

Argentina Austral



FRAGATA PRESIDENTE SARMIENTO

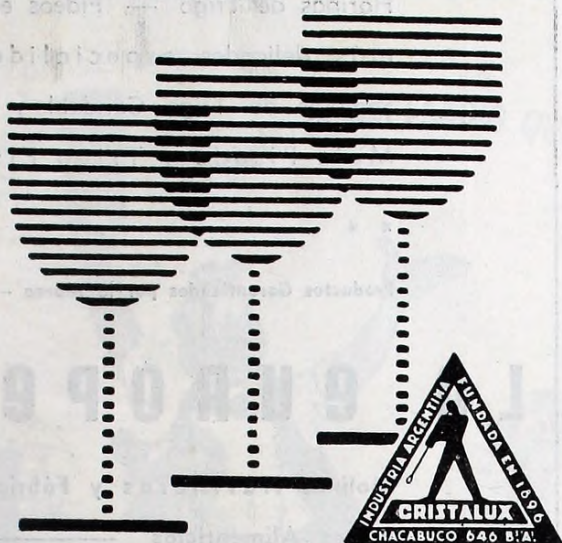
(Acuarela de Carlos Puncel.)

NUMERO EXTRAORDINARIO



**LA SOC. AN. IMPORTADORA Y
EXPORTADORA de la PATAGONIA**

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



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

Acción SALUDABLE



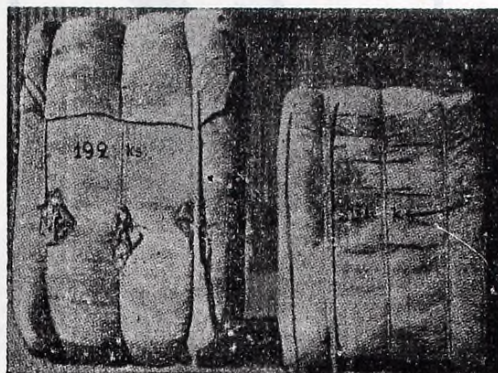
El Extracto de Carne LA BLANCA es el mejor estimulante del apetito y de las funciones digestivas. Usándolo en las comidas se logra darles un gusto exquisito, al mismo tiempo que se consigue una acción saludable sobre el organismo.

"PUROJUGO"

LA BLANCA

Señor Ganadero:

EL TRANSPORTE DE SUS FRUTOS
CUESTA DEMASIADO



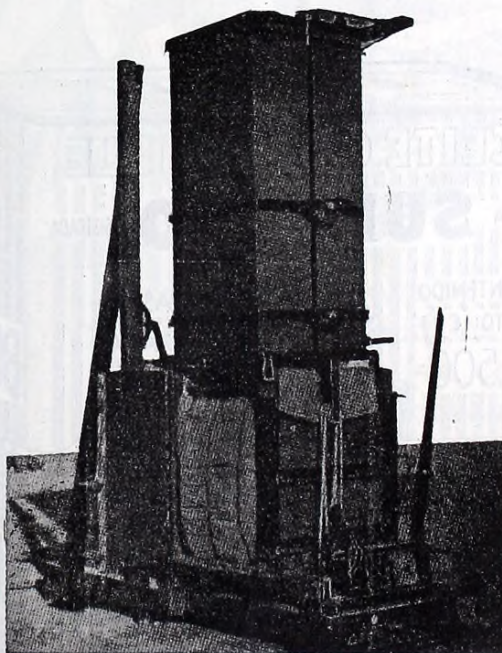
EVITE ESTE GASTO ENFARDANDO

Prensado corriente

Prensado con prensa
Amelung

SUS FRUTOS CON UNA PRENSA

"AMELUNG PATENTADA"



PRENSAS "AMELUNG"

Distribuidor Exclusivo

ENRIQUE GARCÍA JAUNSARAS

PUERTO DESEADO



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

★ ★

Productos Garantizados por la Marca —

LA EUROPEA

Molinos Harineros y Fábrica de
Pastas Alimenticias —

de Suc. ANTONIO USANNA

SOC. RESP. LTDA. — Capital: \$ 1.600.000

Constitución 2345 - 77 — Buenos Aires

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



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



LAS VENTAJAS DEL CAFE CONCENTRADO NESCAFE

Según BLOTTA

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



¡MUY IMPORTANTE!

Envíe este cupón con su nombre y domicilio a Casilla de Correo 1489, Buenos Aires, adjuntando \$ 0.10 en estampillas para recibirá gratuitamente una muestra para 6 tazas de café concentrado Nescafé y un volante de inscripción para un concurso, dotado de más de 1000 premios.

Nombre _____
Dirección _____
Localidad _____

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

NESCAFE

El café concentrado de Nestlé.

*Los animales se sanan
usando Pasta Buchanan*



SIGA LOS DICTADOS DE LA EXPERIENCIA

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

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

LOS ANIMALES SE SANAN BAÑÁNDOLOS CON BUCHANAN



BUCHANAN, MILNE & Cia.

Avda. Roque Sáenz Peña 832

Buenos Aires

Representantes para la Costa Sud:

WALDRON & WOOD

COMODORO RIVADAVIA - SAN JULIAN - RIO GALLEGOS - PUERTO DESEADO

INDYAS

INDUSTRIAS Y ASTILLEROS

S. A. Arg. Ind. y Com.

(Sucesores de CIA. DE INDUSTRIAS
NAVALES Y MECANICAS

Silvestre Solari S. A.

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

PASEO COLON 1047

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

MOXEY, SAVON & Co. Ltd.

LONDRES

CARDIFF

Exportadores de Carbón - Agentes Marítimos

**Proveedores de Carbón Británico de alta calidad
y Cokes para Fundición**

CONTRATISTAS, ESTIBADORES Y LANCHAJE

Agentes en la República Argentina

THE RIVER PLATE COAL CO., LTD.

RECONQUISTA 336

U. T. 31, Retiro 3031

BUENOS AIRES

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

SCAVINO, DE MARZI Y CIA.

ASERRADERO

C R E S T I

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

ASERRADERO ELECTRICO A N E X O
Montes de Oca 2002-22 **URUGUAY 161 - 63**
U. Telef., 21 Barracas 0685 U. Tel. 38, Mayo 4144
BUENOS AIRES

IGGAM S. A. IND.

MATERIAL PARA REVOQUES
DE FRENTE E INTERIORES

SUPER IGGAM PATENTE

YESO TUYANGO

C E L O T E X

TABLAS AISLANTES Y DECORATIVAS

HIDROFUGO IGGAM

ACCESORIOS SANITARIOS SANIFLUX

CHAPAS ACANALADAS TECHADORA

ALSINA 1115 U. T. 37 - 5051
BUENOS AIRES



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

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



**LONA VERDE
CONFECCIONADA**

PAMPERO

I M P E R M E A B L E

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

S. A. FABRICA ARGENTINA DE "ALPARGATAS"
Patricios 1053 Buenos Aires



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -

San Martin - Manhattan

MERISSETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curacao blanco

ANISSETTE

LIQUEUR JAUNE

CHERRY-BRANDY

APRICOT-BRANDY

MAZARINE Licor de los monjes

CREME DE CACAO a la vainilla

LA PRUNELLE Licor de ciruelas

ANIS CUSENIER "De Luxe"

DUBB ORANGE Curaçao dulce



Bazar

Dos
Mundos

25

SUCURSALES



Casas Centrales:

CALLAO esq.

SARMIENTO

FLORIDA esq.

Bartolomé Mitre



J. ROGER BALET

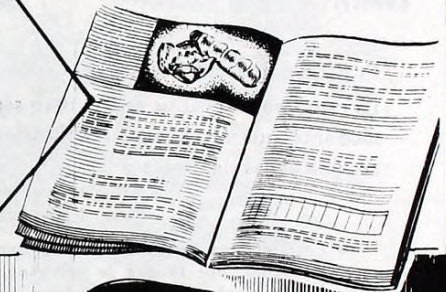
PAN cro-can-te Y SABROSO Y 20 GOLOSINAS MÁS!..

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

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

GRATIS!

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



PRECIOS:

- 1 Bolsita 250 gramos ... \$ 1.—
- 1 Kilo (4 bolsitas) \$ 4.—

FRANQUEO:

- 1 a 3 bolsitas \$ 0.60
- 4 a 7 bolsitas \$ 0.85

CUPÓN

PRIMERA COMPAÑIA MERCANTIL DE FERMENTOS S. A. I. C. - BRASIL 731 - Bs. As.

Adjunto la cantidad de \$ en (cheque giro o bono postal)
para que me remitan paquetes de LEVADURA SECA VIRGEN
y completamente gratis un "RECETARIO ILUSTRADO"

Nombre

Localidad

Pcia.

F. C.

LEVADURA Seca VIRGEN

MI VECINO CONSIGUIÓ TELÉFONO...!

¿Por qué lo tuvo antes que yo?



Es natural que usted se haga esa reflexión.

La causa por la cual su vecino tuvo servicio telefónico antes que usted tiene su explicación, que puede ser una de las siguientes:

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

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

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

UNION TELEFONICA

Papeles en general

PARA LAS
ARTES GRAFICAS

PAPELES PARA ENVOLVER
KRAFT Y OTROS

CARTONES
FORRADO, MADERA, CUERO

IMPORTACION Y VENTAS AL POR MAYOR

HÉINONEN

S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

U. T. 79 - 2892 AL 2894

CORRIENTES 4571

BUENOS AIRES



TAMET CHACABUCO 132 BUENOS AIRES EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO



Un gran PILOTO

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



RUBIOS 35 CTVS.

PILOTO

LA MARCA QUE MARCA RUMBOS

Cafés
y Tés Finos

"La Cosechera"

Pruébelos
una vez y
compare

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación — Importación
de Tejidos de Punto



ESCRITORIO Y VENTA:

1285 — ALSINA — 1285

U. T. 37, Rivadavia 3833 y 2510



FABRICA Y DEPOSITO:

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

EL COMERCIO ANGLO-ARGENTINO DE POST-GUERRA

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



Tower Bridge
LONDRES



El Cabildo
BUENOS AIRES

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

**BANCO DE LONDRES
Y AMERICA DEL SUD LIMITADO**

FUNDADO EN 1862

AFILIADO AL LLOYDS BANK LIMITED

BUENOS AIRES: Bartolomé Mitre 399

NUEVA YORK: 34 Wall Street

LONDRES - (Casa Matriz): 6, 7 & 8 Tokenhouse Yard E.C.2

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

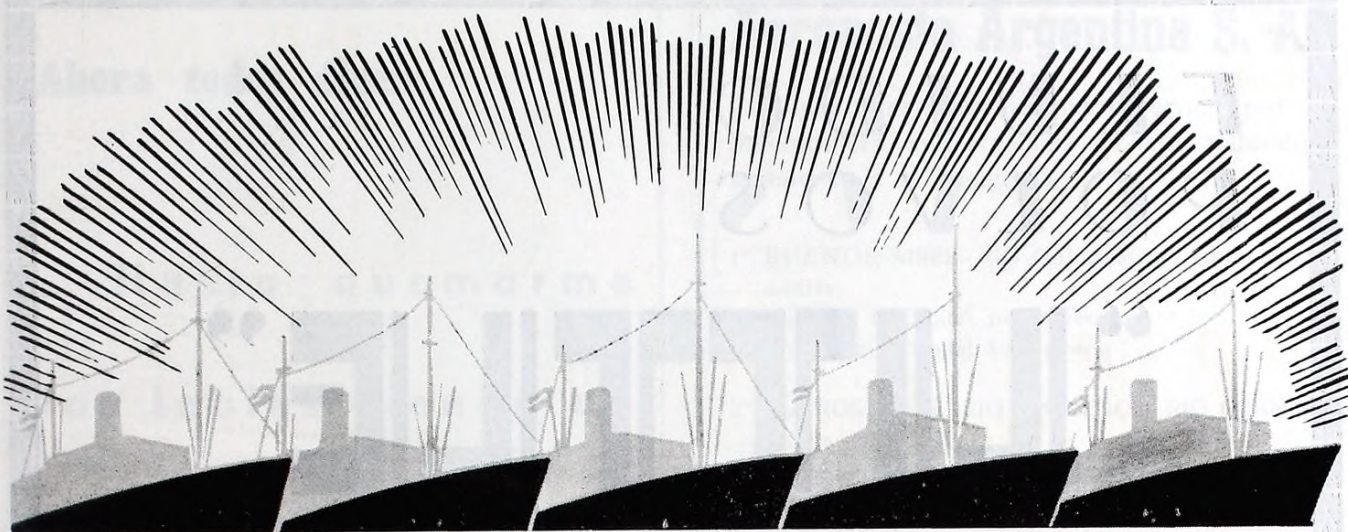
**BANCO ESPAÑOL
DEL RIO DE LA PLATA Ltda.**

Casa Matriz: RECONQUISTA 200

BUENOS AIRES



48 CASAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA



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

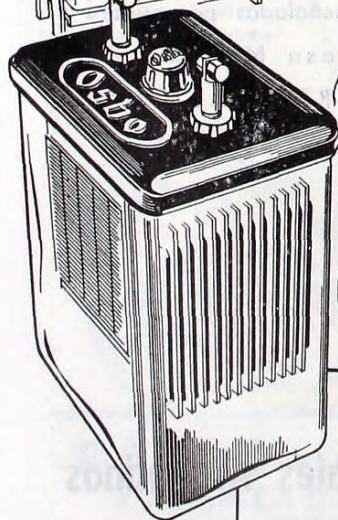
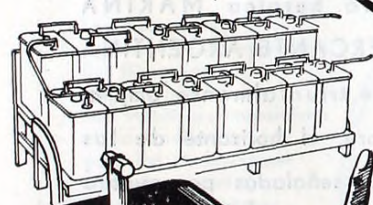
Calzado Argentino Creado por Industriales y Capitales Argentinos

FLUIDO
POLVOS

“LITTLE”

ANTISARNICOS
INMEJORABLES

RENDIMIENTO EXCEPCIONAL
EXCELENTE DURACION
INTERESANTES PRECIOS!



Baterías Estacionarias
Osbo

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

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

Peña Pérez y Peña
S. R. L.

IMPORTACION DE
TEJIDOS Y NOVEDADES

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

Ahora todos dicen:

**...Hasta quemarme
los labios siendo un**

“43”

Negro o Rubio

Aeroposta Argentina S. A.

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

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

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

Origen PURO de una CALIDAD

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

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

COCINERO

El aceite verdadero!



MOLINOS RIO DE LA PLATA

Un prestigio permanentemente justificado!



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



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



Lana
MASLLORENS
No-Se-Apolilla
Para tejidos
eternos.



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



Mallas
MASLLORENS
MODELAN
MEJOR



Maslloréns Hnos., S.A.

Maslloréns Hnos. S. A.
debe el prestigio de su
industria, a la rigurosa
selección que realiza
en las lanas argenti-
nas utilizadas para
confeccionar sus ar-
tículos.

Al ofrecer ese alto
standard de calidad
en las materias primas
que emplea, Masllo-
réns Hnos. S. A. cree
haber cumplido home-
naje a los productores
de las lejanas regiones
del Sud, demostránd-
les en qué forma son
aprovechados sus es-
fuerzos para el afian-
zamiento industrial
del país.



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

Dana

EXTRACTOS · LOCIONES · COLONIAS · POLVOS



S. MAYER

FABRICA DE TEJIDOS
DE SEDA Y RAYON

"MONDOR"

