sus primitivos dibujos rupestres, o el toro de Guisando como primigenio ensayo escultórico, representan las rúbricas con que el ser humano se ha apropiado de la naturaleza que lo circunda.

Miguel de Unamuno, como un viejo pintor del Renacimiento, veía al hombre sobre el paisaje, complementándose, compenetrándose, formando algo más que un simple telón de fondo. Así la *Gioconda*, de Leonardo; la *Magdalena Domi*, de Rafael, o la *Sagrada Familia*, del Parmigianino: con una visión natural de montes, árboles, cascadas y cielos.

La pintura, como arte inspirado en leyes objetivas, precedió a la literatura en esta atención o interés por el paisaje. Los críticos modernos, tan amigos de hacer calendarios y tajar el tiempo en efemérides y manifestaciones, señalan a Juan Jacobo Rousseau como el iniciador de una era literaria en que el paisaje meramente adjetivo y retórico iba a convertirse en ambiente ligado constitencialmente al hombre. Nada el uno sin el otro. Por tanto, los ojos europeos, cansados del paisaje clásico, habituados a los perfiles neohelénicos de los cipreses centenarios y de los fustes acusadores de ruinas, tan caros a Keats como a Byron, se volvieron con ansia, imaginativamente, hacia las tierras virginales de América. Una reacción contraria al pensamiento de Unamuno, lo que llamaríamos un deseo de huir del paisaje hollado en milenios por la humanidad con sus guerras, valores y pasiones; un ansia justificada de buscar en el mundo colombino un escenario nuevo, exornado de colores más ricos y frescos, de aves exóticas de cántico desconocido, de árboles con fronda y frutos sorpren-

dentos. Era la desintegración de una larga etapa de la vida, desasiéndose de una atmósfera viciada por centurias de historia, tal una ventana abierta al oxígeno de una existencia más pura y original. Chateaubriand intenta en la novela el descubrimiento de América, y escribe *Atala*, donde la naturaleza, que nunca puede estar abandonada por las criaturas mortales, tiene dos enamorados primitivos, a manera de Adán y Eva, como héroes de una leyenda romántica.

Y, sin embargo... Han venido al recuerdo estas divagaciones, pues ya es hora de señalar que estos parajes de América se van compenetrando de historia, y, por tanto, de dolor y de pasiones. Para el europeo secular, un mapa de la América meridional, trazado en el siglo XVI, con mares borascosos surcados por galeones de insuflados velámenes, es un documento nuevo. Para nosotros, los americanos, es nuestra fe de bautismo, la letra inicial, capitular, de nuestra historia. Y los nombres geográficos, para ellos tan poco conocidos, van adquiriendo en estas latitudes la palpitación hazañosa, la vibración dramática de lo que ya es historia. Aparentemente vírgenes, desolados o solitarios, pero con huellas de sangre, de dolor y de lucha: en una palabra, con olor de humanidad.

Por mar y por tierra, los navegantes y conquistadores surcaron y desbrozaron las rutas de su humana ambición. El periplo de Sebastián Elcano anunció al mundo que estaba integrada la redondez de su esfera con la aportación de un nuevo continente. Magallanes abre en la región austral el camino entre dos océanos. Balboa descubre el mar Pacífico, y poco a poco se van abriendo vías de navegación que marcarán el derrotero de la región antártica. Ya la historia se enseñoorea de estos paisajes desérticos. Si sociológicamente ellos valen poco por ausencia de humanidad, sus bellezas ciclópeas los

incorporan a la geografía viva. Y la audacia de navegantes, héroes o piratas traza el rumbo hacia zonas que hoy atraen al viajero que gusta de las emociones estéticas de una naturaleza soberbia y abrupta. Desde nuestra orilla, o sea desde nuestro ángulo de visión, estas tierras de aspecto sereno, inmutable, bajo la máscara fría de sus nieves eternas, ya han sido sufridas por el hombre. No habrá pasado el hombre con su cultura, según el pensamiento de mi maestro Unamuno, pero sí ha pasado con su esfuerzo y dolor.

La conquista del suelo americano es una epopeya que bautiza de sangre las selvas y los mares. El Inca Garcilaso, aludiendo a las dificultades que los conquistadores tenían para abrirse paso entre bosques vírgenes, dice: "lo hacían a golpe de hacha y hocino".

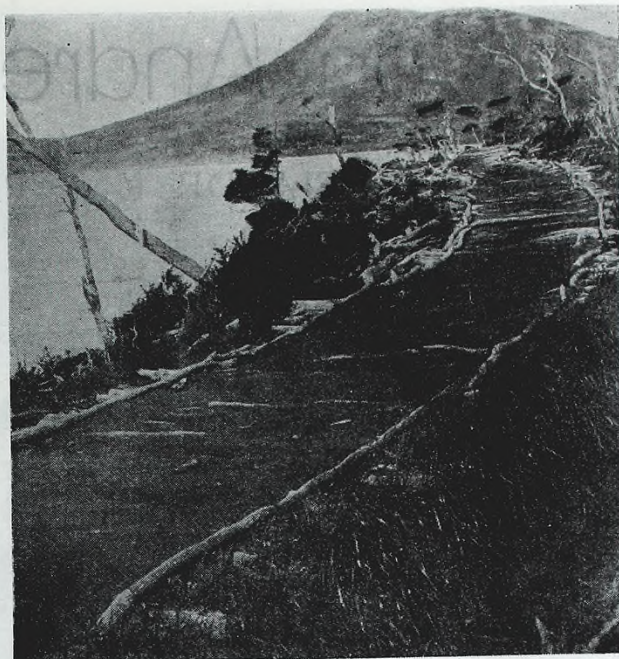
D. Alonso de Ercilla, en *La Araucana*, se refiere a las furias del mar en estos versos:

*La braveza del mar, el recio viento;
El clamor, alborozo, las promesas;
El cerrarse la noche en un momento
De negras nubes lóbregas y espesas:
Los truenos, los relámpagos sin cuento,
Las voces de pilotos y las priesas
Hacen un son tan triste y armonía
Que el mundo parecía.*

¿Quién no recuerda con ello los terribles naufragios en los mares australes? ¿Acaso no vienen al pensamiento, con trágico relieve, las expediciones de Loayza y de Sarmiento de Gamboa? En Puerto del Hambre, los desventurados colonos hispanos que encendieron el primer fuego de civilización, dieron con el sacrificio de su vida el testimonio de que la humanidad llegaba para asociarse a la naturaleza, en esta desigual lucha, que tiene de caricia y de zarpazo, de amor y de odio.

El nauta Ladrillero intentó llegar a Magallanes con sus hombres, pero no sobrepasa en su hazaña el seno del Reloncadi. Pero la gesta queda grabada en los robles y alerces de la selva con señales de civilización. Con su propio puñal traza la cruz de Cristo en los troncos de los árboles, en un afán bautismal de cristianizar la selva.

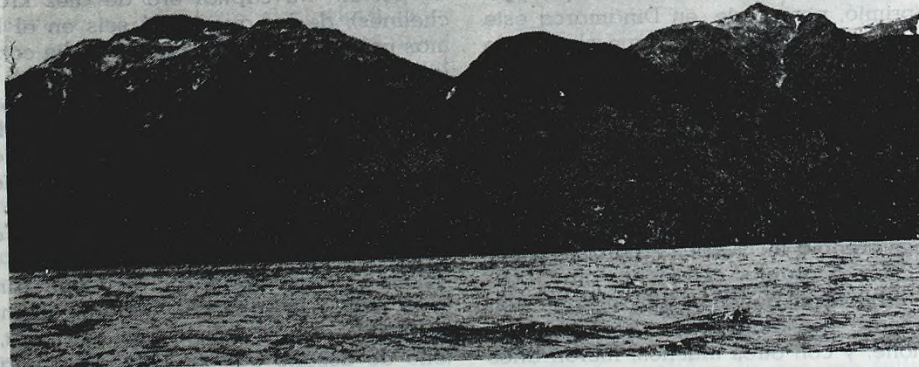
A los precursores se suceden los modernos investigadores. Los canales de Chiloé, el archipiélago de innumerables islas, como si el Continente en su tramo austral fuera desmenuzado por la clava de Hércules, la Tierra



No es necesaria la presencia de una figura humana para la humanización del paisaje, si en éste se advierte la señal de sus manos. Así en ese camino bordeado de troncos y serpenteando junto al mar. Estancia Policarpo (Río Grande).

del Fuego y la zona antártica se pueblan de los banderines de boyas y balizas. Son nuevos puntitos y nuevos nombres en las cartas de navegación. Españoles, ingleses, holandeses, franceses, hombres de los siete mares del mundo buscan un camino nuevo bajo los brazos de la Cruz del Sur. Y surgen los nombres históricos de marinos como Parker King, Fitz-Roy y Adrien de Gerlache, de sabios como Darwin y Brassey, de aventureros como el rey francés de la Araucanía. Y las islas adquieren denominaciones sugestivas: Wellington, Cambridge, Reina Adelaida...

El Puerto del Hambre se transforma en Punta Arenas, ciudad de pujanza y progreso. Surgen poblados y colonias. Junto al paisaje inmenso y a veces hurraño, el hombre. Es decir, la historia que empieza.



Lago Futalaúquén (Esquel).

Don Andreas Madsen

AUTOBIOGRAFIA DE UN "PIONEER" DE LA PATAGONIA

Traducción del capitán de fragata

T. Caillet-Bois

(para ARGENTINA AUSTRAL)

Niñez

Nací en 1881, en una casita con techo de paja de la costa de Jutlandia, Dinamarca. Mis padres habían sido los primeros en instalarse en esa región, hasta entonces inculta. Recuerdo a mi primera niñez como áspera lucha por la vida, cuando un penique me parecía suma fabulosa. A los nueve años se me conchavó a un granjero como mandadero o, mejor dicho, como "corredor", pues no recuerdo que jamás caminara; siempre tenía que correr, y generalmente con un pesado malleto a la espalda, para clavar las estacas con que en Dinamarca se sujetan todos los animales durante el verano. Mi sueldo era de ocho kroner (unos nueve chelines) para toda la estación, de unos siete meses. Con eso tenía que comprarme vestimenta, reducida a pantalones cortos, camisa y blusa, pues medias y zapatos sólo me preocupaban en invierno.

Por esos ocho kroner trabajé sin duda más que en la Patagonia por ochocientos pesos. Entiendo que posteriormente se suprimió, por suerte, en Dinamarca este trabajo de menores, pero puedo afirmar que el mío, de los ocho a los doce años, constituyó vida poco feliz, duro trabajo del alba al anocheceh. Unicos rayos de luz eran la escuela —cuatro mediodías en verano y dos en invierno— y la mísera comida. Cuando, años más tarde leí a Dickens no me costó simpatizar con Oliverio Twist.

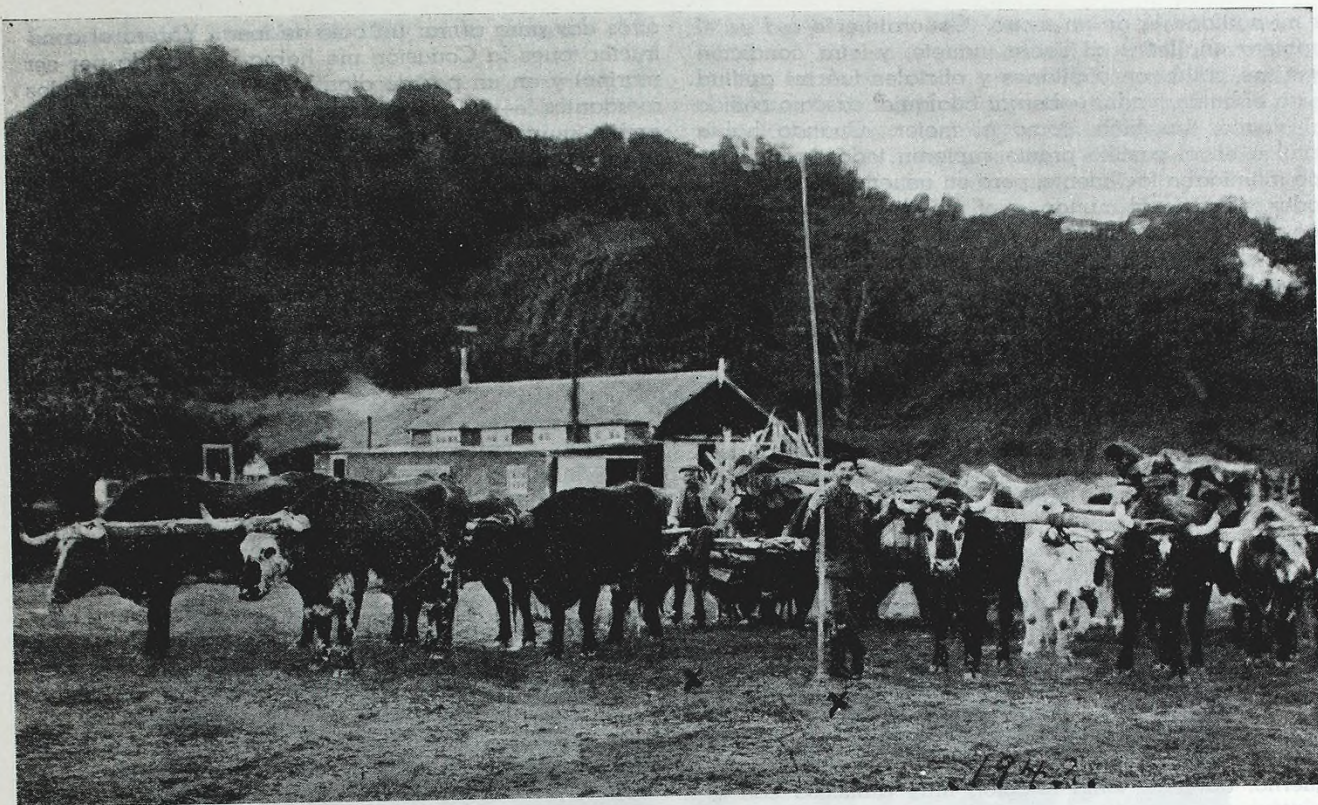
A los doce años cambió mi suerte, y para siempre. Entré a trabajar en otra granja, con gente muy bondadosa y buena biblioteca, donde trabé relación con Dickens y Shakespeare, con Stanley en su famosa búsqueda de Livingstone, y con otros muchos; fueron años felices.

De ahí pasé a una hacienda mayor, pero sólo estu-

ve en ella dos meses. Desde niño, mi sueño había sido salir a conocer el mundo. Probablemente había en mis venas alguna gota de sangre de vikings; necesitaba estudiar, ir al colegio; pero, como no tenía dinero, ni para colegio ni para viajes, mi única esperanza estaba en el mar. Sin embargo, no podía alejarme, pues estaba conchavado por un año.

Quiso entonces mi "buena suerte", que me enfermara gravemente; supongo que fué escarlatina, pues luego me despellejé totalmente, pero como nadie se preocupó de llamar al médico para un humilde servidor, no puedo afirmarlo. Con la convalecencia me llegó la oportunidad; pedí permiso para ir a mis padres, y, como no podía trabajar, se me concedió. Pero, en vez de ir a casa, me dirigí a la estación ferroviaria, y para no despertar sospechas, nada llevé conmigo fuera de una fotografía de familia, de tamaño postal. Mi capital era de diez kroner (unos once chelines), de los que gasté seis en el boleto al puerto más próximo: Aalborg. Allí a nadie conocía, pero tenía la dirección de una familia.

Llegué a Aalborg ya anochecido, con tres kroner en el bolsillo, suma por de demás reducida para afrontar al mundo. Mi físico de chiquelo bajo, desnutrido y esmirriado, debía ser poca cosa; uno de los changadores, al verme desorientado, sin saber qué rumbo tomar —jamás viera yo antes una gran ciudad, y ni sabía hablar en danés, sino tan sólo en dialecto de Jutlandia— se me acercó para preguntarme a dónde iba. —Al mar— le contesté. —Hum, díjome, te has escapado de casa—. Admití que así fuera, pero añadí en tono de desafío que no volvería a ella. Inquirióme si conocía a alguien allí, a lo que le mostré la dirección en mi poder. —Bien, me dijo, sé donde es, y te llevaré



Carretas cargadas de leña y conducidas por el Sr. Madsen y su hijo menor. En la casilla que se ve a continuación funciona una estación meteorológica instalada en 1935 —la primera en la región— y atendida por los señores Madsen. (Foto tomada en 1943.)

allí; si no te quieren ellos, vendrás a casa conmigo; ¿tienes equipaje?—; —No—; —¿Tienes dinero?—; —Sí, tres kroner—. Me contempló un momento como intrigado, me palmeó el hombro, y me dijo luego muy bondadosamente: —Ven, muchacho; admiro tu coraje; pero puedo asegurarte que el mar no es un jardín de infantes.

Me condujo entonces a la casa indicada, muy pobre, que pertenecía a los padres de un compañero mío de escuela; cuando supieron que era amigo de su Karl, me recibieron cariñosamente, pues no hay como un pobre para acoger a la pobreza que llama a su puerta. Pude comer algo, me acosté con uno de sus hijos, y en un santiamén estuve en el mundo de los sueños.

Mi primer embarco

Continuaba mi "buena suerte". Estábamos en comienzos de primavera; se iniciaba el deshielo y todos los barquichuelos se alistaban a salir. Había, pues, probabilidades, pero los patrones seguramente me veían demasiado chico y endeble; sin embargo, a los dos días, me aceptaron en un sloop destinado a Suecia. La madre de Karl estuvo apurada para darme cobijas, pues no tenía dinero; pero la necesidad es madre del ingenio. Lavó prolijamente unas bolsas de carbón y sus hijos coleccionaron todos los periódicos que pudieron, a los que cosió juntos formando espesa colcha dentro de las bolsas. Así resuelta la cuestión ropa de cama, me embarqué en el sloop, más orgulloso que Lucifer con mi puesto en el rol. La camisa me la tenía que lavar en días de sol, pues carecía de repuesto; botas de mar no necesitaba, pues tenía curtidos los pies; tampoco ropa de agua, pues sabido es

que la lluvia se detiene sobre la piel. Nada me importaba; ganaría diez kroner mensuales y salíamos mar afuera: El mundo era mío; me alejaba de Dinamarca antes de que pudieran buscarme, pues el granjero me creía en casa de mis padres, y éstos, a su vez, me suponían en mi trabajo rural. Grande fué su sorpresa cuando recibieron carta mía informándoles que yo estaba lejos en el vasto mundo.

Mucho se ha escrito sobre la vida en un velero, lo que me excusa de entrar en detalles. Hubo días buenos y malos, pero en conjunto fué gran vida para mí. Veía tierras y ganaba dinero; podía comprarme ropa, por más que nunca me cargué con fantasías, sobre todo, podía adquirir libros, y en cada puerto hurgaba los puestos de librería, armándome de una notable colección, que desgraciadamente, perdí más tarde en Buenos Aires.

Cuatro años estuve "a proa del palo" en toda clase de veleros, y a los dieciocho años se me reconoció como marinero A. B. La vida a bordo, no me resultaba dura, pues no tenía mucho que reclamarle. No me preocupaba el rancho; cuando niño, poco se me había mimado, pues a los doce años había perdido a mi madre, y la madrastra no tenía tiempo ni disposición para tales tonterías; las mujeres de los granjeros a quienes luego había servido, creo que llevaban zóquetes de madera no sólo para ocultar la deformidad de los pies, sino también, para utilizarlos como arma con chocante liberalidad; así que golpe más o menos no me preocupaba. Muy pronto aprendí a ser útil, y mi resistencia suplió a lo que me faltaba en estatura y fuerza; mi cuerpecito era como delgado cable de acero,

y mi agilidad la de un mono. Generalmente era yo el primero en llegar al sobre juanete, y otra condición que me valió con capitanes y oficiales fué mi aptitud para el timón; podía gobernar cualquier cascajo ceñido al viento, tan bien, como el mejor. Cuando había trifulca en el castillo pronto supieron todos que no se me intimidaba fácilmente, pero en general fui amigo de todos. "Sonríe al mundo, y el mundo te sonreirá", tal fué mi línea de conducta. En todo el transcurso de mi vida, siempre me hice más amigos que enemigos y tengo poca capacidad para el odio.

Buenos Aires

Bien. Cuando tuve 19 años, decidí probar un vapor. Pero ese trabajo no me agradó, por lo monótono, y así, cuando llegué a Buenos Aires en el "Skanderborg", decidí abandonar el mar por un tiempo y buscar suerte en tierra. Algo había leído de la Argentina como país nuevo, lleno de oportunidades. Pero cuando pedí al capitán que me pagara, me contestó decididamente que no: —No cobrarás hasta volver a Dinamarca—. Me hubiera sido fácil desertar, ya que Tommy Moore —el maestro posadero de la Boca— había destacado a bordo sus "desertadores" prometiéndonos el oro y el moro si nos escapábamos, y muchos veleros de toda nacionalidad andaban tras de mí; sin embargo, nada quise saber, pues había oído mucho de las prácticas de "Shanghai" y de los buques-infierno; además, tenía relación muy amistosa con el capitán, quien hasta se me había ofrecido para ayudarme a cursar la escuela de náutica si quería patentarme de oficial; la desertión, decididamente no me convenía. Después de varios días de discusión, cuando vió que no podía cambiar mi resolución, concluyó por decirme: —Bien; te pagaré si me prometes no volver al mar y abrirte camino en la Argentina; estoy seguro que este país es tan bueno como cualquiera, y quizás mejor—. Así se lo prometí, con lo que me licenció debidamente; luego, hice lo posible por cumplir aquella promesa.

Desembarqué en Buenos Aires trajeado de burda tela, pero rico como un Creso en comparación con mi llegada a Aalborg cinco años antes. Nada quedaba de mi anterior miseria, el mundo era siempre mío, y la suerte mi compañera. A los pocos días obtuve trabajo en la comisión de límites entre Argentina y Chile; mi jefe era un dinamarqués, L. von Platen, uno de los caballeros más bondadosos que jamás conocí. En la Boca me hice de otros buenos amigos, especialmente de la familia Frederik Petersen, del "Café Skandinaven", que me trataron como a hijo y cuya cordialidad nunca olvidaré.

Con la Comisión de Límites

En noviembre de 1901 salimos de Buenos Aires para la Patagonia, desembarcamos en Puerto Madryn y seguimos por tren a Trelew, y de allí por tierra al lago Buenos Aires. Los carros de la colonia galense en Gayman, condujeron nuestras provisiones hasta el lago; de allí, las llevamos nosotros hasta donde pudimos, con cargueros, siguiendo el río Ibañez a través de la cordillera. Cuando no podíamos adelantar ya con caballos y mulas, armábamos un "campamento general", y allí quedaba el cocinero a cargo de cosas y animales, mientras nosotros continuábamos a pie, cargando cada uno 45 kilogramos. El trayecto era pésimo —matorrales y pantanos— y al cabo de dos días de lucha sin progresar casi, se me mandó de regreso con

otros dos para armar un bote de lona. Yo era el constructor (pues la Comisión me había contratado por ser marino) y en un par de días lo tuvimos listo. Los dos ayudantes —un danés Hans y un noruego Högli— ambos muy voluntarios, hicieron el esqueleto mientras yo me ocupaba de la lona.

Con el bote, avanzamos firmemente, y como siempre hubiera una orilla libre de maderos, solíamos utilizar esa orilla para el transporte, cruzándonos frecuentemente de una a otra. Durante 28 días, vivimos empapados hasta los huesos, pues llovía terriblemente; de noche encendíamos una gran fogata para secarnos, y la rodeábamos tan desnudos como Adán, armados de largos palos para arrimar al calor la ropa interior.

En la mañana del día 29º, oímos a retaguardia, lejano grito, y todos nos mantuvimos alerta por si fuera de ser humano. Repetíase a cada minuto, algo como "Yu-Hu"; alguien sugirió fuera Max, el cocinero alemán dejado en el campamento, pero esto era improbable; Max, había quedado allí precisamente por su falta de resistencia; en cambio el desconocido avanzaba con gran rapidez a juzgar por la creciente potencia de su grito, y lo hacía por la margen norte del río, donde la marcha era penosísima. Cada vez más cerca los gritos, von Platen llegó a pensar en algún "superhombre", pues nadie podía adelantarse así en aquel pantano. Hacia mediodía emergió por fin de la selva un gigante gritando y gesticulando, cubierto de harapos, y durante un momento quedamos todos sobrecogidos, hasta que todos a una gritamos: "Fritz" y corrimos a su encuentro, pues el salvaje no era otro que nuestro buen amigo Fritz Gladys, un bávaro que había viajado con nosotros de Gayman a Lago Blanco, donde siguió luego con otra comisión. Verdadero gigante, fuerte como un elefante y con voz como sirena de niebla, llevaba muchos años de Patagonia, y a los novatos nos había enseñado mucho acerca de ésta. Hasketh Pritchard, en su libro "Through the heart of Patagonia" hace referencia de él.

Fritz venía de chasque, con mensaje de nuestro jefe superior el perito doctor Francisco Moreno para que regresáramos, y para que von Platen fuera cuanto antes a Lago Belgrano para unirse allí a las comisiones que venían del sur por los lagos Argentina, Viedma y San Martín. Entonces supimos por vez primera que Argentina y Chile habían acudido al arbitraje de Gran Bretaña en la cuestión de límites.

A toda prisa lo empaquetamos y cargamos todo en el bote, y éste quedó a mi cargo mientras los demás irían livianos por la orilla. El viaje aguas abajo, me resultó bravo; en muchos sitios los troncos a la deriva se habían apilado formando pequeñas cascadas, pero yo estaba en mi elemento y llegué sin tropiezo al campamento general. En pocos días más nos encontramos frente a la Bahía de la Lancha, del lago Buenos Aires, donde había una lanchita a vapor empleada pocos años antes para navegar por el lago; allí acampamos.

Luego, dejando cinco hombres a cargo de las provisiones y de la mayor parte de los animales, von Platen, Hans y yo, con una tropilla de los mejores caballos y mulas, emprendimos la marcha al Lago Bergrano. Ibamos livianos, con pocas provisiones, pues se nos informaba que Clemente Onelli debía llegar de Santa Cruz con una carreta de bueyes y todo lo necesario. Llegó en efecto, con la carreta y algunas cosas, pero en cuanto a provisiones de verdad sólo traía una bolsa con 70 kilos de harina, muy pobre cosa para los 66 hombres entonces reunidos allí.

La memorable nevazón de 1902 en la pampa

Esta fué la más dura jineteada de mi vida. Yo era marino, y aunque había andado ya algo a caballo, lo había hecho siempre al paso, tras de los cargueros. Ahora era trote largo o galope todo el día, con un promedio de 18 leguas diarias. El tercer día fué el peor; después de acampar, tuve que ir a buscar

caballos y mulas, tratando de alcanzar a Moreno y Holdich. Quedamos pues atrás, con toda la carga, viajando juntos con quince carros de los galenses de Gayman que habían tendido palos telegráficos de Comodoro Rivadavia a Koslowski y Río Huemul; entre ellos había cuatro de nuestros amigos del viaje a Lago Buenos Aires. Cierta día, todo —carpas, carros, etc.— amaneció cubierto de nieve y durante cuatro días no pudi-



El señor Madsen, esposa e hijos (1930).

agua a la laguna, pero sólo pude hacerlo gateando. Después, las cosas anduvieron mejor, y las 18 leguas diarias no me molestaban. De Lago Belgrano, Hans y yo fuimos destacados otra vez al lago Buenos Aires, mientras el resto de la comisión venía lentamente tras de nosotros. Una vez más nos juntamos cerca del lago Buenos Aires, en el codo del río Fénix, donde ahora está el pueblo "El Nacimiento". Entonces nada había allí, por cierto, y en todas nuestras corridas jamás encontramos un sólo jinete que no perteneciera a las comisiones argentinas, chilenas o de los árbitros ingleses. Con nosotros estaba el capitán Thompson, cuya comitiva incluía a dos británicos, Jack Lively y Blinkhorn, con quienes me hice muy amigo; más al norte andaba el coronel Holdich con el doctor Moreno; éstos debían habérsenos reunido en Lago Buenos Aires, pero en vista de acercarse el invierno resolvieron desde río Huemul rumbar directamente para Comodoro Rivadavia.