**WARNES 2227/43
BUENOS AIRES**



Alas Argentinas *a su Servicio*

BUENOS AIRES

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

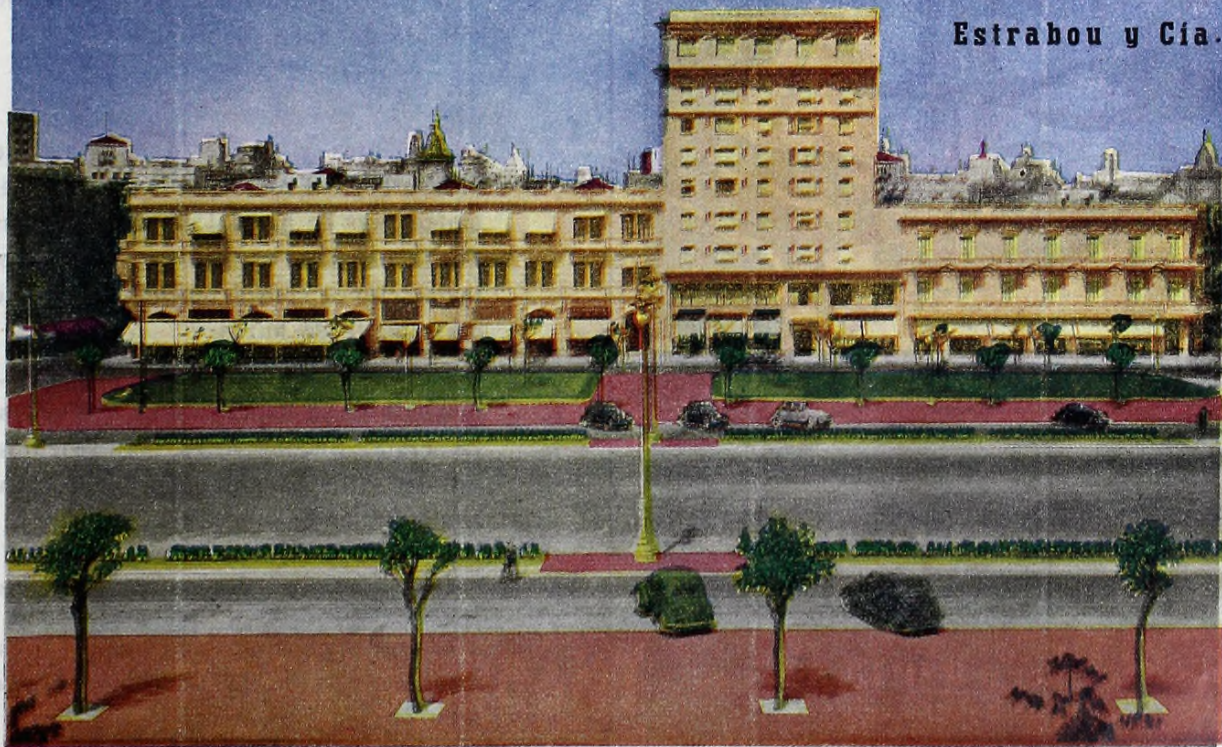
SERVICIO DE PASAJEROS — CORRESPONDENCIA — AEROPAKETES

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

LINEAS AEREAS DEL ESTADO

FERRETERIA FRANCESA

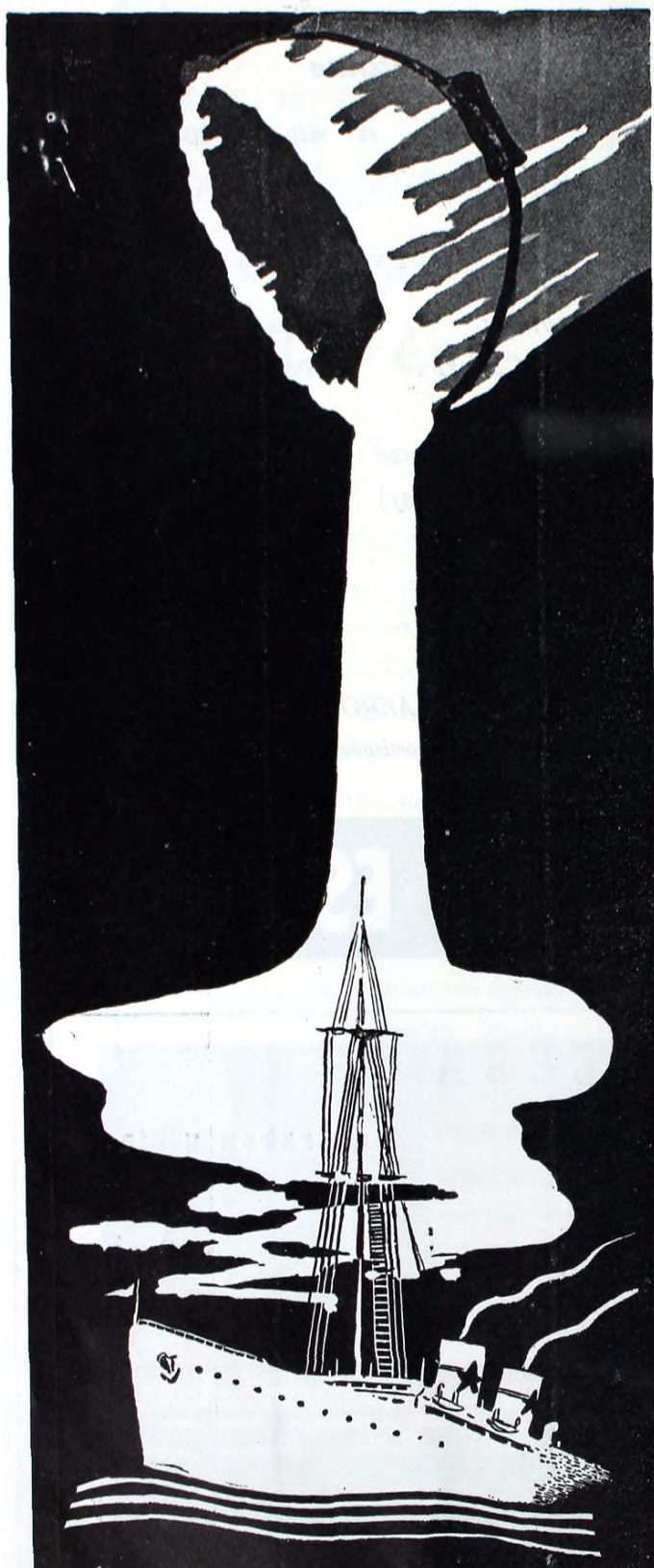
Estrabou y Cía.



CARLOS PELLEGRINI esq. RIVADAVIA

Buenos Aires

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



★ **LA CARENA**
PINTURA DE BUQUES

Calle Pi y Margall 1048 U. T. 23 — 4050
BUENOS AIRES

Cía. Argentina de Navegación DODERO S. A.



Reconquista y Corrientes

U. T. 33 - 1991 - 98 — Buenos Aires

Flota de propiedad: 334 Buques, incluyendo vapores y buques motores de pasajeros y cargas, lanchas y remolcadores para todos servicios.

Servicio regular de pasajeros y carga entre:

Buenos Aires y Montevideo y -a y- de todos los puertos de los ríos de la Plata, Paraguay, Alto Paraná, Alto Paraguay y Uruguay y -a y- de puertos de la costa Sud al norte del Río Negro y -a y- de puertos del Brasil entre Río Grande do Sul y Pernambuco.

★

Implementos y útiles de salvamento únicos en Sud América. Poderosos remolcadores de hasta 1500 H. P. Bombas de salvamento a vapor y eléctricas. Instalaciones contra incendio. Servicio permanente de buzos.

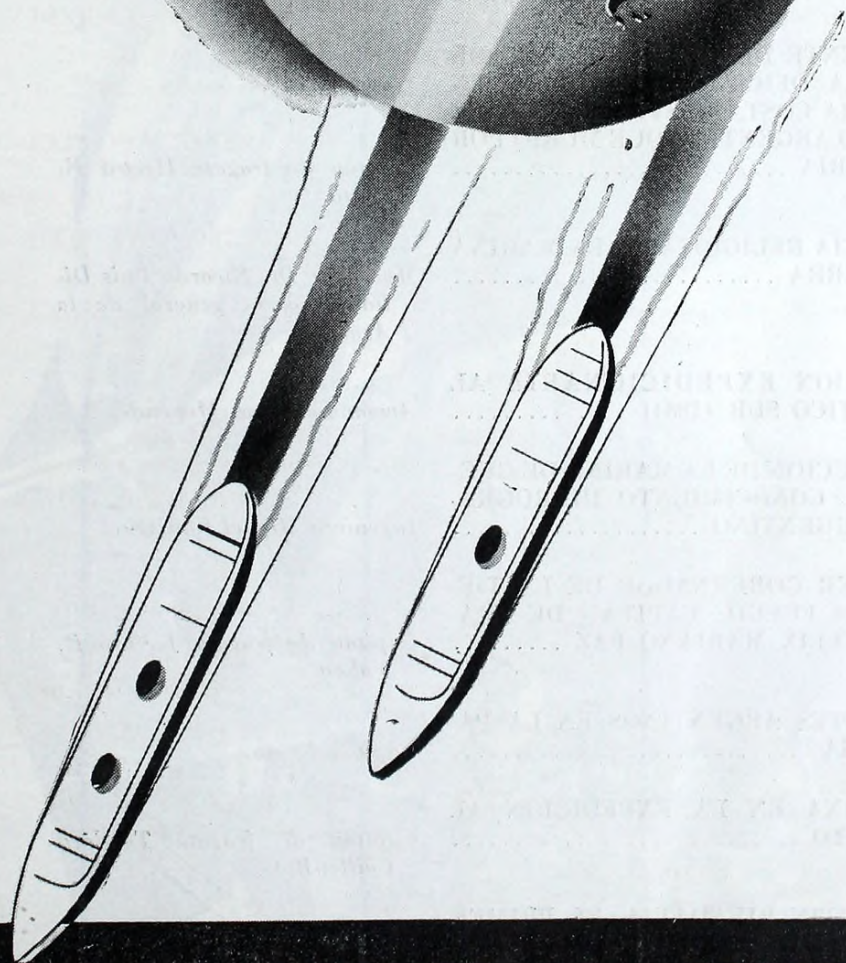
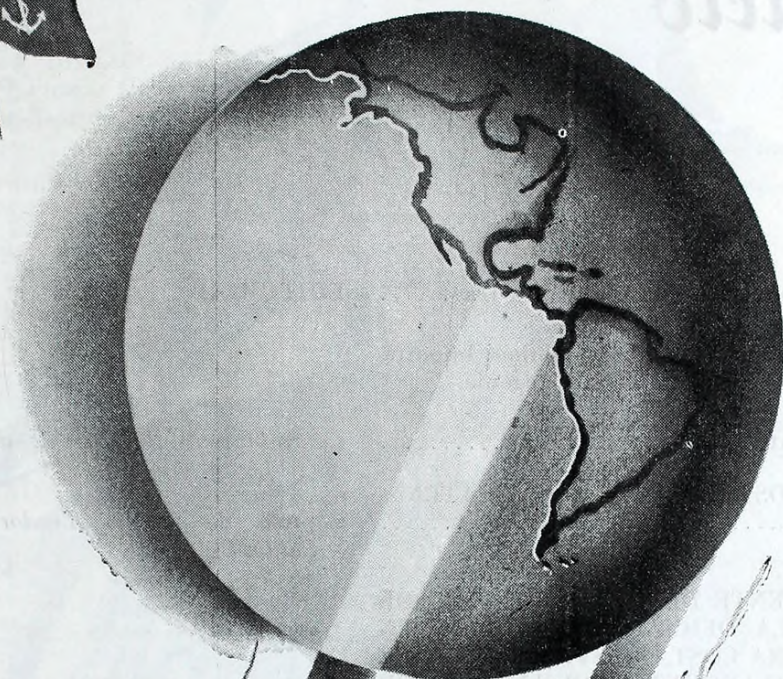
Remolcadores y útiles de salvataje etc., disponibles en Bahía Blanca, Necochea, La Plata, Buenos Aires, San Nicolás, Rosario, Villa Constitución, Concepción, Santa Fe, etc.

Servicio de Turismo al Iguazú y Asunción

Astilleros y Varaderos en: Buenos Aires, Avellaneda, Carmelo (R. O.) y dique seco en San Fernando.

Dirección Teográfica. "ARGNAVCO" Bs. As.

AL SERVICIO DE LA HERMANDAD AMERICANA



FLOTA MERCANTE DEL ESTADO

Sumario

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

LA MARINA DE GUERRA EN EL PRO-
GRESO PATAGONICO

Luis Peñafiel.

LA MARINA Y ARGENTINA AUSTRAL.

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

NOTA BIBLIOGRAFICA. (Sobre un libro
del Vicario General de la Armada, Monse-
ñor Ricardo L. Dillón)

Julián Pedrero.

¡TIERRAS MALITAS! (Cuento)

Enrique Campos Menéndez.

DE SEVILLA A USHUAIA. DON JOSE RO-
MERO, PRIMER SUBPREFECTO DE
BAHIA THETIS

*Juan Muñiz, corresponsal de
ARGENTINA AUSTRAL en
Río Grande.*

DE COMO RECORRE EL ETER EL PASA-
DO Y EL PRESENTE DE NUESTRA AR-
MADA

Ulises.

BUQUES (Versos)

*José Armando Solla, de la Divi-
sión Publicidad del Ministe-
rio de Marina.*

EXPLORACIONES DEL INTERIOR DE
TIERRA DEL FUEGO (1924)

J. M.

UN PINTOR DEL MAR: CARLOS PUNCEL

Juvenio.

LA ISLA DE LOS ESTADOS (1891)

*Contraalmirante Mariano F.
Beascoechea.*

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





La escuadra fundada por el Presidente Sarmiento.

A LA MARINA DE GUERRA

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



Inscripta en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 99.705.

Director

ENRIQUE CAMPOS MENENDEZ

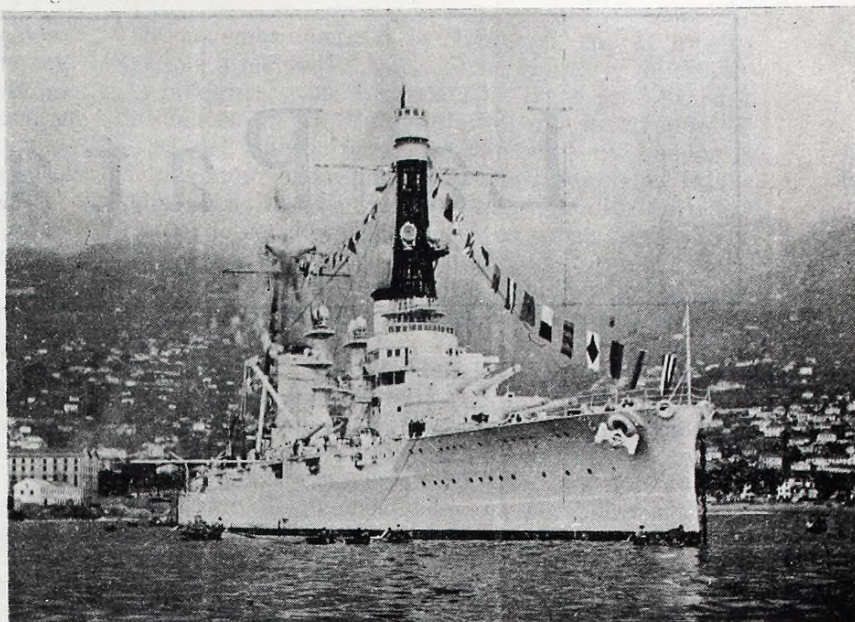
Editada por la
Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia
Av. R. Sáenz Peña 547

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

AÑO XVII - NUMERO 172
OCTUBRE DE 1945
BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)

\$ 2.— MONEDA ARGENTINA



El acorazado "Moreno".

La Patagonia y la Marina

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

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

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

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

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

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

La Patagonia

Por el contraalmirante Pedro S. Casal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

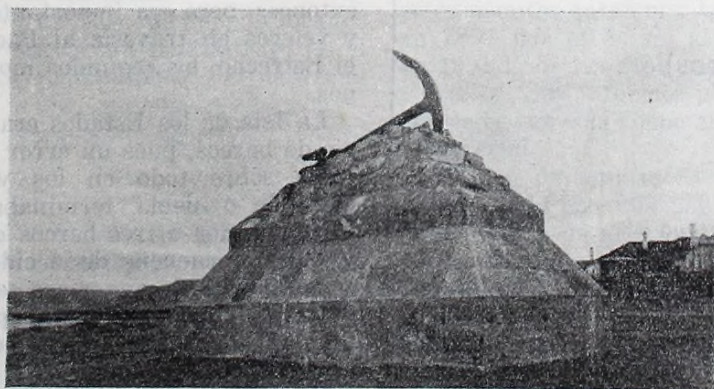
No podemos medir a la Patagonia con la misma vara que a las demás tierras más feraces y de climas más benignos, y la diferencia de trato debe hacerse aún dentro de la Patagonia misma incluyendo la Tierra del Fuego, pues hay campos muy buenos y los hay muy malos con todas las diferencias intermedias.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

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

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

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

Setiembre 1945.

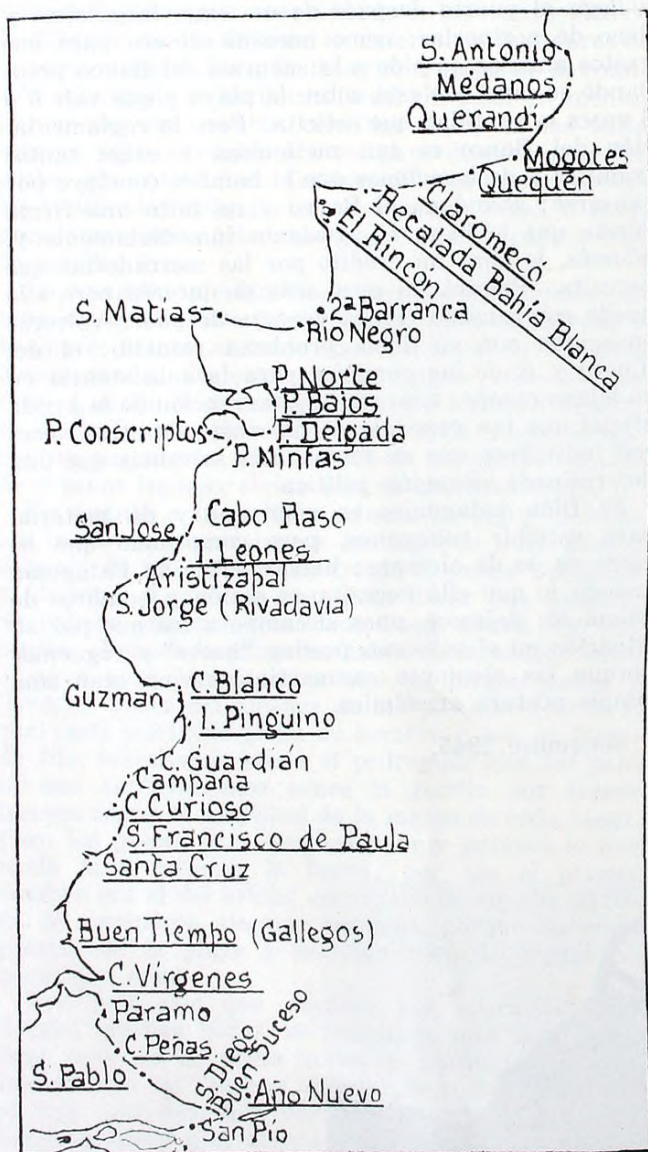


Los faros en nuestra costa atlántica

Por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois

Labor cumplida por nuestra marina de guerra.

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



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

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

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

Breve reseña histórica.

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

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

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

Los dos primeros faros: dos fracasos.

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

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

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

Los faros a eclipse — 1890.

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

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

Los "feux-éclairs" — 1902.

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



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

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

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

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

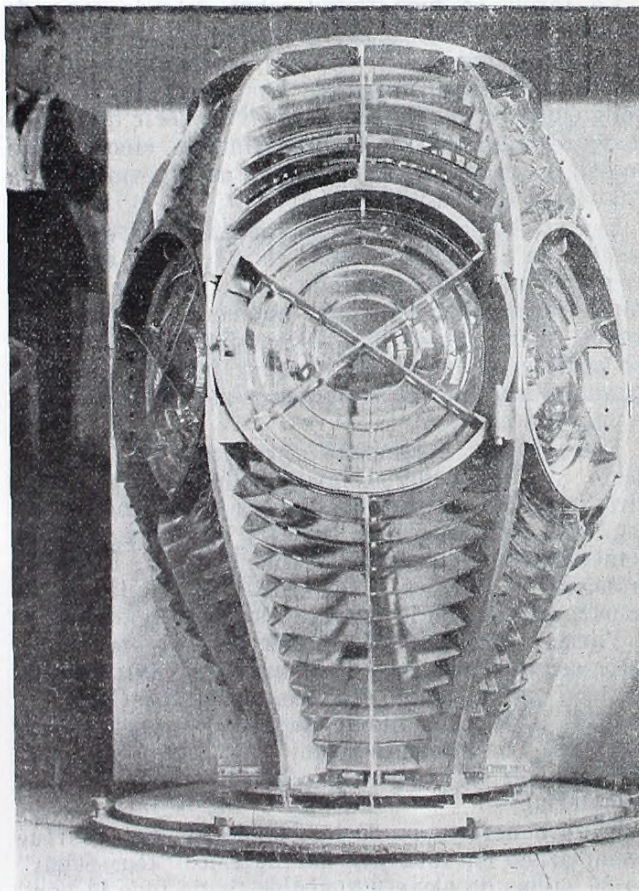
Varias comisiones de marinos se ocuparon de estos asuntos entre nosotros, entre ellas la presidida en 1897 por el actual almirante Domecq García, y en 1901 la de los capitanes de navío García Mansilla y Nunes. Sus informes permitieron seguir una marcha cada vez más firme en cuanto a elección de sitios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

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

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

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

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



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

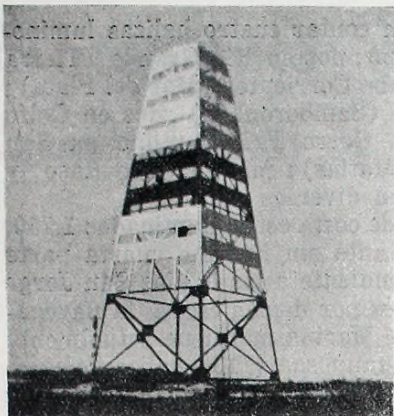


Faro Cabo San Pablo. 22 millas de alcance. Inaugurado en marzo último.

Una innovación trascendental — Los faros "AGA" 1911.

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

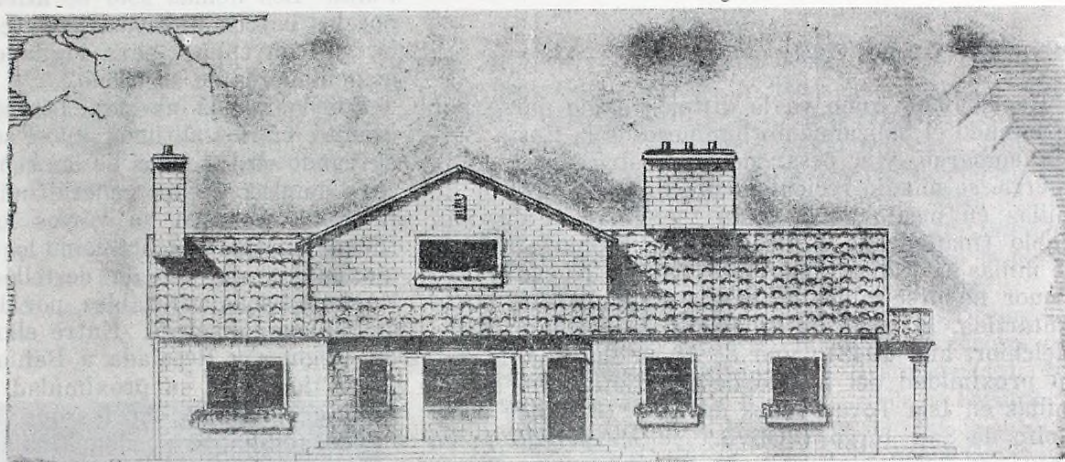
Para aumentar el poder luminoso en los faros de gran alcance, Dalén reemplazó el pico de llama abierta por una mantilla perfeccionada y el consiguiente "mezclador" de gas y aire. Además un dispositivo sencillo se encarga de reemplazar automáticamente la mantilla que se quema, aprovechando la acción misma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



Baliza luminosa. "Enf. faro San Antonio."



Faro Cabo Vírgenes (Río Gallegos).



Faro Claromecó. Casa para el personal.

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

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

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

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

de balizas "ciegas". Ese período fué por mucho el más intenso en el desarrollo de nuestra red de faros.

Las bases de las farolas.

Las construcciones de nuestros faros, o sea las bases de sus farolas, son lo más diversas que pueda imaginarse. Las hay de mampostería, de cemento, y de metal, cilíndricas, tronco-cónicas o cuadrangulares, altas y bajas. Las de mampostería tienen la ventaja de no necesitar continuo pintado de protección, pero su construcción resulta más costosa. Las metálicas tienen sección triangular, cuadrada, exagonal o circular, y algunas son tubulares. También se han utilizado en tierra, por razones de economía, las torres de antiguos pontones.

En Puerto Belgrano se fabrica con dos equipos generadores el acetileno necesario para todo este alumbrado.

Los últimos cinco años.

Hacia 1939, como ya lo dijimos, pudo darse por terminado el balizamiento luminoso de la Costa Sur. Sin embargo, y a pesar de las restricciones de la guerra, se añadió recientemente un buen faro de 22 millas en medio de la costa fueguina —Cabo San Pablo (inaugurado el 1º de marzo último); uno de 18 millas en Punta Conscriptos (Golfo Nuevo); otro menor no precisamente en la Patagonia sino en la Antártida, al oeste de la Tierra de Graham (islas Melchior, año 1942); uno de 10 millas "La Maza" en proximidad del puerto de La Plata; uno de 13 millas en Isla Tova; y dos de 12 y 13 millas en el Golfo de San Jorge ("Olivia" y "Mazarredo"); en breve se construirá uno de 22 millas en Punta

Loayza. Todo esto sin contar cuatro balizas luminosas en Puerto Belgrano; dos en Río Grande (Tierra del Fuego); una en cabo Corrientes (Mar del Plata); tres en San Clemente (Samborombón); dos en Golfo Nuevo (Pirámides y Gorro Frigio); uno en San Antonio (Golfo San Matías); uno en Cabo Raso; y cinco balizas ciegas en diversos puntos.

De las 2.500 millas de costa están iluminadas 1.750, y sólo queda por lo tanto sin luz una cuarta parte de esa costa, correspondiente a las bahías San Jorge y San Matías, donde es por demás escasa la navegación. El Ministerio de Marina mantiene actualmente 59 faros, 81 balizas luminosas y 136 balizas ciegas.

De esos faros sólo los 14 de mayor importancia tienen personal estable, con alojamiento y diversos edificios para los servicios complementarios (taller, vehículos, servicio eléctrico en muchos de ellos, agua, caballerizas, huertas y plantaciones); un buen ejemplo de tales instalaciones es el faro de Punta Mogotes, muy conocido por su proximidad a Mar del Plata. Los demás sólo se atienden periódicamente por los barcos hidrográficos (cada año, semestre o lo que convenga), para vigilancia o recarga de los acumuladores de acetileno.

Por lo demás nuestra Dirección de Hidrografía orientó en los últimos años su esfuerzo hacia el agregado en los faros de las señales radio eléctricas, cuyo empleo se está generalizando en la navegación mundial. Son así ya varios los "radiofaros", que funcionan exactamente como los faros comunes, pero que envían en vez de destellos luminosos señales radioeléctricas utilizables por los buques provistos de radiogoniómetros. Entre ellos pueden citarse los de Mogotes y Recalada a Bahía Blanca. Otros doce faros tienen en su proximidad estaciones radiotelegráficas comunes, con las que puede comunicarse el navegante y que pueden señalar a éste la "marca-ción" de sus propias señales de radio.



El teniente de navío Cándido de La Sala

Oficial hidrógrafo en nuestra costa austral y primer marino argentino que murió por la patria

Por el capitán de fragata Héctor R. Ratto

I

En las páginas del presente trabajo nos proponemos trazar, a modo de ensayo biográfico, una breve noticia sobre la interesante existencia de un argentino que en las postrimerías del siglo XVIII abrazó la carrera naval en el virreinato de Buenos Aires; sirvió en las naves del apostadero del Río de la Plata; logró su incorporación al escalafón de la Marina Real a raíz de una importante campaña marítima; ascendió a teniente de navío por mé-

ritos de guerra y halló, finalmente, honrosa muerte a consecuencia de las heridas recibidas en la plaza de toros de Retiro defendiendo de la invasión extranjera el suelo natal. Aludimos al porteño Cándido Francisco José de La Sala que, por el año de 1791, cambió su empleo de subteniente del Regimiento Fijo de Buenos Aires por la condición de oficial aventurero de la corbeta *San Pío* para realizar, en ruda campaña hidrográfica en la costa S. E. de Tierra del Fuego, su aprendizaje náutico.

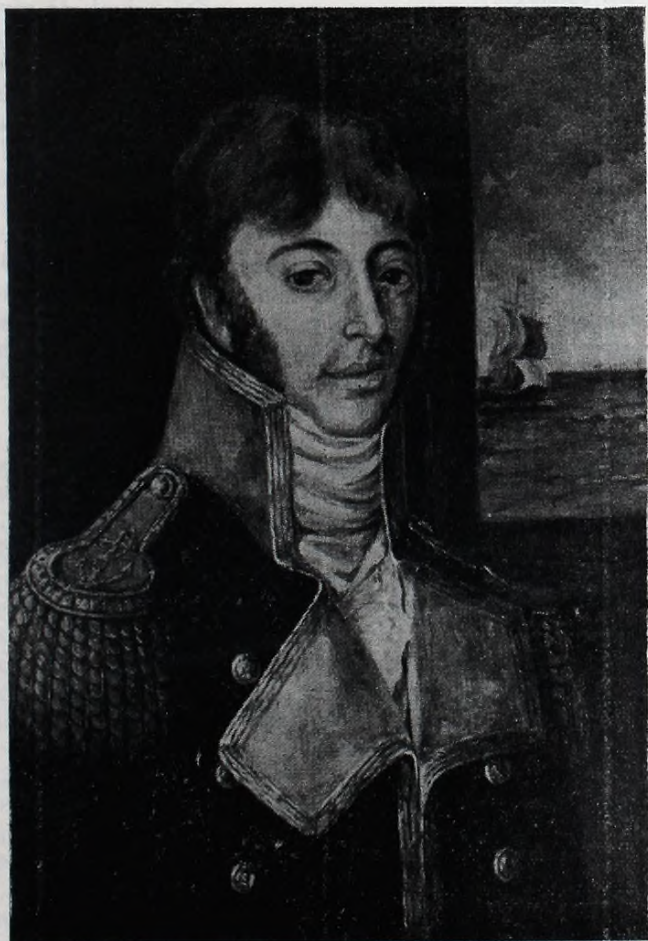
Si como veremos, distinguidos fueron los servicios de este joven oficial no menores eran los antecedentes de familia que permitieron su ingreso a la armada española.

Era su padre, don Juan Bautista Lasalle y Bauchalet, uno de esos señores de la aristocracia colonial de mediados del siglo XVIII, quien, además de acomodado comerciante, pertenecía al linaje francés de su apellido. Llegado a Buenos Aires procedente de España, en 1752 fué dado servir al Rey con grado de capitán de ejército conquistando la preciada condecoración de Caballero de la Orden de Santiago y la gracia de españolizar su apellido concedida en 1766 por cédula real. Su esposa, doña Juana Fernández Larrazábal vinculábase asimismo, a una familia de ilustre prosapia colonial. Nieta del general Antonio Larrazábal y de doña Agustina Avellaneda era hija del primer matrimonio de don José Fernández y de doña Manuela Larrazábal. Dicha señora, luego de enviudar, contrajo segundas nupcias con don Jerónimo Matarras, noble y acaudalado español que obtuvo, entre sus no menores glorias, la de haber desempeñado el honroso cargo de Alférez Real (3) del Cabildo de Buenos Aires y de cuya magnificencia dan razón las crónicas de la coronación del "muy amado monarca Carlos III, a quien Dios guarde."

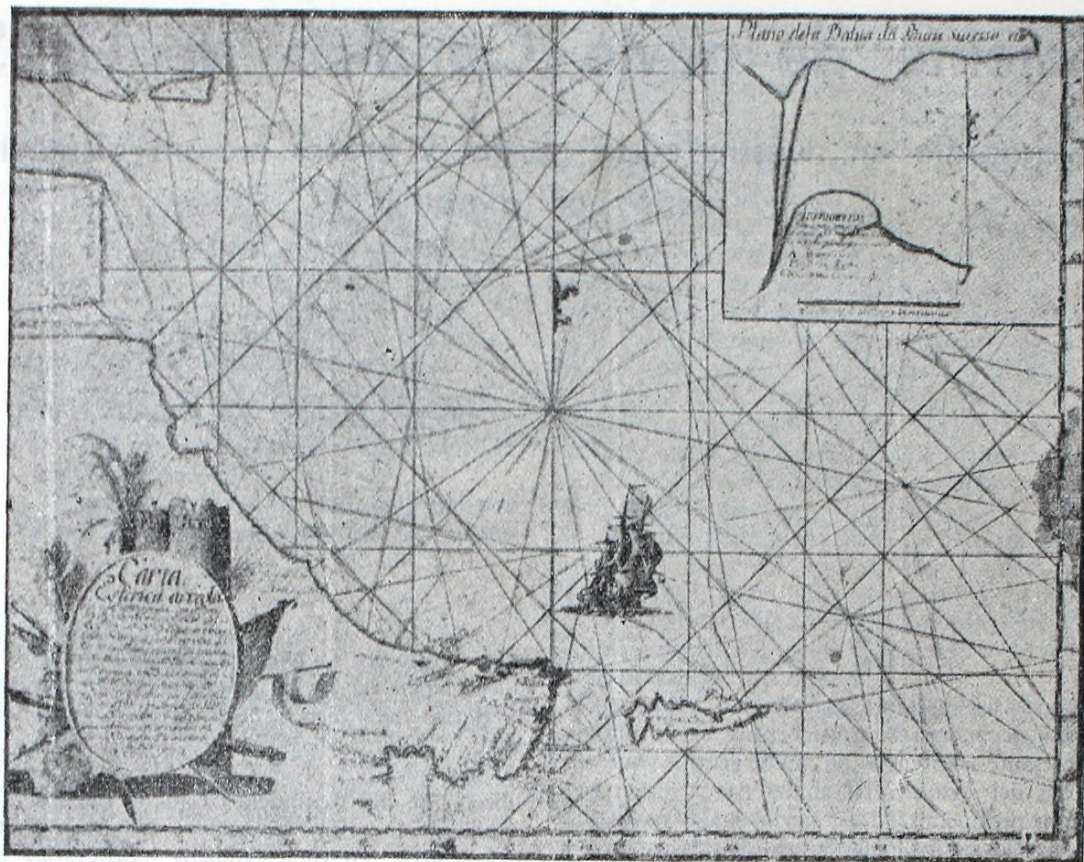
II

Cándido Francisco José nació en 1770, cuarto hijo del matrimonio La Sala-Larrazábal y el mayor de los varones (4). No podemos precisar en este instante —porque esta historia completaráse a posteriori— la fecha del viaje a España a donde, siguiendo la costumbre de las familias de su medio y posición, fué enviado para cursar estudios, cosa que debió ocurrir después de los diez años de su edad, pues, hasta entonces, cóstanos (5) estaba al lado de sus padres y hermanos en la amplia casa de la antigua calle San Miguel, acera sud, hoy Bartolomé Mitre 559, conocida a la sazón con el nombre de altos de La Sala.

Sin saber tampoco, a ciencia cierta, la clase de estudios



Teniente de navío Cándido José de La Sala



Reproducción de la carta manuscrita confeccionada durante el viaje de instrucción del oficial La Sala, con un plano de la Bahía del Buen Suceso y un dibujo de la corbeta San Pío. (Según constancia existente en la carpeta de planos coleccionada por el capitán Ratto para el Servicio Hidrográfico, N° 61 del catálogo.)

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

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

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

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

Debió igualmente oír —con creciente simpatía— de paso para la casa de los Riglos (8) o los Escalada (9), las animadas charlas y chuscadas de marineros y pescadores, comensales en esos mesones de la vecindad que esparcían olorosa fritanza de pejerreyes, dorados, corbinas

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

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

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

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

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

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

III

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

Esto, claro está, previa autorización del virrey Arredondo a quien había correspondido, poco antes, proponer a la aprobación del rey su empleo de subteniente del Regimiento Fijo.

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

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

No se trataba ya de esas ausencias a las que, de tarde en tarde, lo sometían las guardias en casa del Virrey privándolo a lo sumo: de una salida de misa, una tarde de toros o una función en la casa de Comedias y que pasaba entonces él en el cuarto de guardia vecino a la

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

IV

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

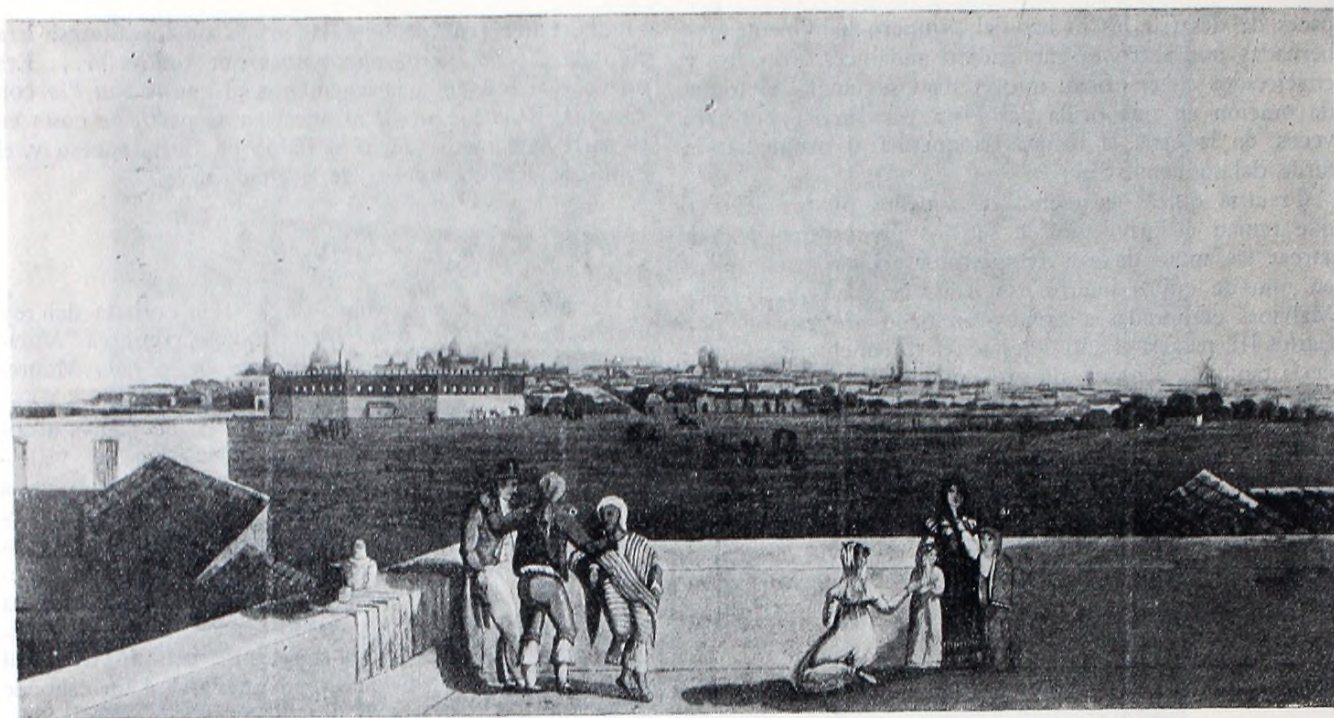
Era la primera de las citadas naves —que damos a conocer reproduciéndola de una carta inédita del viaje— pesada corbeta de cubierta corrida y puente a la oreja que, cazando gaviás y mayores con viento fresco, apenas si lograba filar 10 nudos. Su buen gobierno y restantes condiciones marineras, resultaban, empero, excelentes, como que había servido buenamente en la última guerra contra Inglaterra operando en el mar de las Antillas donde, fué fama, soportará un fortísimo temporal que hizo época en la marina, sin perder "ni un cabo de lo encapillado" (12^a), cual proclamaban, con enfático orgullo, los contra maestres y marineros de su bordo.