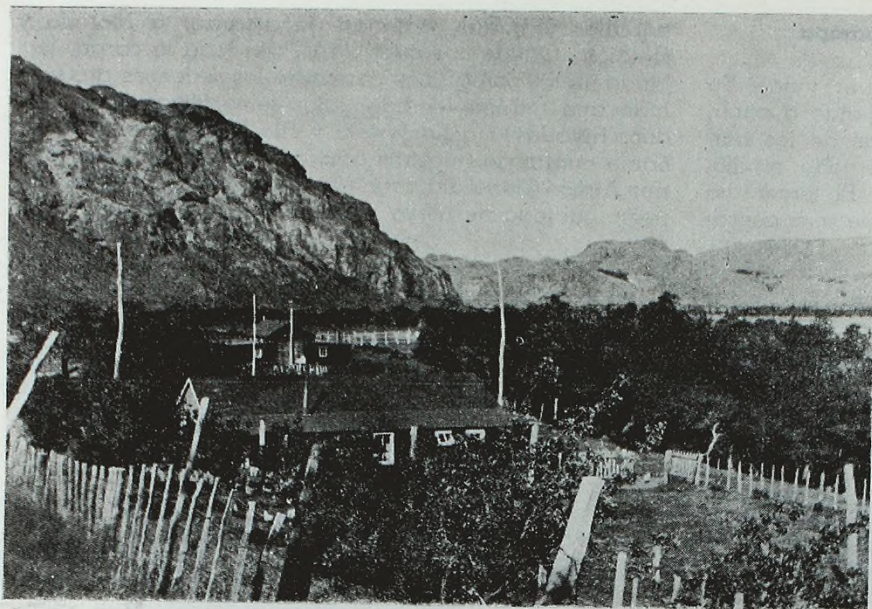
El 25 de mayo abandonamos al lago Buenos Aires, nevando y ya con un pie de nieve. El invierno se venía, era largo el camino a la costa, y no se podía perder tiempo. La travesía fué cruel, y en la orilla del río Senguerr nos vimos literalmente cubiertos de nieve. Días antes de la gran nevazón los ingenieros se nos habían adelantado con los campañistas y los mejores

mos movernos. Luego hicimos una desesperada tentativa: iríamos nosotros adelante, con todos los caballos y mulas sueltos, abriendo huella para los galenses con sus carro; hubo días de una legua; los pobres caballos tenían que avanzar con la cabeza muy levantada, pues la capa de nieve era profundísima; cada día sucumbían hasta veinte, parados, colgándeles simplemente la cabeza en la nieve. Sabe Dios cuántos perecerían así; de Lago Buenos Aires habíamos salido con varios centenares, y a Comodoro Rivadavia llegamos con sólo lo montado. La temperatura bajó algunas noches a 28° bajo cero; en ambos pies tuve mordeduras de frío, y tenían que alzarme y bajarme del caballo, pero felizmente pude salvarlos gracias a los camaradas

Llegamos a Comodoro pocos días antes del 9 de Julio, justo a tiempo para celebrar la fiesta patria. La "fiesta" fué brava, pero no hubo "bajas". Comodoro se componía entonces de trece ranchos. El 20 de julio nos embarcamos para Buenos Aires en uno de los transportes nacionales.

Costa Sur

Cinco meses pasaron antes de que las comisiones volvieran a la Patagonia. Hice dos viajes como timonel



La estancia de Cerro Fitz Roy en la actualidad.

en el "Chubut", uno de los barcos de correo y pasajeros que traficaba entre Buenos Aires y Punta Arenas. Pronto le conocí todas las mañanas al barco, y el viejo capitán Janson en seguida se acostumbró a mí: —Mande el dinamarcués a la rueda —cada vez que entrábamos a Deseado, San Julián, Santa Cruz o Gallejos; no me relevaba hasta no soltar el ancla, pero no me importaba, pues el timón era fácil para mí. Había a bordo un piloto italiano que solía ponerse un tanto nervioso y en alguna ocasión intentó sacarme del timón, pero Janson lo detuvo en seco con un: —Déjelo solo a ese hombre—. Con viento duro y fuertes corrientes, el gobierno es bravo en algunos de esos ríos, pero Janson tenía confianza en mí.

En definitiva lo pasé bien a bordo, por más que encabezara un par de huelgas; por la comida, una de ellas. Otra vez me negué a trabajar, y los demás juntaron coraje y se negaron también...; el contramaestre se obstinaba en que pintáramos el día de Navidad y se armó la de San Quintín. El primer oficial, entre otras cosas, amenazaba con abandonarnos en la costa patagónica; lo cierto es que no pintamos y que festejamos Navidad, pero para conseguir cerveza, necesitábamos el visto bueno del oficial y ninguno de los alemanes se atrevía a pedírsela; fui yo, con la condición de que se me considerase invitado, y conseguí el visado, una y dos veces, sin la mayor observación; pero a la tercera me dijo el oficial que me haría pedazos si volvía: —Nunca más llevaré dinamarcués a bordo, juró—; todos son "forflugte socialisten"; pero cuando volvió la cabeza pude ver por el espejo que se estaba riendo por dentro. Nunca me gritaba como a sus paisanos, y trató de persuadirme que continuara con él; pero yo sólo deseaba volver con la Comisión, y así nos separamos como buenos amigos.

En la región de los Lagos

A principios de enero de 1903, me encontré nuevamente camino a la Patagonia. Esta vez mi jefe era el capitán sueco Högberg, pues von Platen, con quien me

hubiera gustado ir, se dirigía a una zona donde no se necesitaba marino y me recomendó a Högberg.

Desembarcamos en Santa Cruz, y de allí seguimos al Lago San Martín por una ruta ya existente (en cambio, carreta alguna había llegado aún al Viedma). En el San Martín había dos pobladores: Santiago Frank al norte, y los hermanos Lively al sur; estos últimos eran los primeros pobladores de ese Lago.

Nuestra primera tarea fue rearmar al famoso cúter **Los Andes** antes de que llegara la otra comisión mixta de argentinos, chilenos e ingleses. La región era muy mala para jinetes, y para trazar el límite se tendría probablemente que ir a vela. Este cúter, cuyo esqueleto de madera se había traído de Buenos Aires, tenía ya su historia; cada año se le agregaba una nueva capa de lona como casco, y creo que la nuestra fué la quinta.

Todo estaba listo cuando llegó la comisión: ingeniero noruego Arneborg por parte argentina; por la chilena otro ingeniero cuyo nombre no recuerdo; por los ingleses el capitán Crostwaith y con este último, mi amigo del invierno anterior Jack Lively. Embarcamos todos —diez hombres— y desplegamos vela. Todo anduvo bien hasta que doblamos la punta para entrar al canal Chacabuco; allí encontramos marejada gruesa, y como hasta entonces estuviéramos a solavento de tierra, llevábamos más vela de lo prudente; el capitán Hogberg era buen marino y además de mí había otros dos marineros, un sueco Johson y un alemán Martín; sufrimos un fuerte golpe de viento y nos llevamos el mayor de los sustos, pero felizmente logramos conjurar el peligro; cuando anclamos en una caleta de Península Maipú el ingeniero chileno juró no volver al bote...

Después de varios días penosos, y de hacer varias leguas a pie, llegamos a la línea divisoria. El regreso fué aún más espectacular; soplaban un huracán y se había incendiado el bosque, así es que nos encontramos realmente entre agua y fuego; optamos por el agua y llegamos finalmente sin tropiezo al campamento.

Con Federico Otten

De allí, fuimos al Lago Argentino por el Paso de los Indios; como el río de Santa Cruz no tuviera más balsa que la de Paso Ibáñez, cerca de la boca, nosotros nos llevamos para cruzarlo un botecito de lona plegadizo. Del Argentino pasamos a la margen norte del Viedma, donde encontramos al alemán Federico Otten. Fred, como se le llamaba, era un personaje original, taxidermista enviado tiempo antes por Hagenbeck, de Hamburgo, para coleccionar ejemplares de la fauna patagónica. En vez de esto se había dedicado a buscar oro y había sido el primer cristiano en cruzar el Río Grande de la Tierra del Fuego, así como el Santa Cruz junto a los Lagos, costearo la región del Viedma y del San Martín.

Fred se encontraba solo y buscaba acompañante; me persuadió a que me quedara con él para buscar oro, cazar avestruz y guanaco, etcétera. No necesitó mucho discurso. Este era el mundo de mis sueños de

niño: espacio sin límites y tierras sin dueño... Para Fred, sin embargo, estaban ya sobrepobladas: dos alemanes estaban remontando al Viedma con un millar de ovejas traídas del rincón entre el Leona y el Santa Cruz. Era casi ridículo el pretexto para abandonar el paraje —la mejor pradera del Viedma—, pero Fred tenía sus caprichos, y a los pocos días nos internamos en la cordillera, al pie del cerro Fitz Roy. A fines de abril, luego que nos hubimos orientado en nuestro nuevo dominio, Fred se preparó a ir a la costa —80 leguas— para comprar provisiones; para pagarlas cazaría avestruces en el camino; entretanto yo construiría una casilla, para la que sobraba madera, pues estábamos en medio de la selva virgen: —No se preocupe, joven; estaré de vuelta en un par de meses—.

¡Un par de meses! Transcurrieron seis, antes de que regresara... Me encontré absolutamente solo, en el último confín del mundo, pero al principio no me afligía; estaba demasiado ocupado volteando árboles y construyendo la choza. ¡La casa propia; satisfacción suprema!... Aquí estaba yo —hasta ayer sirviente, recibiendo órdenes— transformado en dueño de mi destino, libre de hacer lo que yo quisiera, señor de los bosques, sin rival en leguas y leguas en cualquier dirección... A los tres meses, sin embargo, cuando se me acabaron los víveres, la fantasía dejó sitio a la realidad. Quedábame abundancia de carne y sal, pero nada más; la soledad fué lo que más comenzó a pesarme. Carecía de toda lectura, fuera de un libro alemán (Die letzter Habsburger und seine Thogther); aunque no conocía entonces ese idioma, me lo leí tantas veces que me volví maestro.

A los cuatro meses comenzaba a preocuparme seriamente, pero una vez más intervino mi "buena suerte": una caída del caballo me fracturó la clavícula. Dije "suerte", y así fué. La curación de esa fractura

me tuvo tan ocupado que no me dejó tiempo a pensar. La choza estaba para entonces más o menos lista, de modo que no me faltaba abrigo, pero me costó volver el hueso a su sitio; encontré una piedra redonda y lisa para colocármela en la axila, y una toalla empapada en salmuera me sirvió para desinfectar la herida y evitar la hinchazón. ¡Bendita sal! Años después, con la civilización, serían panacea patagónica la "Embrocación Ellmans, para caballos" y el frasco de "Sal de Fruta Enos"; pero en cualquier avería será difícil que nada supere a la salmuera. Que un caballo os da una coz en pecho o vientre y os haga escupir sangre, pues bien, un buen trago de salmuera os para la sangre...

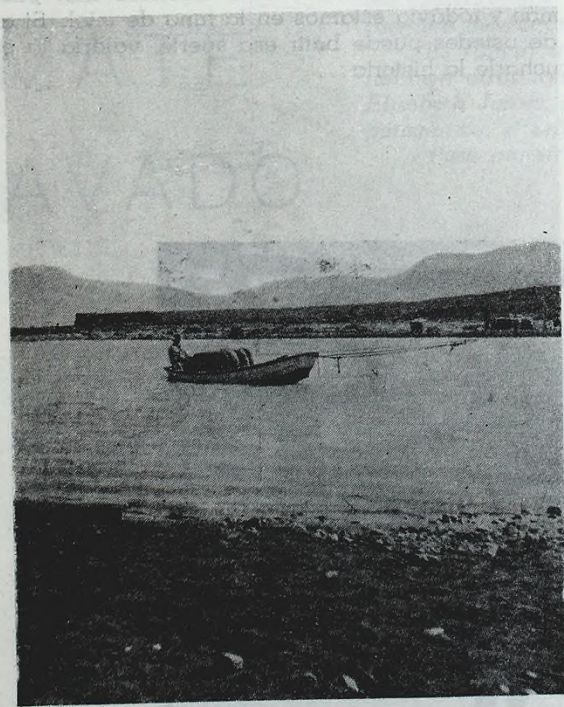
Bueno, concluí por vendarme mal que bien el brazo y pude tomarme un descanso, pues la operación me había hecho transpirar mucho. Cuando caí del caballo había salido a cazar, pues estaba sin carne; así que no tenía qué comer. A los dos días tuve que salir y buscarme el caballo, lo que me costó dos horas; pude matar un guanaco y encender fuego; ¡demás está decir si me supo sabrosa la carne!... Después me eché de nuevo a descansar... A los seis meses, cuando volvió Fred, el brazo estaba bien, aunque se superponían algo los huesos; en aquellas condiciones, mi técnica no había sido mala.

La nevazón de 1904 en Punta Piedra

No quise pasar otro invierno sin provisiones, así que resolví bajar yo a la costa con las carretas de la "Federica" y traer todo lo necesario. Partí en abril de 1904 y volví en junio. Todo marchaba; en la Federica encontré a Fred con una tropilla; cargamos las mercaderías y nos pusimos en marcha, entusiasmados con la perspectiva del confortable invierno en nuestra casa, donde yo había sembrado una buena huerta.

Pero el hombre propone y Dios dispone; al llegar al lago Tar dimos con dos ingleses, Willowby y Mason, que venían del lago Argentino y se disponían a asentarse allí con 1800 ovejas. Estaban en apuros por no tener provisiones, ni baño para las ovejas, y un solo peón para sus dos carretas. Para no dejarlos en el trance les prometí acompañarlos a la costa, cuya ruta no conocían.

Nevaba cuando partimos, pero alcanzamos a mitad camino (Yotel Aiken, hoy Punta Piedra) antes de que nos envolviera la nevazón; allí quedamos bloqueados y tuvimos que pasar el invierno; se nos murieron todos los caballos y bueyes, y se nos acabaron los víveres. El invierno anterior había sido bravo, pero nada en comparación con el que se venía. Los animales remanentes no tenían pasto; los guanacos perecían por decenas de millares, amontonados como bolsas de cereales; tuvimos que comernos a los caballos, pero su carne era tan flaca que con varias horas de hervor se ponía azulada, con sabor a caucho viejo; nada de pan, ni azúcar ni yerba: tan sólo carne de caballo; para colmo se nos acabó la sal, sin la cual aquella carne vieja, se puso incomible. Finalmente yo y el otro carretero (un chileno, buen baquiano) nos fabricamos skíes con suelas de barril y nos encaminamos a unos toldos indígenas situados a varias leguas; ningún caballo podía dar un paso, tan alta era la nieve. Tuvimos suerte; aunque los indios no tenían mucho para sí, el viejo Cosinero nos dió un par de kilos, y esa noche nos permitimos un banquete con charque de carne gorda de yegua untada con grasa de yegua; Lúculo se habría chupado los dedos con la golosina si hubiera estado como nosotros largo tiempo a carne magra de caballo, hervida. ¡Cuántas veces evoqué mi confor-



Balsa provisional para el cruce del río de las Vueltas. Con botecito parecido fué Madsen el primero en navegar solo por el Leona y el Santa Cruz en su totalidad. (1941)

table casita de palo a pique en el Viedma, mis provisiones de invierno y mi huerta de legumbres! Una hebilla más al cinturón apaciguó las tripas; al otro año veríamos... Así se formó la Patagonia.

Epílogo. "Sonríe al mundo; el mundo te sonreirá"

Aquel verano llevé al Viedma la primera carreta de bueyes, para Guillermo Jork, más tarde Bonvalot y Cía. De Mata Amarilla al Viedma no había huella alguna, pero yo me había dibujado más o menos la ruta mentalmente.

En 1905 volví a Buenos Aires, con el estómago medio desarreglado por el hambre de aquellos dos invier-

nos, y también probablemente por alguna sobrealimentación en el intervalo; sólo allí pude consultar a un médico, pues en Santa Cruz no lo había. De Buenos Aires fui a Misiones enviado por el gobierno para recibir la colonia finlandesa en Bonpland; el encargado de la comisión era mi ex jefe, el capitán Högberg.

Regresé a la Patagonia en 1906. En los años ulteriores pocas cosas existirán que yo no haya hecho, desde actuar de partero hasta domar potros chúcaros. De éstos puedo asegurar que he visto muchos, por más que no me jacte de campeón de doma; lejos de ello, si tuviera un peso en el banco por cada caída del potro, habría juntado un buen capital. Pero sí puedo decir que caballo alguno me ha vencido. Habré perdido con ellos muchas batallas, pero ninguna guerra. Cierta vez una gran yegua tordilla me tiró al suelo siete veces en otros tantos minutos, pero cada vez estuve de nuevo encima inmediatamente, hasta que se cansó y corrió todo lo que quiso. Mi trabajo, pues, fué extremadamente variado. Cada vez que había alguno extraordinario —balsear troncos, conducir materiales a sitio difícil, etc.— todos llamaban a "Andrew".

En 1911 recorrí el Leona y el Santa Cruz con un pequeño bote a remo, estudiando la practicabilidad de su navegación; en tal exploración de conjunto fui seguramente el primero y creo que el único navegante "solitario". Cuando llegué a Santa Cruz un telegrama anunció que el vaporcito (de rueda a popa) se había ido a pique frente a Coile; no me pareció gran pérdida, pues considero que la navegación de esos ríos no es negocio que rinda. He cazado mucho puma y me encontré alguna vez en peligro, pero siempre con suerte (*).

Pero mi suerte mayor fué que cuando volví a Dina-marca en 1912, después de catorce años de ausencia encontré libre aún y siempre disponible a la novia que a los siete años de edad me había prometido su mano. Esperamos otros dos años, hasta 1914, cuando volví por segunda vez. Desde entonces han pasado 29 más y todavía estamos en la luna de miel. Si alguno de ustedes puede batir esa suerte, valdría la pena escucharle la historia...

(*) Si contamos al puma como león, el señor Madsen es acaso el mayor cazador de leones del mundo, pues no es fácil que otro lleve más de 300 en su cuenta. Cada año él, sus hijos y unos cuantos vecinos matan unos veinte o treinta. "Ahora mismo —nos escribe— uno o más pumas están matando ovejas a una distancia de mil metros de la casa, y estamos esperando la primera nieve para salir en su busca".

Madsen ha escrito en inglés un libro sobre esta cacería: "Hunting the puma in Patagonia", y no cabe duda de que es autoridad para tratar el tema. ARGENTINA AUSTRAL espera poder dar a sus lectores alguna primicia al respecto.

La misma carta nos dice que ha escrito en castellano memorias de sus primeros tiempos de Patagonia, así como, en inglés y dinamarqués, un libro de apuntes y cuentos sobre la vida rústica de los primeros pioneros: "Pen Pictures of the old Patagonia".

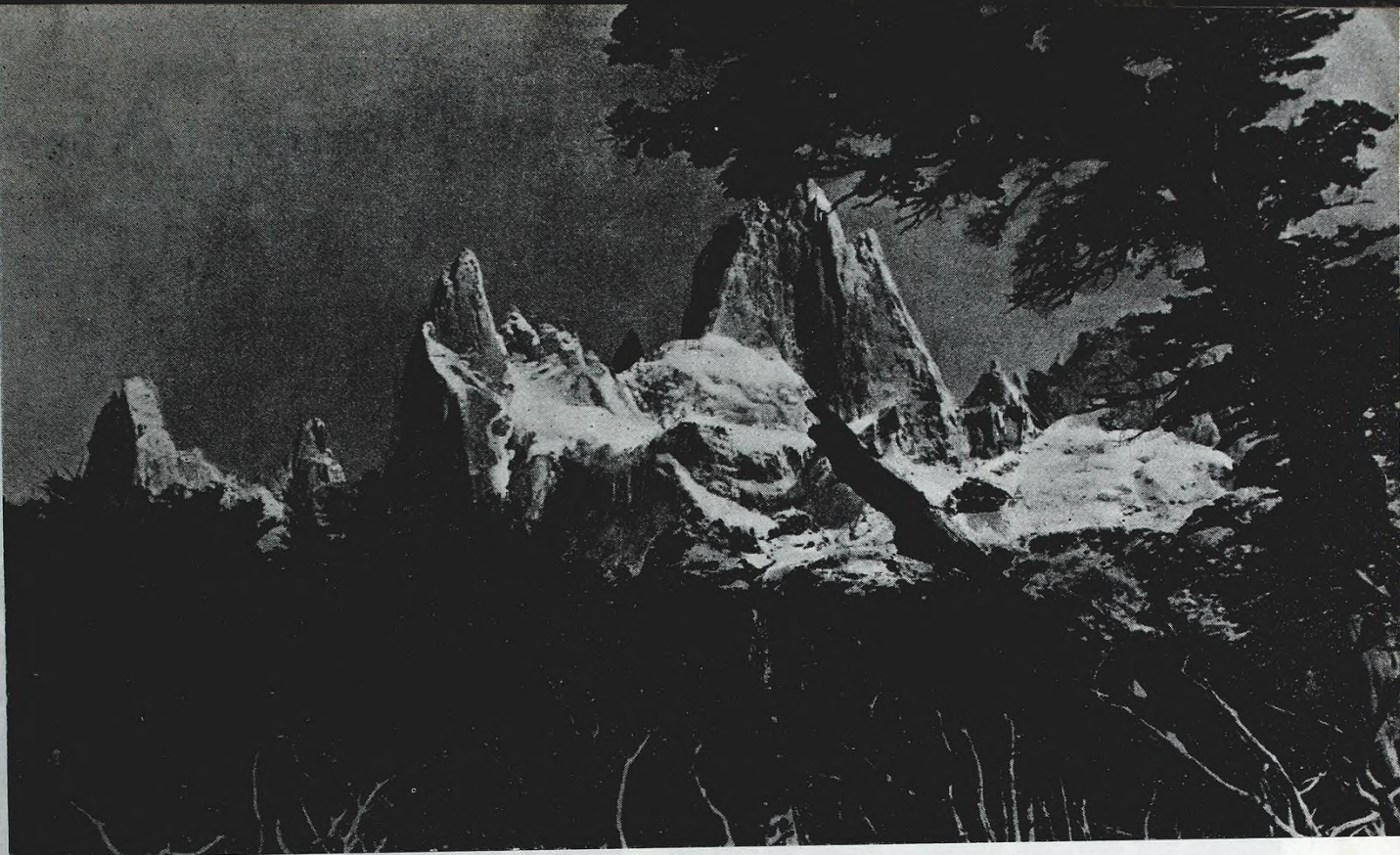
Y, por último, acerca de los recientes artículos de ARGENTINA AUSTRAL sobre el señor Gerald Lively, nos añade:

"Con sumo placer he leído esos artículos fué para mí como vivir otra vez esos años. La nevazón a que él se refiere, el 11 de junio, a nosotros nos agarró en el recodo del río Senguer, esperando a los quince vagones de los galenses que venían de vuelta de Koslowsky, después de repartir sus postes de telégrafo desde Comodoro Rivadavia. Nosotros llegamos a Comodoro el 7 de julio. El señor Lively, en su referencia al mojón en los límites en el lago San Martín, recuerda que se levantó un mojón de piedras por no haber llegado el hito de hierro. Este último lo habíamos traído nosotros en el cutter "Los Andes", y pocos días después de haberse erigido el de piedras, el ingeniero Arneberg, por la Argentina, y otro ingeniero por Chile llevaron en carqueros al de hierro y lo colocaron en el mismo sitio del anterior; yo creo que Lively ignoraba esto, pues él y el señor Crosstwaite se habían ido del lago San Martín días antes. El ingeniero Arneberg me contaba después que en todos sus años con las comisiones jamás había hecho trayecto más penoso".

(T. Caillet-Bois)



Pumas. La caza de un día.



El Fitz Roy.

MATE LAVADO

¡Felices tiempos! No tenía límites
nuestra andanza en la libre inmensidad,
y cualquier matorral de calafate
bastaba a nuestro hogar.

Dondequiera la noche nos tomara
bueno era el suelo para descansar,
suelto el apero, largo los "matungos",
las hierbas a triscar.

Una tira de asado, un par de mates,
un sabroso pitar . . .
y ¡qué historias más lindas nos contábamos
de lo que había hecho cada cual!

—¡Buena la yerba está; tomá otro mate;
y otro tajo peguémosle al asado . . . —
Así, más de una hazaña patagónica
junto al fogón nació, en mate lavado.

El señor Andreas Madsen, estanciero actualmente del Lago Viedma —al pie del Fitz Roy, el más imponente de los cerros patagónicos—, es uno de los pioneers de la Patagonia y buen narrador de las propias andanzas; en otro lugar de esta revista damos su muy interesante autobiografía. Pero además, y como todo hombre de acción, es admirador de Kipling, y ha imitado su estilo en una serie de poesías en inglés (dos en dinamarqués) sobre temas patagónicos: "Patagonia vieja", "El buey", "La huella", "La mata de calafate", "Mate lavado", "Los pioneers", "Nostalgia de la Patagonia", "Chúcaro", "Los amigos desaparecidos", "Nuestra montaña", "Negocio urgente en Santa Cruz", "El cuentero del fogón", etc.

El folleto que contiene esas poesías —"Patagonian Poems"— presenta también otras tres, notables a la vez por sentimiento y energía, de la señorita Elisabeth James, santacrucense (de Lago San Martín), hijastra de otro pioneer patagónico, el señor Hugo Lively.

Para muestra traducimos a continuación una de las poesías de Madsen.

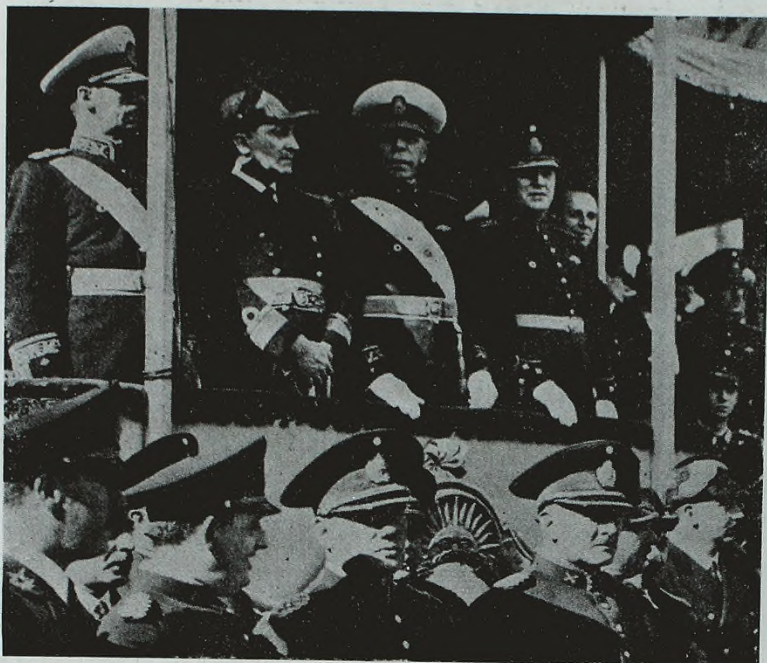
T. CAILLET-BOIS

Uno había montado potros chúcaros
(se oía a las espuelas desgarrar) . . .
—Un garrotazo le metí en la nuca . . . —
A la bombilla una chupada más.

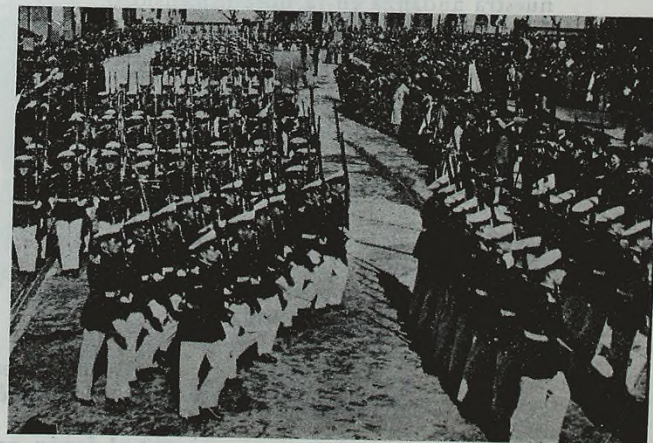
Otro había cazado toros bravos,
desarrollando el lazo al disparar;
diez brazadas, o más eran un juego
para hombres de verdad . . .