Mandábala el teniente de navío D. Juan José de Elizalde, persona de ponderables virtudes morales, buen hombre de mar y oficial de probado celo en el servicio. En cuanto al bergantín, regíalo, una vez más, el incansable piloto José de la Peña.

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

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

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



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

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

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

V

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

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

En el escalafón de la marina española del año 1797 que tenemos en nuestro poder, vemos que el ex-oficial del Regimiento Fijo de Buenos Aires, tenía entonces grado de alférez de navío y prestaba servicios en el Departamento de Cádiz. Por allí es posible tomara contacto con el comandante Juan de San Martín y algunos argentinos (18) incorporados al ejército; como debió igualmente

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

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

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

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

res que dió su nombre a la calle Chacabuco-Maipú. Pero tal designación (21) no duró, a la verdad, mucho tiempo ya que, en 1822, desaparecía totalmente sin que ninguna otra lo recordara. No nos desconcierta la omisión. ¿Quién podría ser este teniente de navío muerto en las invasiones inglesas? ... ¡Tal vez un "godo maturrango"!

Pero la verdad no es ésa. Tratábase de un valiente argentino que atravesó por íntima vocación la carrera naval inclinando con su ejemplo a varios otros compatriotas.

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

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

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

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

1) Uno de los tres cuerpos por entonces existentes en el virreynato. Fueron los otros el de Blandengues y un batallón del regimiento de Mallorca.

2) Natural, según Scotto, de San Girón de Monein, diócesis de Lescar en el Bearn donde nació en 1730. Su tío, Juan Bautista Lasalle, era un ilustre hombre de iglesia que murió "en olor de santidad" en 1719 y a quien beatificó más tarde el papa León XIII, inscribiéndose en el santoral con el nombre de San Juan Bautista Lasalle. Era primogénito de una noble y rica familia que dió distinguidos representantes a la magistratura francesa. Débesele a dicho beato la fundación de escuelas cristianas que llevan su apellido.

3) Los Alférecs reales eran oficios cuyos nombramientos recaían en personas de grande distinción y valimiento. Correspondales la custodia del estandarte real —al cual se debía la veneración del soberano— que sólo se sacaba de casa de tales poseedores en "servicios" del Rey y contadas festividades como la jura de nuevos monarcas; "visperas" y días del Santo Patrono. En tales oportunidades acompañabanlo: el virrey, miembros de la Real Audiencia y "cuerpos distinguidos".

Dichos Alférecs reales tenían asiento y voto en los Cabildos y lugar preeminente con respecto a los Regidores. Pero, al par de las honras, eran las cargas; de ahí que la elección recayera siempre en personas que, por su caudal y posición social, dieran lucimiento al puesto.

4) María Mercedes, Juana, Francisca, Martín, Gerónimo y María.

5) Documentos para la Historia Argentina. Tomo XI (pág. 43). Territorio y población. Padrón de la ciudad de Buenos Aires. Publicación de la Facultad de Filosofía y Letras.

6) Diario de viaje de la corbeta San Pío copiado por el suscripto para la Colección de Documentos del Servicio Hidrográfico Argentino, según el original existente en el Depósito Hidrográfico de Madrid.

6a) Citados con su señor padre, en artículo de "La Prensa", fecha 13 de mayo del corriente año, titulado "Antecedentes de los marinos que actuaron en la demarcación de las fronteras luso-españolas de América".

7) Diario del capitán de fragata Francisco Aguirre, publicado por Paul Groussac en el tomo V de Anales de la Biblioteca.

8) El casado con María Mercedes, hermana mayor de Cándido y más tarde, presidenta fundadora de la Sociedad de Beneficencia.

9) Pariente también de la familia de La Sala.

10) Sita a "una legua al oeste de Barracas", según la publicación "Territorio y población" a que nos hemos referido.

11) Diario de Aguirre mencionado.

12) Diario de Aguirre mencionado.

12a) Informe del teniente de navío J. Elizalde citado.

13) "Actividades marítimas en la costa patagónica durante los siglos XVII y XVIII".

14) El teniente de fragata Luis del Monte.

15) Fitz-Roy, buen juez en la materia, al hablar —pág. 558, tomo II de "Viajes de la Beagle y Adventure", publicación de la Biblioteca del Oficial de Marina, traducción del capitán Teodoro Caillet-Bois— de la comisión confiada al Master Murray por esos mismos parajes dice "De no haber sido su bote tan excelente, tan buena su tripulación y tan capaz él mismo, no creo que hubiese podido alejarse tanto en aquella costa abierta, a través de escarceos peligrosos, y haber vuelto, sin emcarg, completamente en salvo". Lo propio ocurrióle, 40 años antes, a los expedicionarios de la lancha de la San Pío que estuvieron más tiempo alejados del buque, en peor estación y en zona totalmente desconocida. Unos y otros sabían pues su oficio y debe tenerse en cuenta —a lo menos— por igual.

16) Informe del virrey, que también figura en la colección de documentos copiados para el Servicio Hidrográfico Argentino.

17) Teniente de fragata Luis del Monte, alférez de navío Zuasnavar, alférez de fragata Bernal y pilotin Aneiros.

18) Manuel Tadeo, Juan Fermín, José y Justo Rufino.

19) "Marinos del Apostadero en la revolución de Mayo", publicación en "La Prensa" fecha 25 de mayo de este año.

20) Parte de Liniers.

21) Figura en el plano agregado a la obra "Origen de los nombres de calles de Buenos Aires" del señor Enrique Udaondo.

22) Publicación en "La Prensa" del 25 de Mayo ya citada.

23) "Los marinos que secundaron a San Martín", trabajo en preparación del autor.

24) Desde 1822 la calle La Sala se llama Maipú y Chacabuco la continuación.

25) La señora González Lavalle, madre del general Juan Lavalle y "amortizadas" por el señor Parish, cónsul inglés en Buenos Aires, según don Alejandro Rosa en su obra "Estudios Históricos Numismáticos", de donde sacamos los grabados de la referida medalla.



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

Asistencia religiosa en la Marina de Guerra

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

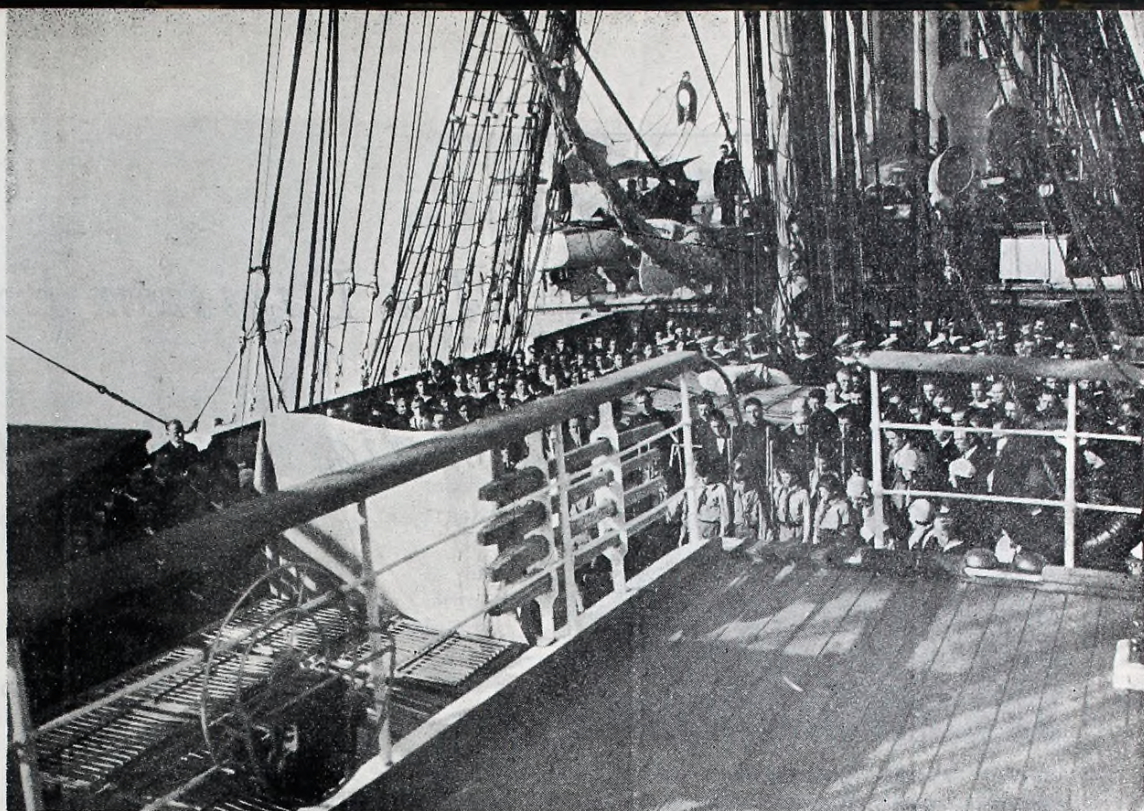
Amén de ello, en la misma Base, se rezan misas a distintas horas: en la parroquia naval, en la capilla del hospital, en el cuartel de infantería de Marina y en la guarnición Polvorines.

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



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

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



Esta capilla funcionó como tal hasta el primer domingo del mes de diciembre de 1936, día en que comenzó a fungir de sede de la Capellanía Vicaría, la del Hospital Naval.

Actualmente la Base puede enorgullecerse de contar como sede de su parroquia, creada el 26 de octubre de 1937, a una de las iglesias más artísticas del país, consagrada a la advocación de Stella Maris.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Comodoro Augusto Lasserre

(Reproducción del cuadro que el Centro Naval donó al pueblo de Ushuala).

La División Expedicionaria al Atlántico Sur

Por Armando Braun Menéndez

Las repúblicas de Chile y Argentina, animadas del plausible propósito de *resolver amistosa y dignamente la controversia de límites*¹ entre ambos países —que había durado prácticamente, desde los primeros años de su independencia de España—, suscribieron el 23 de junio de 1881 el tratado que fijó las normas generales que servirían de base a los peritos para trazar el límite divisorio internacional.

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

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

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

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

En cambio, en sus tareas de demarcación del límite in-

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

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

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

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

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



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

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

Lo único pomposo que poseía esta escuadrilla era el nombre que se le adjudicó: "División Expedicionaria al Atlántico Sud". Componíase, en efecto, en cuanto se refiere a su tonelaje, categoría, armamento y eficacia marinera, de una diversidad pintoresca y heterogénea de navíos. Pareciera que se hubiese querido exhibir, en conjunto, todo un muestrario de arquitectura naval, congregando una cañonera de vapor al lado de un transporte; un aviso seguido de un velero. La "Paraná" era una especie de sloop marino de tres palos impulsado a vela y vapor, de quinientas cincuenta toneladas de desplazamiento y once nudos de andar. Pertenecía, con su gemela la "Uruguay", a la famosa "escuadra de Sarmiento" creada bajo el previsor auspicio de este mandatario. El transporte "Villarino", buque sólido de buen gobierno y relativo andar, aseguró a la división Lasserre el transporte de los materiales y víveres para la instalación de las subprefecturas. El vapor auxiliar "Comodoro Pv" (2) —vapor, pero en miniatura—, era una antigua torpedera italiana venida a menos, la que, por su reducido tamaño —alrededor de 90 toneladas— resultaba adecuada para el tráfico en los canales fueguinos. En cuanto al cutter "Patagonia", era éste un poco mayor que una balandra, con las dos velas cangrejas, sus cuarenta toneladas de porte y, por toda comodidad, una sola y estrecha camarota.

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

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

Con su uniforme profusamente recamado, las frondosas patillas grises, el bigote erguido, el talante imperioso y distinguido, el jefe de la expedición, comodoro Augusto Lasserre, mostraba la apariencia de un oficial chapado a la usanza de la marina francesa. Quien lo hereda no lo hurta; el brío galo le venía por su ascendencia paterna y por su aprendizaje náutico cumplido en el instituto de Lorient y experimentado en los bajíos de la costa bretona.

Fueron sus colaboradores en la expedición austral los

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

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

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

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

El canal Beagle, a poco de pasar a la cuadra de la isla Pictou, va angostándose entre cordones de cerros; y cuando aparece al frente la isla Grable, que está plantada en pleno centro de su curso, el paso se hace tan estrecho que puede oírse el trinar de las aves en el bosque cuya maraña alcanza hasta pocos pasos de la orilla del mar.

La escuadra del comodoro Lasserre, en línea de fila, navegó con andar cauteloso a lo largo del canal hasta dar fondo, el día 28 de setiembre de 1884, frente a la amplia y hermosa bahía de Ushuaia.

La bahía no estaba desierta. Sobre un claro abierto en el espeso monte circundante, coronado por elevada serranía —resaltan sobre aquella agudos picos, altos de unos mil quinientos metros, vestidos de eterna nieve,— se extendía, dentro de un cerco de madera, un alegre y pintoresco caserío. Podíanse divisar, desde a bordo, la torrezuela de una capilla, dos o tres casas espaciosas pintadas de blanco, y, arrimadas en el límite de la empalizada cercano a la playa, un grupo de casitas de una pieza, especie de rucas o buhíos, de las cuales salían como enjambre numerosos chicos y perros ladradores.

Era la misión protestante inglesa.

La South American Missionary Society —entidad misionera constituida para civilizar al aborigen sudamericano— habíase propuesto la evangelización de los indios yaganes de los alrededores del canal Beagle e islas de más al sur. En sus comienzos, la campaña resultó ardua y jalonada de pérdidas dolorosas, tales como la muerte por escorbuto del fundador de la obra, Allen Gardiner, y sus seis compañeros, en Puerto Español, y el alevoso asesinato, a pedradas, de otros seis catequistas, ocurrido en la enseñanza de Wulaia. Pero había vencido la tenacidad de los misioneros —atributo incomparable de su raza— y la resignada e inquebrantable fe de verdaderos cristianos que poseían. Después de innúmeras vicisitudes, la misión, bajo la competente superintendencia del reverendo don Tomás Bridges, había finalmente arraigado en aquella bahía de Ushuaia. Al rededor de las casas de los misioneros vivía confiadamente una numerosa poblada de yaganes, a quienes se impartía instrucción religiosa y práctica, se vestía, cobijaba y protegía paternalmente.

Momentos después de fondear la escuadra, subieron a



Ushuaia bajo la nieve. (Fot. Rembert.)

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

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

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

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

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

relaciones entre el personal de la subprefectura y de los buques de la nación *con los indios catequizados, alimentados y vestidos por los misioneros y evitar en cuanto se pueda todo motivo de queja, de una u otra parte, estableciendo el mutuo respeto y consideración; reglamento que es un modelo en su género* (8).

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

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

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

mundo marítimo la creación de este importante y humanitario establecimiento.

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

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

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

(1) Así se advierte en aquel célebre tratado de 1881, que comienza de esta manera: *Buenos Aires 23 de julio de 1881. En nombre de Dios Todopoderoso. Animados los Gobiernos de la República Argentina y de la República de Chile, del propósito de resolver amistosa y dignamente la controversia de límites que ha existido entre ambos países y dando cumplimiento al artículo 39 del tratado de abril de 1856, han resuelto celebrar un tratado de límites, etc.*

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

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

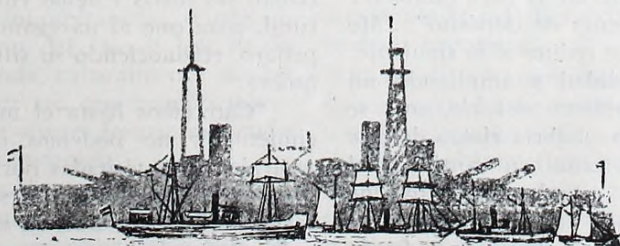
(4) Informe del Rev. Tomás Bridges al Comité de la South American Missionary Society, en Londres, dando cuenta del establecimiento de la subprefectura en Ushuaia, de los honores dispensados a la Misión por los marinos argentinos y de la ceremonia de la inauguración.

esta última, teniente Virasoro y Calvo, quien, al decir de Bridges, era un perfecto "gentleman", que ha recibido durante seis años la educación en el colegio de Brighton (4), lo que es mucho elogio tratándose de un inglés.

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

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

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



La División Expedicionaria del Atlántico Sur.

Contribución de la Marina de Guerra al conocimiento hidrográfico argentino

Por el ingeniero Miguel Rodríguez

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las tareas hidrográficas tienen ya su martirologio, sus víctimas fueron dos jóvenes oficiales y seis marineros que perecieron ahogados al colaborar en los levantamientos del Canal de Beagle y del Río Santa Cruz.

Primero fué el Alférez de Fragata Juan Mackinlay, quien regresando a su buque con una lancha a vela tripulada por cinco marineros, fué sorprendido por una violenta ráfaga de viento, que le tumbó la embarcación, desapareciendo todos sin que se hallara posteriormente ningún cadáver.

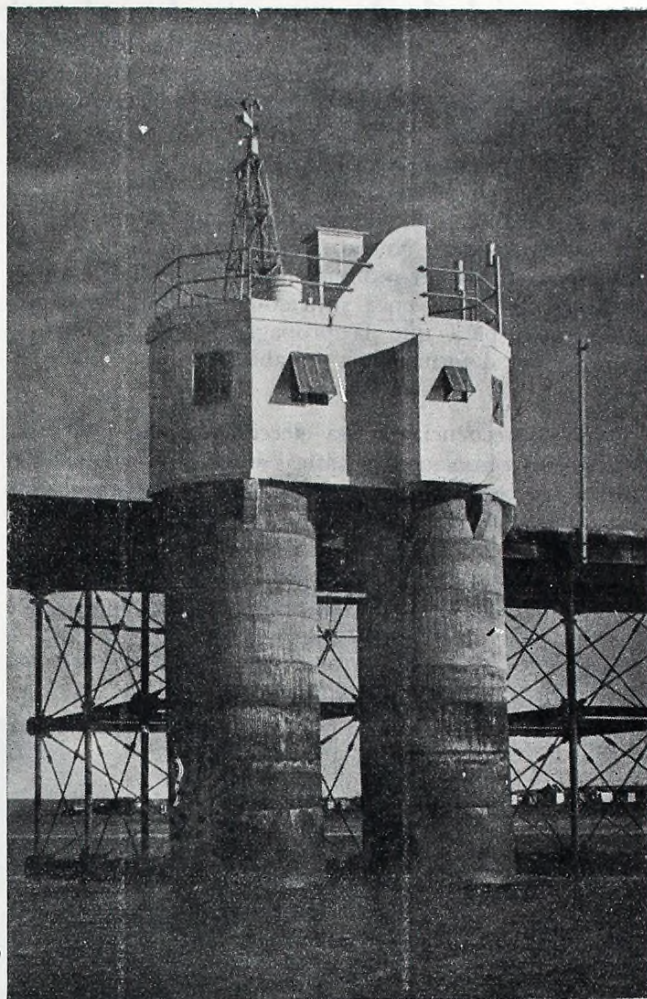
Dijo su jefe, el después Almirante Juan Pablo Sáenz Valiente, en un parte, que había dado el nombre de Mackinlay a un estrecho paso del Canal de Beagle, en conmemoración del malogrado alférez y los cinco marineros que con él perecieron ahogados en esas aguas: "al cumplir mis órdenes y sus deberes".