Y bolear avestruces o guanacos . . .
Nada se le perdía al narrador;
si había algo de más, no importa; luego
vendíalo a la par el comprador.

El 25 de Mayo en Buenos Aires



El presidente de la Nación, general Edelmiro J. Farrell, con sus ministros y altas autoridades, presenciando el desfile desde el palco oficial.



Tres brillantes aspectos del desfile.

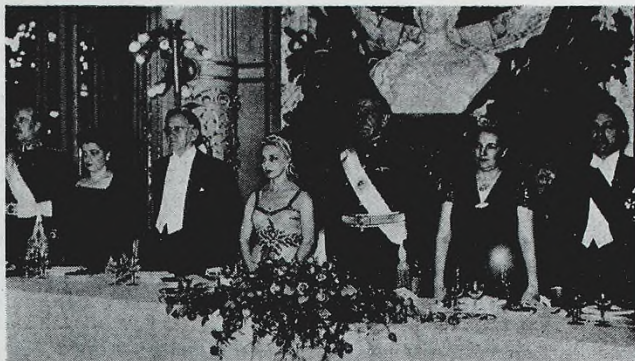
¡BOTELLAS de UN LITRO!

FRESCA y helada





La Plaza de Mayo al ser izada la bandera nacional.



Cabecera de la mesa en el banquete de gala servido en la Casa de Gobierno.



El presidente, general Farrell, y su comitiva, dirigiéndose a la Catedral donde fué oficiado un solemne Tedéum.

¿Probó el nuevo cigarrillo

"Piccardo"

de 20 y 35 ctv.?

Es estupendo... verdad?

Calidad Superior

CINZANO

VERMOUTH

Criterios del Sur

Gestiones del vecindario de Rawson

El pueblo de Rawson, que días pasados por intermedio de la Comisión de Vecinos consultara al señor gobernador del territorio, general Solari, en vista de que habriase determinado en esferas administrativas nacionales de la capital federal el traslado del Distrito de Correos y Telégrafos, el Banco Hipotecario, etc., se ha dirigido a las altas autoridades de la Nación.

Sus propósitos son interesarlas para que se contemple la posibilidad de no afectar la situación económica, tradicional y de respetables intereses de vida de la capital del Territorio, fundada por un militar con clara visión sobre el porvenir de todos los pueblos a la vera de los ríos y frente al mar; su situación actual de cierto estancamiento, se debe al olvido en que se la tuvo en las esferas de diversos gobiernos centrales y a la morosidad en ejecutar las obras básicas de irrigación, como la de no reconocer en alguna repartición la fundamental importancia que para la vida de todo un valle de veinte leguas suponía la conservación periódica siquiera del puerto natural y la adición paulatina, en medio siglo, de una obra firme portuaria que pudo tener su proyección e iniciación de trabajos hace muchos años, similarmente aunque más rápida que la de Comodoro Rivadavia.

Si Rawson no existiera habría que fundarlo —porque el valle con el futuro promisor que le espera necesitará un puerto— un gran puerto que supla al de Madryn que está más distante y que por razones militares no podrá siempre prestar tales servicios.

La Cruz del Sur, de Rawson.



PARA TODO TRANSPORTE

Willard

AGENTES EXCLUSIVOS:
Sociedad Anónima Importadora y Exportadora
de la Patagonia
 Agentes en toda localidad importante de la zona

La agricultura tiene un gran porvenir en la Patagonia si se la encauza con acierto

La creación de chacras experimentales en la Patagonia ha sido una de las iniciativas que con más ahinco ha defendido uno de los hombres más entendidos en los problemas de los territorios del sur. Luego de recorrer varias veces las extensas tierras patagónicas en misión de estudio, don Demetrio Buira ha llegado a la conclusión de que esas tierras ofrecen un magnífico porvenir para la agricultura argentina. De allí el entusiasmo que ha puesto en favor de la radicación de núcleos de agricultores en las zonas australes, donde la riqueza de la tierra, la abundancia de agua y la enorme extensión de los campos fiscales constituyen una gran esperanza para el futuro.

“Sólo nos falta —dice— la radicación de una población con amor y conocimientos en el arte de labrar la tierra, para que sobre los faldeos de toda nuestra meseta andina y en la zona de precordillera, donde bajan serpenteando sus numerosos y caudalosos ríos, se vayan levantando las grandes ciudades del mañana”.

La ubicación de las proyectadas chacras experimentales podría ser en estos puntos: Gaiman y Colonia Sarmiento, en el territorio del Chubut; Lago Argentino y Lago Buenos Aires, en el territorio de Santa Cruz; El Bolsón y Viedma, en el territorio de Río Negro; Chos Malal y San Martín de los Andes, en el territorio de Neuquén. De acuerdo con el pensamiento de este amigo de la Patagonia sería conveniente anexar a las colonias experimentales, hogares-escuelas, agrícola ganaderos. Las chacras experimentales y hogares-escuelas agrícola ganaderos se crearían en terrenos fiscales, sobre las márgenes de los lagos y ríos de las zonas indicadas. En cuanto a la superficie de la explotación, la fijarían los técnicos que designara el Ministerio de Agricultura. Sobre los límites de esos establecimientos se reservaría una superficie no menos de 500 hectáreas, con el propósito de radicar en pequeñas parcelas, familias de trabajadores de la región.

Las chacras experimentales y los hogares escuelas permitirían formar una juventud con los conocimientos necesarios para organizar, administrar y explotar una granja moderna o un establecimiento agrícola-ganadero. También contribuirían a mejorar la producción agropecuaria de la respectiva región, influyendo con el ejemplo y el consejo a la difusión y generalización de los mejores métodos de trabajo.

Los valiosos estudios del perito Francisco P. Moreno, las interesantes observaciones hechas por Roberto J. Payró y las apreciaciones de otro gran amigo de la Patagonia, el general José María Sarobe, sobre las extraordinarias posibilidades que presentan para la grandeza futura del país los territorios del sur, abonan suficientemente la razón del optimismo de cuantos piensan en la grandiosa obra que cabe realizar en la Argentina austral.

La comisión científica de Bailey Willis ha estudiado en todos sus aspectos esas regiones, llegando a la más terminante conclusión de las perspectivas extraordinarias que le están reservadas como expresión económica social. Esas conclusiones pueden encontrarse en la obra “El norte de la Patagonia, su naturaleza y riqueza”, editada oportunamente por el Ministerio de Agricultura.

“El Chubut”, de C. Rivadavia.



El presidente de la República, general Farrell, recibiendo el juramento constitucional del nuevo ministro de Relaciones Exteriores, general Orlando Peluffo.



Durante la asamblea con que quedó constituido la Cámara Comercial Peruano-Argentina y que fué presidida por el embajador del Perú, mariscal Oscar R. Benavidez.

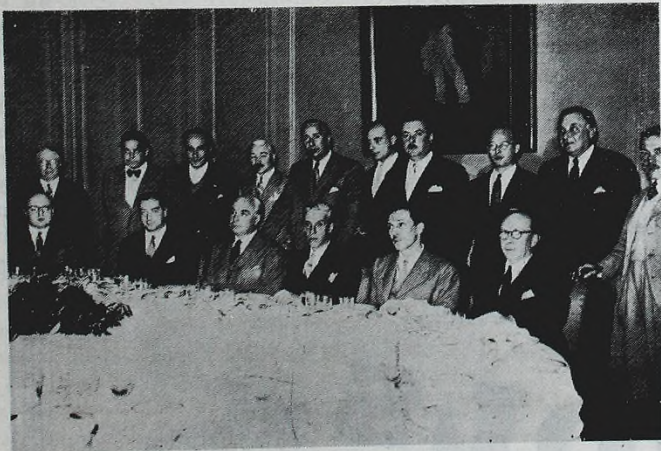
Notas gráficas de la Capital Federal



Durante la bendición por monseñor Copello de la Escuela República del Paraguay, acto al que asistió el presidente general Farrell y ministros de Relaciones Exteriores y de Instrucción Pública.



El nuevo ministro de Justicia e Instrucción Pública, Dr. Alberto Baldrich, prestando juramento.



Concurrentes al almuerzo en honor del presidente de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores, Sr. Julio César Urien.

☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆



EL RUBIO N° 1

American Club

CIGARETTES



35 CTS.

MEZCLA TRES ESTRELLAS

☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆

Black and White

cuento de Martín Gala

(para ARGENTINA AUSTRAL)

Ilustraciones de Peydro

Murdo Mackintosh, cabañero de la estancia "Gringos Aike", situada en el corazón mismo de la Patagonia, era, lógicamente, oriundo de Escocia. Nacido en Glasgow en una mañana helada del mes de enero, que sólo el whisky —sin soda— hacía tolerable, había dado el primer vagido al unísono con el silbido de las sirenas fabriles. Afuera el hollín caía en lenta llovizna ennegreciendo el techo de la casa de los Mackintosh. Dentro, la madre exhausta de calambres y ayes, tomaba una taza de té. El padre aún no había regresado de la mina. A su vuelta se encontraría con el mejor regalo: la cabecita rubia de Murdo, compensadora de tantas y tan negras horas...

Conocido su ambiente de niñez nada debe extrañarnos que nuestro relato lo encuentre en la Patagonia, como técnico cabañero de "Gringos Aike".

Esta gran estancia tenía el orgullo por su cabaña y especial aprecio por su cuidador. Sus majadas finas habían obtenido grandes premios en muchas exposiciones y, se las consideraba, como una de las mejores del país. Para mantener este prestigio los dueños de "Gringos Aike" no reparaban en gastos; la cuestión era seguir amontonando copas y escarapelas, que luego, orgullosos, lucirían en sus salas de Directorio en Buenos Aires.

Murdo amaba su oficio. Todo el día estaba junto a sus ovejas. Se podría decir que su familia eran esos pocos animales. Su mismo rostro había tomado una expresión ovina.

Como los buenos padres, decía querer a todos los animales por igual. Pero, también, como los buenos padres, tenía sus marcadas preferencias. La agraciada era una hermosísima borreguita corriedale, que él mismo había criado con mamadera, y que le seguía por todas



partes. La "huachita" se llamaba "Whitie", y si bien su ascendencia era desconocida, Murdo no desconocía su exitoso futuro.

El cabañero era profundamente feliz. Mas un día llegó a la estancia, enviado por los patrones, un Inspector de la Asociación Corriedale que venía a "tatuar" a la majada fina.

De muy mala gana le iba mostrando Murdo los animales de su plantel. "Nonsense" —qué sabrá este mocito de breaches planchados de animales finos pensaba Murdo— mientras seguía mostrando al Inspector, con un aire indiferente, los ejemplares. Todo iba relativamente bien hasta que llegaron a "Whitie". El Inspector luego de observarla atentamente, arriscando la na-



NO OLVIDE
CADA DIA
SU COPITA

GINEBRA

BOLS



riz y haciendo un gesto despectivo con la mano, dijo:

—Este animal no sirve... No tiene los caracteres somáticos de la raza...

No se alcanzaron a oír sus últimas palabras, pues Murdo, rojo de ira, prorrumpió en una serie de exclamaciones que, a pesar de ser dichas en idioma extranjero, no las reproducimos por demasiado claras.

Pasado algún tiempo, "Whitie" era declarada campeona entre las campeonas en una Exposición local. Los jurados habían considerado que ese animal "tenía todos los caracteres somáticos de la raza"...

Desde ese día, Murdo y "Whitie", vivieron un idilio. Una verdadera simbiosis. Los ojos color alambre nuevo, del escocés, no veían otra cosa que la estampa de la borrega, y sus manos callosas se solazaban en entreabrir el vellón blanco y tupido de la campeoncita.

Cayeron los dientes de leche, y las formas púberas de "Whitie" cedieron paso a las más redondeadas, ampulosas y prolíficas de la futura madre.

La primavera encendió sus flores, los pájaros desafinaron desde lo alto de los árboles y la tierra toda se vistió de verde para asistir a la fiesta del sol que es el verano. Los ojos de "Whitie" se llenaron de luces y de sombras. Y Murdo, no pudo dejar de comprender que había llegado el momento de buscarle un digno padre a los futuros hijos de "Whitie".

Todos los candidatos le parecían poca cosa para su borreguita. Hasta que un día dió su consentimiento. Desde muy lejanas tierras vendría un príncipe de la sangre para desposar a la virgen ovina.

Y la pudorosa, la casta, la alba "Whitie" y el linajudo y gallardo galán se amaron entre las suaves caricias del ciervo, que traía y llevaba en sus alas invisibles los fragantes y fecundos perfumes de la pradera en flor.

Murdo no cabía en sí de gozo. Su imaginación le anegaba el cerebro de mil proyectos futuros. El hijo de "Whitie" era el centro de sus preocupaciones. Rondas de escarapelas multicolores polieromaban sus sueños.

Este entusiasmo se extendió por toda la estancia. Los peones hablaban de los triunfos de la hija de "Whitie" como de una realidad. La fecha del alumbramiento se acercaba.

El plazo zoológico había llegado. Las lunas habían crecido y decrecido las veces reglamentarias. El advenimiento tendría lugar de un momento a otro.

Pero... nada.

Una constante caravana de empleados de "Gringos Aike" pasaba por la cabaña de Murdo, a preguntar por las novedades.

Pero... nada.

La espera se hacía demasiado larga. Junto con las horas se demacraba el rostro de Murdo. La tensión de la ansiedad era cada vez mayor.

Pero... nada.

"Whitie" acostada, desencajada y jadeante iba perdiendo sus fuerzas. También Murdo estaba perdiendo las esperanzas.

Era mediodía. Aprovechando el descanso del almuerzo, los peones, campañistas, ovejeros y capataces



se habían allegado a la cabaña de Murdo. Estaban presentes casi todos los habitantes de "Gringos Aike". En medio del galpón estaba Murdo con sus ojos tristes y su semblante pálido.

¿Qué haría mister si naciera vivo el cordero? —dijo uno de los peones.

—Les pagaría a todos una vuelta de whisky en la pulpería para festejar el acontecimiento —repuso Murdo en el colmo de la aflicción.

En ese instante un largo y quejoso balido quebró la ansiedad del momento. Fueron unos minutos apenas, pero parecieron siglos.

Ante el corro campesino apareció de súbito, un hermosísimo cordero... NEGRO!

¡Murdo! o algo parecido dijeron todos.

El asombro dibujó en los ojos la redondez de sus OS.

—Ya me parecía raro el convite del escocés... se atrevió a murmurar un peón.

¿Qué había pasado? Nadie lo sabe. ¡Misterio!

Sólo se cuenta que hace muchos años, bajo una fina llovizna de hollín, había nacido en Glasgow un joven rubio llamado Murdo, Murdo Mackintosh. Ahora vive en "Gringos Aike" donde es cabañero. Como un buen padre dice que quiere igual a todos los de la majada, pero su preferida es una borreguita muy hermosa llamada "Blackie"...

Martin Gala

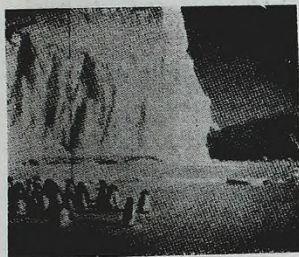


El Estrecho de Magallanes.



Puerto del Hambre, en el Estrecho de Magallanes. Dos ilustraciones en la edición holandesa de los viajes de Cavendish (Candisch en holandés). Esta edición, impresa en Leiden en 1706 hoy constituye una rareza, a la vez que una joya bibliográfica. El ejemplar que tenemos a la vista figuró en la exposición conmemorativa del centenario del descubrimiento de la imprenta, celebrada en Buenos Aires en 1941/42.

Catálogo de una Biblioteca Patagónica



Iceberg y pingüinos.
(Foto exped. De Gerlache, según Fr. A. Cook.)

Acotaciones de Julián Pedrero
(Véanse Nos. 140, 141, 153, 151, 153
y 155 de ARGENTINA AUSTRAL.)

TWEE VERMAARDE SCHEEPS-TOGTEN, VAN THOMAS CANDISCH, ENGELS EDELMAN, De Eerste rond-om den geheelen Aard-kloot,

Gedaan in het Jaar 1586. en vervolgens.

Vervattende een nette Beschrijving van veelerhande Eylanden, met de Gewoontens der Inwoonders, Baayen, Rivieren, Zee-Havens, Verwoesting van eenige Steeden en Dorpen, het Veroveren van verscheyde Scheepen, en andere Zeldzaamheden, op desen Tocht voorgevallen.

De Tweede behelst een ongelukkige en tegenspoedige Reys na de Zuyd-Zee, opgepropt met alderhande Elenden, Koude en Ongemakken, in de STRAAT MAGELLANES, Opvoer, Verraad, Nederlagen tegen bunne Vyanden in BRASILIEN, en andere Sukkelingen: met des Admiraals eygen hand geschreeven aan den

H^r. TRISTAM GORGES,

Uytvoerder van sijn nyusterste Wille.

Nu alder-eerft uyt het Engels vertaald,

Met Konst-Printen, en een volkoomen Register verrijkt.



TE LEYDEN,

By PIETER VANDER A A, Boekverkoper,

Met Privilegie.

CABOT, SEBASTIÁN. **Sebastián Cabot.** (An. Hidr. de la Marina de Chile, año V pág. 427 a 432).

CALDENIUS, CARLOS G. *Manifestaciones del lignito en los valles del erroyo Esquel del río Tecka (Territorio Nac. del Chubut); informe preliminar.* (Publicación N° FG del Ministerio de Agricultura de la Nación). Bs. As., 1930.

CALDERÓN AGEZ, J. **Historia de la industria ganadera en el Territorio de Magallanes.** Del Boletín del Ministerio de Agricultura N° 10, Santiago de Chile, Octubre a Diciembre 1936. Con una dedicatoria: "Al señor Mauricio Braun atentamente J. Calderón Agez. Mayo 15/IV/1937. Talleres Gráficos de la Nación S. A. Agustinas 1269, Santiago de Chile, 1937. Folleto de 47 págs.

CALDERÓN COUSIÑO, RICARDO. **Canales de la Patagonia desde el Estrecho de Magallanes al Golfo de Penas.** Vol. III del Derrotero de la osta de Chile. (An. Hidr. de la Marina de Chile. T. XXXIII, pág. 1).

CAMARGO, ALONSO DE. **Alonso de Camargo (1540).** (An. Hidr. de la Marina de Chile. Año V, págs. 449 a 457 y 464 a 466).

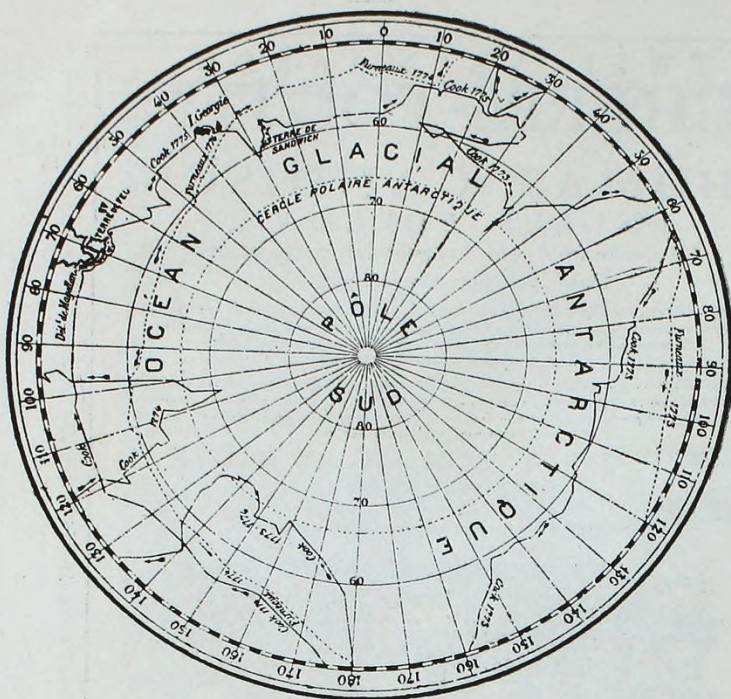
CAMBIASO, MIGUEL JOSÉ, TENIENTE. **Causa criminal seguida contra el Teniente don Miguel José Cambiaso y sus cómplices, 1852.** Con una inscripción: "El Conservador del Archivo Nacional que suscribe, Certifica que

el presente testimonio es copia fiel de la copia autorizada por el Jefe de Sección del Ministerio de Relaciones Exteriores, que se conserva en este Archivo. Santiago de Chile, junio 14 de 1933. Ricardo Donoso".

CAMPE, J. H.: **Histoire de la Découverte et de la Conquete de l'Amerique.** Orne de 120 vignetes gravées sur bois par M. Lacoste aîné. Traduction nouvelle, précédée d'un essai sur la vie et les ouvrages de l'auteur par Charles Saint-Maurice. Paris, Lavigne, 1845. 1 vollumen en 8°

CANDISCH, THOMAS. **Twée Vermaarde Scheeps-Togten.** van Thomas Candisch Engels Edelman, de Eerste rond-om den geheelen Aard-Kloot, Gedéan in het Jaar 1586, en vervolgens. Vervattende een nette Berschry ving van veelereshande Eylanden, met de Gewoontnes der Inwoonders, Verwoesting van senige Steeden en Dorpen, het Veroveren van verschey de Scheepen, de andere Zeldzaamheden, op desen Tocht voorge vallen. De Tweede behelst sen onge lukkige en tegenspoedige Reys na de Zuyd-Zee, opgepropt ney alderhande Elenden, Koude en Ongemakken, in de Sraat Magallanes, Oppoer, Verraad, Nederllagen tegen flunne Vyanden in Brasiliën, en andere Sukkelingen met des Admiraals eygenhand gischreeven aan den Hr. Tristam Gorges. 1 vol.

CAÑAS PINOCHET, ALEJANDRO. **La geografía de la Tierra del Fuego y noticias de la antropología y etnografía de sus habitantes.** 1 vol. en 8°



Itinerario de circunnavegación antártica cumplido por James Cook y su segundo Furneaux, a bordo, respectivamente, de los navíos de S.M.B. "Resolution" y "Adventure", durante los años 1772/1775.

CARBAJAL, LINO DE. **La Patagonia.** *Studi generali.* Serie prima: Storia - Topografia - Etnografia. Serie seconda: Climatologia e Storia Naturale. Serie Terza: Economia - Viabilità e Risorse economiche. Serie Quarta: Politica - Istruzione - Legislazione - Colonizzazione - Insegnamento e Cultura sociale. S. Benigno Canavese, Scuola Tipografica Salesiana, 1899-1900. 4 vol. en 8º

CARBAJAL DEL VALLE, LINO. **Le Misioni Salesiana nella Patagonia e regione Magallanica.** *Studio Storico, Statistico.* S. Benigno Canavese, Scuola Tipografica Salesiana, 1900. 1 vol. en 8º

CARBONE, ALFREDO E. **De Puerto Varas a Bariloche.** *Apuntes de viaje por Alfredo E. Carbone. Ayudante técnico. Dirección General de Agricultura y Defensa Agrícola. Oficina de bosques y yerbales. Desde la pág. 278 a 306 del Boletín del Ministerio de Agricultura, setiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1914. Tomo XVIII. Números 3, 4, 5 6, Bs. As. Talleres gráficos del Ministerio de Agricultura, 1914. Folleto desde la pág. 209 a 380.*

CASTRO LÓPEZ, MANUEL. **El explorador "Villarino".** *Establecimiento gráfico J. Estracr. Humberto 1º 966, Bs. As. Año 1909. Folleto de 94 págs.*

CATALANO, LUCIANO R. **Informes sobre depósitos de guano sobre dos islas de la costa atlántida. Islas Leones (Chubut) e Isla Penguin (Santa Cruz).** *Publicación número 100 del Ministerio de Agricultura de Nación. Bs. Aires. 1933.*

CAVENDISH & DAMPIER. **Live and Voyages of Drake.** *Including a view of the History of the bucaniers with three portraits engraved by Horsburgh. Third edition. Edinburgh, 1938.*

CAVIGLIA, B. Francis, Thomas y John Drake en el Plata. *Conf. Rotary, Montevideo, 1934.*

CIBILS, FEDERICO R. **El Lago Nahuel Huapi.** *Cronica del mismo y de su región, su navegación y sus caminos, dominados por Chile. Necesidad de hacer navegable el río Limay y de establecer policías y aduanas en los caminos y pasos de Chile al Lago Buenos Aires. Compañía Sud-Americana de billetes de Banco. Calles Chile 263 y San Martín 155. Enero 1902. 1 vol. en 8º*

COIAZZI, ANTONIO. **Los indios del Archipiélago Fueguino.** *(Rev. Chil. de Hist. y Geogr., Ts. IX y X (13 y 14).*

COLECCIÓN DE VIAJEROS. **Colección de viajeros y memorias geográficas.** *Publicada por la Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas. Tomo 1: Memoirs of the maritime affairs, p. John Puenmh S. Short view of Spanish America, p. Lewis Paine. Picturesque illustrations of Buenos Aires and Montevideo, p. E. E. Vidal. Versión castellana de Carlos Muzio Sáenz Peña y advertencia de Emilio Ravignani, director del Instituto de Investigaciones Históricas. Obra ilustrada. Bs. As. Jasa J. Peuser, 1923. 1 vol. en 4º*

COLECCIÓN... **Colección de documentos oficiales con que el Gobierno instruye al cuerpo legislativo de la Provincia del origen y estado de las cuestiones pendientes con la República de los E. U. de Norte América sobre las Islas Malvinas.** *Imp. de la Independencia, Buenos Aires, 1832.*

COMISIÓN ARGENTINA DE LA EXPOSICIÓN PERMANENTE DE LA PATAGONIA. **Guía General del Primer Certamen.** *Publicación oficial. Bs. Aires.*

COMISIÓN ARGENTINA DE LA EXPOSICIÓN PERMANENTE DE LA PATAGONIA. **Primer Salón de Bellas Artes de la Patagonia.** *Nov. 1941, marzo 1942.*

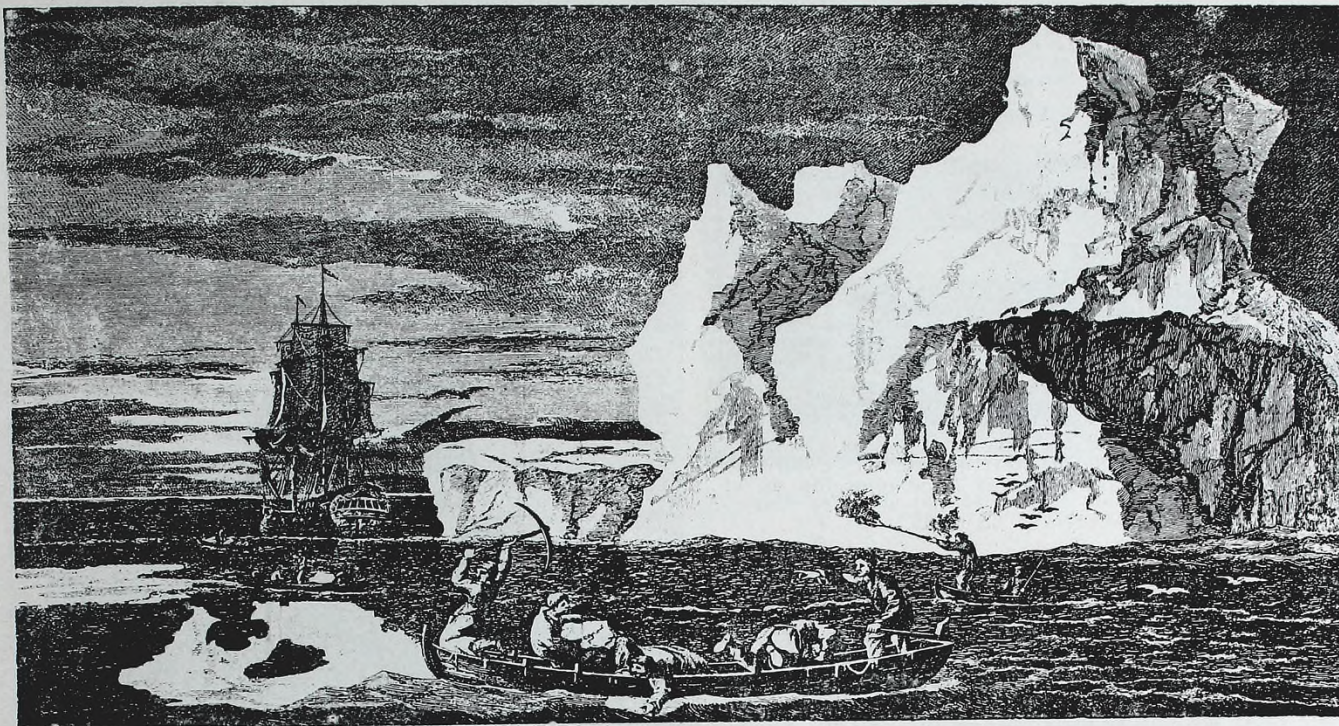
COMISIÓN ARGENTINA DE LA EXPOSICIÓN PERMANENTE DE LA PATAGONIA. **Índice de los 5833 elementos que integran el primer certamen anual 1941/42.**

COMISIÓN ARGENTINA DE LA EXPOSICIÓN PERMANENTE DE LA PATAGONIA. **El bosque petrificado de Santa Cruz. El Museo Natural más grande del mundo.** *Dedicado a la Argentina. 1941/42.*

COMISIÓN DE ESTUDIOS HIDROLÓGICOS. **Northern Patagonia. Character and Resources.** *Vol. I. Ministry of Public Works. Bureau of Railways Argentine Republic. Ezequiel Ramos Mexía, 1905-1913; Carlos Meyer Pellegrini, 1913; Manuel Moyano, 1914.*

COMISIÓN NAC. MONUMENTO AL GRAL. ROCA. **La Conquista del Desierto.** *Edición en cuatro volúmenes de la Comisión Nacional Monumento al Tte. Gral. Roca. Vol. I y II: Estudio topográfico de La Pampa y Río Negro. Comprende el itinerario de todas las columnas de operaciones que ocuparon el desierto y llevaron la línea de fronteras sobre dicho río a las órdenes del Ministro de Guerra y Marina, Gral. Julio A. Roca. Precedido de los antecedentes y documentos relativos a la iniciativa de esa empresa y batida general de indios, que se anticipó a la definitiva ocupación. Vol. III: La conquista del desierto, proyectada y llevada a cabo por el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Julio A. Roca; prólogo y recopilación de Bartolomé Galíndez. Bs. As., 1940.*

CONWAY, MARTIN. **Aconcagua and Tierra del Fuego.** *A book of climbing, travel and exploration by sir Martin*



Islas de hielo vistas en enero de 1773. (En el "Viaje hacia el polo sur y alrededor del mundo" del capitán James Cook. Edición Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1938; reproducción, inclusive láminas y mapas, de la edición inglesa de igual título — "A voyage, towards the south pole and round the World, in the year 1772/73/74/75" — Londres, 1777.)

Muchos, quizás la mayoría de los hombres que sobresalen en una profesión, en un arte, en una actividad cualquiera que exige vocación poderosa, derivan de principios completamente diferentes. Abundan los que encuentran su fama por donde menos se la buscaron y no faltan los que deben su renombre a méritos secundarios y no a los principales. ¡Cuántos por el camino del Catay dieron con una América! ¡Y cuántos cayeron, acaso cuando estaban por llegar, ignorados del mundo, pero preparando la gloria para los que vendrían después! Colón, hijo de un cardador de lanas, cartógrafo hasta una edad avanzada, hombre de ideas y proyectos y marino puede decirse que por accidente y a impulsos de sueños y ambiciones, llevó a cabo la más trascendental y gloriosa de las empresas navales. James Cook, "el famoso entre los famosos navegantes ingleses", como escribe el prologuista de la traducción de sus relatos al castellano; el "más completo de los marinos que han existido", según le califica a su vez el doctor Charcot — otro gran navegante, hijo de un clínico ilustre y clínico y profesor de medicina él mismo —; James Cook, decimos, el primero de los marinos de una nación de marinos, hijo de labradores, no nació en su cuna, precisamente, las canciones del mar. Pero, en verdad, pocos en la profesión a que su voluntad les condujo realizaron una obra tan entera y tan bella. Cook salió a descubrir tras las rutas de Mendaña, de Quirós, de Tasmán, de Bougainville, de Bouvet y de muchos otros que le precedieron. No tuvo la culpa en no descubrir un continente que no existía; pero levantó un inventario perfecto de todos los mares hasta entonces desconocidos, presentando con

sus formas exactas lo existente y limpiando de manera definitiva los conocimientos geográficos de fantasías y leyendas. Cook fué un hombre tan bueno como sabio, que si se hizo estimar por cuantos le trataron, hoy se hace querer por cuantos leen sus escritos; a través de los cuales vemos al jefe afable y prudente con sus subalternos, al viajero que siente la responsabilidad de su superioridad ante los indígenas, al observador profundo y minucioso de hombres y de cosas. En sus libros, no sólo se estudia el conocimiento de la tierra y de los mares, sino que también se reciben algunas enérgicas lecciones del arte difícilísimo de vivir con plenitud y con dignidad. Navegante de todos los mares, necesariamente tenemos que encontrarle en un catálogo de bibliografía patagónica. Consignemos, por otra parte, que fué el primero en dirigirse expresamente hacia el polo sur, cruzando el círculo polar antártico, lo que nadie intentara antes que él, tres veces y por tres lugares distintos, alcanzando hasta los 71°10' S. Ya dijimos que no encontró el continente que no existía, la "Terra Australis Incognita" de los cartógrafos anteriores, pero sospechó y anunció a base de indicios precisos — principalmente los grandes "icebergs" tabulares característicos de nuestro hemisferio — la existencia de una inmensa mole de tierra polar, esto es: de un continente antártico. Los descubridores posteriores le han dado la razón. En su tercero y último viaje, Cook exploró el estrecho de Bering y, descendiendo hasta las islas Hawai — primeramente vistas por navegantes españoles —, allí, en la bahía de Kealakekua, un indígena le privó de la vida. Grande como Magallanes, como Magallanes murió.

Conway, with twenty-seven illustrations and a map. Cassell and Company Limited, London, Paris, New York and Melbourne, MCMII. 1 vol. en 8º

COPPINGER, R. W.; M. D. **Cruise of the "Alert" four years in Patagonian, Plyneseans, and Mascarene Waters (1878-82)**, by R. W. Coppinger, M. D. (Staff-Surgeon Royal Navy, C. M. Z. S.) With sixteen full-page. Woodcut illustrations from photographs by the author. Fourth edition. London Swan Sonnenschein and Co. Lim. Paternoster Square. 1899. 1 vol. en 8º

CÓRDOBA, PABLO A. **Expediciones holandesas por el Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos. Artículo publicado en "El Monitor de la Educación Común", órgano del Consejo Nacional de Educación. Año 37, tomo 69, abril 30 de 1919, Nº 556. Año 37, tomo 69, mayo 31 de 1919, Nº 557. Año 37, tomo 70, agosto 31 de 1919, Nº 560. Folletos.**

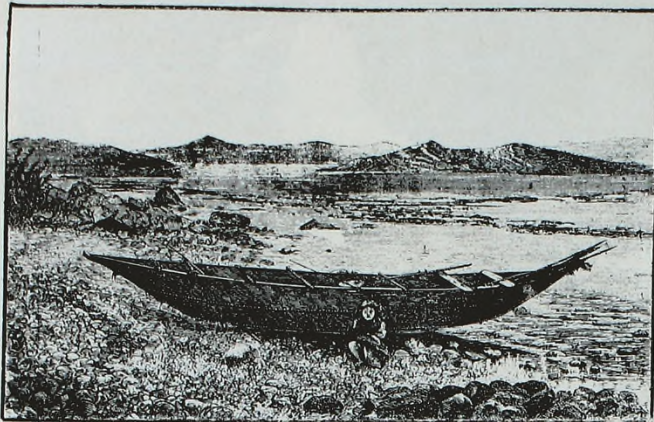
CORNERO, MARIO. **Justificación de los procedimientos del Gobernador de Tierra del Fuego. Buenos Aires. Imp. La Tribuna Nacional, 1892. Folleto de 39 págs. en 8º.**

CORNERO, MARIO. **Memoria de la Gobernación de Tierra del Fuego. Buenos Aires. Imp. La Universidad de J. M. Elingelfuss y Cía. Venezuela FDR. MDCCCXCI. Folleto de 46 págs.**

CORREA, EDELMIRO. **Estudios hidrográficos en la Tierra del Fuego y Magallanes hechos con motivo de la demarcación de límites con Chile. Imprenta, litografía y encuadernación de Jacobo Peuser, Buenos Aires. Esquina San Martín y Cangallo. Año 1892. Folleto de 22 págs.**

COOK, FR. A. **Vers le pôle Sud. L'expédition de la "Belgica", 1897-1899. Adaptation française par A. L. Pfänder. Ouvrage accompagné de 142 photographies hors texte et d'une carte. Paris. Ernest Flammarion, éditeur. Rue Racine, 96 pres l'Odeon. 1 vol. en 8º.**

COOK, JAMES. **Relación de su primer viaje alrededor del mundo durante los años 1768, 1769, 1770, 1771. (De la colección Viajes Clásicos). Traducido del inglés por M. Ortega y Gasset. Con figuras, láminas y cartas. Madrid, Calpe, 1922, 3 tomos en 1 vol. en 16º.**



Canoa fueguina. (Una de las ilustraciones en el libro de R. W. Coppinger, M. D., a que se hace mención en el presente catálogo.)

COOK, JAMES. **Viaje hacia el Polo Sur y alrededor del mundo, realizado a bordo de los navíos reales "Resolution" y "Adventure"**... durante los años 1772, 1773, 1774 y 1775, y que comprende también las narraciones del capitán Furneaux acerca de su actuación en el "Adventure" durante la separación de los dos navíos. (De la colección Viajes Clásicos). Traducido del inglés por M. Ortega y Gasset. Con figuras, láminas y cartas. Madrid, Calpe, 1921. 3 tomos en 1 vol. en 16º.

COOPER, JOHN M. **Analytical and critical bibliography of the tribes of Tierra del Fuego and adjacent territory.** Boletín N° del Bureau of American Etymology de la Smithsonian Institution. Washington, 19-17.

CÓRDOBA, A. DE. **A voyage of Discovery of the Straith of Magallanes.** With an Account of the Manners and Customs of the inhabitants and of the natural productions of atagonia. By Admiral don A. de Cordova.

CORDÓVEZ A., MARCIAL. **Aislamiento de Magallanes.** (Territorio de Magallanes, varios).

CORDÓVEZ A., MARCIAL. **Algunas observaciones sobre la fauna y flora patagónicas.** Santiago, diciembre 1903. (Territorio de Magallanes, varios).

CORDÓVEZ A., MARCIAL. **Climatología y aspecto físico de la región austral.** Santiago, agosto 17 de 1903. (Territorio de Magallanes, varios).

CORDÓVEZ A., MARCIAL. **Los restos del Mylodon y la fruta de su nombre en la Patagonia occidental.** Santiago, noviembr de 1902. (Territorio de Magallanes, varios).

CORDÓVEZ M., ENRIQUE. **Nuestros hidrógrafos.** Marina de Chile, por Enrique Cordóvez M. Imp. Roma, Valparaíso, 1937, 1 vol. en 8º

CORREA FALCÓN, EDELMIRO A. **La Patagonia Argentina.** Libro I. Estudio gráfico y documental del Territorio Nacional de Santa Cruz. Ilust. y un mapa. Correa Falcón, Edelmiro y Klappenbach, Luis J. Bs. As., 1924. 1 vol. en 4º.

CORREAL, FRANÇOIS. **Voyages de François Correal aux Indes Occidentales.** Contenant ce qu'il y a vu de plus remarquable pendant son séjour depuis 1666 jusque'en 1697. Traduit de l'espagnol avec une relation de la Guiane



Ona tirando al arco. (En el libro de Frederick A. Cook, ed. Flammarion, París, sin fecha.) La casualidad nos ha brindado en la elección de materia ilustrativa para este artículo, cuatro períodos diferentes en el arte de la ilustración bibliográfica, coincidiendo con la evolución de la técnica del grabado. Comenzamos con Candisch (dibujo al aguafuerte y plancha en cobre o acero) y concluimos con una edición francesa de fines del siglo XIX, vale decir, cuando el fotograbado supera procedimientos anteriores y entra en la etapa de nitidez y realismo con que hoy le conocemos.)

de Walter Raleigh et le voyage de Narborough a la Mer du Sud par le Detroit de Magellan. Traduits de l'anglois. A Amsterdam chez J. Frederic Bernard. 1722. 2 tomos en 2 vol. en 12º

CORTÉS HOJEA, FRANCISCO DE. **Francisco de Cortés Hojea.** (An. Hidr. de la Marina de Chile. Año V, págs. 482 a 520).

COX, GUILLERMO E. **Geografía de Chile.** Viaje a las regiones septentrionales d la Patagonia, por don Guillermo E. Cox. 1862 a 1863. Tomo XXIII. 1 vol. en 4º.

CRAWSHAY, RICHARD. **The Birds of Tierra del Fuego.** Ilustr. London, 1907. Bernard Quaritch. 1 vol. en 4º.

CRUZ OCAMPO, JUAN. **Colonización de la Patagonia.** Solicitud y Memoria relativas a un proyecto de colonización de la Patagonia presentadas al Soberano Congreso Nacional. Juan Cruz Ocampo y F. Brie de Laustan. Con una tabal. Buenos Aires. Imp. del Comercio del Plata. 1865. Folleto de 47 págs. en 4º.



Frederick A. Cook.



Roald Amundsen.

Sobre la expedición del "Belgica", véanse los números 140, 143, 146 y 147 de ARGENTINA AUSTRAL. Notable por muchos conceptos—en primer lugar ella reanuda el interés científico por el polo Sur, dando motivo a las inmediatas expediciones francesas de Charcot y británicas de Scott—esta expedición no lo fué menos por las personas que de ella formaron parte, dos de las cuales, Amundsen y Fred. A. Cook, se distinguieron después por sus hechos extraordinarios, bien que de un carácter muy divergente. Roald Amundsen alcanzó el polo sur en diciembre de 1911, mientras que Fred. A. Cook ha pretendido disputarle a Peary la gloria de haber descubierto el polo norte (Abril 1909). Al lado del héroe, el impostor. Fred. A. Cook es el Simón Mago de los descubrimientos geográficos. Después de entablar demanda contra la Enciclopedia Británica por considerarlo "descubridor presunto", este traficante con las cosas heroicas y la verdad científica, cayó bajo el rigor de las leyes estadounidenses, y no por haber procurado empañar la irreprochable reputación de su compatriota Peary, sino por una cuestión de cheques falsificados. Había, no obstante, materia para un explorador polar en este pirata de glorias

CUASNICU, S. **Santa Cruz.** *Somera historia de su conquista por la civilización. Estado actual. Descripción física, histórica, ganadera, industrial, comercial y social. Con un plano del Terr. de Santa Cruz. Gráficos, estadísticas, retratos y fotografías.* Bs. As. Editorial Lito, 1935. 1 vol. en 4º.

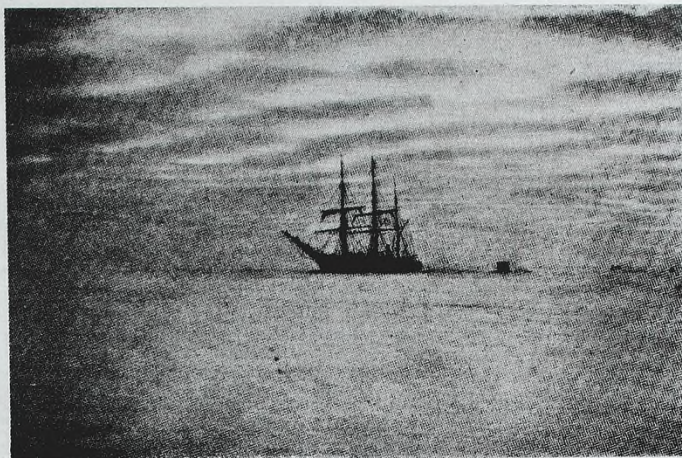
CUESTIÓN ARGENTINO-CHILENA. **Cuestión Argentino-Chilena.** *Oposiciones de la prensa de Buenos Aires (nacional y extranjera) sobre el pacto de "statu quo" y arbitraje celebrado con Chile.* Buenos Aires. Imp. Coni. 1879.

CUESTIÓN ARGENTINO-CHILENA. **Oposiciones de la prensa de Buenos Aires (nacional y extranjera) sobre el pacto de "statu quo" y arbitraje celebrado con Chile.** Buenos Aires, Imprenta Coni, 1879.

CUESTIÓN CHILENO-ARGENTINA. **Notas diplomáticas y otros escritos en defensa de los derechos de la R. Argentina.** Bs. As., 1877.

CUESTIÓN DE LÍMITES. **Alegato de Chile en la cuestión de límites con la República Argentina.** *Revista de Derecho, Historia y Letras. Dirigida por E. S. Zeballos. Año II, tomo V.* Bs. As., 1900.

CUESTIÓN DE LÍMITES. *Continuación del Apéndice sobre la Cuestión Chileno-Argentina, 1874. (Anexo a la memoria del Ministro de Relaciones Exteriores).* Buenos Aires, 1874.



El "Belgica" a la luz del sol de medianoche. (Ilustraciones en el libro de Frederick A. Cook.)

ajenas, aunque no tanto como para un escritor. Sirva de prueba el libro que aquí registramos, donde narra el suceso de la expedición belga de De Gerlache, a la que corresponde el mérito de haber sido la primera en invernar en los hielos del Antártico y en la que él, Fred. A. Cook, figuró como médico, sin que —según un informante que nos merece crédito— tuviera título alguno que le facultara para ejercer profesión de medicina.

CUESTIÓN DE LÍMITES. **Cuestión de Límites entre Chile y la República Argentina.** *Contestación del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de Chile a la nota del Sr. Enviado y Ministro Plenipotenciario de la Rep. Argentina.* Valparaíso, 1874.

CUESTIÓN DE LÍMITES. **La cuestión de límites entre la República Argentina y Chile.** *Publicada por el Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública.* Buenos Aires, 1881.

CUESTIÓN DE LÍMITES (LA). **La cuestión de límites entre la República Argentina y Chile.** *Con un mapa.* Bs. As. Imp. de La República, 1881. Folleto de 43 páginas en 8º.

CUESTIÓN INTERNACIONAL (LA). **La cuestión internacional. Chile y Argentina. Negociaciones del Dr. Irigoyen.** *Documentos y antecedentes coleccionados por José Bianco.* Buenos Aires. Cía. S. A. de Billetes de Banco, 1893. Folleto de 127 págs. en 4º.

CUNNINGHAM, ROBERTO O. **Notes on the natural history of the Strait of Magellan and west coast of Patagonia made during the voyage of H. M. S. "Nassau" in the years 1866, 67, 68 y 69.** *With map and illustr.* Edinburgh, Edonston and Douglas, 1871. 1 vol. en 8º.

CULVER, HENRY B. & GRANT, FORFON. **Forty Famous Ships-Garden.** City Publishing Co., New York.

CURDER, PETER. **Su expedición.** *An. Hidr. de la Marina de Chile.* Año VI, 1880.





*Un naufragio en el Sur. El aviso "Coronel Murature" naufragado a la vista del cabo San Francisco de Paula en 1886.
(Acuarela del ing. naval Hugo Leban.)*

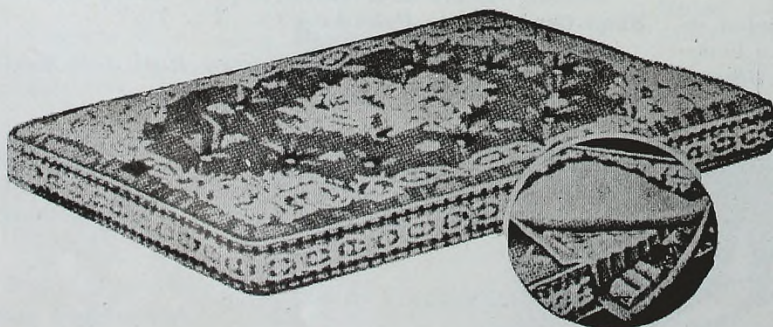


Taller electro-mecánico

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES - BOBINAJES - DINAMOS - TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971 al 973 - U. T. 26, Garay 2760



Cándido Lorenzo

☆ Colchonería ☆

Tapicería y cortinas para buques
en general

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

Naufragios y salvamentos en la isla de los Estados

Un capítulo de "La Australia Argentina"
de ROBERTO J. PAYROT

(Quinta edición. Buenos Aires 1908.)

¿Se conocen todos los naufragios que han tenido por teatro las costas y las cercanías de la Isla de los Estados?

Parece que la respuesta debiera ser afirmativa, dada la poca extensión de aquel informe hacinamiento de piedras; pero los caprichosos cortes y recortes de sus orillas, lo inaccesible de algunas caletas a la observación de los barcos que pasan de largo, la falta de elementos de movilidad de la subprefectura, hacen posible que se suponga lo contrario. Un buque cualquiera puede ser tragado por las olas, junto a una de aquellas costas a pico, a cuyo mismo pie hay inmensas profundidades, sin que quede rastro de él...

Sin embargo, los siniestros marítimos que se conocen, y en que ha tenido intervención la subprefectura de San Juan del Salvamento desde su fundación hasta la fecha, son suficientes para dar triste fama a la isla, aunque se sospeche que algunos, si no muchos de ellos, son provocados para recibir el importe de un buen seguro a cambio de un buque malo y viejo...

Bove habla de varios naufragios anteriores a la fundación de la subprefectura: el del Jess, barco de 2.000 toneladas, en Año Nuevo; el del Vergeri, del Pactolus, del Capricorn...

Desde 1884 cuéntanse dieciséis, rotos de circunstancias más o menos dramáticas, que narraré brevemente aquí, siguiendo el orden de las fechas en que han ocurrido, y sin detenerme a vestirlos con descripciones y adornos innecesarios.

I. El 20 de enero de 1885 naufragó la barca italiana Ana, de Génova, de 800 toneladas de registro, que

tripulada por catorce hombres iba de Génova a Valparaíso con cargamento general.

Sorprendió una calma estando muy nebulosa la atmósfera, y la corriente dió con ella en la costa, entre los puertos de Cook y Año Nuevo. Afortunadamente salvaron todos los tripulantes, que fueron socorridos en San Juan.

II. Poco después, el 4 de marzo y con un tiempo semejante, pues había cerrazón, viento en calma y mar de leva, la corriente arrastró a la barca inglesa River Lagan, de 852 toneladas de registro, llevándola so-

bre una de las islas de Año Nuevo, donde naufragó. Iba de Glasgow a Valparaíso. Sus diecisiete tripulantes se salvaron.

III. Pasó algún tiempo sin que se tuviera noticia de otros naufragios, hasta que el 18 de octubre de 1886 ocurrió el de la fragata inglesa Mountaineer.

Este buque, de 1886 toneladas de registro, cargado con 2.100 de carbón de piedra, iba de Hull a Wilmington, California... Llevaba 28 tripulantes.

El 9 de octubre dobló el cabo San Juan en dirección al Pacífico, y sólo

Lana para Tejer "ANTINEA"

de Merino Prima

Suave y de gran rendimiento
con un extenso colorido de moda

Distribuidores:

Peña, Pérez y Peña

Sociedad de Responsabilidad Limitada

Teléfonos: Mayo (38) 0017 y 8686

Calle Alsina 1318 - Bs. Aires

el 16, hallándose frente al Cabo de Hornos, se notó fuego a bordo. El capitán mandó sin pérdida de tiempo toda la gente a la bodega para reunir todo el carbón hacia el centro del buque. La atmósfera era irrespirable, y hubo que sacar a dos de los marineros, casi asfixiados. Renuncióse, entonces, a la tarea.

Encaminando sus esfuerzos en otra dirección, el capitán ordenó que se cerraran herméticamente las escotillas, para tratar de sofocar el incendio. El fuego continuó aumentando. Se armaron mangueras, se intentó inundar las bodegas, pero

todo fué inútil. El humo denso que escapaba por todas las rendijas, era mayor y más negro cada vez...

Aquel día la Mountaineer se puso al habla con otra fragata inglesa, la City of Athens, cuyo capitán invitó al del primero a seguir más al oeste o a abandonar el buque. La City of Athens recibiría a su bordo a toda la tripulación. Pero el capitán de la Mountaineer prefirió seguir rumbo a la Isla de los Estados, y recalcar en alguno de sus puertos para tratar de salvar el barco.

El 17, hallándose a los 57 grados 47 minutos de latitud sur y 69 gra-

dos 40 minutos de longitud oeste de Greenwich, comenzaron a producirse explosiones de los gases acumulados en la bodega, y se hizo urgente el abandono del buque.

Había tres barcos a la vista, a una distancia de cuatro o cinco millas: se les hizo señales, pero no las contestaron y siguieron su derrota...

El 18, a las diez de la mañana, se avistó la Isla de los Estados a una distancia como de 25 millas, y se hizo rumbo hacia Back Harbour, que queda exactamente al sur de San Juan del Salvamento.

Pero, desgraciadamente, sobrevino una neblina tan densa, que hizo casi imposible situar el buque, mientras el peligro aumentaba a cada instante, las explosiones se sucedían más terribles cada vez, y por las escotillas de popa y proa, que se habían levantado, salían torbellinos de humo y llamas... Imposible permanecer un minuto más a bordo... Eran las tres de la tarde.

Se arriaron los botes, embarcóse en buen orden toda la tripulación, y bogando con brío llegaron a las cinco y media a Back Harbour, donde desembarcaron rendidos de fatiga.

El capitán no salvó nada, ni sus papeles, ni una suma de dinero que tenía en la cámara, con la que desde un principio fué imposible comunicar.

Los náufragos sólo habían conseguido llevar víveres para dos días, y no conocían la existencia de la subprefectura de San Juan. Pero el capitán había visto luz en Punta Laserre, supuso que habría allí un faro, y resolvió, en consecuencia, enviar al día siguiente una comisión compuesta del segundo piloto y siete marineros, para que cruzaran el istmo que separa a ambos puertos. Urgía obtener provisiones, pues de otro modo los 28 náufragos estaban condenados a morir de hambre en plazo breve.

Los comisionados tomaron hacia el nordeste, llegando horas después frente a la subprefectura, separados de ella por el ancho de la bahía. Hicieron señales con humo, disparando algunos tiros, y a las tres de la tarde la gente de la subprefectura atravesó en un bote para prestarles auxilio.

Quedaron los marineros en San Juan, y el segundo piloto de la Mountaineer, con un hombre que le dió el subprefecto para que lo acompañara, fué en busca de sus compañeros, que se pusieron inmediatamente en marcha, menos cuatro que, por enfermos, hubo que ir por ellos en bote al día siguiente.



**LA MAS ALTA
CALIDAD EN SU
PRECIO**

Desde
\$ 13.90
Según Modelo

En la fabricación del Calzado "Mérito" se utilizan únicamente la más moderna maquinaria y materiales de la más alta calidad.

El Zapato "Mérito" es un calzado de "plantillado legítimo", totalmente cosido, sin clavos ni grampas desde el taco hacia adelante. Su acabado es perfecto y es cómodo, duradero y económico. ¡Compre Calzado "Mérito".

PRODUCTO DE

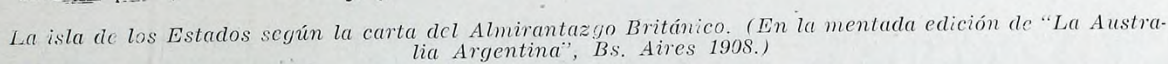
"ALPARGATAS"

El más grande productor de calzado de cuero en todo el país.