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Siendo ésto absolutamente imposible de realizar por

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

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

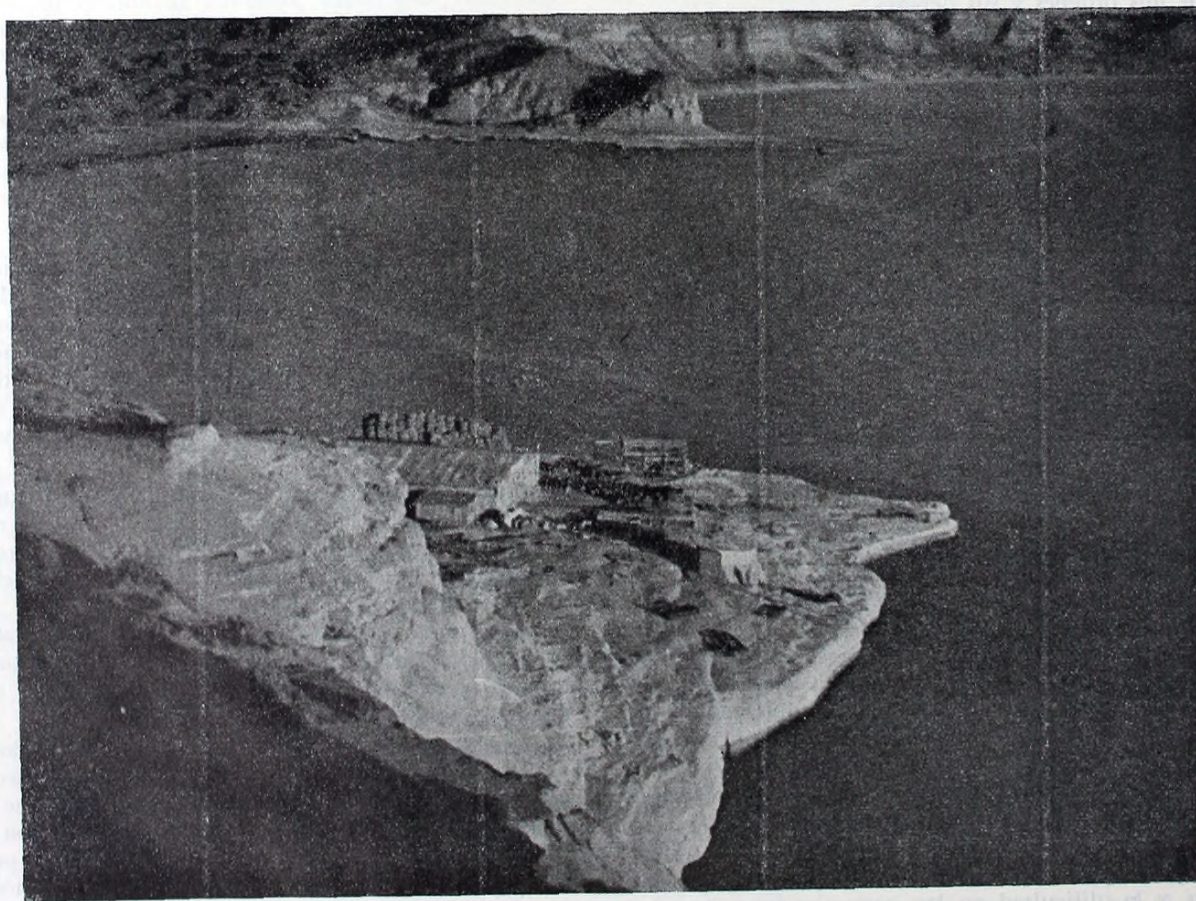
Como consecuencia de esa elección que no podrá ser alterada sin razones hidrográficas valederas, la Dirección General de Navegación e Hidrografía, ha iniciado la construcción de la unidad mareográfica fundamental de Golfo Nuevo, con cuyas observaciones será posible realizar un estudio que dé garantía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

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

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

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

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



La estación mareográfica de Puerto Pirámides.

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

Por el capitán de fragata
Jacinto R. Yaben

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

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

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

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

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

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

El 2 de marzo de 1881 fué destinado nuevamente a la "Uruguay", buque con el que realizó en agosto de ese año un viaje a Bahía Blanca y otro del 1º de febrero al 8 de marzo de 1882 hasta Santa Cruz, en el cual establecieron las prefecturas de Puerto Roca y Deseado.

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

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

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

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

Del 16 de abril al 1º de mayo de 1896 comandó el Batallón de Infantería de Marina de G. N.; pasando en esta última fecha a comandar la Compañía de Artillería de Costas hasta el 24 de diciembre de 1896, en que se le nombró comandante del monitor "El Plata", cargo que ejerció hasta el 5 de noviembre de 1898. Desde esta última fecha desempeñó el puesto de Jefe del Detall del Ministerio de Marina, ostentando las presillas de capitán de fragata desde el 30 de septiembre de 1892.

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



Almirantes argentinos en la Patagonia

Por el Capitán Nemo

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

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

La Expedición Py.

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

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



Almirante Atilio Barilari.

Avisos y transportes.

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

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

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

resto del país está en fermentación política y se suceden varias revoluciones; se reaviva el conflicto de límites con Chile y comienzan la puja de armamentos y la "paz armada". Con la adquisición de modernos cruceros, las evoluciones de escuadra se alejan cada vez más del Plata, "fuera de cabos", y a fines del 96 una de cuatro barcos —9 de Julio, 25 de Mayo, Patria y Brown— mandada por Atilio Barilari, se estará por primera vez unos veinte días haciendo ejercicios en Golfo Nuevo. Aquella bahía le resulta espaciosa, profunda, limpia y abrigada, con un buen surgidenro en Madryn, y a pesar de su falta de agua dulce y de recursos (sólo había cuatro o cinco casuchas) ella será a partir de allí escala casi obligada de la escuadra en su período anual de instrucción.

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

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

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

dos divisiones, al mando de García Mansilla (segundo: capitán Juan A. Martín) y de Domecq García. Y el 22 de enero se tuvo en Puerto Militar la sorpresa de que se embarcaran en el *Belgrano* el presidente de la Nación en persona, con el propósito —según se decía— de entrevistarse en el Estrecho de Magallanes con su colega de Chile, Matías Errázuriz.

La entrevista tardó un mes en realizarse. Entretanto Roca —"el más marino de nuestros presidentes"— se ocupó en visitar el Golfo Nuevo, donde recibió el homenaje de las salvas de la fragata *Sarmiento* (comandante Betbeder), en su primer viaje de instrucción; en conversar con los colonos galenses y con los pobladores de Gallegos, en reconocer diversos puertos y en surcar los admirables canales fueguinos, hasta llegar por fin a Punta Arenas. Varias naves de guerra de porte se encontraban simultáneamente en Ushuaia y en Santa Cruz. Nunca se viera tan animada la costa patagónica...

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

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

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

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

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



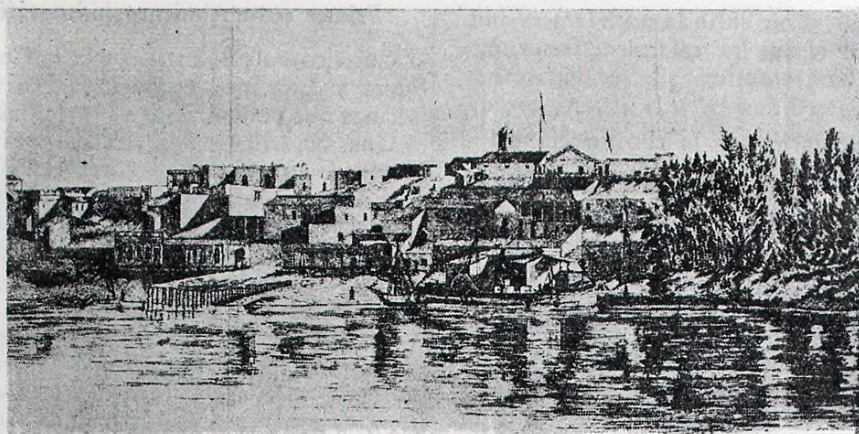
Comodoro Luis Py. (De un óleo existente en el Centro Naval.)



MARINOS QUE COLABORARON EN LA EXPEDICION AL DESIERTO

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

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



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

La Marina en la Expedición al Desierto

Por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois

Ocupación de Choele-Choel por el comandante Guerrico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dablemente sorprendidos al oír entre la noche voces amigas y al ver llegar un bote que les traía carne fresca, media res de uno de los bueyes de tiro.

Levantamiento hidrográfico de la confluencia del Neuquén y Limay

Antes de regresar Roca a Patagones, emprendió desde Choele-Choel una breve excursión terrestre hasta la confluencia del Neuquén y Limay en la que lo acompañaron Guerrico y Falcón, mientras el resto de la expedición fluvial continuaba el viaje con la carreta y el guigüe.

Al regreso de la excursión, el general Roca alcanzó, junto con Guerrico, a la pequeña columna de marinos en marcha, de la que se despidió deseándoles éxito en sus trabajos y prometiendo al cadete Oliva que sería ascendido junto con sus compañeros, dándole por satisfecho el requisito del examen (promesa que se cumplió). Guerrico recomendó proceder con toda urgencia al levantamiento hidrográfico de la confluencia del Neuquén y Limay, mientras él se volvía por tierra a Patagones acompañando al general Roca y en busca de nuevos elementos.

Llegados los marinos a la Confluencia, acamparon, pues, en la margen norte del Neuquén, unas cuatro leguas más allá de un fortín recientemente creado en proximidad de aquella, y a un kilómetro del Paso del Neuquén, frecuentado por los indios que venían a pasar el Limay. El campamento se hizo junto a un arroyo de aguas hondas, semi oculto entre matorrales de paja brava. Entre observadores y marinos eran unas 7 u 8 personas, las que se ocupaban en el levantamiento hidrográfico con omnímetro y sextante, inconscientes en realidad del riesgo constante a que los abocaba la proximidad del mencionado camino de indios. Este trabajo ocupó en total unos dos meses según veremos.

En Patagones, entretanto, Roca se había embarcado en la *Paraná* de regreso a la capital, no sin haber aprovechado la oportunidad de presenciar los exámenes de fin de curso del buque-escuela; en estos exámenes terminaron sus estudios y egresaron como oficiales, entre otros, los cadetes Funes y Lazcano, que a poco se incorporarían a los marinos en el campamento de la Confluencia.

Primer reconocimiento hidrográfico del Neuquén

Guerrico volvió, en efecto, a la Confluencia junto con Funes y Lazcano, trayendo un arria y dos chalanitas livianas que podían cargarse en mulas.

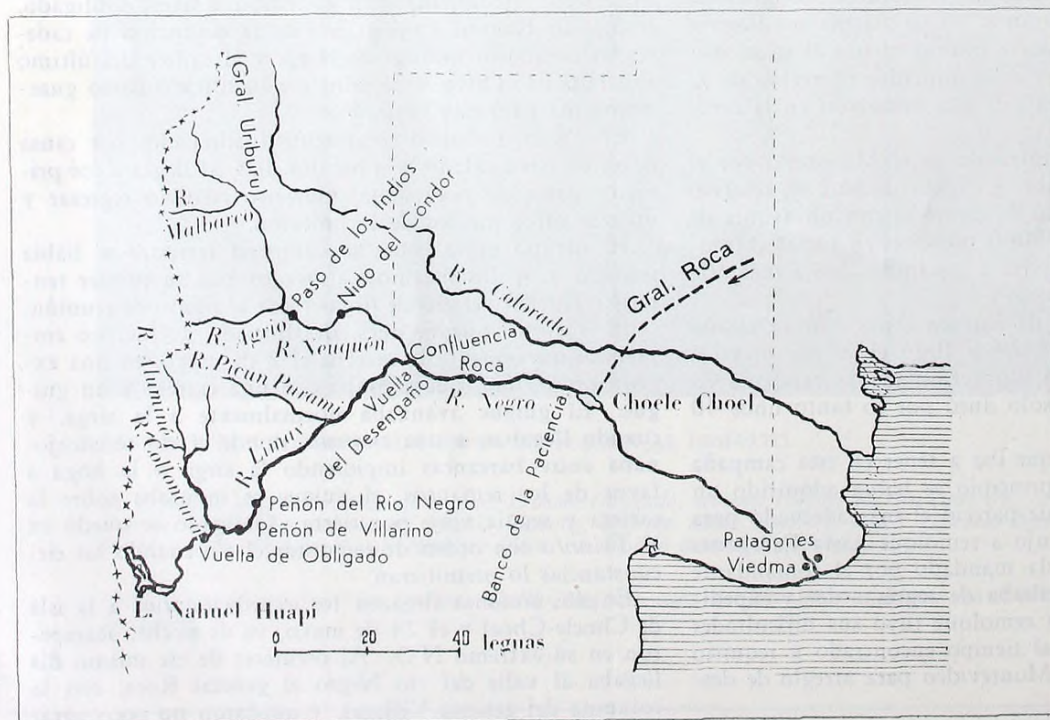
Una vez allí, remontó 60 leguas por la margen del Neuquén, límite por entonces con las indias, llevándose únicamente a Oliva y al personal indispensable, unos 4 soldados y otros tantos arrieros.

Llegado que hubo después de unos 15 días al paraje llamado Maibarco, en la precordillera, donde había acampado la 4ª División del ejército (general Urriburu), fué reforzado por ésta con algunos soldados, un sargento y un cabo, y emprendió el regreso aguas abajo, haciendo un relevamiento rápido, a ojo y plancheta, del río y de sus principales accidentes, inclusa una legua de uno de los principales afluentes, el Agrio.

Guerrico y Oliva iban en las chalanas, bogando personalmente, mientras el piquete y arrieros avanzaban paralelamente por la costa. En una de las chalanas venía un comandante del ejército (Aguilar?), que había sido herido.

Antes del oscurecer, lo que ocurría temprano ya que se estaba en el corazón del invierno, reuníanse los expedicionarios en puntos pre-establecidos de la orilla para pasar la noche.

Esta combinación terminó en un desastre. A los ocho días más o menos, el penúltimo antes de llegar a la Confluencia, el arria no se incorporó al punto de reunión. Horas antes había comunicado Oliva unas instrucciones de Guerrico, aproximando el punto de reunión, pues Guerrico presentía peligro en esa zona, por tratarse también de un paso frecuentado por los indios; y en esta comisión Oliva había visto columnas de humo y polvo sospechosas a distintos rumbos, por lo que la había puesto sobre aviso. Estos humos eran señales precursoras del golpe que iban a dar los indios momentos después y en el que quedaron exterminados piquete y arria, unos diez hombres, escapándose únicamente un soldado, que había quedado por muerto y por el que se vinieron a conocer los detalles del ataque. Con el arria perdiéronse todos los papeles del levantamiento hecho hasta allí, los que iban a cargo del asistente del coronel (un tal Corbalán).



Croquis para seguir las operaciones que se relatan en el presente artículo, confeccionado a base de indicaciones del autor.



Comandante Martín Guerrico.

En cuanto a los dos marinos, tuvieron el cuidado de trasladarse con sus chalanitas a una isleta así que notaron esa noche indicios de que algo anormal había ocurrido, y como les era absolutamente imposible pensar en prestar auxilio alguno, continuaron al día siguiente la marcha hacia la Confluencia. Durante toda la noche habían oído la correría de los indios en la orilla, probablemente en su busca.

En el transcurso de esta expedición, los marinos que se habían quedado en la Confluencia, subteniente Funes y Lazcano, habían tenido con una partida de indios merodeadores un tiroteo sin consecuencias, en el que había participado la tropa del fortín próximo.

La inundación del 2 de julio

Después de los hechos que dejamos relatados, Guerrico regresó nuevamente a Patagones, dejando a sus oficiales para proseguir los trabajos.

Terminado el relevamiento de la Confluencia, que abarcó unas diez leguas de río, con sus valles y serranías, sondas, etc., resolvieron continuar con el Limay, remontándolo hasta donde les fuera posible.

Cruzaron, pues, el río con guígue y carreta y se internaron siguiendo el valle del Limay, en el famoso triángulo, que hoy constituye el territorio del Neuquén.

Habían recorrido ya unas ocho leguas cuando observaron, en varias direcciones, humos que indicaban sin duda amenaza de indios, como en el caso anterior. Habíanse internado, en efecto, con la mayor imprudencia, en el territorio que constituía ahora la última guarida de las indiadadas expulsadas de la Pampa.

Un hecho providencial vino a salvarlos. Coincidió con aquella observación el que tropezaran con hilos de agua, cada vez más abundantes, que invadían el valle por donde antes vinieran. Eran los comienzos de la memorable inundación de invierno del año 79, que puso en aprietos a las guarniciones de varios de los nuevos fortines.

Con gran dificultad lograron regresar, y repasaron el Neuquén, abandonando la carreta en su margen derecha.

En el campamento encontráronse el mismo día con

un chasque del coronel Vintter, dando cuenta de la situación que le creaban las aguas y pidiendo urgentemente embarcaciones. Suspendióse, pues, el levantamiento y se emprendió con el guígue el descenso, que se hizo con sorprendente rapidez, 72 leguas en tres días, a favor de la fuerte corriente. El valle estaba inundado y el agua llegaba a las barrancas.

Una legua antes de Choele-Choele divisaron emergiendo de las aguas una especie de torreón que era el fortín del 5º de caballería, en el que estaban cercados por las aguas Vintter y 300 hombres. El arribo del guígue les permitió trasladarse con todo su equipo a terreno firme, no sin que ocurriera el sensible percance de volcarse el guígue cuando trasladaba el carruaje del coronel Vintter; en el carruaje iba guardado el archivo de Vintter, que así se perdió.

El último episodio fué, casi enseguida, el encuentro con el mayor Erasmo Obligado, que en Patagones había recibido otro chasque, del general Villegas, y había movilizad apesuradamente todos los elementos disponibles, el *Triunfo*, la *Constitución*, etc., poniéndose en marcha personalmente con una embarcación de hierro y una dotación de marineros. Juntos continuaron luego hasta Choele-Choele, donde se encontraron con que el general Villegas había conseguido zafarse de las aguas y ponerse en seco mediante balsas que improvisó.