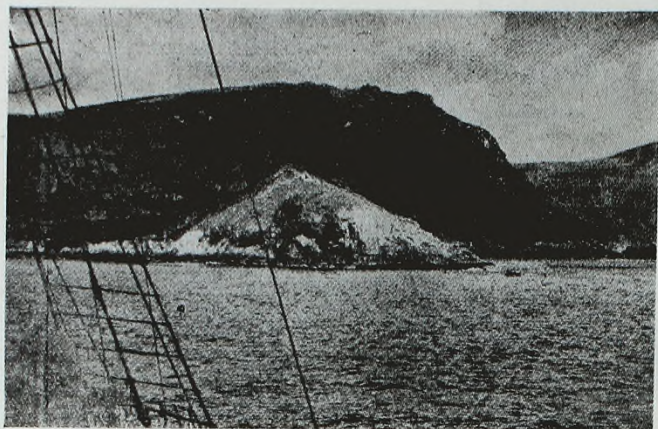
CALZADO
Mérito
HACE HONOR A SU PIE
Y A SU BOLSILLO

Industria Argentina

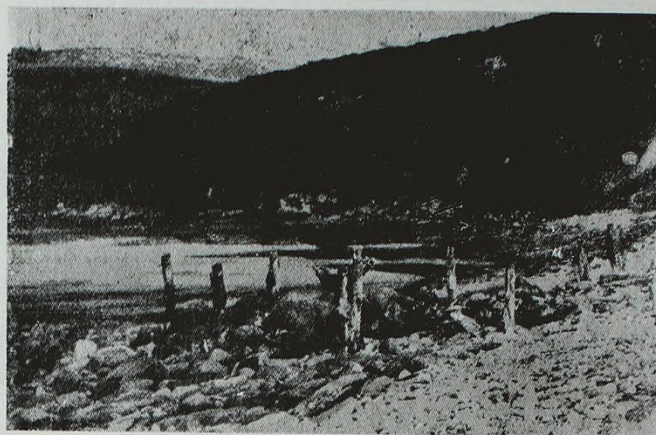




31



San Juan de Salvamento y su viejo faro.



Restos del edificio del presidio civil y subprefectura de San Juan de Salvamento.

1888 entre Cabo San Diego y Bahía Thetis (Tierra del Fuego). Los dos pilotos y cinco marineros fueron en un bote hasta San Juan. El capitán, con cuatro hombres y otro bote, se quedó en Cabo San Diego, a la espera de algún barco que los salvara.

IX. El 28 de julio de 1890, entre cuatro y cinco de la mañana, ocurrió otro naufragio a una milla al oeste de Cabo Fourneaux.

El buque perdido era una barca inglesa de 558 toneladas de registro y casco de hierro, la Seatollar, que iba de Glasgow a Valparaíso, con cargamento general.

La Seatollar se vió obligada a recalar en las Malvinas, para reparar

algunas averías sufridas durante el viaje. Zarpó el 26 de julio, y el 28 avistó tierra por estribor.

Una falsa maniobra la perdió, pues yendo en dirección este, el capitán ordenó poner proa al norte, lo que la hizo embicar en las barrancas cortadas a pico de aquella costa.

Apenas se sintió el primer choque contra la roca, el capitán mandó arriar un bote por babor, pero un terrible golpe de mar lo arrebató junto con dos pilotos y siete marineros.

El capitán William Jennings, corriendo a una muerte casi segura por salvar a su barco y su gente, echóse al agua llevando un cabo

para atarlo en tierra, pero la rompiente furiosa lo arrebató, lo arrojó dentro de una cueva de lobos, y allí lo estrelló contra las rocas...

El buque se sumergió hasta más arriba de la cubierta, sólo se veía a flor de agua el castillete de proa... Los marineros sobrevivientes habían logrado subir al palo mesana, donde se mantuvieron algunas horas, que debieron parecerles eternas; de allí, buscando mejor acomodo, pasaron por los estays al palo mayor, en cuyas velas durmieron... Después de descansar como fué posible en tan horrorosa situación, por el mismo camino de los estays pasaron al palo trinquete, y luego al castillete de proa. Después de varias inútiles tentativas para pasar un chicote a tierra, lo logró el velero Silas Batties, no sin grandes esfuerzos para trepar por la costa acantilada, que tiene allí varios metros sobre el nivel del mar.

Amarrado el chicote a tierra, pasaron por él el practicante de piloto Charles Surnbank, el cocinero Hardy y los marineros Clindinning y Brown, únicos que se salvaron. Batties y sus cuatro compañeros se encaminaron a pie hacia la subprefectura, a la que llegaron medio moribundos de extenuación y casi desnudos.

En este naufragio perecieron: el valeroso capitán Jennings, los pilotos Pooley y Joseph Bryden, los practicantes G. S. Snell y J. Lumsden, el carpintero Clark, y los marineros Docharty, Collie, Mullin y Juan Valenzuela, este último chileno...

X. Fragata inglesa New-York, de 2.699 toneladas de registro, con 2.750 de carbón y cuarenta tripulantes.

Iba de Swansea a San Francisco de California, cuando el 20 de abril



REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA



mensual ilustrada

AMENA e interesante, es una de la más bellas y prestigiosas publicaciones de América. Eminentes especialistas tratan los más característico de la Argentina y países americanos, en primer término, y luego de la demás partes del mundo. Bellezas naturales, viajes, culturas americanas, flora, fauna, etc., con profusión de ilustraciones en negro y color son presentados en forma tal que invitan a leer y coleccionar a Revista.

LA REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA se publica desde 1933. Se encuaderna por semestres y constituye ya una valiosa colección de numerosos tomos con millares de grabados, formando una verdadera enciclopedia geográfica de entretenida e instructiva lectura que todos los meses se actualiza y completa.

TARIFAS DE SUSCRIPCIÓN ANUAL

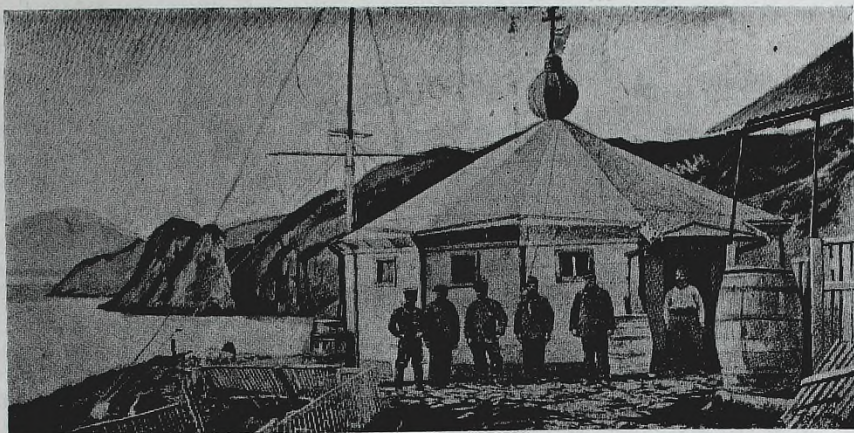
(12 NUMEROS)

CAPITAL \$ 10.- INTERIOR \$ 11.- EXTERIOR \$ 14 ó 4 dólares
NUMERO SUELTO \$ 1.- NUMERO ATRASADO \$ 1.50

Informes y Suscripciones:

SOCIEDAD GEOGRAFICA AMERICANA

SAN JUAN 738 - U. T. 23 - 0487 - BUENOS AIRES



El faro de San Juan del Salvamento con su personal de servicio en la época en que lo visitara el "Belgica", cap. Adrien de Gerlache, a su paso para la expedición antártica (1897).

de 1891 naufragó, por corriente, cerrazón y calma, en una de las islas de Año Nuevo.

Los naufragos fueron recogidos el 21 por la barca alemana Gutemberg, que iba de Blyth, en Escocia, a Valparaíso. A bordo de la Gutemberg murió uno de los naufragos. Los demás fueron dejados en San Juan, porque la barca estaba muy escasa de víveres.

XI. El 23 de diciembre del mismo año naufragó al sur de Cabo San Diego, Tierra del Fuego, la fragata inglesa Crown of Italy, de casco de hierro y 1.551 toneladas de registro, que iba de Liverpool a San Francisco de California, con 2.250 toneladas de carga general. Veintiocho hombres componían la tripulación. Acompañaban al capitán su esposa y su hija.

Con viento contrario, la fuerte corriente del estrecho de Lemaire la echó sobre la costa.

La gente se embarcó en dos botes, uno de los cuales llegó a San Juan del Salvamento en la noche del 24; el segundo arribó a las 10 de la mañana siguiente. Los naufragos llegaron empapados y abrumados de fatiga, por tan larga travesía, hecha a remo.

XII. Barca inglesa Guy Manne-ring, casco de hierro, 807 toneladas de registro y 1.100 de carga general, coke y carbón. Iba de South Shields al Callao, con veinte personas, contando la tripulación, la esposa del capitán y una hermana de ésta. Naufragó el 16 de diciembre de 1892, en que la sorprendió la niebla, y la calma y la corriente la echó sobre Penguin Rockery. Salvaron todos; tripulantes y pasajeros.

En la subprefectura de San Juan quedan muchos objetos procedentes de aquel naufragio, como los asientos y un armario que hay en el comedor, un cañoncito, etc., etc.

XIII. Saliendo de San Juan, el 1º de febrero de 1898, naufragó el cutter Louisa, de 35 toneladas y cinco hombres de tripulación, que se había refugiado allí, huyendo de un temporal. El viento calmó de pronto, y la marea arrojó al cutter contra la costa, junto a la cual se hundió en treinta brazas de agua.

XIV. Julio 8 de 1894. Naufraga en la punta oeste de la bahía Croosley —al noroeste de la isla— la fragata dinamarquesa Amy, de 1.399 toneladas de registro, que iba en lastre de Santos a Iquique. La cerrazón causada por un temporal de nieve, y un error de estima, la hacen estrellarse contra dicha punta. Salvan el capitán y los diecinueve hombres de tripulación.

XV. La barca inglesa Calcutta, que iba a Londres con 1.450 toneladas de guano, se abrió un rumbo en alta mar el 17 de septiembre de 1895, y fué abandonada a veinte millas más o menos al E-SE. de Cabo San Juan. El piloto y siete marineros llegaron en un bote a San Juan. El capitán y el resto de la tripulación, que iban en otro bote, fueron recogidos a la altura de San Sebastián, Tierra del Fuego, por una barca chilena que los llevó a la colonia Magallanes. Aquella enorme travesía a remo los había aniquilado.

XVI. La barca alemana Esmeralda, que con 1.400 toneladas de carga general iba de Amberes a Talcahuano, naufragó por error de estima,

Bazar

Dos Mundos

25

SUCURSALES

★

Casas Centrales:

**CALLAO esq.
SARMIENTO**

**FLORIDA esq.
Bartolomé Mitre**

★

J. ROGER BALET

cerrazón, calma y corriente, el 11 de abril de 1897, entre Puerto Hoppner y el cabo San Antonio. Sus 16 tripulantes se salvaron.

El salvamento, cuando ocurre un naufragio, y con los miserables medios con que cuenta la subprefectura, es lo menos práctico que imaginarse pueda. Si el siniestro no da bastante tiempo para que las tripulaciones se salven por sí solas, poca ayuda pueden éstas esperar de la isla.

Véase, si no, el relato que me ha hecho el señor Nicanor Fernández,



Cementerio del presidio en Puerto Cook (foto actual).

práctico y luego ayudante de la subprefectura de San Juan, de uno de los salvamentos "más fáciles" en que ha tenido intervención:

"Como el capitán de la Esmeralda, que había salido a intentar el salvamento, no pudo remontar el cabo Colnett en el bote salvavidas de la subprefectura, se me ordenó que me alistara para ir al día siguiente al lugar del naufragio con un bote lancha. Aquella misma tarde —14 de abril de 1897—, se me dieron víveres para un día, calculando que con una embarcación ligera como el negro, podría hacer en 24 horas las veinticinco millas de navegación. La tripulación de mi bote se componía del segundo contramaestre Isaac Jobisen, el cabo Jorge Morgan, y cinco marineros. Como pasajero iría con nosotros el primer piloto de la barca náufraga. En el salvavidas de los

náufragos, al mando del ayudante Carlos Larrayán, con el primer contramaestre Carlos Andreu y ocho marineros, irían como pasajeros el capitán y el segundo piloto de la Esmeralda.

"El 15 amaneció lluvioso, con viento muy fresco del nordeste y mar bastante picada; pero, sin embargo, aprovechando la baja marea, salimos a las 9.30 de la subprefectura, navegando a remo, pues el viento era de proa, hasta hallarnos frente a la ensenada La Nación, donde izamos la vela e hicimos rumbo al cabo Fourneaux. Un cuarto de hora después de nosotros salía otro bote.

"La mar estaba tan picada cerca de las costas que resolvimos —después de embarcar agua en los tide-rips de Fourneaux— hacernos afue-

ra en busca de la mar larga, y pasar entre las dos islas grandes de Año Nuevo. El segundo bote siguió nuestras aguas, luego costó otra vez, nos siguió de nuevo, y por fin hizo rumbo a puerto Cook. Avanzamos con felicidad, pero al pasar los tide-rips de las islas, embarcamos dos golpes de agua tan tremendos, que un tercero hubiera dado con nosotros en el fondo del mar.

"Pasadas las islas y con viento y mar a un largo, fácil nos fué llegar a Puerto Hoppner, donde desembarcamos a la una de la tarde. Improvisamos un arganeo con el anclote y cuarenta brazas de cabo, y nos dispusimos a hacer fuego y comer. La mojadura de los golpes de agua, la lluvia y el frío nos aterían; además, sólo habíamos tomado un jarro de café y una galleta.

"Aguardamos el segundo bote, que no apareció. Al caer la tarde calmó por completo el viento, serenóse mucho el mar, y nos echamos a dormir en nuestras pobres martas patrias hechas sopa, despertados a cada instante por las enormes ratas que infestaban la isla.

"Al día siguiente y aunque no hubiera llegado el bote, aprovechamos la tranquilidad del mar para ir a bordo de la Esmeralda en procura de algunos víveres, pues los que llevábamos se habían concluido, cosa que, sin duda, había también ocurrido a los retrasados. A las siete de la mañana ya habíamos comenzado a navegar hacia la barca que se hallaba a tres millas, recostada sobre babor y jugando de popa a proa como si estuviera en un eje.

"Se hizo fuego en la cocina, mientras el piloto y algunos marineros iban a buscar a la despensa los víveres necesarios. El cabo Morgan, hoy contramaestre, procedió a preparar la comida al mismo tiempo que nos-

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991
DIREC. TELEG. "HORQUETAS"

RIO GALLEGOS
CASILLA DE CORREO 70

CABAÑA "SAN RODOLFO"

RAZA CORRIEDALE

Rebaño R. I L 82

VENTA PERMANENTE DE CARNEROS PUROS DE PEDIGREE PARA
REBAÑOS Y PLANTELES Y PUROS POR CRUZA PARA MAJADA GENERAL

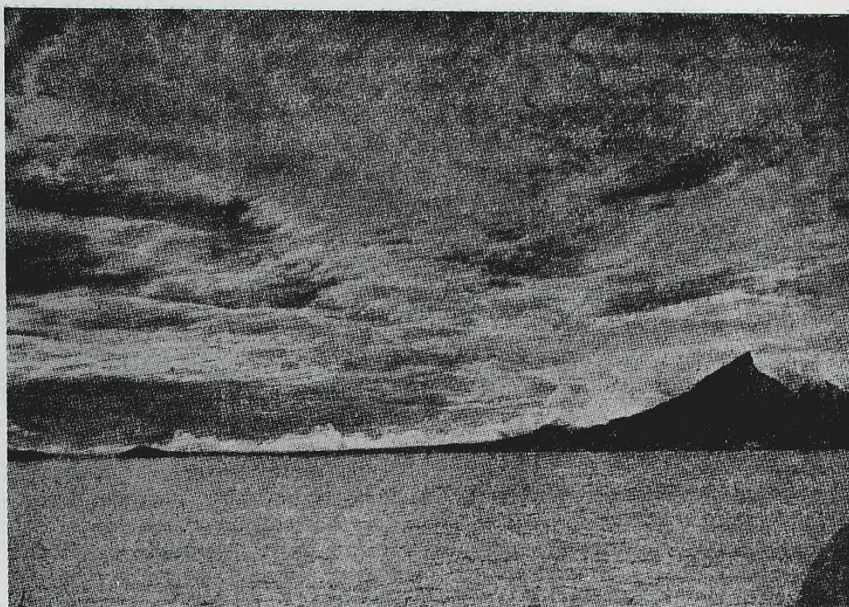
otros sacábamos tres velas para hacer carpas en el campamento, y las poníamos en el bote y en otro que logramos echar al agua, junto con todo el equipaje del capitán y los pilotos, algunos víveres y conservas, botellas de licores, etc., etc. En la Cámara el agua nos llegaba a la rodilla y en el camarote de los pilotos y en la despensa, situados a babor, pasaba de la cintura.

“Apenas almorzamos hice embarcar al contramaestre y los cinco marineros en el bote negro, mientras el piloto, el cabo Morgan y yo ocupábamos el salvado, que era mucho más liviano, pero que estaba reseco hasta el punto de hacer agua, que no conseguíamos achicar. Pedimos remolque, y cuando llegábamos al campamento entró en el puerto el bote del ayudante, cuya suerte ya comenzaba a preocuparnos.

“Habían hecho noche en puerto Año Nuevo, y llegaban decididos a no detenerse sino para tomar víveres y correr en busca nuestra, pues nos creían perdidos, quizá refugiados en las islas. Estaban hambrientos y comieron con ansia lo que les dimos.

“Con las velas, troncos y ramas, construimos unas a modo de grandes carpas, en que pasamos la noche algo mejor sobre los jergones de paja que habíamos encontrado a bordo y al abrigo de la lluvia helada que caía continuamente.

“El mar, agitadoísimo, nos impidió al día siguiente intentar siquiera acercarnos a la barca, pero el 18 muy de mañana salió el ayudante con el



Monte Buckland y cabo Colnett, en la isla de los Estados, con un cielo de nubes muy típico de aquellas latitudes.

(Foto Remberg.)

capitán, los dos pilotos y cuatro marineros para sacar los papeles, que estaban bajo llave y no habían podido retirarse antes.

“Cuando salimos nosotros, a eso de las once, con el bote negro y el naufrago tripulado por cuatro marineros que nos dejó el ayudante, vimos que la embarcación de éste cruzaba la boca del puerto con rumbo a San Juan.

“A bordo encontramos dos soberbios lechones que se aprovecharon para el almuerzo. Aferramos las velas, para que los terribles sudoestes que allí reinan no hicieran zozobrar la barca encallada, enarbolamos en ella el pabellón nacional, y volvimos a tierra con los botes cargados de víveres y otra vela para tapar los artículos que fuéramos salvando. Cuando llegamos llovía con fuerza y era ya de noche.

“El día siguiente amaneció nevando, pero a las diez la nieve se cambió en lluvia y nos fuimos a bordo, donde cargamos los botes con pinturas, pinceles, cuadernales, motones, etc., regresando al anochecer, sin novedad.

“Pero al otro día íbamos a tenerlas. Bajo la lluvia pasamos a la barca, de la que sacamos algunas piezas de lona, dos barriles, platos y tazas de hierro enlozado, y otros artículos varios, que íbamos cargando en los botes, o amontonando sobre cubierta para llevarlos después. Entretanto se hacía el almuerzo para la gente, cuando de pronto comenzó

a venir mar de leva del norte, y a romper con fuerza en la playa que estaba varada la Esmeralda. Ordené cargar cuanto se pudiera para irnos al puerto inmediatamente.

“La comida está pronta y es lástima desperdiciarla —me dijo el cabo Morgan, que hacía de cocinero.

“Bueno. Comamos en un minuto, y a los botes. No hay tiempo que perder...

“Pero no bien habíamos tomado la primera cucharada de sopa, cuando se oyó un crujido, y la cubierta comenzó a partirse por la boca-escotilla mayor, muy cerca del palo, mien-

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES

U. Telef. 33, Avenida 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

CUANDO
PIENSE
EN

CIGARRILLOS
PIENSE
EN

COMMANDER

A TODA MARCHA...

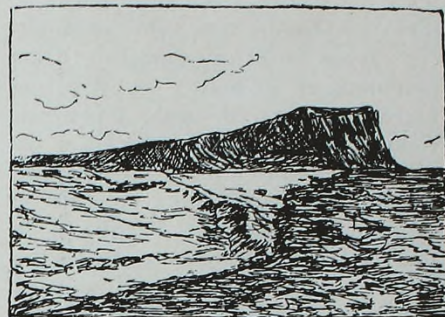
Compañía de Productos CONEN

SOCIEDAD ANONIMA

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

Bno. Rivadavia 530

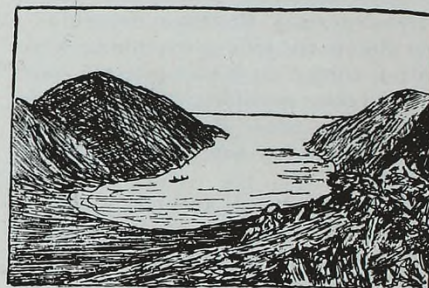
Avellaneda, F. C. S.



Cabo Domingo (Sunday)



PUERTO VANCOUVER



PUERTO COOK

Tres aspectos de la costa de la isla de los Estados (según dibujos de Hugo Leban en el Boletín del Centro Naval).

tras que la popa era alzada por las olas, y las perillas del mesana y del mayor se acercaban amenazadoramente. El palo mayor, que era de hierro, parecía a cada momento que iba a desplomarse. Demás está decir que abandonamos todo para correr a los botes y alejarnos de la barca. Pero la mar estaba tan brava, que cerca de una hora de esfuerzos nos costó salir de las rompientes para dirigirnos a Hoppner.

"El viento fresco del roroeste, que agitaba mucho el mar, nos hizo perder el día siguiente, un día magnífico de sol; al otro, obedeciendo a las órdenes que llevaba, tuvimos que regresar, pasando antes por la barca, para cargar algunos otros artículos y almorzar. Pero el mar había arrebatado los chismes de cocina, obligándonos esto a regresar a Hoppner, de donde salimos de nuevo a las tres de la tarde.

"Al doblar el cabo Colnett, el bote náufrago nos pasó; frente a Pen-güin Rochery nos sorprendió la calma, mientras los otros seguían con buen viento... Estábamos sólo a la altura de Basil-Hall, cuando comenzó a anochecer; armamos remos y nos dirigimos a puerto Año Nuevo, en cuya ensenada de la izquierda

fondeamos, escoltados hasta allí por toda una manada de lobos de un pelo, que nos salpicaban dando saltos en el agua. La noche estaba obscurísima, comenzó a llover torrencialmente, y como no veíamos la costa, nos resignamos a pasarla en el bote, calados hasta los huesos y tiritando de frío.

"Afortunadamente, a eso de las tres de la madrugada, notamos que nos íbamos quedando en seco, lo que sucedió media hora después. Nos echamos a la playa, mandé que encendieran fuego, llevaran algunos víveres e hicieran café, pues desde mediodía no habíamos comido más que un poco de galleta y entretanto con el cabo Morgan improvisamos un argareo.

"Cuando creció la marea, a eso de las nueve de la mañana, la aprovechamos para seguir el viaje; a la una de la tarde llegamos a San Juan.

"Total: habíamos trabajado nueve días, a la intemperie, escasos de alimento, expuestos a cada instante, para no salvar sino un puñado de cosas sin valor alguno, a pesar de las buenas condiciones en que se hallaba el buque náufrago.

"Con un vaporcito, y en menos de quince días, estoy cierto de que se

hubiera salvado todo el cargamento, como el de tantos otros barcos que no han tenido salvamento en la Isla..."



UNA VOZ ARGENTINA EN LA PATAGONIA

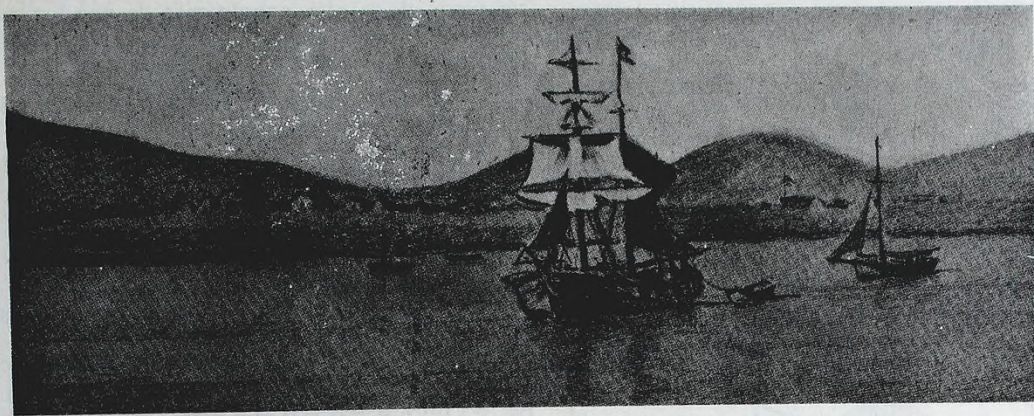
L.U.4 Radio Comodoro Rivadavia

L.U.12 Radio Río Gallegos

L.U.8 Radio Bariloche

Las ondas que sintonizan todos los hogares patagónicos

Cía. BROADCASTINGS DE LA PATAGONIA S. A. - San Martín 50 - Buenos Aires



1874. El bergantín-goleta "Rosales", comandante Martín Guerrico, en aguas de Santa Cruz. Al fondo, la isla Pavón, con el caserío de la población del capitán Luis Piedrabuena. (Dibujo sobre óleo de Linch, en el Museo Nacional de Historia.)

El almirante Guerrico refiere pasajes salientes de su vida

De "El Hogar", año 1928, reproducimos la entrevista que en nombre de la prestigiosa revista porteña le hiciera el Sr. Pablo Merediz al entonces veterano de la armada nacional. Uno de los más salientes pasajes de la vida del almirante Guerrico fué su expedición a la Patagonia comandando el "Rosales" y a la cual se refiere expresamente el capitán de fragata Héctor R. Ratto en el número 144 de ARGENTINA AUSTRAL.

—¿A qué viene usted a ver a este espantapájaros?

El almirante Guerrico, anciano de roble, se ha erguido para formular la pregunta. Mantiene aún viva la mirada, seguro el porte, presto el ademán. Lo miro asombrado, y respondo:

—Vengo a ver una gloria de nuestra armada, almirante. ¿Puedo contar con su amabilidad para responder a mis preguntas?

—Hable nomás. A "El Hogar" no puedo negarme.

—Ante todo, desearía saber algo relativo a sus comienzos, a su entrada en la vida.

—Hay que ir muy lejos amigo. Yo nací en 1838. Voy, pues, a cumplir noventa años. Hasta la caída de Rosas, hice de vendedor en algunas tiendas, de sacristán en algunas iglesias. Mi padre fué uno de los catorce que siguieron a Lavalle. Una hermana de mi madre era casada con Juan Manuel Rosas (hijo); otra, con Vicente Maza, y otra, con Alsina. La cuarta, es decir, mi madre, contrajo enlace con don Gregorio Guerrico, mi padre, que era mayordomo de las estancias de Rosas. Concurrió con tres mil caballos a la cruzada de Lavalle; pero como éste no hizo nada siguió toda la campaña con él. Muerto Lavalle, don Gregorio Guerrico atravesó el Chaco y se fué a Corrientes a seguir al general Paz. En su ausencia mi madre, doña Dolores Fuentes, sostuvo a la familia cosiendo bolsas y enviándome a mí a hacer los menesteres a que antes me referí.

—¿Cuándo entró usted en la marina?

—Caída la tiranía, en el año 1856. Asistí a Pavón y a Cepeda, y el general Gerli me envió a Europa a estudiar. Me recibí de piloto en 1858.

—¿Vino inmediatamente al país?

—No. Hice de piloto de barcos españoles que conducían melaza de Cuba a Inglaterra. Naufragué en cierta ocasión y me tomaron preso para aclarar el suceso. En Londres, una familia inglesa me dió hospitalidad. Regresé al país mediante un préstamo, cuando la guerra del Paraguay, y me alisté como ayudante del capitán Murature, en el Pavón. Asistí a todos los combates de esa



guerra y llegué a ser comandante del Pavón. También desempeñé funciones de ingeniero topográfico. Estuve, pues, en mar y en tierra. Ello consta en algunas cartas que me dirigió Mitre.