Con referencia a esta actividad del comandante Guerrico publicamos, a título de primicia, una carta de éste al coronel Vintter, Jefe de la Línea Militar de los ríos Negro y Neuquén, sobre una inundación posterior en tres meses a la mencionada del 24 de julio. Ella proporciona una idea de las dificultades que atravesaron los expedicionarios en esa región casi desconocida.

Médano Funes (Confluencia Limay-Neuquén),
septiembre 3 de 1878.

Señor Coronel Don Lorenzo Vintter:

El 28 del pasado llegué al paso del Neuquén, donde comenzamos a armar la canoa para pasarlo; no habíamos terminado esta operación cuando dió principio a crecer el Neuquén, en la proporción de seis centímetros por hora, dejándonos en pocos momentos aislados. Felizmente, previendo este caso, había mandado las mulas y caballos fuera y colocado los víveres en catres sobre árboles, así hemos podido sin pérdida alguna abandonar el campamento del paso y campar el 29 sobre el médano Funes, donde el agua ha vuelto a rodearnos.

Como US sabrá, el teniente Achaval tuvo que abandonar el fortín aproximándose a la cuchilla, pues lo que es el valle está completamente innundado (salvo los médanos).

Esta creciente ha sido mayor en el Neuquén que la que tuvo lugar el mes pasado en el río Negro, sin embargo Vds. no la habrán sentido porque recién ayer dió principio a crecer el Limay — según hemos visto de aquí.

Tengo una buena noticia que darle y ésta es que con pocos hombres se puede llevar la acequia que US quiere a su pueblo Gral. Roca; durante la creciente he tenido ocasión de ver esto; todo está hecho por la naturaleza; sólo falta poner una compuerta en la toma, y luego una pequeña zanja abriendo un médano, y tendrá US el agua por la falda de la cuchilla del pueblo Roca.

Como los terrenos quedarán completamente guadalosos, no podré moverme de aquí antes de diez días; así le suplico tenga la bondad de proporcionarme otras dos reses carneadas, esto a condición de préstamo; las mandaré buscar el día que US me indique.

Hoy recién puedo comunicarme con el teniente Achaval por medio de la canoa.

Estoy en cama.

M. Guerrico.



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

Las exploraciones al Limay

1881-1883

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

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

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

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

Primer viaje (1881). La vuelta del desengaño

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entretanto había quedado listo el vapor *Río Negro*, de mayor capacidad y poder —doce nudos— y fué el que se utilizó en la segunda expedición fluvial⁽¹⁾. El personal de la comisión fué el mismo, con excepción del agregado del cirujano de la escuadrilla Rivas Miguez y de la eliminación del teniente Rohde. El total del personal fué esta vez de 28 hombres, a los que se agregaron cinco soldados para servicio de descubierta durante las atracadas para leña o descanso.

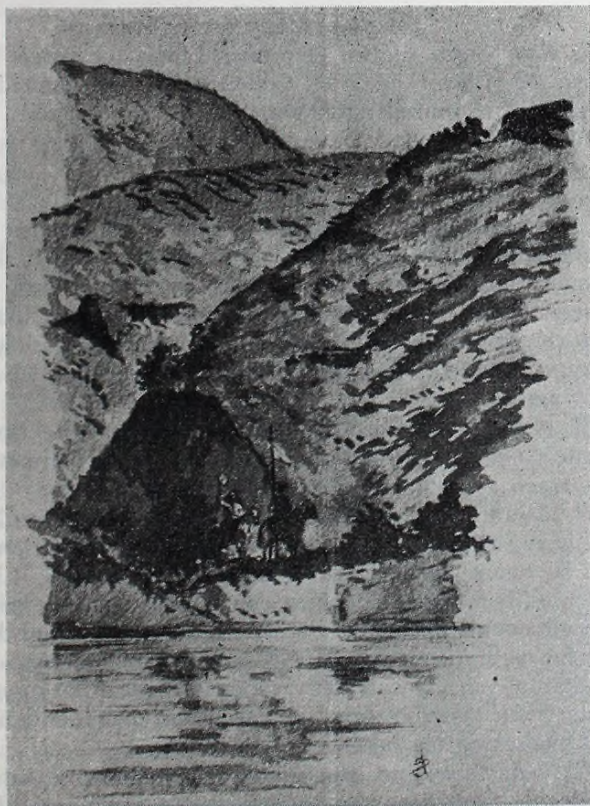
Zarparon aguas arriba el 8 de octubre de 1881, con río crecido, y no tuvieron dificultad en el río Negro. En el puerto General Roca, había comenzado va a adquirir importancia y aspecto de "villa", el general Vintter, a cargo interino de la Línea Militar, les ascribió una fuerza de 50 hombres, al mando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

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

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



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



Los parlamentarios de Sayhueque.

en acecho, sedientos de venganza por la batida del año anterior⁽¹⁾.

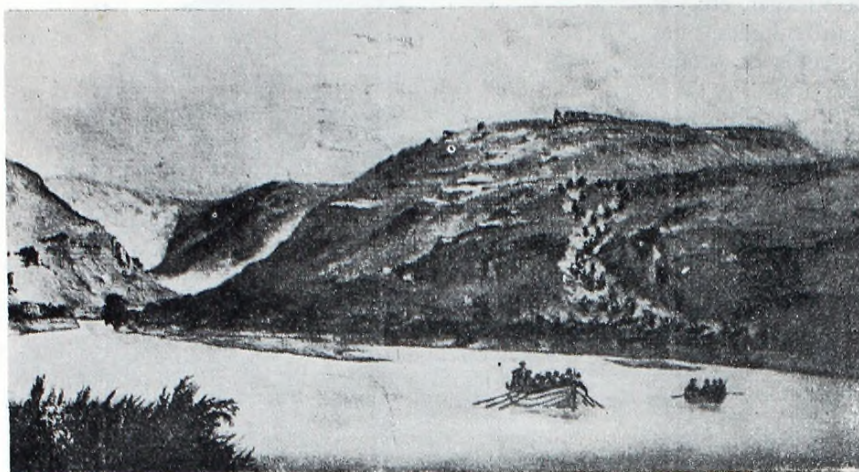
El *Río Negro* continuó solo, su exploración, cada vez más difícil por la fuerte correntada, los remansos y los peñascos, y al cabo de otras dos semanas tenía casi a la vista el abra de la confluencia del Colloncurá, cuando en el lugar que quedó bautizado "Peñón del Río Negro" los remolinos arrojaron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

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

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

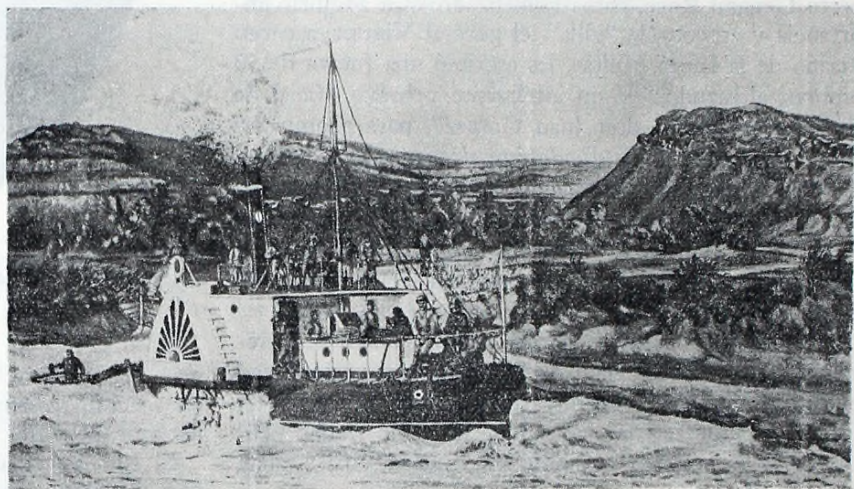
Leído por éstos el curioso mensaje, en que los señores

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



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

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



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

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

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

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

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

Tercer viaje (1882)

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

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

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

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

*Campamento del general Villegas
en la Confluencia.*



*¡No era el Traful! (Acuarela de
Albarracín.)*

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

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

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

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

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

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

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

Cuarto viaje (1883). El Nahuel Huapí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

incorporarse en el camino al vaporcito.

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

Dos cartas de Obligado

Julio 30/81.

Sr. Cnel. D. Lorenzo Vintter.

Coronel:

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

Su subalterno

E. OBLIGADO.

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

Río Limay, Noviembre 1º/81.

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

Estimado jefe y amigo:

Con esta fha. despacho al Capitán Gómez, que me ha acompañado hasta el "Picum Puramí", sin haber sucedido accidente alguno, apesar de que los indios nos han sentido, por los humos que se han visto.

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

Cuanto al Vapor, me considero muy garantido en él.

Como Ud. notará traigo un viaje muy feliz, salvando todas las dificultades con la mayor suerte. El río sigue repuntando, lo que nos hace mucho bien para conocerlo; tiene muchas vueltas rápidas, mucha corriente (5, 6 y 8 ms.) y pasos de poca agua, 5 y 6 cuartas de profundidad, pero vamos bien: la vuelta es la que me preocupa más; y a propósito de esto le pediría a Ud. encarecidamente, que si la expedición no se hace, por lo menos se mandara un regimiento a fines de diciembre a saber de mi suerte.

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

Sin más le saluda su subalterno y amigo

E. OBLIGADO.

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



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

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

Por Nelly Vintter



Martín Rivadavia

El Comodoro Don Martín Rivadavia, fué el primer Ministro de Marina en nuestro país, ministerio creado en la segunda presidencia del general Don Julio A. Roca, el año 1898. Sería suficiente esta honrosa presentación, para estar en condiciones de apreciar la personalidad de quien nos proponemos recordar pero, conviene conocer, aunque sea sucintamente, el comienzo de la carrera militar de tan distinguido marino, conocimiento que nos ayudará a valorar algunas cartas que escribiera cuando tenía grado de Mayor.

Contaba sólo trece años cuando Martín Rivadavia ingresó en el Colegio de Palermo, más conocido por "Escuela de Artes y Oficios". Recibió su alta en la sección militar el 18 de mayo de 1865. Concurrió a la guerra contra el Paraguay, en calidad de sargento,

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

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

Mi distinguido Jefe: Aprovecho la salida del "Villarino" para dirigirle estos renglones (apresuradamente por falta de tiempo), con el objeto de saludarlo.

Me tomo, Señor, la libertad de adjuntarle esa colección de la "Prensa" del 1º de febrero a la fecha, para que en sus ratos desocupados pueda usted por ellos enterarse de lo acaecido en ésta después de su partida y en particular de la Armada, que continúa, se puede decir, en el mismo estado de antes, con la única diferencia de haberse creado una Escuela de Aprendices Condestables. Acertadísima medida, por la falta que tenemos de buenos Condestables y Cabos de Cañón, con conocimientos teóricos y prácticos, y sobre todo hijos del país.

La "Cabo de Hornos" está ya lista para darse a la mar y según lo que me han dicho, lo haremos pronto, pues sólo nos falta recibir la ropa de invierno y los víveres. De mí le diré, Señor, que voy contentísimo por ver realizados mis deseos y abrigo la esperanza de que en esta campaña seremos más felices que en la anterior, porque la emprendemos en mejores condiciones y por lo mismo creo podremos dar estricto cumplimiento a lo que ordene la Superioridad.

El Sr. Comandante Piedra Buena me encarga le de sus afectuosos recuerdos, y de mi parte le agradeceré le de los míos al Mayor Vidal. Si en ésta puedo serle útil en algo, para mí será un placer dar cumplimiento a lo que se sirva ordenarme. Esperando que ésta lo encuentre sin novedad, lo saluda respetuosamente su subalterno y amigo.

Con pocas palabras Martín Rivadavia deja traslucir su preocupación por el adelanto de la Armada, sobre todo, por el deseo de ver servir en ella a los "hijos del país". La forma en que escribe estas líneas nos demuestran lo agitado que se encuentra por el nuevo viaje que emprende la "Cabo de Hornos" hacia el Sur, pues solo "falta recibir la ropa de invierno y los víveres" para darse a la mar. Rivadavia está alegre, esperando zarpar al encuentro de nuevas experiencias y abrigando la esperanza de que en esa nueva campaña por el mar, serán más felices que la efectuada en abril de 1880, cuando cumplieron la misión de abastecer las subprefecturas de la Bahía Cracker.

La otra carta de Rivadavia, que interesa conocer, porque en ella descubre un momento feliz de su carrera, va también dirigida al amigo Vintter. Está contento porque ha sido nombrado Comandante del buque "Constitución", un vapor que hasta entonces sólo ha servido en los ríos, pero que Rivadavia lo utilizará en plena mar. También se siente alegre porque al fin puede alejarse "del foco de tantos enredos y chismes" en que "se envuelve cada día más nuestra Escuadra" y porque ha conseguido tener trabajo "para una larga temporada". Esta carta nos ayudará a formarnos una idea exacta de los servicios importantes prestados por nuestra vieja Armada Nacional, en tiempos que el material era escaso y los deseos de servir a la Patria cuantiosos.

Bahía San Blas, junio 19-882. — Mi distinguido Jefe: Me apresuro a dirigirle ésta que espero lo encuentre sin novedad, para saludarlo y al mismo tiempo pedirle disculpa por no haberlo hecho personalmente a su arribo e esa antes de mi partida, permitiéndome creer que usted sabrá disimular mi falta, que reconocerá por causa de lo enfermo que me encontraba en esos días, y lo muy ocupado que andaba con los aprestos del viaje, tanto que el mismo día de mi salida, se embarcaron los instrumentos para el trabajo que la Superioridad ha tenido a bien encomendarme y otros artículos que aún faltaban, lo que no le extrañará a usted que ya conoce lo que es nuestra administración de morosa, que todo lo deja para última hora y entonces son los apuros.

Al fin, Señor, después de tantos afanes he conseguido lo que tanto deseaba, salir a la mar, alejarme del foco de tantos enredos y chismes en que desgraciadamente se envuelve cada día nuestra Escuadra, por falta de energía en quien debiera sobrarle, y tener por estas regiones para larga temporada, pues una vez concluidos los estudios y balizamiento de este puerto, pasaré a estudiar las Bahías Anegada y Unión, en particular esta última por la importancia que le da su proximidad al río Colorado (siete millas), pues el señor Ministro, cuando me despedí de él, en casa de Gobierno, me autorizó para que practicara todos los estudios e indicara las mejoras que creyera conveniente desde Punta de Indio en Bahía Unión, hasta Punta Rasa al sur de San Blas, empleando en ello el tiempo que necesitase. Por lo cual le estoy agradecido, pues la confianza que en mí y en mis oficiales ha depositado (que no merecemos, encomendándonos tan importantes trabajos, como también permitiéndonos no traer ingeniero que colabore con ellos, ni piloto que nos ayude a llevar el buque a puerto, es más que acreedora a nuestro agradecimiento, confianza que procuraremos merecer bajando lo más posible.

Mi primera campaña en el mar comandando un buque de la Armada, he tenido la suerte de realizarla sin novedad. El 12, como le dije al principio de ésta, zarapé de Buenos Aires pasando a fondear en Banco Chiro, donde permanecí ocupado en el arreglo de los comensales del buque que no andaban muy bien, hasta el 16 que me hice a la mar, habiendo tenido durante la travesía muy buen tiempo con excepción de algunas horas del 18 que encontré mar gruesa y viento fresco, pero el barco se comportó bien debido a su avareo, y el 19 a la noche estaba frente a Punta Rasa sin poder entrar a San Blas por lo avanzado de la hora, lo que efectué al día siguiente salvando los bancos de la entrada a esta Bahía o más bien dicho, los perros guardianes de ella, sin novedad.

Ya hemos empezado a trabajar, aunque no con mucho fruto por lo deficiente de los elementos que poseemos en cuestión de botes, pues son muy pequeños los del buque para contrarrestar con ventaja los muchos inconvenientes que presenta este

punto para trabajos de esta naturaleza, pero he solicitado una lancha a vapor (la del Maipú o la del Brown), que pueden mandármela en el próximo viaje del "Villarino" hasta Patagones, de donde la traeré sin peligro ninguno en algunas horas, aprovechando para ello un día de buen tiempo, y ya con ella podremos trabajar con más provecho y seguridad.

Concluyo, Señor, pues ya es abusar de su bondad enviándole tan larga epístola, pero en descargo mío le diré, que si me atrevo a hacerlo, es confiado en las muchas distinciones que sin merecerlo he recibido de usted, y también, en que sabrá interpretar el sentimiento que al hacerlo me inspira, cual es la satisfacción que al relatar sus trabajos y esperanzas, experimenta el subalterno que encuentra benevolencia y amistad en el superior para disimular, y al mismo tiempo, el estímulo y el aliento necesarios para seguir con fe en la carrera honrosa de las armas, la senda que con su ejemplo le tiene trazada.

Me alegraré, Señor, que lo pase bien en compañía de su apreciable familia, en el corto tiempo que sus ocupaciones le permitan demorar en esa. Antes de concluir, me permitirá le presente los respetos de mi segundo, el teniente Oliva, a pedido de él. Por mi parte añadiré que aprovecho la ocasión para agradecerle nuevamente la parte que usted tuvo en que este oficial pasara a mi buque.

Esperando quiera ponerme a los pies de su familia, lo saluda afectuosamente, repitiéndome de usted, su subalterno y afmo. y S. S.

Si a este relato tranquilo y ameno de su viaje de estudios y trabajos le agregamos el salvamento que tocó a Rivadavia efectuar al vapor inglés "Hutton Chayter", arrojado sobre la Bahía San Blas, diremos como sus contemporáneos, que nuestro primer Ministro de Marina, era un "navegante intrépido y capaz". Otra conversación epistolar con Vintter, pone de manifiesto el saber de Rivadavia, la capacidad aprendida sobre sus propios errores y sobre sus propios triunfos. Veámosle aconsejando a su viejo amigo, en un asunto que le ha sido consultado:

Bahía San Blas, septiembre 16-882. Señor Coronel don Lorenzo Vintter, Patagones. — Mi distinguido Jefe: He tenido el placer de recibir su apreciable carta del 12 del corriente que me apresuro a contestar. Agradezco sinceramente sus buenos deseos a favor de la ejecución de los trabajos que la superioridad se ha servido confiarme, como también la confianza que se digna depositar en mí (que no merezco), pidiéndome mi opinión sobre los que puedan verificarse en el río Negro, a fin de facilitar en lo posible su navegación.

He estudiado detenidamente los planos y derroteros de la Barra de ese río, levantados en el año 1838 por el ilustre almirante Fitz Roy de la Armada Inglesa, juez competente en la materia, recordando algunas conversaciones que respecto a dicha Barra he tenido con Piedra Buena y algunos pilotos, sobre sus viajes a Patagones y los del famoso capitán americano Ismail, y particularmente por lo que he observado desde el año 74, en las distintas veces que la he atravesado con el "Rosales", "Uruguay" y "Cabo de Hornos", puedo arribar a lo siguiente: Es posible balizar la Barra, pero, creo que poco tiempo durarían las balizas que se colocaran, pues la gruesa mar que arbolan los temporales del segundo cuadrante se las llevarían, y en caso que no fuera así, tampoco serían de mucha utilidad por lo que cambian los bancos de más adentro, con los vientos de afuera y con las fuertes corrientes que producen las avenidas del río junto con la marea variante. Dicen, que la canal del SE. o más bien dicho, el paso del SE., varía mucho de dirección, pero no creo que esto sea cierto, al menos, en el verdadero punto peligroso de él. Así creo que lo más práctico y económico para franquear este paso, sería señalar distintivamente dos puntos notables de la costa que enfilados lo indicaran con precisión al navegante. Y creo como Fitz Roy, que dichos puntos son el Cerro o Médano Leading Hill y punta Flat. El primero se halla situado sobre la margen izquierda del río, como a 200 varas de la orilla y poco más de cinco millas arriba de la casa de los Prácticos, y tiene 130 pies de elevación, y la segunda como media milla más abajo de dicha casa y so'o de 25 pies de alta. En el primero, para hacerlo más visible desde fuera de la Barra que es lo que se necesita, se podría construir con muy poco costo una columna o pilar de ladrillo de veinte pies de alto por diez de ancho y blanqueado con dos o tres buenas manos de cal, y en el segundo sólo se necesitaría una percha

gruesa de madera de 30 ó 40 pies de alto si es posible y pintada de colorado.

Esta es mi opinión al respecto, y si resultasen equivocadas mis apreciaciones, habría siempre a mi favor, lo costoso que sería dicho balizamiento por la clase de boyas que requeriría, por el cuidado que éstas exigirían y por el cambio de fondeadero que necesitarían a consecuencia de la variación de los bancos.

Respecto a la canal del sur o paso del oeste, casi siempre sólo ha servido para botes o embarcaciones pequeñas, para las cuales ofrece más facilidades que el del SE., por tener menos rompientes que éste, correr en él directamente las aguas y la ventaja de la proximidad de la costa en caso de ocurrir algún fracaso. Sin embargo, cuentan los Prácticos y otras personas que en años anteriores, dicho paso era el que tenía más agua, habiéndose casi cerrado el del SE. Con el "Rosales", en los primeros días de septiembre del año 74, lo atravesamos en plena marea, y aunque el buque solo calaba nueve pies, tocamos tres veces. En julio del año 80, pasé otra vez en un bote de la "Cabo de Hornos", y sólo encontré agua suficiente para que pudiera pasar un buque que no calara más de cinco pies, aunque con la ventaja de que había en él, ese día, menos mar que en el principal. No es difícil que con fuertes temporales del S. al SO. vuelva a tener más agua, pero dudo que sea por mucho tiempo, pues la masa principal de la corriente del río tira al SE.

Ahora, en cuanto al balizamiento del río desde su embocadura hasta el puerto del Carmen, creo como usted, que hay conveniencia en hacerlo particularmente en los pasos difíciles, en los cuales sería también muy conveniente, se colocaran en el agua, cerca de la orilla, dos pilotes, uno arriba y otro abajo del paso de poca agua, a regular distancia de él y si fuera posible en canchas en que se pudiera fondear con facilidad. Dichos pilotes deben marcar en pies el agua que hay a cualquier hora en el paso difícil, y servirían para que el buque que remonte o descienda el río, pueda saber al llegar a cualquiera de ellos si habrá en él, agua suficiente para franquearlo, dado su calado, y en caso contrario, fondear y poder así aguardar tranquilamente la próxima marea para continuar su viaje.

A más de la utilidad que con su proyecto reportaría a la navegación del río facilitándosele así, tendrá también, el que la librería del tutelaje de los Prácticos, con más la ventaja de que estos podrían dedicarse exclusivamente a la Barra. Dicho balizamiento se podrá hacer con muy poco costo, empleando en él boyas de madera con buenos varinos de hierro; estos estando pintados, son también de mucha duración.

Creo que dentro de pocos días tendré el gusto de verlo en esa, pues debo ir con mi buque a recibir del "Villarino" carbón y varios artículos que en telegramas que he recibido me anuncian trae para mi buque, y entonces le podré dar más detalles sobre el asunto. A mi llegada a este punto y estando usted en la Capital, le escribí allí, no se si habrá llegado a sus manos dicha carta.

El teniente Oliva agradece sus afectos y espera acepte sus respetos. Sin más, lo saluda afectuosamente su subordinado y amigo.

por hoy dejaremos dormir muchas de ellas en el archivo privado que las guarda, pero deseamos terminar este artículo dedicado a la memoria del primer Ministro de Marina, con las mismas expresiones que el general Vintter, tuvo para Rivadavia, al cumplirse el primer año de jefatura ministerial.

Paraná, junio 3 de 1899. Señor Ministro de Marina Comodoro D. Martín Rivadavia — Estimado Ministro y amigo: He recibido un ejemplar de la Memoria de Marina durante el año 1899, y veo con placer que usted se ha separado de la rutina y que ha confeccionado una verdadera Memoria, clara, precisa, escrita en estilo sencillo y que contiene todos los datos relativos a nuestra escuadra y su material, de los cuales permite formarse una idea acabada.

Le felicito, porque ha sido usted el inaugurador del Ministerio de Marina de nuestro país, y porque ha encontrado la manera de hacer conocer los valiosos materiales que le han sido confiados y las grandes responsabilidades que pesan sobre usted, en una obra severa pero que no espanta, por su volumen, como la generalidad de las de su clase.

Soy de aquellos que creen que nuestro país debe poseer una poderosa escuadra, en razón de la gran extensión de sus costas, y del desarrollo que tomará el comercio marítimo, en virtud de la producción nacional siempre creciente. Por consiguiente, adelante, mi amigo Ministro, y aunque usted no precisa que lo aienten, la amistad me da derechos para decirle que no ahorre sacrificios ni esfuerzos para realizar progresos materiales y morales en nuestra Armada.

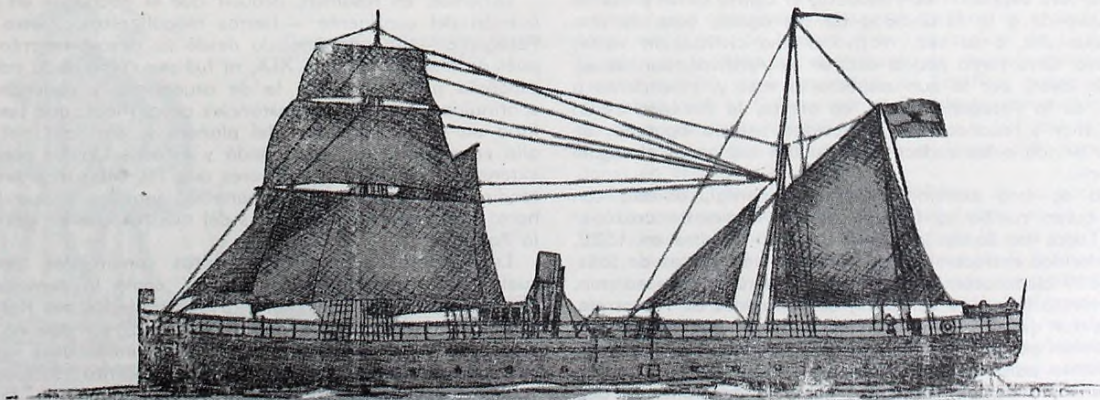
Con el cariño de siempre, lo saluda su amigo.

Han corrido diez y ocho años desde que Rivadavia escribiera su carta de Buenos Aires, 15 de mayo de 1881, y ese amigo que supo escucharle el relato de "sus trabajos y esperanzas" y le dió "el estímulo y el aliento necesario para seguir con fe la carrera honrosa de las armas", prosigue cumpliendo su generosa misión, pues, aún viendo que su subalterno y amigo ha llegado a la cumbre de su carrera, invoca los derechos que le acuerda su vieja amistad, para exigirle mayor superación en la voluntad, a fin de conquistar grandeza moral y superioridad material para la Armada Argentina.

¡Qué ejemplo pulido y feliz han dejado estos dos hombres sobre el sagrado sentimiento de la amistad, y qué inagotable llamado a la reflexión sobre deberes a cumplir contiene esta carta del estoico General de Caballería Don Lorenzo Vintter!

(Cartas inéditas, propiedad de Nelly Vintter.)

Corren los años, la correspondencia entre estos dos hombres de armas continúa igual, sincera y amplia,

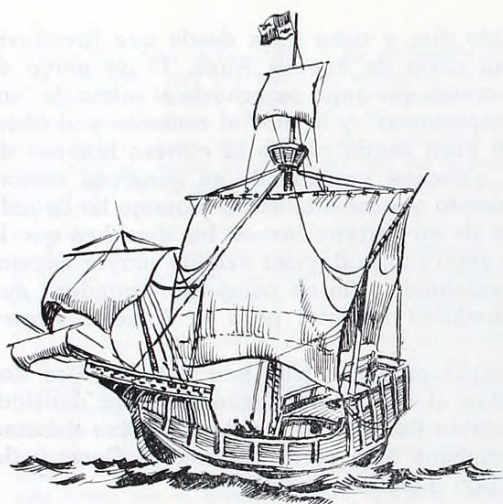


La Marina de Guerra en el progreso patagónico

Por Luis Peñafiel

(Dibujos de PEYDRO especialmente ejecutados, a base de documentos fidedignos, para este número.)

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



Carabela de fines del siglo XV. Similar a dos de las embarcaciones, la "Pinta" y la "Niña", que participaron en el descubrimiento de América, y mejor aún, a las dos que comandaron Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, respectivamente, en su viaje hasta los 40° latitud Sur (1508-1509).

1º Antecedentes españoles.

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

La historia de esta extrema región continental, abierta con Magallanes, quien rumbo al Oriente por el Occidente cruzó el Estrecho de Todos los Santos que hoy lleva su nombre en 1520, fué con anterioridad entreabierta por Yáñez Pinzón y Díaz de Solís, quienes en 1509 alcanzaron los 40° latitud austral y retrocedieron, según la interpretación, muy verosímil, de Fernández de Navarrete, por no considerar de utilidad económica una vía, que de hallarse como presuponían geógrafos y marinos de la época, siempre resultaría más costosa para las Indias Orientales que la del Cabo de Buena Esperanza, o de las Tormentas como le denominó su descubridor, Bartolomé Díaz (1486).

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

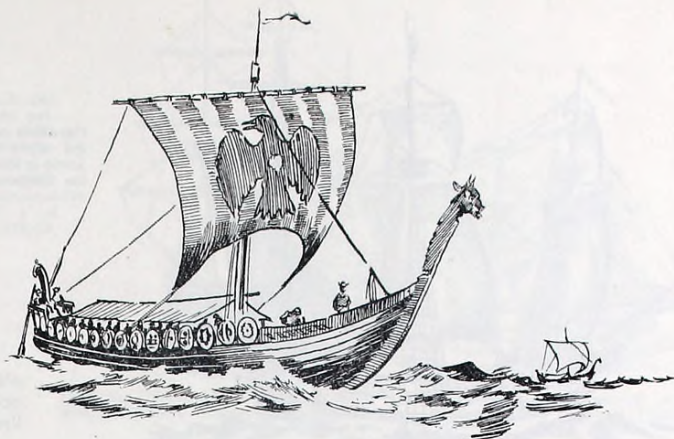
Si el paso del SO. que franqueara Magallanes resultaba más costoso que el del SE. utilizado por Vasco de Gama, continuador de Bartolomé Díaz, ¿para qué servirse de él? ¿Con qué objeto? Como ruta comercial a los puertos que se intentaba unir con el occidente de Europa, quedaba descartado aun antes de descubrirlo. Y así lo demostraron los sucesos posteriores. Ni el Estrecho fué utilizado por los españoles para el tráfico con las Filipinas, ni la vuelta del Cabo de Hornos por los holandeses para el suyo con las colonias conquistadas a los portugueses. Ni siquiera la colonización del sudoeste americano daría aplicación inmediata a las vías del extremo sur. Había que hacer expresamente el viaje, un viaje de muchos días y muchos peligros, y esto explica el fracaso de Sarmiento de Gamboa, el primer colonizador de la tierra magallánica y la lentitud de la evolución de aquellas inhospitalarias regiones hasta que nuevos organismos políticos creados en el Pacífico y el robustecimiento nacional de Chile y Perú, junto con el mayor tonelaje de los veleros primero y con las aplicaciones del vapor por último, precipitarían la marcha de las cosas en un breve período. Y aun de las dos vías del tráfico por el extremo sur —Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes— corresponde señalar, como nos tiene dicho Armando Braun Menéndez, que la última careció de valor económico hasta que el vapor superó aquellas contingencias, casi siempre de consecuencias trágicas, a que estaba sometida la navegación a vela por canales corrientosos y de extraordinaria versatilidad meteorológica.

Debemos, en resumen, deducir que el abandono en que aquella porción del continente —tierras magallánicas, Tierra del Fuego, Patagonia— ha permanecido desde su descubrimiento hasta después de mediado el siglo XIX, ni fué por culpa de la administración española primero, ni de la de argentinos y chilenos que es su continuidad. Siro de circunstancias geográficas, que tienen su similitud en todas las zonas del planeta y, sin salir del continente, allá en el norte donde Canadá y Estados Unidos poseen grandes extensiones de tierra —mayores que las del sur y de un superior rendimiento— que han permanecido intactas y aun inexploradas hasta tiempos no más alejados del nuestro que los del "olvido" de la Patagonia.

Los factores económicos —rutas comerciales, productos del suelo o del subsuelo— constituyen, como lo demostrara Reclus, siguiendo principios de Humboldt desarrollados por Ratzel, razones supremas en la historia de la geografía, ya que no de las naciones, en las cuales intervienen las misteriosas circunstancias de las tradiciones, del carácter, del espíritu, factores imponderables todos éstos que constituyen el alma de la historia y que escapan al juicio de los más sagaces historiadores.



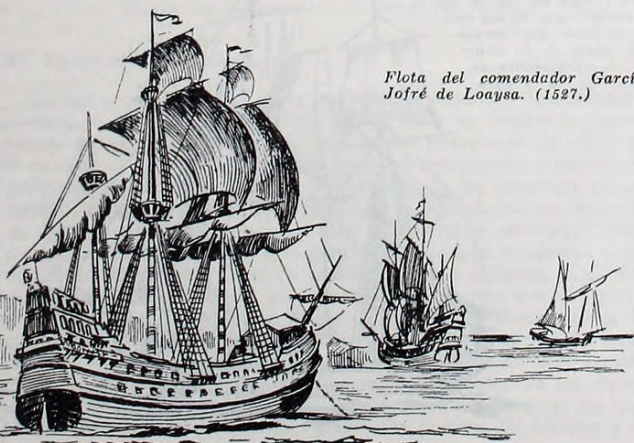
La "Victoria", única nave de la expedición de Magallanes que, comandada por Juan Sebastián de Elcano, regresó a España, cumpliendo el primer viaje de circunnavegación del planeta y confirmando, por tanto, su redondez. (1519-1522.)



"Dragón". Tipo de nave con la cual los antiguos escandinavos recorrieron los mares del norte, llegando a Islandia, a Groenlandia, y aun, probablemente, a cierta región de la América Septentrional que llamaron "Vinlandia". (Siglos IX y X.)

Así que situamos los hechos patagónicos en el plano de los hechos universales y comenzamos a establecer comparaciones, salta a la vista que lo del olvido de la Patagonia es uno de los tantos prejuicios en que fácilmente caen los escritores cuando examinan cualquier objeto de reflexión fuera de un campo en que se asocien las ideas, único modo de que se hagan fecundas, ya como investigadoras de la verdad, ya como potencias constructivas. Los nórdicos, que movidos por una necesidad de impulsar su comercio, fueron los primeros en explorar la costa norte de la Nueva Zembla —expedición e internada de Barentz (1596-97)— y de doblar el cabo de Hornos —viaje de Lemaire y Schouten (1616)—, no concluyeron la hidrografía de sus posesiones de las Indias Orientales hasta finalizar el siglo XIX (exploraciones de A. De Clercq, de Van Braam Morris, de Velthuyzen, 1887-1894). El curso de algunos ríos principales de la porción británica de Nueva Guinea no fué conocido hasta los años 1893-1894, en que los exploró el gobernador Mc Gregor. Otro tanto correspondería decir del interior de Australia, donde zonas inmensas permanecieron ignoradas, sin otra noticia de ellas que las suministradas por indígenas, hasta los años 1885, 1887 y aun 1896 y 1898, en que las visitaron viajeros enviados por la Sociedad Geográfica de Sydney y algunos misioneros ingleses y franceses. Y ¿qué decir de África, circunnavegada por los cartagineses, con poblaciones del interior islamizadas por los árabes, un continente entero y verdaderamente olvidado hasta el período que comprende el último esfuerzo de la expansión colonial europea? Los grandes lagos que proveen al Nilo, el más famoso de los ríos, el padre de la más remota civilización, sólo fueron parcialmente conocidos después del relato de Speke ("Journal of the Discovery of the Source of the Nile", Londres, 1863). Y ¿qué decir de Asia, la llamada cuna de la humanidad, y que en algunas de las más humanizadas de sus regiones permaneció en el más absoluto misterio hasta que por ellas se internara el sueco Sven Hedin siguiendo cómodamente la vía del muy olvidado río Tarim?

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



Flota del comendador García Jofré de Loaysa. (1527.)

No temamos la insistencia sobre un aspecto de la historia geográfica singularmente descuidado. La Columbia Británica, que no es extremo continental, como Alaska o la Tierra de Baffin, ni de suelo arido como todo el litoral y un profundo hinterland de la Patagonia, vista por Drake, niarográfica en su parte insular por Vancouver al propio tiempo que por Quadra, sólo fué recorrida interiormente después de convenida la línea de frontera entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, si bien su verdadera exploración no comenzó hasta el 1871 con motivo del trazado de una ruta ferroviaria. Las tierras nuevas, las descubiertas a partir del Renacimiento, en todas partes han permanecido abandonadas, como capital inmovilizado, hasta el momento de presentarse la oportunidad de utilizarlas; y el caso más ejemplar nos lo ofrece la gran República del Norte, donde por tierras vírgenes recorridas otro tiempo por misioneros y aventureros españoles o franceses, a toda velocidad se extendieron durante el último tercio del siglo XIX los colonos, los pioneros, precediendo a los agrimensores y a los exploradores.