—¿Cuál fué su destino una vez finalizada la guerra?

—Regresé a Buenos Aires, pero muy pronto se produjo la guerra de Entre Ríos. Sarmiento me nombró jefe de las escuadrillas que garantizaban el comercio en los ríos Uruguay y Paraná. En esta época de mi vida conocí a Urquiza y gocé mil atenciones de su parte.

—¿Cuándo fundó usted la Escuela Naval?

Terminada la guerra de Entre Ríos, la Escuela Naval, que estaba en el Diamante se sublevó. Alsina me

ordenó entonces fundarla. Yo participaba y sigo participando de la idea napoleónica de que los marinos deben ser educados sobre el agua. Fundé, pues, bajo esta idea, mi escuela en la corbeta "Uruguay".

—¿Puede usted referirnos algo de sus andanzas por los mares del sur?

—Sarmiento me envió el 74 a la Patagonia. Compré para este objeto el bergantín "Rosales". En la expedición me acompañaron Barilari, el comodoro Rivadavia y otros marinos distinguidos. Llevaba también al doctor Francisco P. Moreno, a don José Menéndez y al doctor Berg, fallecido en 1906.

—¿Quiere usted citar el nombre de los marinos que salieron de la corbeta "Uruguay"?

—La Escuela Naval de la corbeta "Uruguay" produjo a Domecq García, el actual Ministro de Marina, a Martín, a Oliva, a Barilari, a Rojas Torres y a muchos otros cuyo nombre ahora no recuerdo, pero de actuación igualmente destacada y brillante.

—Cuéntenos algo sobre su actuación en Río Negro.

—Roca me llamó el 79 para pedirme que mientras él, con su expedición, iba por tierra, remontara yo el río Negro, dándome la consigna de que me encontrara el 25 de Mayo en la isla de Choele-Choel. Así lo hice. Yo soy el único que remontó el río Neuquén hasta Mal Barco. Recuerdo que encontrándome allí, el ejército se retiró por orden superior. El general Uriburu me envió treinta cabos para que me ayudaran a regresar. Yo estaba con el almirante Oliva y un carpintero, a quienes envié por agua. Seguí por tierra con mis soldados. Acampamos en el Nido del Cóndor, un desfiladero peligroso. Al día siguiente madrugué, y seguí solo, dando orden de que me siguieran a tres leguas mis hombres. Pero nunca los volví a ver. Sólo alcancé al bote en que iba Oliva y el carpintero. Mis treinta cabos fueron masacrados por los indios.

—¿Algún otro pasaje de su vida, almirante?

—Puede decir que yo no quiero recibir los honores y las glorias que no son míos, sino de todos, y en particular de aquellos que murieron en el olvido, sin gozar jamás de las distinciones y generosidades que el país ha tenido con los que quedamos. Más aún: algunos desaparecieron hasta sin tener qué comer. ¿Por qué se olvida a los Serrano, a los Díaz, a los Maldonado, y a muchos otros de los que ni el nombre se tiene hoy en cuenta...?

—¿No tiene usted nada que decir acerca de las relaciones del ejército y la armada?

—¿Cómo no! Durante las campañas del Paraguay, Entre Ríos y Río Negro permanecí ligado al ejército, y es una satisfacción para mí declarar que fué allí donde yo encontré mucha gente de temple, mucha gente que, no estando preparada para el baile, bailó más y bailó admirablemente, sacrificándose por la patria en todo orden de ideas y de cosas.

—¿Qué otros cargos ha desempeñado usted en la armada?

—He sido presidente de la Junta Superior de Marina y director de la Escuela Naval. En diferentes ocasiones se me han confiado comisiones, como la de la construcción de los polvorines de Martín García y la compra de buques en el extranjero. En las revoluciones del 80 y del 90 renuncié todos mis cargos. Sin embargo, después de esta última volví a ser llamado por Luis María Campos para dirigir la Escuela Naval. Más tarde me retiré al campo, en donde fundé el Semillero La Carmen, establecimiento en que soy secundado por mi hijo Federico. Crea usted que siento verdadero placer con los premios que consigo en las exposiciones. Constituyen mi mayor satisfacción.



BORDAS & CIA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658

BUENOS AIRES



Una
Patente
Revolucionaria

¡Fuera lo que estorba y molesta!

Sus pantalones y su camisa no se moverán de su sitio. La Pretina **MENFER** le dará esbeltez natural y comodidad absoluta para sus movimientos, haciendo que no sufra de molesta opresión su cintura y sus hombros, asegurando su bien vestir.

MENFER
MARCA REGISTRADA

Pida los pantalones, bombachas
y breches con Pretina Patentada **MENFER**.

"LA ANONIMA" es exclusiva como lo es
de todas nuestras finas confecciones en la
Patagonia. :: :: :: :: :: :: ::



Martín Guerrico, comandante del bergantín "Rosales".

—¿Me quiere usted referir alguna anécdota de su vida?

—Voy a referirle dos: una que quizá pinte mi verdadero modo de ser, y otra que define admirablemente el sentimiento del pueblo argentino. Durante cierto tiempo, la carne que comíamos en los buques de la armada era malísima. Me quejé en repetidas ocasiones al Mi-

nistro, pero éste no me hizo caso, y hasta llegó a decirme que la carne era de la mejor. La cosa no me supo bien, y un día hice plantar una vaquilla sobre cuatro rifles, la hice alzar por cuatro hombres y me presenté con ella al Ministerio. Cuando ví al Ministro, le enseñé el cuerpo del delito, y no le dije sino una palabra: "Huélala".

Ahora pasemos a la segunda anécdota. Una vez estaba yo peleando muy en serio con cierto gaucha retobado de mi estancia. El blandía su facón y yo un corto sable. No lo tenía muy bien que digamos, cuando advertí, al retroceder, iba a pisar un rosal que yo quería mucho. Alcé mi sable, me eché atrás, y le dije:

"¡Cuidado con el rosal, bárbaro! . . ."

Y ¿sabe usted cuál fué el efecto admirable de mis palabras? . . . Pues que el gaucha envainó su facón, y con los ojos húmedos me dijo:

"Yo no peleo más con usted patrón . . . Usted quiere a las plantas".

Y ¿qué más voy a contarle? . . . Nada más que recordar que tuve el honor de ser uno de los mejores amigos del gran Sarmiento, hombre público de quien conservo cartas que honran su memoria por la forma en que demuestran su honestidad frente a los dineros del Estado.

—Y ¿de las condecoraciones de que es usted poseedor?

—Tengo algunas, sí; pero es mejor no hablar de ellas. Las que más quiero son las que me dieron al cumplir mis bodas de oro con la marina, el 22 de junio del año pasado, y esta espada que me regaló el presidente de los Estados Unidos, Ulises Grant, a raíz del salvamento de la barca norteamericana "Mary Parker".

PABLO MEREDIZ.

COCINERO

ES EL PREDILECTO...

...Del público consumidor, porque su *indiscutida* calidad, está garantizada por una elaboración perfecta y el prestigio tradicional de sus fabricantes.

COCINERO



Molinos Río de la Plata S. A., garantiza la legitimidad de sus productos, exclusivamente cuando son adquiridos en los almacenes de siempre, únicos autorizados para su venta al público.

El aceite verdadero!

MOLINOS RÍO DE LA PLATA S. A.

HOTEL COLON

DE TEODORO CERECEDA

San Martín 349

Comodoro Rivadavia

El más serio y confortable
de la zona

Jose Oroquieta

Escribano Público

Registro N.º 2

TRELEW

CHUBUT

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

TRELEW

FARMACIA

MARGARA

Trelew - Chubut

FARMACIA "MODERNA"

Dres. A. G. Blaiotta y Enrique Mateus

Bioquímicos y Farmacéuticos

Recetas y Análisis Clínicos

San Martín 380 - Tel. 180

Comodoro Rivadavia

Roque González

ESCRIBANO

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Av. Rivadavia 180 - Com. Rivadavia

Usina Eléctrica

FABRICA DE HIELO

y

CAMARAS FRIGORIFICAS

de

Luis Ibarguren

La única que distribuye

Corriente Alternada

y Continua

Av. RIVADAVIA 348/85/97/99

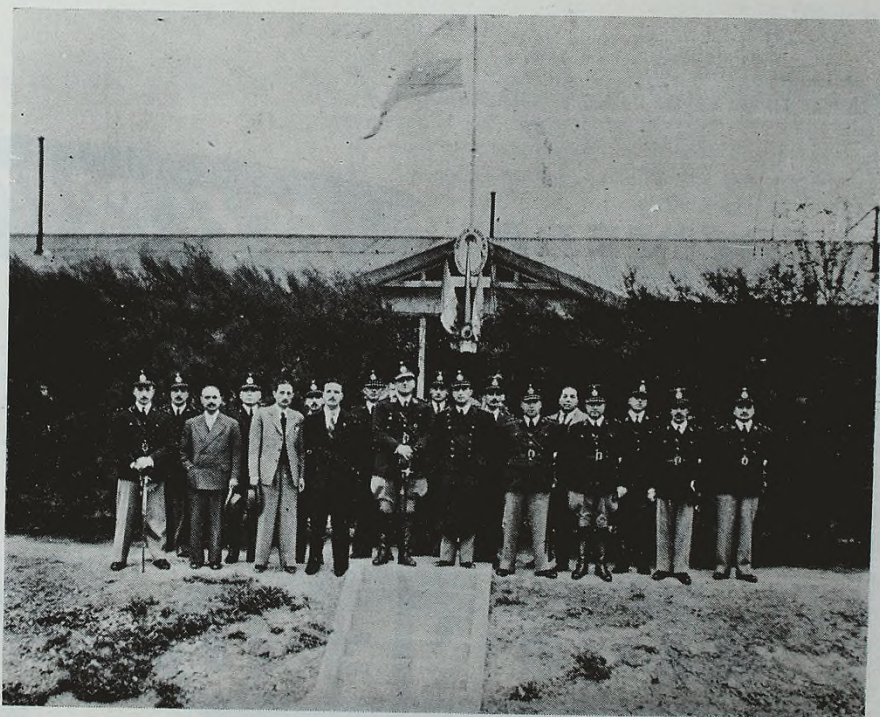
Comodoro Rivadavia - C. Correo 193

Comodoro Rivadavia



Homenaje al Gral. San Martín por parte de militares chilenos.

El 26 de abril el agregado militar a la Embajada de Chile en nuestro país, coronel D. Silvestre Urizar Banderas, depositó una ofrenda floral al pie del monumento al Gral. San Martín, habiendo asistido al mismo acto los señores comandante Muñoz y mayor Dora, pertenecientes al ejército de la vecina República hermana de Chile. Asimismo, concurrieron también autoridades militares y civiles de la localidad.

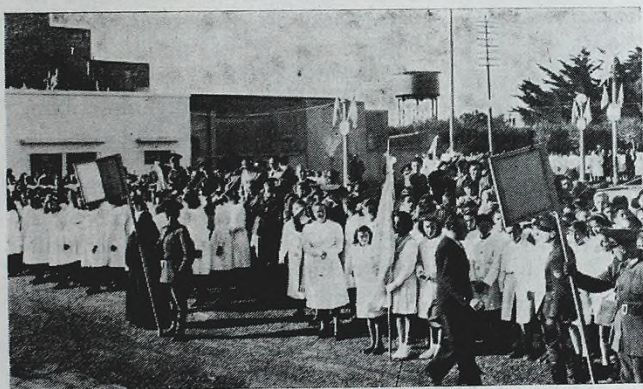


Servicio de radioconversaciones con Bs. As. y otros puntos del país.

El día 30 de abril se libró al público el servicio de radioconversaciones con Buenos Aires y otros puntos de la República. Encargado de la ceremonia fué el Director General de Correos y Telégrafos, teniente coronel Julio A. Lagos. También asistió el gobernador del territorio, General Angel Solari, jefes y oficiales del Regimiento 8 de Infantería "General O'Higgins", y funcionarios públicos de la localidad. Quedó instalado el equipo en Kilómetro 3, y con ello se logra llenar un vacío que se hacía sentir ostensiblemente.

Actualidad gráfica

(Fotos Ramcs)



TRES ASPECTOS DE LA CELEBRACION DEL
DIA DE LAS AMERICAS.

Niños de las escuelas durante la ejecución del Himno Nacional.

Estudiantes y público esperando el paso de las tropas.
Las tropas desfilando ante las autoridades.

“BERNALOINA”

PASTA - FLUIDO
POLVO de TABACO

y ahora

POLISULFURO
DE CALCIO

Cuatro ANTISARNICOS ARGENTINOS que
a todo ganadero le conviene utilizar por su

ALTA CALIDAD,
GRAN RENDIMIENTO Y
PRECIOS VENTAJOSOS

Favorecen el crecimiento de la lana,
le dan brillo y blancura, aumentan
su elasticidad, grasitud y peso.

NO SON CAUSTICOS NI VENENOSOS

Depositarlos en la Costa Sur:

Gastón Rambeaud - ZAPALA (Neuquén)
Barrós y Pinedo - C. RIVADAVIA (Chubut)
L. Martínez Díaz - TRELEW (Chubut)
Tomás Macayo - ESQUEL (Chubut)
Leónidas Bohmer - SAN JULIAN (Santa Cruz)
J. Fernández Peña - Cte. L. PIEDRABUENA (Sta. Cruz)
Cándido Perede - Pto. SANTA CRUZ (Sta. Cruz)
David Feldman - Cnia. LAS HERAS (Sta. Cruz)
Félix Valenciano - Lago BUENOS AIRES (Sta. Cruz)
Angel Galassi - RIO GALLEGOS
Ramón Tuero - RIO COLORADO (Río Negro)

COMPAÑIA EXPLOTADORA
DE USINAS DE GAS, S. A.

QUILMES - F. C. S.

Casilla Correo N.º 4

9 de Julio esq. San Martín



Concurrentes a la primera reunión de la "Peña Calafate", que tuvo lugar el 15 de abril en el salón del Club Gimnasia y Esgrima.

La Peña Calafate

¿Qué es una Peña? Nos sugiere esta pregunta la forma como se viene desenvolviendo la entidad re-

cientemente constituida en nuestra localidad y que se ha dado en denominar "Peña Calafate". Peña,

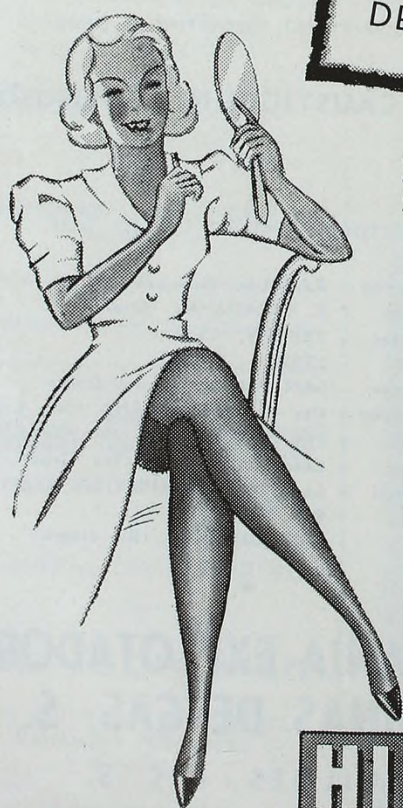
estimamos, es un lugar mitad bohemio, mitad soñador, donde se reúnen los que desconformes con la vida cotidiana, sueñan con un mundo muy superior, un mundo ideal, sin más clase y aristocracia que la Intelligencia. Donde no se exige cartas de presentación ni solicitudes de ingreso, donde cada cual paga su consumición cuando puede hacerlo, donde nadie, por amor propio, acepta convites que lo menos caben. Centro acogedor de inquietudes, de discusiones sobre cualquier tópico: el amor, la máquina, la música, la escultura o la poesía clásica o ultrasensible y brinda tertulias simpáticas y variadas, sin cortapisas.

En estas peñas hicieron armas los mejores intelectuales del mundo que, pobres, pero orgullosos, iban a escuchar la palabra de los maestros de la pluma, sus divagaciones y sus ensueños. Compartían con ellos gratos momentos que se reflejaban después en sus libros o artículos. De este material disperso, pero jugoso, salieron las "Charlas de Café" de un Ramón y Cajal, las más famosas "Greguerías" de un Gómez de la Serna, o los artículos más sensacionales de Giovanni Papini.

Fueron famosos en un mundo intelectual y bohemio los Café de Pombo, de Madrid, "La Rotonde" de París, con sus salones de paredes con cuadros pintados por aficionados anónimos, con cuadros de famosas celebridades mundiales, dedicados como testimonio de concurrentes a sus "peñas" con sus cerebros llenos de ideas y sus bolsillos vacíos.

A estas peñas concurrían, impenitentes, un Valle Inclán, un De la Serna, un Cajal; en París un Verlaine,

Comodoro
Rivadava



Credenciales de elegancia son las medias **HIMALAYA**, por la magia de su malla y el blasón de su prestancia!

HIMALAYA

TIENE UN TIPO DE MEDIAS PARA CADA PRESUPUESTO

Nota gráfica

(Fotos Famos)



ne, Bodelaire; y en Buenos Aires eran famosos Florencio Sánchez, Alberto Ghirardo o Roberto Payró. Mirando más cerca en el tiempo, en Buenos Aires, es conocida la del Café de los Inmortales, la del sótano del Café Tortoni, la que había en el antiguo Café Madrid, la del Teatro del Pueblo, la de La Máscara; además de los cafetines de artistas y bohemia, donde no se sueña con succulentas comidas ni teatrillo de salón. Es por ello que consideramos que una "peña" de doctores e ingenieros constituye un contrasentido.

Agreguemos que las "peñas" se caracterizan por no haber camarillas, ni partidos, ni religión, sino personas amantes del arte, de las letras, de la música, de toda expresión elevada de cultura humana. Como nota emotiva acuden siempre a ellas valientes muchachas a discutir mano a mano con el que raye sus problemas, inquietudes o autores favoritos, sin perder por esto un ápice de su feminidad. También ellas desean expresar sus anhelos y sus sentimientos, cosechando en el intercambio ideas lozanas, buen humor dentro del más acendrado idealismo y estableciendo una comunidad que sólo da el pensamiento.

En las peñas todos son bien venidos, siempre que piensen bien, y no necesiten tutelas, porque los intelectuales son rebeldes por unanimidad a esos convencionalismos sociales. ¡Eso es una peña!...

Sabemos que en Comodoro Rivadavia se ha despertado una enorme expectativa. Millares de ojos y oídos están pendientes de lo que haga o diga en la "peña", porque hay centenares deseosos de actuar, sí, pero de actuar como líricos, sin



El gobernador del Chubut, general de brigada Angel Solari, hablando en ocasión de inaugurarse un busto del General San Martín en Colonia Sarmiento.



Comienzo de cursos en la Escuela de Enfermeras y Samaritanas.

ESCUELA DE ENFERMERAS Y SAMARITANAS

Patrocinado por el Comité de Comodoro Rivadavia de la Cruz Roja Argentina, se inauguraron los cursos de la Escuela de Enfermeras y Samaritanas, efectuándose dicha inauguración en el aula de la Academia local Minerva, cedida gentilmente.

La citada inauguración se efectuó el 24 de abril, y continúan dictándose los cursos correspondientes a primero y segundo año.

mendigar "tarjetas de invitación" a sus papitos.

A los iniciadores de esta "peña" corresponde encaminarla por sus verdaderos derroteros, para no caer como ahora en la "élite", un grupo de elegidos o seleccionados, y que tengan en cuenta que los que defraudan las esperanzas de todos, caen fatalmente en el ridículo.

Deseamos que el título de Peña corresponda, en una palabra, que se haga una peña auténtica como

lo establece su denominación. Y nada más.

"Voz del Sud", 13-5-44.

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

TRELEW

Teléf. 72

FARMACIA CAPDEVILA

de Enrique Capdevila

Análisis y Esterilizaciones

Puerto Desado C. Correo 11

Dr. ALBERTO FORMAGGIA

Médico Cirujano

Cirugía general - Garganta
Señoras - Partos - Enfer-
medades internas.

PUERTO SAN JULIAN - Teléf. 129

ANTONIO GIACOBO CONTRATOS DE ESQUILA SAN JULIAN

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza

Cte. LUIS PIEDRABUENA

E. T. Mattel

Constructor

Trabajos en ladrillo, cemento
armado y piedra

SAN JULIAN

SOCIEDAD ANONIMA ELECTRICA DE SANTA CRUZ

Venta de materiales eléctricos - Plan has eléc-
tricas - Instalaciones - Motores para uso indus-
trial, etc. - Para corriente continua 220 y 440 V.

P. SANTA CRUZ - Teléf. 13

Empresa LUZ Y FUERZA

COCOZ Hnos.

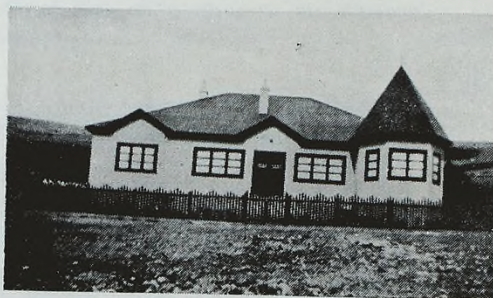
Anexo: Instalaciones eléctricas e indus-
triales - Mosaicos calcáreos y graníticos.

PUERTO DESEADO



Santa Cruz. Fiesta familiar con motivo del bautizo del niño Roberto Gorsch Vera.
(Foto Baró)

Establecimiento ganadero del Sr. Nicolás Ajís en Lago Argentino.



Casa particular



Galpón de esquila.



Casa habitación del
personal.

Ofrecemos tres aspectos de la edificación en la estancia "La Leonor",
de don Nicolás Ajís.

(Envío de nuestro corresponsal en Santa Cruz, Sr. Sanandrés.)

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES

SARMIENTO 475

COMISIONES

CONTABILIDAD

RIO GALLEGOS



Demostración ofrecida por las damas de Santa Cruz al obispo de Viedma, monseñor Nicolás Esandi.

(Foto Baró)

**Empresa de Transportes
"LOS COLORADOS"**

de Francisco L. Vázquez
Entre San Julián y los Ventisqueros
C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIAN

Julio Aloyz

Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros - Haciendas

S. Julian - C. Correo 7 - Tel. 4

Farmacia "Santa Cruz"

Atendamos recetas de **OPTICA y ORTOPEDIA**

Sueros y Vacunas - Drogas Puras
Oxígeno Medicinal - Específicos
Artículos de Higiene y Tecedor

PUERTO SANTA CRUZ

Dr. Sebastián Beruti

Abogado

Río Gallegos

Dr. Segundo A. Gauna

MEDICO CIRUJANO

Puerto Deseado

Dr. Héctor R. Corte Moyano

Cirujano Dentista

PUERTO SANTA CRUZ

**Farmacia y Laboratorio
IRIBARREN**

Atendida personalmente por su propietario

Leopoldo José Iribarren

Químico Farmacéutico

Autorizada para despachar recetas
de la S. Española de S. M.

Servicio Nocturno Permanente

Remitimos Pedidos a la Campaña

Casilla Correo 31
Puerto Deseado

Teléf. 168
(Santa Cruz)

Dr. Moisés Torchinsky

Médico Cirujano

Enfermedades Internas y
Señoras

SAN JULIAN

Dr. S. M. MILATIC

MEDICO CIRUJANO

Clínica general de hombres,
niños, señoras, partos, piel y
venéreas - Rayos X, Ondas
Cortas, Ultravioletas.

Cte. Luis Piedrabuena - Teléf. 39

Dr. Eduardo Canosa

Médico Cirujano

PUERTO SANTA CRUZ

Jordán Franchalas

San Julián

avisa a Ud. señor poblador,
que muy en breve pasará
por su estancia, con un
hermoso surtido de
mercaderías.



RIO GRANDE. — Asistentes a la fiesta dada en el Club Social el 15 de abril por los jóvenes Lionel Caballero, Raúl Cuiñas, Federico Dunker y Estanco Dobronic, con motivo de cumplir años.

(Foto Ostoich.)

Tierra del Fuego

Peluquería "KOVACIC"

de Carlos Kovacic

Servicio esmerado

Río Grande — T. del Fuego



EN EL LAGO HUIÑO. — Señoritas Fernández y Antunovich, y señores José Mimica y Mujía Linares.

Gira fueguina de un colaborador de esta revista

Recientemente regresó de una larga y detenida gira por el sur, visitando estancias y observando principalmente lo que se refiere al estado del objeto de su especialización, el señor José F. Mujía Linares, técnico en lanas y colaborador de ARGENTINA AUSTRAL.

Próximamente publicaremos las impresiones de su viaje; mientras tanto, acompañamos estas líneas con un par de fotos de índole social.



Nuestro colaborador Mujía Linares, con el teniente Pérez, a la puerta de la comisaría de Bahía de San Sebastián.

Victor A. Cazzaniga

Contratista de obras eléctricas — Iluminaciones fluorescentes
Instalaciones y materiales para vapores

1375 Alte Broun 1377

U. T. 21 - 0594 - 1067



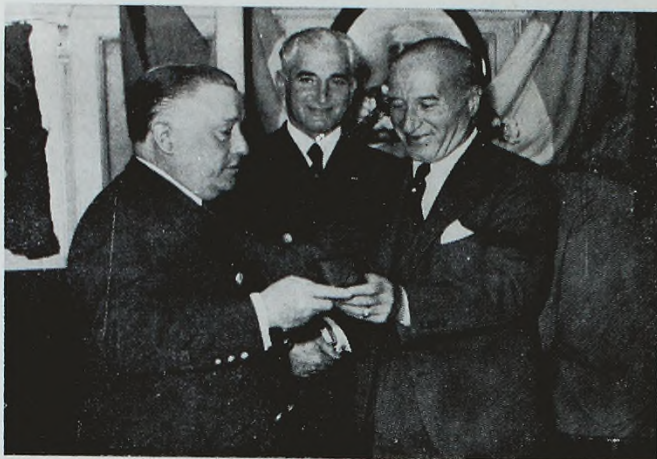
Momento en que el presidente de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, Dr. Carlos Menéndez Behety, hace entrega de la medalla de oro al capitán Ausonio Colombo.

“La Anónima” y el mar

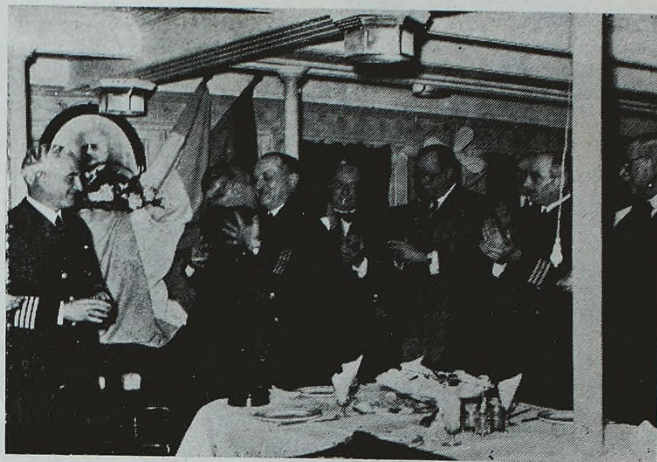
En la gran fiesta del “Les Ambassadeurs” con que la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia obsequió a los colaboradores que con ella cumplieron bodas de plata, faltaban muchos de estos. Aunque no por cierto en la memoria de los organizadores y en el espíritu de la reunión, pues como dijo en aquella oportunidad el presidente del directorio, unos cumplían sus obligaciones en las cordilleras, otros en los puertos patagónicos, otros más en mares lejanos. A todos ellos, a los que faltaron en la memorable jornada aludida, les llegó su turno en la celebración del acontecimiento. Todos recibieron la medalla de oro conmemorativa y todos participaron en alguna de las fiestas respectivas y, ya que ellos no pudieron estar presentes en la fiesta magna, el Dr. Carlos Menéndez Behety fué a buscar a cada uno al lugar de sus trabajos. Esquel, Comodoro Rivadavia, San Julián, Río Grande y Río Gallegos han asistido al júbilo de una gran empresa comercial que rinde así un homenaje de gratitud y afecto a sus colaboradores y han presenciado el bello espectáculo de amistad y

camaradería entre el personal y sus jefes. Un vino de honor en el salón comedor del vapor “Asturiano”, presidido por el retrato de don José Menéndez entre la bandera argentina y la de la empresa, cerró con un acto sencillo, cordial, íntimo —quizás el más emotivo de los realizados—, la serie de reuniones motivadas por la celebración de los veinticinco años de servicios dentro de “La Anónima” y que pueden resumirse en una trilogía que corresponde exactamente a los tres escenarios en que “La Anónima” desarrolla sus funciones: Buenos Aires, la Patagonia y el mar.

En tal oportunidad, a la que se refiere la nota gráfica adjunta, fueron entregadas las medallas a los hombres de mar que aun no la habían recibido, hablando con este motivo el presidente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, Dr. Carlos Menéndez Behety, y el comandante del “Asturiano”, capitán Ausonio Colombo; ambas improvisaciones, que fueron pronunciadas con profunda y comunicativa emoción, las reproducimos en las dos páginas siguientes.



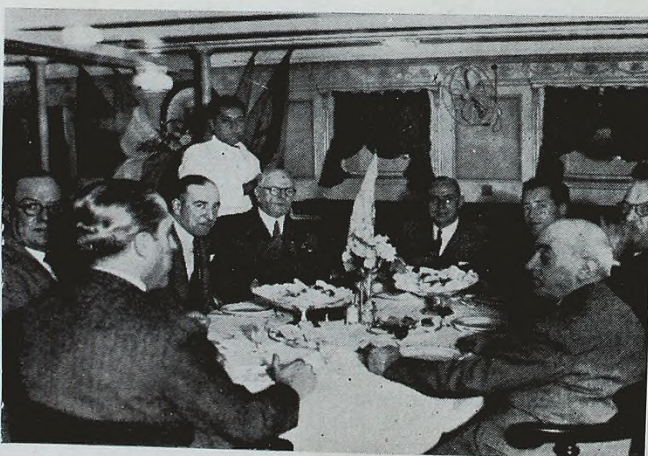
El Dr. Carlos Menéndez Behety entrega la medalla al mayordomo del "Asturiano", Sr. Manuel Sánchez.



El Dr. Carlos Menéndez Behety en efusivo abrazo con el jefe de máquinas, Ing. Humberto Mengani.



Un aspecto de la reunión.



Otra de las mesas del "Asturiano".

Personas que recibieron medalla en la fiesta del "Asturiano"

Cap. Ausonio Colombo	Sr. Angel C. Estévez
Ing. Humberto Mengani	Sr. Ramón Díaz Santiago
Sr. Manuel Sánchez	Sr. Juan Manuel Ballón
Sr. José Mosquera	Sr. Andrés Fernández
Sr. José Calíñanes	Sr. Francisco José Bozzelli
Sr. Ramón Outes	

Discurso del presidente de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, Dr. Carlos Menéndez Behety

Señores: La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia tuvo la feliz idea de instituir como premio esta medalla de oro, para los empleados que hubiesen cumplido 25 años ininterrumpidos al servicio de la Sociedad. Tiene, pues, esta medalla un significado moral extraordinario para el que la ha conquistado. Significa una recompensa al trabajo intenso, a la constancia, a la lealtad. Es el mejor certificado que un hombre puede exhibir...

Expresó más adelante el Dr. Menéndez Behety que: "esta ceremonia trae a mi recuerdo la magna asamblea del mes de octubre, que constituyó la fiesta máxima de la familia Enosis, porque en ella vibró el espíritu de sus componentes al contemplar el éxito de sus compañeros de tareas.

En aquel entonces —manifestó— había muchos agraciados que no pudieron asistir porque se encontraban cumpliendo con sus obligaciones en las cordilleras o en los puertos patagónicos o en los mares extranjeros.

En mis jiras anuales por la Patagonia —continuó el Dr. Menéndez Behety— fui cumpliendo con el grato deber de entregar en sencillas ceremonias el premio a los agraciados, dejándoles en el corazón la satisfacción del deber cumplido. Y hoy le toca el turno al "Asturiano", que se encontraba paseando la bandera de la Patria por las costas africanas y exhibiendo la bandera de la Compañía, que es símbolo tradicional de esfuerzo, de trabajo y honestidad. Por eso nos hemos reunido hoy a bordo del "Asturiano", como una especie de continuación justa de aquella fiesta memorable, en honor de los tripulantes de este vapor que cumplieron sus Bodas de Plata con la Sociedad y para celebrar con ellos la entrega de medallas a que se han hecho acreedores esos fieles colaboradores".

Terminó diciendo: "Capitán Colombo, os entrego esta medalla para que con orgullo la luzcáis en vuestro pecho".



El capitán Ausonio Colombo durante su elocuente improvisación.

Discurso del comandante del "Asturiano", capitán Ausonio Colombo

"En nombre de la tripulación del "Asturiano" y en el mío propio, me corresponde agradecer este premio con que la Compañía nos ha honrado. Este recuerdo es uno de los más grandes de la vida, porque encierra parte de la vida misma. En este lapso de tiempo, hemos visto realizarse algunas de las ilusiones que alentaron en cada uno de nosotros.

Yo y muchos de mis compañeros hemos visto desfilar legiones de hombres por estos buques que han seguido a nuestro lado y otros menos constantes que se fueron. Entre ellos, noto aquí la presencia del Capitán Carraro, compañero durante tantos años y a cuyas órdenes serví como Tercer Oficial. En este recuerdo veo desfilar la figura respetada de don José Menéndez. El nos inculcaba el respeto al trabajo asegurándonos que la satisfacción del deber cumplido era siempre una recompensa. Hoy estoy seguro que él está presente y está contemplando el fruto de su prédica".

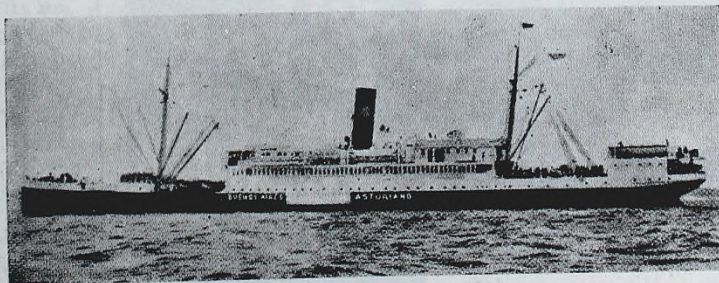
Luego dijo que "esta medalla que se nos entrega, tiene un gran valor moral. Ustedes llevarán este recuerdo a vuestras esposas que verán en él el premio al que habéis sido acree-

dores por vuestro cumplimiento del deber, y que ha de ser también un estímulo para vuestros hijos.

Nos encontrábamos en viaje del Africa Sud, cuando se realizó la ceremonia de entrega de las medallas con que nuestros directores nos honraban. El acto de hoy es, por lo tanto, continuación de otro de mayor magnitud, pero en su significado del mismo valor".

Luego de pedir que en este acto recordáramos a los camaradas ausentes, agregó: "Notamos en este acto la falta de algo. El colorido que representa la presencia de las damas, las esposas de nuestros directores que siempre nos hicieron llegar su palabra de aliento y estímulo. Ellas han sido amigas de la tripulación y también del capitán. Por eso queremos que les lleven un recuerdo de nuestra parte por lo que han hecho.

En estos 25 años hemos visto el progreso en aumento de la Patagonia, al que contribuyó en medida importante la obra de nuestra Sociedad por la dirección inteligente de nuestros directores. Señores, pido un aplauso por la prosperidad creciente de nuestra Compañía".



COMISION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Tras realizar un viaje de varios miles de kilómetros por la Patagonia, llegó de regreso a Buenos Aires, la comisión especial del Automóvil Club Argentino presidida por D. Fulvio Pastor, e integrada, además, por los señores Guillermo Zanotti, Cayetano Costa y Enrique Albistur. La comisión inició su cometido el 21 de diciembre último y durante los meses transcurridos recorrió las distintas rutas patagónicas y se internó en Tierra del Fuego, teniendo en este territorio que abandonar el automóvil en algunas oportunidades, para efectuar los estudios a lomo de mula.

Con la interesante información recogida, el Automóvil Club Argentino editará nuevos esquemas de rutas y al mismo tiempo estará capacitado para proporcionar informaciones a los automovilistas sobre el estado y características de los caminos de tan importante zona y sobre las probabilidades que ofrece para la práctica del turismo.



OFICIALIZÓSE EL NOMBRE DE DOS POBLACIONES

Por intermedio del Ministerio del Interior, fueron dados a conocer dos decretos del Poder Ejecutivo, por los cuales se da nombre a dos poblaciones ubicadas en territorios nacionales. Por el primero de ellos se determina que se llamará Las Bayas, el pueblo trazado por el Ministerio de

Agricultura en la parte suroeste de la sección IX del territorio nacional de Río Negro. El segundo de los documentos mencionados, fija el nombre de Paso de los Indios al pueblo trazado por el mismo Ministerio en el ángulo sureste de la legua C, del lote S, fracción A, sección H 1, del territorio nacional del Chubut.

La medida es adoptada en virtud de lo aconsejado por el Ministerio de Agricultura, de conformidad con la información producida por las gobernaciones de esos territorios, que afirma que tradicionalmente se conocen esos lugares por dichos nombres.

CAPELLAN DE LA AGRUPACION PATAGONIA

El interventor del Consejo Nacional de Educación resolvió solicitar al ministro de Guerra la autorización correspondiente para que el capellán de la Agrupación Patagonia, Amancio González Paz, pueda actuar en comisión, a las órdenes de la intervención, ejerciendo el cargo de inspector viajero, con el fin de organizar la enseñanza religiosa en las escuelas primarias de los territorios del sur, que dependen del Consejo sin perjuicio de las funciones que le corresponden bajo la dependencia de ese Ministerio.

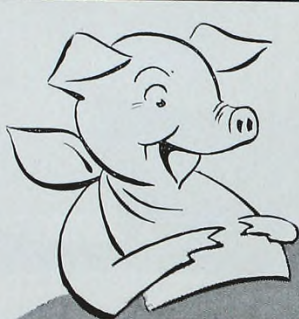
EN COMODORO RIVADAVIA FUE AMPLIADO EL SERVICIO TELEFONICO

Ha quedado inaugurado el servicio telefónico entre Comodoro Rivadavia y las demás localidades del país.

Con ese motivo hicieron uso de la palabra el director de Correos y Telégrafos, coronel Julio A. Lagos, y el gobernador del territorio, general Angel Solari. Luego se efectuó una serie de comunicaciones con la Capital Federal, que pusieron de manifiesto la excelencia del servicio inaugurado.

LIQUIDACION A FAVOR DE MUNICIPALIDADES Y COMISIONES DE FOMENTO

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6º de la ley 12313 la Dirección de Administración del Ministerio de Hacienda dió trámite a la orden de pago por la suma de 195.359.19 pesos a favor de las municipalidades y comisiones de fomento de los territorios nacionales, como importe de las asignaciones correspondientes al primer trimestre del año en curso, en concepto de participación en el impuesto de patentes.



Qué banquetes
ME DOY CON

FORTARINA

CAP

La Fortarina es un alimento complementario de gran valor nutritivo para los cerdos, pues posee un alto porcentaje de proteínas, fosfatos y grasas.

Puede darse en general a todos los cerdos en sus diferentes etapas de la vida, o sea a la marrana en gestación, al lechón al pie de la madre, al cachorro destetado y al capón en engorde.

Suministrando Fortarina a sus cerdos, usted les asegura estas cuatro importantes ventajas:

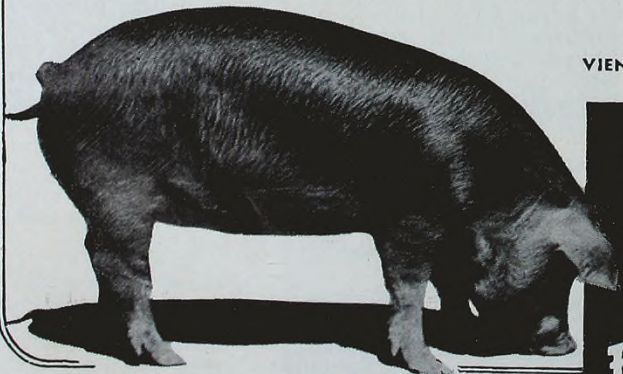
- 1o. - Mejor aprovechamiento de los alimentos, obleniéndose en consecuencia, con poco gasto, una alimentación más barata.
- 2o. - Mejor desarrollo de los animales.
- 3o. - Economía de tiempo en el desarrollo de los capones.
- 4o. - Estado general de los animales con mejor salud y vigor.

Haga hoy mismo su pedido de "Fortarina"!

En las aves de corral "Fortarina" contribuye a acelerar el desarrollo de los pollitos y a aumentar la postura.



VIENE EN BOLSAS DE 50 KILOS



ESTE CAMPEON SE ALIMENTA CON FORTARINA

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES
Pedidos a Sec. Ventas - Bmé. Mitre 559 - 33-8551

Teoría sobre la selección

en la crianza de ovinos

Herencia - ambiente - finalidad - variedades - reversiones

Sistema de crianza y aspecto financiero

por L. L. Roux

Se habla de la selección como "la clave de todos los progresos realizados por el hombre en la crianza del ganado". La mejor reclame que un criador puede hacerse, es la de presentar sus ejemplares denotando consistente uniformidad de excelencia; meta alcanzada únicamente por la selección constante y sistemática y atinados acoplamientos y no descuidando la consideración de dos de las mayores fuerzas vitales: la herencia y el ambiente.

Herencia

La herencia comprende el poder de transmisión de los rasgos o características de los antecedentes, que pueden ser heredados con sorprendente consistencia. Un carnero Merino, por ejemplo, puede heredar, en detalle, la hermosa cabeza y lindos cuernos de su progenitor; mientras que una determinada sangre o familia de la misma raza puede ser bien reconocida por su cuerpo de buena forma y simetría; así como alguna cabaña llega a hacerse famosa por la calidad superior de la lana exhibida por sus ovinos.

Con todo, las diferencias en las formas simétricas y en la calidad del vellón que se producen en cabañas y en majadas, son cosas bien conocidas por todos los criadores.

Cuando la combinación de rasgos es modificada, o se produce en una forma nueva su resultancia toma el

nombre de variedad. Las modificaciones se deben a una irregularidad de las fuerzas procreadoras del individuo o de los individuos elegidos con ese fin.

En las cabañas en que se han practicado la selección y la crianza sistemáticamente, no es probable que los tipos de variaciones que puedan producirse, sean muy diferentes al tipo ya establecido. Sin embargo, en los casos en que hay falta de discernimiento en el acoplamiento, aparecen todas clases de variaciones imaginables y, por consiguiente, las posibilidades de obtener una combinación deseable de características son considerablemente limitadas.

Los resultados de los estudios científicos indican en forma definitiva que la herencia de los rasgos y caracteres está sujeta a ciertos principios o a ciertas leyes. Mientras que las leyes generales de herencia han contribuido mucho hacia una mejor comprensión de los principios de crianza, el estudio de la expresión y acción intermedia de los factores genésicos que originan los caracteres de un nuevo individuo, es sin duda un campo aparte de investigaciones en diferentes especies y sub-especies. Así, la herencia de los cuernos varía en los vacunos y en los ovinos; en el Merino predomina el vellón blanco al otro color, mientras que el Karakul el co-

José Defilippi e Hijo

FABRICANTES DE CALES

CLAY - BATHS - EWES - WETHERS - SPECIAL FOR SHEEP
"CALPABAÑOS" CALCIUM OXIDE 97.80 %

Para bañar lanares y preparar Polisulfuro de Calcio
En tambores de hierros herméticamente cerrados
Para Pedidos dirigirse a S. A. Imp. y Exp. de la Patagonia

Esc. Cucha Cucha 2923 - Buenos Aires - U. T. 59-3443

lor predominante del vellón es el negro; por último al combinación de las propiedades físicas de la lana del vellón Merino es peculiar a una raza y diferente al de otras.

Ambiente

La complejidad del problema es aún mayormente aumentada por la influencia sobre la expresión de caracteres, del factor ambiente; clima, suelo y alimentación.

Los caracteres hereditarios pueden ser acentuados o menguados en su expresión por condiciones favorables o adversas del ambiente. Por consiguiente, la importancia exacta, ya sea de la crianza o del ambiente, no puede ser determinada a menos que una o la otra sea controlada o se mantenga en forma permanente.

Se admite que las lanas tienden a tornarse secas y ásperas cuando las ovejas se crían en suelos excesivamente calizos y que la mala nutrición o la insuficiencia de alimentación dan como resultado fibras raquíticas, de rizado irregular y quebradizas, pero los efectos del clima, del suelo y del alimento sobre el vellón está aún pen-

diente de investigaciones más minuciosas. No puede haber duda que un conocimiento perfecto de los efectos de estos agentes en las diferentes partes de un país, constituiría una guía valiosa para la selección.

Por lo pronto, puede afirmarse con certeza que el establecimiento y perpetuación de cualquier carácter o grupos de caracteres, depende de una selección rígida dirigida hacia la pureza de ese carácter o de esa combinación de caracteres y que los resultados que espera el criador pueden ser calculados mejor, cuando las condiciones en que los individuos han de ser criados son favorables para el desarrollo perfecto o la plena expresión de las fuerzas de la crianza.

El problema y la finalidad

La selección implica algo más que lo de escoger, casi un método, a individuos para fines de procreación. Sin duda la selección en la crianza de ovinos necesita un estudio, cuya profundidad, la mayor parte de los criadores no ha empezado a sondear todavía.

En la crianza, el problema complejo es el de ajustar la creación a un objetivo final que consiste en producir grandes números de individuos cuya totalidad se acerque en todo lo posible al tipo buscado.

El problema comprende una consideración detenida de la forma física, de la simetría de la constitución y del vellón. Numerosas unidades de caracteres contribuyen a cada una de estas fases; esas mismas unidades no se hallan siempre presentes en la misma combinación y en el mismo grado de expresión; además, las fases mencionadas están en su mayoría relacionadas entre sí.

Cada parte del cuerpo del individuo debe armonizar para alcanzar a una forma de cuerpo perfecta y simétrica y las siguientes pueden ser citadas para demostrar la relación que mencionábamos anteriormente, por ser ellas indicios de buena constitución; boca sana, buena mandíbula, caja torácica profunda y ancha, buen vientre, esqueleto fuerte, etc.

Las propiedades importantes del vellón caen bajo las siguientes consideraciones: extensión, longitud, densidad, calidad, contenido jubroso, color, etc.



Reproductores importados de las mejores cabanías de Inglaterra, Australia y Nueva Zelanda.

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



"Primera Argentina," del Sr. Fernando Mercerrat.



Propiedad de los Sres. Wilche y Alcantara.

Dos nuevas estancias en la zona del lago Cardiel.

Se ha dicho que las fases: forma física, simetría, constitución y vellón están relacionadas entre sí. Por consiguiente, la excelencia de la forma física y de la simetría son en la mayoría de los casos significativos de buena constitución, mientras que una oveja de constitución particularmente débil, no tiene probabilidad de desarrollar un vellón valioso. La presencia de diferentes grados de expresión en los caracteres mencionados dan origen a

las numerosas combinaciones que, en la práctica, hacen que la estabilización de la uniformidad en las majadas y planteles sea tarea sumamente difícil.

Estabilización de un ideal

¿Cuál es el tipo ideal con que los criadores sueñan y se esfuerzan tan asiduamente por conseguir? Es, en pocas palabras, un individuo de supe-

rioridad tal que tenga cada una de las unidades de carácter expresadas en el mayor grado y, además, que esté completamente exento de defectos físicos e impurezas en la fibra de su lana.

Se puede decir, sin lugar a equivocación, que el ideal no se alcanza jamás; pero, con todo, ha de admitirse que se ha criado y se sigue criando muchos excelentes ejemplares de ovinos.

Con frecuencia se presenta esta cuestión: ¿A qué se le podría llamar un ejemplar excelente? Las diversidades de opinión son generalizadas y existen ideas opuestas.

La selección requiere una concepción precisa de los detalles de cada atributo que contribuyen a formar esa meta ambiciosa y perseguida por el criador. Además, es esencial tener firmeza de propósito y rigidez de discernimiento entre descalificación y defectos o deficiencias.

Sistemas de crianza

El ganadero practica la selección en masa, en su forma más extensa. En sus condiciones, el acoplamiento para mejorar no puede ser perfectamente determinado. Sin embargo, el progreso realizado en la majada dependerá de la selección, o la clasificación de las ovejas y los carneros.

En la crianza de planteles, la selección tiende a ser rígida, y el acoplamiento se hace bajo control. El alto grado de excelencia que se persigue en un plantel, es difícil de mantener y no puede, por cierto, ser perpetuado si los sistemas de selección y de acoplamiento no son consistentemente uniformes.

Mientras que el acoplamiento que podríamos denominar correctivo, es reconocido como un método de mejoramiento se necesitan continuos seleccionamientos subsiguientes para eliminar defectos o establecer un cambio permanente.

JUAN C. BLANCO

COMISIONES EN GENERAL

Comerciales y Particulares en esta Capital para la Patagonia

Departamento de Cobranzas - Odenes de Pago - Partidas de nacimientos - etc.

VELAZCO 220

BUENOS AIRES

U. T. 54, DARWIN 6471



INCENDIOS

**Cristales
Automóviles**

ACCIDENTES DEL TRABAJO (Ley 9688)

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

Capital Realizado: \$ 1.400.000.— 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

En los casos en que la falta de densidad en el vellón, es evidente, la deficiencia puede ser rectificada usando padres que sean iguales en otros aspectos pero más densos que las ovejas que han de servir. Lo mismo es aplicable para el mejoramiento en el tamaño o de cualquier otra expresión de carácter, ya sea ella simple o fundamental.

La posibilidad de que ocurran tipos intermedios no queda por completo desviada, pero se puede esperar que los grados de modificación sean menores cuando la escala de diferencias en los tipos originales es pequeña.

Entramos ahora en la cuestión del "acoplamiento extremo". Aunque esta forma de acoplamiento es a veces

considerada necesaria para los criadores, sus límites debieran ser alentados.

Al tratarse de encontrar el medio más expeditivo para originar un mejoramiento de densidad donde ésta deje mucho que desear; si mediante la selección y el acoplamiento atinado, o por el uso de carneros de lana densa ya desarrollados, y por subsiguientes seleccionamientos, para la obtención del tipo de cuerpo corriente y de lana densa, la solución parece depender en gran parte del material disponible, pero se ha de tener presente de cualquier modo que sea, que los individuos conseguidos por el acoplamiento de extremos, no pueden ser considerados genéricamente puros por los rasgos que presentan. El acoplamiento constante de ovinos de lana fuerte con los de lana fina suele introducir complejidades, más bien que resolver el problema de guardar la uniformidad en las majadas y en los planteles.

Las finalidades de los sistemas de crianza consanguínea y la crianza dentro de una rama se practican con estas finalidades.

La crianza consanguínea significa el acoplamiento de animales muy estrechamente relacionados, como ser hermanos y hermanas, padre e hija. Ella ha de ser acompañada por una selección rígida en todas las características, entre las cuales el vigor y la fecundidad son de suma importancia.

La crianza dentro de una rama implica el acoplamiento entre parientes, con el fin de concentrar en una línea de descendientes la "sangre" de uno o más individuos, y aquí ha de tenerse presente que la debilidad y los defectos pueden ser introducidos y establecidos tan prontamente como las características deseables; por lo tanto, es de la mayor importancia eliminar los dudosos por el seleccionamiento.

El valor efectivo o real de un carnero, puede ser establecido tan sólo mediante el estudio de su pedigree; de las cualidades presentadas por el mismo y de la evidencia de los resultados de su acoplamiento según se denotan en su progenie.

No se le puede asignar gran valor a un pedigree en el cual algún individuo famoso haya aparecido en una generación remota. El pedigree debería mejorar gradualmente en vez de contener una mezcla de individuos muy buenos y muy indiferentes o desconocidos. En general, se puede decir que los animales de la generación anterior, o de las que la preceden en segundo o tercer término, ejercen la mayor influencia en el nuevo individuo.

En la crianza, la pureza de los factores genéticos en las concernientes características, es de gran importancia, aunque en la práctica no se logra jamás la homocigosidad completa; pero los criadores proclamarán sin vacilar, las enormes ventajas y conveniencias de establecer la mayor uniformidad posible en sus planteles.

Variedades y reversiones

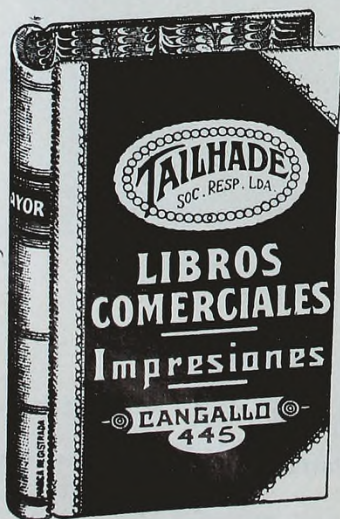
Las variedades constituyen la esperanza y al mismo tiempo la desesperación de los criadores, siendo, a veces, ventajoso tratar de crear ciertas variedades, especialmente si se criaran Merinos. Se presenta entonces la cuestión de si sería mejor tratar de producir las dentro del plantel, de la misma corriente de sangre, o del mismo tipo, o si se debería originarlas mediante una infusión de sangre extraña.

Por lo regular, el primero citado es el procedimiento más seguro, pues una infusión extraña podría desequilibrar las de otro modo deseables combinaciones de caracteres establecidos.

Mismo en planteles notablemente buenos se dan constantemente variedades y reversiones indeseables. Aquí, la consistencia en el seleccionamiento es llevada a la prueba más severa; pues los criadores están propensos a ser demasiado indulgentes.

Ciertas mejoras pueden ser introducidas por el acoplamiento correctivo o la compensación, pero cuando los defectos se han vuelto descalificaciones, no hay más remedio que recurrir al descarte.

La operación de separar y descartar es, a menudo, una tarea muy ingrata, pero, ¿qué puede haber de peor que una rápida introducción de conformaciones deficientes, pelos cabrunos, etc., por el uso de algún repro-



CAPITAL \$ 1.000.000

ductor que exhiba o posea en forma latente una o más de estas características indeseables?

En casos semejantes, el criador se debiera demostrar inflexible. Los defectos de naturaleza grave son más fáciles de introducir que de extirpar.

En la etapa actual de nuestros conocimientos y teniendo en cuenta, en la crianza de ovinos, que los grandes números son importantes para el éxito del negocio y como la pureza del tipo se fija por medio del seleccionamiento y de la crianza, sin desconocer que se puede dispensar una atención más esmerada a un número menor de individuos, por mi parte afirmo que mucho mejor es poseer una buena majada que un plantel de pedigree indiferente, o de una pequeña colección heterogénea.

Del seleccionamiento de las majadas

La tarea de un estanciero no es nada fácil. Sus principios debieran basarse

en el seleccionamiento para conseguir ovejas vigorosas, erguidas y de buena constitución; tipos de productores de lana o de carne que gocen de demanda constante, adecuados a las condiciones locales y que proporcionen los mejores resultados financieros para el capital invertido; buena calidad de la producción; mantenimiento de la uniformidad del vellón; eliminación de los puntos débiles y la exclusión total de toda característica indeseable.

Aspecto financiero

El aspecto financiero juega un rol demasiado importante en el seleccionamiento para que sea omitido en este artículo.

La etapa en el camino del progreso en la cual un dueño de majada se inicia como criador de ovejas de pedigree, dependerá en gran medida del capital que pueda invertir en la empresa y de su capacidad de determinar si el precio cotizado por tal o cual

clase de oveja ofrecida en venta, es equitativo.

Considerando que el criador sea un perito de ovejas y sea consciente en el seleccionamiento, el grado de progreso en las etapas iniciales de mejoramiento en la majada o en el plantel, dependerá de su fuerza financiera para adquirir animales mejorados. La adquisición de un carnero de precio elevado para uso con ovejas medianas equivaldría a invertir una suma cuantiosa de dinero en un negocio de dudosa estabilidad.

El procedimiento más seguro es el del mejoramiento gradual con la inversión de mayor capital cuando las ovejas hayan adquirido un grado de excelencia mayor y más estable.

Los criadores de ovejas de pedigree saneado y excelente conformación, no tan sólo tienen a mano, en su propio plantel, el elemento deseable, sino que tienen también, la oportunidad de favorecer a sus colegas, como vendedores de ovejas y carneros de cría dignos de confianza y de la más alta clasificación.

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

Cabos sueltos

Reminiscencias de Frank

Cuando mi padre, sabe contar el veterano alcalde del también veterano y quietito pueblo de Santa Cruz, dió término a la construcción de las casas de la misión inglesa en Ushaya (véase ARGENTINA AUSTRAL, Nº 127) dió una fiesta para los indios. Deseaba que viesen las habitaciones y qué había en ellas. Lo que más llamó la atención de los fueguinos fué un reloj despertador de los comunes que, al escuchar sus "tic-tac", debieron considerarlo una maravilla.

Entretanto que mi padre pasaba a mostrarles otras cosas, vió una india que no podía despegar la vista del reloj. Pronto comprendió que la mujer no había sido todavía enseñada en la diferencia que hay entre "lo mío y lo tuyo". De modo que mi padre se dió cuenta de lo que iba a pasar. Dió entonces cuerda a la campanilla del reloj, colocando la aguja para que el despertador diese timbre a los diez minutos. Prosiguió luego explicando el uso de los demás enseres, pero, al darse vuelta, ya no halló el despertador en su sitio, notando un bulto debajo del cuero de la india.

Calló mi padre, haciéndose el desentendido, y prosiguió atendiendo a las visitas. De repente, suena la campanilla. La india da un grito; larga el reloj y se pone en fuga. Los demás fueguinos la siguen espantados... Nunca más los indios trataron de robar algo. Temía que, al tocarlo, fuese a gritar...

OTRO CHISTE VERIDICO DE FRANCK.

Este acaba de escribírselo su hija que tiene en Londres, y dice: ...había un mundo de gente, la tarde de un día, en la Casa Tal. Los ascensores subían y bajaban al público apretado como en caja de sardinas. Pegado a una linda joven estaba un soldado. De repente, la señorita se da vuelta y le aplica una sonora bofetada... Asombro y consternación profunda entre los ocupantes... Para el ascensor... Lllaman al detective. Se detiene al soldado. Se toman nombres y direcciones...

Olvidé mencionar —agrega a su padre la señorita Lewis— que la del relato tenía una hijita de la mano... En la noche, cuando la madre la lleva a la cama a la bebida, después de las oraciones, le dice: "Mamita: tuve que pellizcar fuerte a aquella mujer porque me estaba pisando..."

De broche, por esta vez, vaya este otro chiste del alcalde de Santa Cruz:

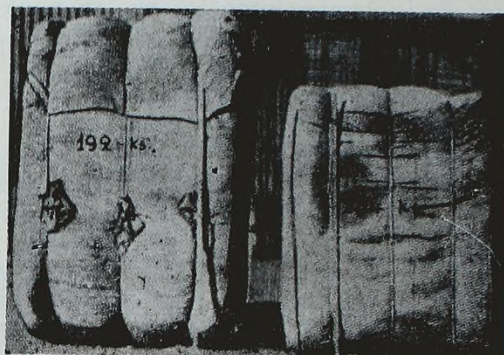
... los finados patriarcas de dicho pueblo, Sinclair y Arregui, eran inseparables (principalmente en la hora del vermouth). Arregui, buen vasco. Sinclair, buen escocés. Por tanto nunca podían ponerse de acuerdo. —Ud. cree que es escocés, pero es vasco —le dijo una vez Arregui a Sinclair. —Sí, sí —prosiguió— todos los escoceses son vascos; todo el mundo es vasco... Es que Adán fué vasco y Eva vascas también, sí, sí, que eso no me lo podrá objetar...

—Caramba —contestó Sinclair, luego de pensar un rato— me sorprende su ignorancia... Adán fué escocés. Eva fué escocesa... y la serpiente... esa sí que fué vasca.

Dicen que esto le hizo gracia a monseñor Essandi, cuando se lo contó el alcalde de Santa Cruz últimamente. Es que nuestro querido Obispo de Viedma, desciende de vascos también... siendo en su juventud muy amigo de don José Arregui.

C. B.

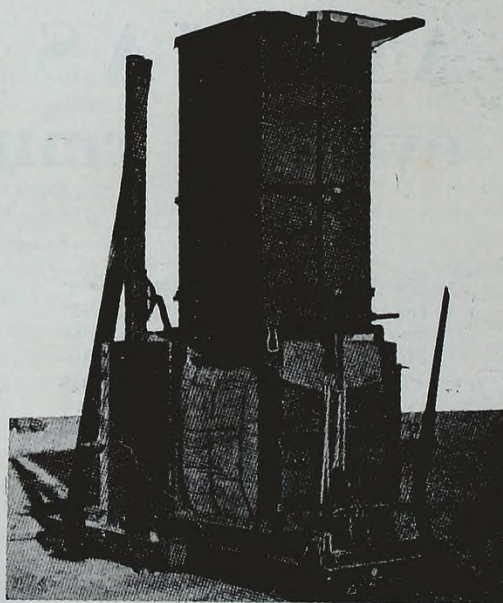
Señor Ganadero: EL TRANSPORTE DE SUS FRUTOS CUESTA DEMASIADO



Prensado corriente

Prensado con prensa
Amelung

**EVITE ESTE GASTO ENFARDANDO
SUS FRUTOS CON UNA PRENSA
"AMELUNG PATENTADA"**



PRENSAS "AMELUNG"

Distribuidor Exclusivo

ENRIQUE GARCÍA JAUNSARAS
— PUERTO DESEADO

Caras bonitas



Señorita Esther Lado, de Santa Cruz.
(Foto Baró.)



Señorita Mary Pérez Castro, de Comodoro Rivadavia
(Foto Figueroa.)



MEDIAS PARIS Y SU CREACION
MEDIAS BARONESA



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -

San Martín - Manhattan

MERISSETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curacao blanco

ANISSETTE

LIQUEUR JAUNE

CHERRY-BRANDY

APRICOT-BRANDY

MAZARINE Licor de los monjes

CREME DE CACAO a la vainilla

LA PRUNELLE Licor de ciruelas

ANIS CUSENIER "De Luxe"

DUBB ORANGE Curaçao dulce



Olga Nasif, de Rio Gallegos.

(Foto Roll)



Roberto Antonio Nasif, de Rio Gallegos.

(Foto Roll)



Dorita Bain, estancia "La Josefina", en Fitz Roy.
(Foto Tomás Rojas)

Niños



Josefita y Santiaguito Morales Pérez, de Cte. Luis Piedrabuena.

EL MEJOR SURTIDO EN
RADIO Y ELECTRICIDAD

VENTAS AL POR MAYOR
• ÚNICAMENTE •

FUNDADA EN 1914

GRINBERG

E HIJO LTDA. CORRIENTES 1824 BUENOS AIRES.

CONUTADOR: 47-CUYO 9003 CON 25 AP
ELECTRICIDAD: 47-CUYO 0739 INTERFONOS

RADIO: 47 - CUYO 0407 PUBLICO: 47 - CUYO 8297
CORREDORES: 47-CUYO 4758 EXPEDICION: 47 - CUYO 7701

Utensilios eléctricos
FLUOR

Rosario Santa Fe Mendoza Tucumán
CORRIENTES 460 • SAN MARTIN 2631 • LAVALLE 119 • 24 de SEP. 360
TEL. 21724 TEL. 15690 TEL. 17265 TEL. 8322

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

Centro Universitario Patagónico

Reseña de la labor realizada en el periodo 1943 - 1944

(La Secretaría General de esta agrupación tiene su sede en la calle 3; núm. 1367, de La Plata.)

Beca "Alejandro Menéndez Behety". Como en años anteriores, desde que fuera recibida de manos del señor Alejandro Menéndez Behety la donación de esta beca, se ha dado fiel cumplimiento a la generosa decisión del altruista donante. La señorita Expedita Calvo, egresada del Colegio Nacional de Trelew, acreedora a tan alta distinción por sus brillantes calificaciones, cursa actualmente el tercer año del profesorado de Matemáticas, habiendo dado exitoso fin al segundo curso en diciembre ppdo., según consta en el certificado expedido al efecto por el señor Secretario del Instituto Nacional del Profesorado Secundario.

Es propósito de los integrantes del Centro Universitario Patagónico ampliar el número de becas a distribuir entre los alumnos patagónicos, como medio más directo para llevar su ayuda a los mismos. En tal sentido se han comenzado las tramitaciones ante las autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales con el objeto de lograr la colaboración de esa entidad para el mantenimiento de una nueva beca.

La "Biblioteca Patagónica". En el transcurso de este período se ha llevado a cabo la creación de la "Biblioteca Patagónica" con el objeto de reunir el mayor número posible de obras relacionadas con la Patagonia y no han sido vanos los esfuerzos que demandó la creación puesto que buen número de libros ya forman parte de ella. Es digna de ser destacada la buena voluntad de aquellas personas que respondieron a la solicitud de los organizadores enviando libros adquiridos expreso o donando sus propias colecciones. Muchos autores obsequiaron sus obras con dedicatorias que, en todos los casos, exhibían frases de elogio y aliento para la feliz iniciativa.

Asesoramiento a los alumnos patagónicos. En los primeros meses del corriente año se difundió, por intermedio de cuarenta periódicos patagónicos el siguiente comunicado:

"A LOS ESTUDIANTES PATAGÓNICOS: Entre los fines que guían a esta institución figura el de llevar, a los hermanos del Sur, toda la ayuda y colaboración a su alcance para el mejor cumplimiento de los ideales de cultura de la juventud patagónica. En virtud de ello evacuaremos toda consulta que se nos formule, relacionada con los estudios que se cursan en esta Ciudad y en la de Buenos Aires, con la provisión de programas de estudio, condiciones de ingreso, datos sobre alojamiento, etc., a solicitud de los interesados. A tales efectos la correspondencia deberá ser dirigida a: Secretaría General, calle 3 N° 1367. La Plata".

JORGE A. VAN AKEN
Secretario

FÉLIX FERNÁNDEZ
Presidente

Numerosas consultas fueron evacuadas a partir de entonces y se envió toda clase de informaciones a los padres y alumnos que las solicitaron. El Centro Universitario Patagónico se ha convertido, así, en organismo asesor y valiosa fuente informativa para los pobladores de la Patagonia, quienes, de esta forma, evitan incertidumbres y trámites complejos al envío de sus hijos.

Vinculaciones con entidades patagónicas. Se han trabado vínculos de acercamiento con la Liga Naval Argentina, la cual hizo al Centro un gentil ofrecimiento poniendo a su disposición un órgano periodístico de la institución para las publicaciones del Centro; con la Asociación Amigos de la Patagonia; con los periódicos El Patagón y Prensa Austral, editados en la Capital Federal, que también ofrecieron sus páginas y posteriormente realizaron interesantes publicaciones relacionadas con el Centro Universitario Patagónico.

Conmemoración del tercer aniversario. El día 12 de mayo se llevó a cabo una reunión de camaradería entre los asociados, que consistió en una cena servida en la Ciudad de La Plata. Fué la misma, agradable circunstancia para recordar los primeros pasos del Centro y escuchar interesantes temas patagónicos que culminaron con sendos discursos pronunciados por el Presidente, señor Félix Fernández; el Secretario, señor Jorge A. Van Aken; los señores René Fernández, Alberto Vidal y otros.

Proyectos en estudio. Los principales proyectos del Centro Universitario Patagónico, para el futuro, consisten en la obtención de un local permanente y apropiado para desarrollar su misión; el nombramiento de un delegado en cada localidad patagónica, para captar y atender con mayor eficacia las necesidades escolares locales; el aumento del número de becas, la mejor ayuda que se puede dar a los hermanos del Sur; la provisión de elementos a las escuelas pobres y abandonadas; la obtención de rebajas en los transportes, para los estudiantes que viajan a sus hogares en las vacaciones; la creación de la Casa del Estudiante Patagónico, en la Ciudad de La Plata y muchos otros de menor importancia que se espera llevar a la práctica en cuanto lo permitan las circunstancias y se disponga de los recursos necesarios para ello.

Discurso pronunciado por el Sr. Jorge A. Van Aken con motivo de la celebración del tercer aniversario de la fundación del C. U. P.

Entra hoy el Centro Universitario Patagónico en su cuarto año de existencia con un grupo de integrantes que conserva intactos los principios que señalaron sus fines al darle origen en aquel 12 de mayo de 1941.

La obra que comenzaron los fundadores, muchos de ellos presentes en esta reunión y a quienes rindo mi homenaje por la clara visión que impulsó sus actos, el profundo sentido social que imprimieron a su concepción y la sencilla forma, netamente patagónica, que es decir forma única, nuestra, original, con que modelaron el espíritu de la naciente institución, la obra que comenzaron los fundadores, repito, no ha sido desvirtuada ni lo será jamás porque aquí estamos, para impedirlo, los estudiantes universitarios patagónicos.

En tres años de vida, de labor común, acrisolando ideas y realizando "utopías", con el corazón y los ojos dirigidos hacia el Sur, como implorando tutela para nuestros pensamientos y destino para nuestros hechos, concebimos tres obras y esbozamos mil proyectos; muchos de estos últimos por hoy fuera del alcance de nuestros recursos materiales.

Son tres obras que bastan por sí solas para aniquilar prejuicios, para despertar conciencias, para dar ejemplos, para sentar derechos, para elevar hasta las alturas ignoradas, por aquellos elementos escépticos e indiferentes por todo lo que sea patagónico, el prestigio y los valores de una nueva estirpe cuya existencia aun desconocen las adormecidas poblaciones, de pensamiento mecánico y visión escasa, de las grandes urbes del país.

La creación del Centro Universitario Patagónico fué la primera y tuvo la virtud de unir, en su seno, a todos los estudiantes de la Universidad de La Plata, que fuesen nacidos en ese suelo que dejáramos un día impulsados por la sed del saber y la carencia de institutos regionales.

PORTADA DEL PRESENTE NUMERO

El cabo Froward señala el extremo sur del continente americano. Allí ha sido colocada la cruz monumental, símbolo de redención y paz, que registra la foto. Abajo, las aguas del Estrecho de Magallanes; al fondo, las montañas de Tierra del Fuego, y, penetrándolo todo, la atmósfera rara vez serena de aquella latitud.

Al poco tiempo obtuvimos una beca, por generosa donación, y la otorgamos a una aventajada alumna del Colegio Nacional de Trelew. Ello, a la vez que permite la formación de una nueva intelectual, constituye un merecido premio y un eficaz estímulo para los estudiantes patagónicos.

Por último, la fundación de la "Biblioteca Patagónica", llevada a cabo en este último año pasado, que habrá de reunir, en lo posible, todos los libros escritos sobre nuestro suelo natal, motivo siempre de valiosos temas literarios y científicos que, poco a poco, estarán al alcance de todos los asociados.

Pero antes de continuar quizás sea oportuno dejar aclarado el alcance de estas palabras, que no son expresiones de petulancia ni de egolatría colectivas; digo colectivas porque pretendo expresar con ellas el pensamiento de toda una juventud, la patagónica, de la cual somos representantes todos los que aquí estamos reunidos en celebración de una fecha nuestra.

¿Qué otras palabras puede pronunciar quien haya nacido y vivido en aquel suelo feraz, en aquella tierra de promisión, cuyos progresos actuales casi todos se deben al esfuerzo de sus abnegados habitantes? ¿Y quiénes las han de pronunciar, si no lo hacemos nosotros, los depositarios de su futuro, los que tenemos el deber de hacernos cargo del legado de nuestros padres, que nos obliga a luchar por la grandeza económica, el bienestar social y el adelanto cultural de los pueblos del Sur? ¿Cómo dejar que se siga hablando de la Patagonia tan sólo para mencionar presidios, maldecir su clima o negociar sus riquezas desde un cómodo sitio porteño, amén de los que la utilizan para sus campañas de elevación personal? ¿Cómo no hemos de refutar calumnias aclarando que nos llevaron presidios pero que quienes los habitan no son de la región...; que nuestros climas son los que forjan razas viriles; que nuestras tierras nos las han usurpado aventureros influyentes que sólo van para recaudar sus beneficios?

No, no podemos caer en esa complicidad suicida, no debemos olvidar nuestro origen ni que a nuestro frente se abre la inmensidad patagónica dispuesta a recibir la contribución de sus hijos legítimos, de nosotros componentes de sus primeras generaciones nativas. Al alzar la voz debemos darle el tono que exige la reparación de todos los males que han infligido a nuestra tierra sus detractores y los culpables de que allí todavía se vean pueblos sin escuelas, campos misérrimos y cientos de problemas cuya solución escapa de nuestras manos, pero que tampoco podemos esperar de quienes tienen la facultad de darlas.

HUDSON, CIOVINI & CIA.

SOC. RESP. LTDA. — CAP. \$ 1.350.000 %

Distribuidores exclusivos de:

ARCANCO S. A.

• •

Frutas al Natural

Dulces y Jaleas

Legumbres al Natural

Especialidades Varias

• •

GRANDES VINOS DE CHILE

VINOS VALLE HERMOSO (Suter)

VINOS BIANCHI — VINOS RODAS

BUSTAMANTE 54 - U. T. 79 - 2831

Buenos Aires

Aquí estamos demostrando que en la Patagonia se generan ideas nobles y se materializan ambiciones justas; que en la Patagonia existe una juventud pujante y decidida; que en la Patagonia también preocupan los motivos culturales.

Pero lo que más debemos destacar es que a nuestra juventud aun no mellaron las pasiones morbosas ni los placeres viciados; que ella es incorrupta e insensible a los males extraños, a la vez que ejemplar y constructora.

El Centro Universitario Patagónico es una manifestación acabada del poder que nos anima y de la magnitud que podemos dar a nuestras realizaciones.

Ahora debemos recordar que los que allí quedaron confían en nuestro futuro y en lo que hagamos dentro de él por la grandeza y el bienestar del predio nativo y que todo cuanto hagamos por ello ha de repercutir, sin duda, en las generaciones futuras.

No sólo con palabras sino también con hechos debemos desmentir las insidiosas leyendas y los tristes relatos que adjudican a nuestra tierra toda suerte de pasajes de novela.

El panorama es grandioso, inalcanzable para nosotros en su enorme amplitud, pero mucho podemos hacer porque se acerque el fin de los períodos embrionarios, de modo que en un futuro cercano nuestra Patagonia sea, de la Patria, el emporio económico más fuerte, la representante de la cultura más vasta y el exponente de la raza más fuerte, viril y sana que concebirse pueda dentro de la Nación de las luces, de los héroes y de las acciones históricas.

HOTEL ARGENTINO

de ARTURO CADARIO

Confitería, Bar y Billares - Comodidad para pasajeros y familias
Salón de banquetes y fiestas - Empresario del Cine Teatro Español

Teléf. No. 16

Casilla de Correo No. 70

PUERTO DESEADO

Santos E. Oroz

Comisiones, Representaciones,
Lanas, Cueros, Pielés
Silvestres

CASILLA 33
TELÉFONO 71

Pto. STA. CRUZ

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

Confitería "DIAZ"

Pastelería - Facturería
Fábrica de Masas y Helados
de JOSE DIAZ

Calle Roca 1158-Teléf. 203
RIO GALLEGOS

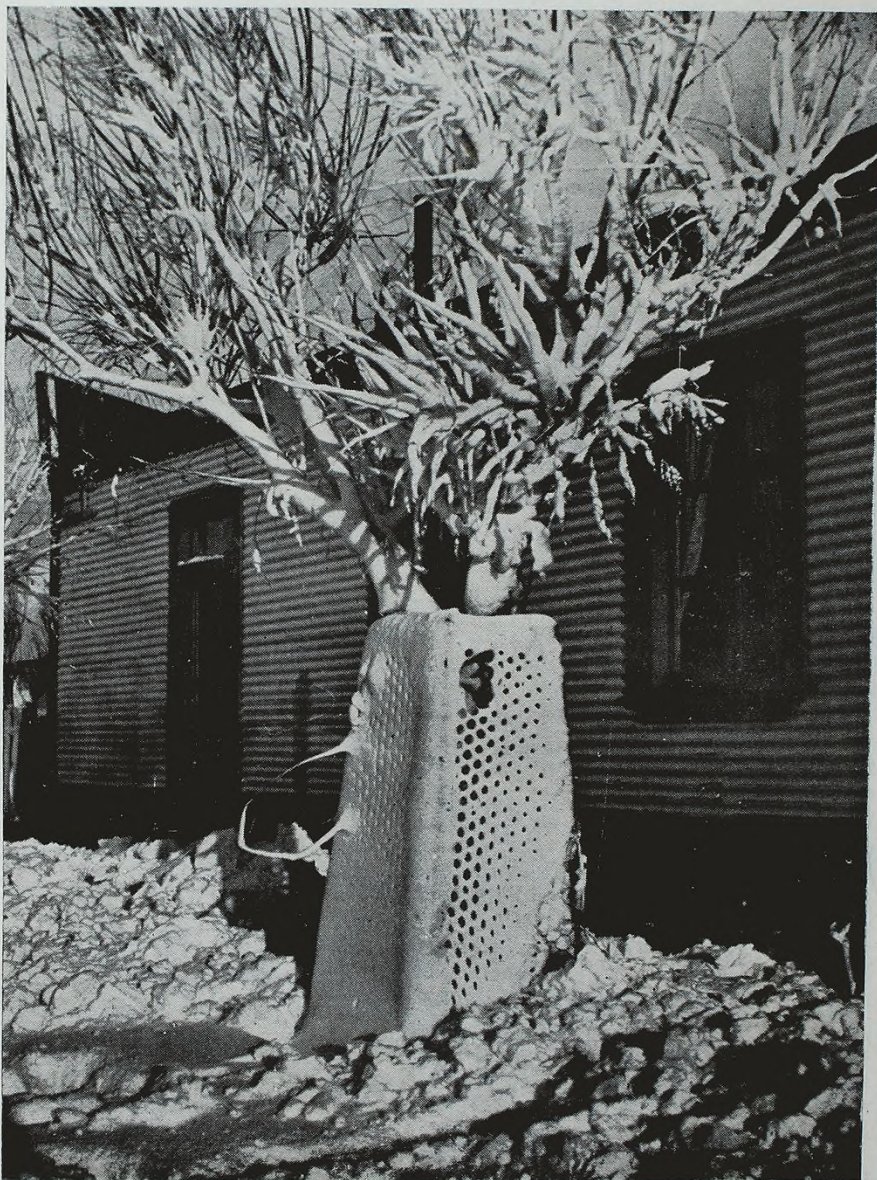
HOTEL PROGRESO

de
TADIC y VILLA

Comodidades para turistas
y familias Baños

Río Grande (Tierra del Fuego)

Invierno patagónico



Nieve en una calle de Santa Cruz.

(Foto Natalio Baró.)

DAVIDSON Y MUÑIZ

CONCESIONARIOS:

FORD - MERCURY - LINCOLN - FORDSON

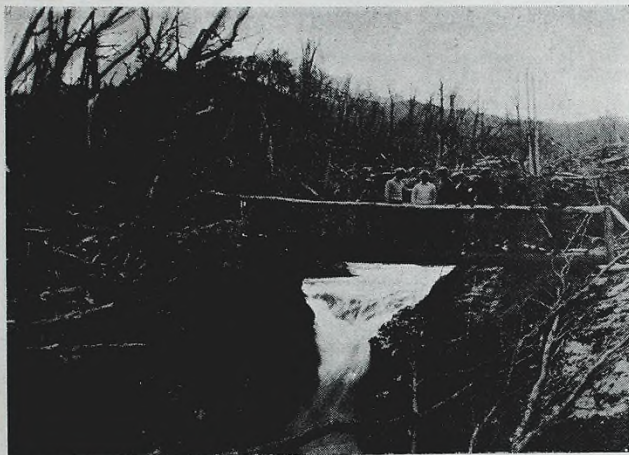
Calle ROCA 1268 - Teléfono 120
RIO GALLEGOS

TALLER MECANICO - REPARACIONES EN GENERAL - Soldadura AUTOGENA Y ELEC-
TRICA - TRABAJOS AL TORNO - ARREGLOS CARROCERIAS Y PINTURA AUTOMOVILES
ESTACION DE SERVICIO - ACCESORIOS EN GENERAL - NEUMATICOS "DUNLOP"

Guía Patagónica

Hoteles y Confiterías

Agentes comerciales y negocios en general



USHUAIA. Tercera cascada río Olivia.

(Foto enviada por el Sr. Lucas Mata)

Juan Arcal

Compra y venta de haciendas

Agente y Representante de

"ACAROINA"

El Gran Antisármico Argentino
CAMINOS Y VAN PEBORGH

Soc. Resp. Ltda.

Consignatarios de Frutos

R. A. LISTER & Cia. Ltda.

Maquinarias Inglesas - Esquiladoras, Pren-
sas, Equipos Luz, Motores, Bombas, DI-
namos, Baterías.

CALEDONIA ARGENTINA

Cia. Anglo Argentina de Seguro.

Avenida Zeballos

C. Correo 83 - Puerto San Julián

FRANCISCO GOIC

COMISIONES
REPRESENTACIONES
CONSIGNACIONES
SEGUROS GENERALES
COMPRA Y VENTA
DE HACIENDAS
LANAS Y CUEROS

San Julián Casilla N.º 67

ARIAS, BARRIOS y Cía.

Exportación de Minerales de la zona

ARCILLA

CAOLIN

CARBON

EFFECTUE SUS PEDIDOS A NUESTRA OFICINA EN SAN JULIAN

OFICINA TRESGUERRES

COMISIONES, CONTABILIDADES DE ESTANCIAS, REPRESENTACIONES
ROCA 1082 — CASILLA CORREO 82 — RIO GALLEGOS, TERR. STA. CRUZ

AGENTE DE: SUN INSURANCE OFFICE LIMITED — FIDELITY-PHENIX FIRE INSURANCE Co. OF NEW YORK —
ALVA-LAVAL S.A. — COTECNICA, CIA TECNICA E IMPORTADORA S.A. — S.A. COMERCIAL LA
CASTELLANA — S.A. VIÑEDOS Y BODEGAS ARIZU — PRODUCTOS "ETERNIT" — MOLINOS A
VIENTO "NEPTUNO" — LOMBRICIDA "LA CORONA" — ANTISARNICO SULFURO DE CALCIO "POLISUL".

Angel A. Sureda

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Agen-
cia Marítima - Agente de
Curto, González y Cia. Con-
signatarios.

Sarmiento 302 - Río Gallegos

Manuel F. Barros

Agentes de:

Caminos y Van Peborgh
(Consignatarios)

The Cooper Stewart En-
gineering Co.

(Esquilad. y equip. luz)
Cia. Primitiva de Gas
(Acaroína)

Commercial Union Assu-
rance Co. Ltd. (Seguros)
Vacunas Lederle

PUERTO DESEADO

Casilla de Correo 99

Leonidas Bohmer

Agente Marítimo

Contabilidades y Administraciones

Agente de

Frigorífico Anglo S. A.

La Franco Argentina, Cia. de Seg.

Cia. Explotadora Usinas de Gas S.A.

José Peise y Cia.

Productos Bernaloina (Antisármicos)

Empresa Navegación Patagónicos

Vapores Lucho y Lucho II

Indalecio Muruzabal, Consignatario

Cervecería "Buenos Aires"

Café "Paulista" S. R. L.

Molinos "Hércules"

"Transportes Patagónicos" S. R. L.

Empresa de Transportes

Terrestres de Pasajeros

Bmé. Mitre 145 - Teléfono N.º 86

Casilla de Correo N.º 12

PUERTO SAN JULIAN

(Territorio de Santa Cruz)

Indice de ARGENTINA AUSTRAL - Tomo XIII

64