Por el contrario, la Patagonia y Tierra del Fuego, pese a todos los factores antieconómicos que se asociaban a la inhospitalidad de las costas, al rigor de los climas y a la violencia de los mares, parecería que hubieran merecido atenciones de excepción. En ningún otro lugar del planeta —salvo las zonas polares—, ofreciéndose menos inmediatos rendimientos, se han consumido más barcos, más energías y más esperanzas. No hay marino de algún renombre que allí no haya puesto a contribución lo mejor de sus cualidades. El extremo sur del continente americano es algo así como la mesa examinadora de los grandes navegantes.

Tras la estela de Magallanes (1521) siguió la de García Jofré de Loaysa (1527), a quien también reemplazaría Sebastián de El Cano en el comando, aun cuando no por mucho tiempo, y uno de cuyos navíos —dispersados todos a la entrada del Estrecho—, carabela San Lesmes, capitán Francisco de Hoces, llegaría a la vista de un "acabamiento de la tierra", vale decir el mar libre más arriba del cabo de Hornos, del mismo modo que lo alcanzara a vislumbrar Sir Francis Drake más de medio siglo después (1578), y casi un siglo antes de que por primera vez lo doblaran marinos europeos (los holandeses Snouten y Lemaire en 1616). Tampoco la expedición de Loaysa fué de tan negativos resultados como se suele comentar; pues que además de cumplir el objetivo propuesto —alcanzar las Molucas por la vía Magallanes-El Cano— dos de sus unidades, el galeón Santiago, capitán Santiago de Guevara, y la ya mentada San Lesmes, virando hacia Nueva España, en cuyo puerto de Macatán desembarcaron el 25 de julio de 1526, cubrieron una etapa en la historia de la navegación de no menos monta que aquella, como fué la de circunnavegar el continente por primera vez. Agreguemos que al motivar la expedición de Villalobos en busca de Loaysa y que a pedido de Carlos V enviara Cortés desde México, contribuyó de manera decisiva a formar exacta opinión sobre las rutas del Pacífico: quedaba comprobado que el camino al Oriente por el Occidente convendría emprenderlo desde puertos occidentales de América, y fué por tal medio cómo el continente colombino principió a desempeñar funciones reguladoras en el tráfico mundial.

Realmente, para la marcha evolutiva de la sociedad humana los fracasos cuentan tanto como los éxitos: es la experiencia de los individuos, afortunada o adversa, de la que por igual se aprovecha como de bien mostrenco el común de la humanidad. Y luego que lo intentado adversamente en unas circunstancias precoces, se desarrollará con plena fortuna cuando la empresa se reanude en la madurez de los tiempos. Allí donde los compañeros de Sarmiento de Gamboa murieron de hambre, levántase hoy un emporio de riqueza, del mismo modo que en aquella tierra del Chubut por donde Simón de Alcazaba se internaba en 1534 para enfren-



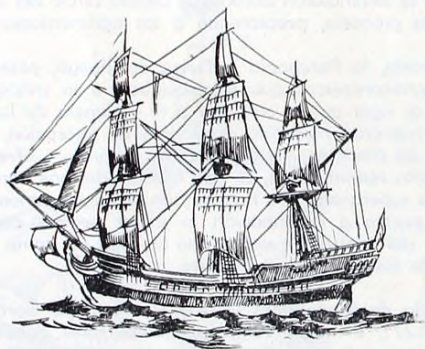
La "Golden Hind" o "Pelican", de Drake (1578).

Carabela de principios del siglo XVII, semejante a la empleada por los hermanos Nodal en 1618.



tarse no más que con la miseria y la desesperación, cuatro siglos después se constituye un centro de producción lanera y petrolera.

"El camino del progreso es el camino de las tumbas", frase del poeta más romántico del Romanticismo, Víctor Hugo, nunca tan cargada de sentido como cuando se aplica al caso de la Patagonia. Sarmiento de Gamboa (travesía del Estrecho de poniente a oriente, 1580, con exploración minuciosa de las costas; fundación, en 1584, de las poblaciones Nombre de Jesús, junto al cabo Virgenes, y del Rey Don Felipe, que vistos por Cavendish los resultados llamó Puerto Hambre) y Simón de Alcazaba Sotomayor (primera derrota sin etapas desde las Canarias hasta la Patagonia, 1534-1535; reconocimiento de la costa y del valle del río Chubut). Fueron los precursores (2).



Fragata del 1700. Sus características representan el tipo de la "Santa María de la Cabeza" comandada por Antonio de Córdoba (1785-1789).

2º Período virreinal.

Muchos años transcurrirían para que nuevas fundaciones se intentaran o con variada suerte quedaran realizadas, en la boca del río Negro, en la bahía Sin Fondo o de San Matías (otra vez el Cnubut de Alcazaba), en Puerto San Julián y en Puerto Deseado, lugares todos donde, ya casi aventados los vestigios de aquellos esfuerzos, álzase hoy prósperas ciudades. Coincide con esa época, último tercio del siglo XVIII, un período de exploraciones geográficas que modifican los conocimientos que se tenían del planeta. Terminan las leyendas más o menos fantásticas. Los teóricos, en todas las esferas del pensamiento, ceden el paso a los experimentadores, y la Física de Galileo y Newton comienza a dar sus frutos. Nace la geografía científica. Los marinos son matemáticos y cosmógrafos, sin dejar de ser exploradores, y todo explorador, además, es un naturalista. Con Bougainville, militar transformado en marino, cortesano de Versalles, y del Versalles de Luis XV, maravillosamente ejerciendo en empresas de entendimiento, de valor, de voluntad, de ciencia y de alta política, ciérrase una etapa de los descubrimientos marítimos y ábrese otra sobre la que impera indiscutiblemente James Cook. Por cierto, es la edad de oro de la marina; es el siglo de los bellos veleros, de los últimos argonautas, de los grandes viajes por mar. ¡El apoteosis de las cosas del mar! Sólo falta que el vapor sustituya al viento para que el océano, sin desmedro de su milenaria poesía y mítico encanto, se convierta en el instrumento principal de la potencialidad humana.

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

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

Juan de la Piedra. Otro intento de fijar población en el Chubut. Con el paquebot Santa Teresa, sumaca San Antonio la Oliveyra, bergantín N. S. del Carmen, fragata del mismo nombre, chalupa N. S. del Buen Suceso y chalupa también N. S. del Carmen, acompañado por cerca de 500 hombres, entre marinos, soldados y gente de otros oficios, desembarca en el litoral del golfo de San José, por él así llamado (1778-79).

Basilio Villarinc, piloto. Entre 1772 y 1773 explora las bahías de San Blas y Arregada, costa del golfo Nuevo y península de San José; comanda, además, la expedición por los ríos Negro y Limay, llegando hasta muy cerca del lago Nahuel Huapi. Después de las expediciones de Piedra y Francisco de Viedma, se vigoriza su actuación. "A partir de entonces —año 1779— su existencia transcurre en completa actividad, efectuando una serie casi ininterumpida de exploraciones al golfo de San Matías, San José, Río Negro, Colorado y cursos de agua que le son tributarios; bahías San Blas y de Todos los Santos, Choelechoel y zona precordillerana y, en general, a toda la extensión limitada por los paralelos del rincón de Bahía Blanca y península Valdez entre los Andes y el mar" (3).

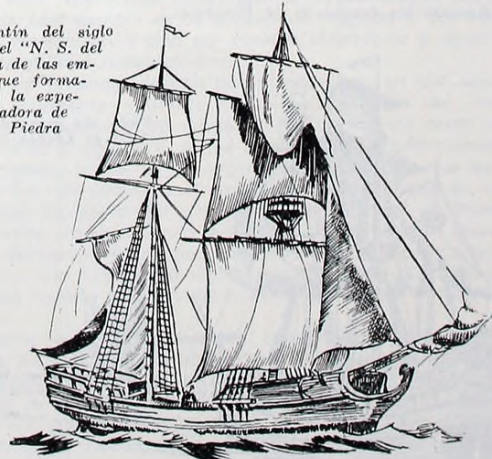
Francisco de Viedma. Funda la ciudad Nuestra Señora del Carmen (Carmen de Patagones), sobre la margen derecha del río Negro, donde hoy se encuentra la localidad que repite su nombre, y de que fué trasladada al sitio que actualmente ocupa.

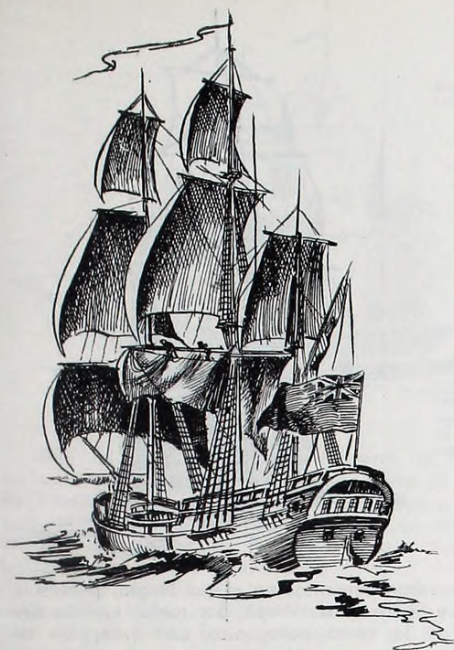
Antonio de Viedma. 1779-1780: establece poblaciones en los puertos de Deseado y de San Julián; reconoce los ríos Chico y Crafiá; descubre el lago que lleva su nombre. La fundación de Floridablanca (San Julián) sólo se sostuvo hasta 1884. La de Deseado tuvo una segunda parte en la instalación de la Real Compañía Marítima, dedicada a la caza e industrialización de las focas, que alcanzó hasta 1807 (4).

Antonio de Córdoba, capitán de navío. 1785-1786: proliza exploración del Estrecho de Magallanes y costa patagónica hasta cabo Blanco. Su expedición, según uno de los autores a quienes principalmente seguimos, con la fragata Santa María de la Cabeza, es "a todas luces memorable, tanto por los trabajos de levantamiento, preparación de tablas de rumbo y distancias, observaciones climáticas y antropológicas, como por la crónica amenísima de la expedición; todo lo cual asentó en un volumen admirable de interés, que sobrepasa en méritos lo escrito sobre la materia que lo procedió en el tiempo" (5).

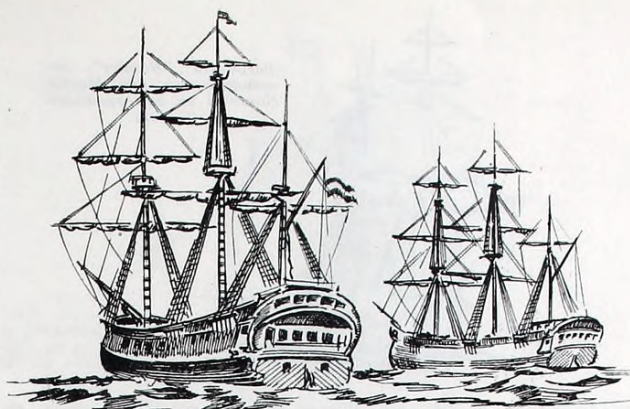
Alejandro Malaspina, almirante. Sus viajes de circunnavegación del planeta fueron dos. El primero con la fragata Astrea, vía cabo de Hornos y regreso por el de Buena Esperanza, y el segundo, el más justamente renombrado, con las corbetas Descubierta y Atrevida, al mando la última de don José Bustamante y Guerra (1789-

Navío bergantín del siglo XVIII, tipo del "N. S. del Carmen", una de las embarcaciones que formaban parte de la expedición colonizadora de Juan de la Piedra (1778-79).





La "Endeavour", con la que James Cook realizó su primera vuelta al mundo (1768-71). Su segundo viaje, con la "Resolution" y el "Adventure", fue cumplido entre 1772-75. El tercero, con el "Resolution" y el "Discovery", entre 1776-79.

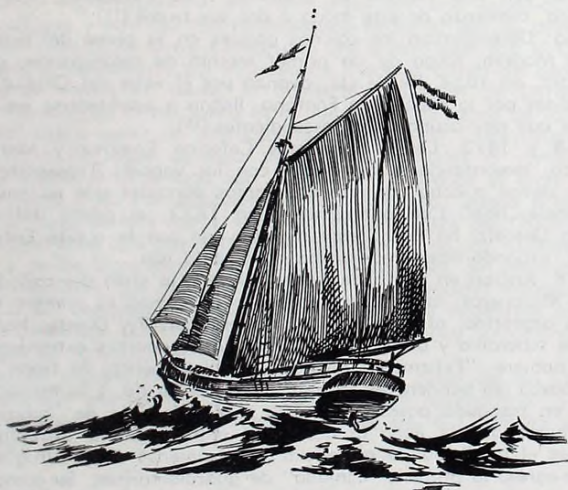


Corbetas "Descubierta" y "Atrevida", comandadas, respectivamente por el alm. Alejandro Malaspina y el cap. José Bustamante y Guerra (1789-94).

1794), el cual incluye un "relevamiento en la costa sur del río de la Plata y varios tramos de la costa patagónica" (6).

Juan Gutiérrez de la Concha y Güemes. En 1789, teniente de navío en la Atrevida, expedición de Malaspina. Entre 1794-1795, con el bergantín Nuestra Señora del Carmen y un falucho a las órdenes del piloto José de la Peña, nuevo levantamiento de las costas patagónicas y muy especialmente del golfo San Jorge (7).

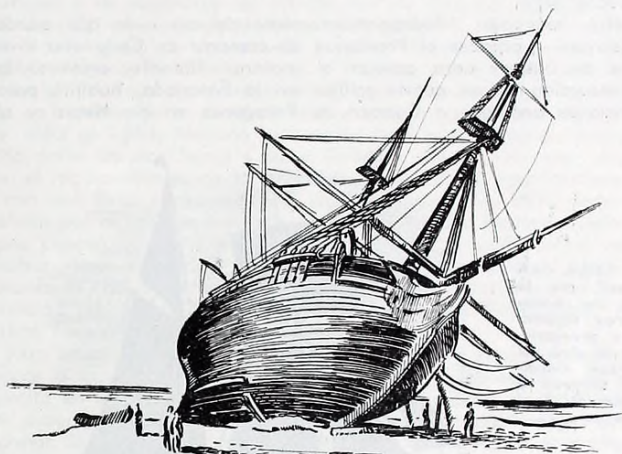
Juan José de Elizalde. 1791-1792. Corbeta San Pío y bergantín Nuestra Señora del Carmen, gobernada esta última por el piloto veterano de los mares del sur José de la Peña. Levantamiento de la costa oriental de Tierra del Fuego, entre cabo San Vicente y Buen Suceso. De esta expedición formaba parte Cándido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



Cúter "Los Estados", reproducción del "Luisito" de Piedrabuena. (Según croquis suministrado por el Ing. Leban.)

3º Comienzos argentinos.

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



La "Beagle" en la playa de Santa Cruz. Con esta nave, comandada por Fitz-Roy, a quien acompañaba Carlos Darwin, fue por primera vez cruzado el estrecho que lleva su nombre.

la de Quirós, base para todos los viajes posteriores hasta una distancia de casi dos siglos. Y fue suficiente ese esfuerzo de iniciativa naval y en general científica que ilustra el reinado de Carlos III, para que en los principales centros americanos de expansión colonizadora en que se ramificaba aquel imperio fueran surgiendo vocaciones y floreciendo capacidades. Como diez expediciones de importancia salieron por entonces de México para realizar trabajos de exploración e hidrografía del litoral hasta el estrecho de Benríng; y precisamente uno de sus jefes principales, el más afamado de todos, don Francisco de la Bodega y Quadra, había nacido en Lima. A esta notable generación de marinos criollos o acriollados del penúltimo período virreinal pertenece el argentino La Sala, quien con la San Pío contribuyó de manera destacada a la hidrografía del SE. de la Tierra del Fuego, vale decir a la vista de la entrada de aquel canal que por primera vez atravesaría el Beagle con Fitz Roy y Darwin medio siglo después.

Del mismo modo, a poco que analizásemos las circunstancias que intervienen desde las invasiones inglesas hasta el llamado período de reconstrucción nacional, comprenderíamos que el proceso de la evolución patagónica debería quedar naturalmente interrumpido, sin que de aquellas lejanas tierras se preocupasen otras gentes que británicos y franceses —expediciones de Fitz-Roy y Dumont D'Urville—, unos y otros entregados a la tarea de su organización imperial, a la que por igual contribuían sabios y soldados, poetas y estadistas. Harto tenían que hacer mientras tanto los argentinos alrededor de los focos de sus dispersas poblaciones como para pensar en tierras extremas y marginales.

Pero, no obstante, ya la primera armada nacional había comenzado a organizarse en oportunidad de la expedición de Belgrano al Paraguay(8) en tanto que el primer Presidente, don Bernardino Rivadavia, estadista de tan elevadas ideas como de grandes iniciativas, no perdiendo de vista la importancia del mar para la vida del país, dedicó singulares esfuerzos a la organización de una escuadra y a la creación de una escuela naval, anticipándose también por este lado a lo que lejanos sucesores suyos pondrían en práctica. Y no sólo eso, sino que, además, en su pensamiento el mar y la Patagonia se confundían en un problema único.

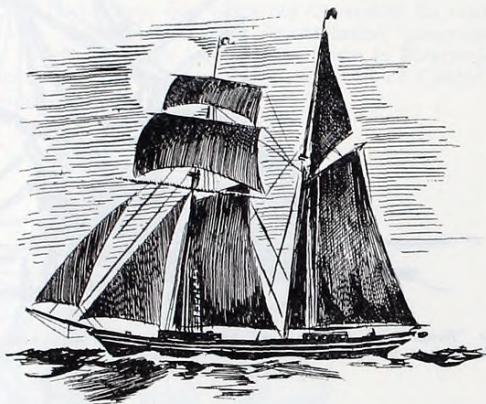


Bergantin "Rosales", comandado por don Martín Guerrico en su expedición de 1874.

"Rivadavia, en efecto, ex alumno de la escuela náutica de Ferrini, hijo de un pasante marítimo, e interesado él mismo, en su juventud, en tales actividades, vió lo que otros grandes argentinos no consiguieron: la necesidad de dar carácter orgánico y estable a la marina y extender al Atlántico poblaciones de pescadores, las cuales, corriendo el tiempo, fueran almacigo para reclutar marineros" (9). Posteriormente, y ante la inminencia de guerra con el Brasil, Ramsay —marino británico que trajo consigo de Londres— regresaría con encargo "de adquirir naves de guerra, contratar personal, traer cañones, pólvora y proyectiles, y embarcar familias de pescadores para formar las referidas colonias en puertos patagónicos" (10).

Hizo más aún. "Independientemente de eso —lo que queda transcrito— ocupó el Presidente de comprar en Chile una división de buques para acrecer el material flotante, proyectó la construcción de un puerto militar en la Ensenada; habilitó para funciones análogas a Carmen de Patagones en río Negro y al

La "Allen Gardiner", con la que los misioneros ingleses que prosiguieron la obra del capitán Gardiner llegaron a Tierra del Fuego en 1855.

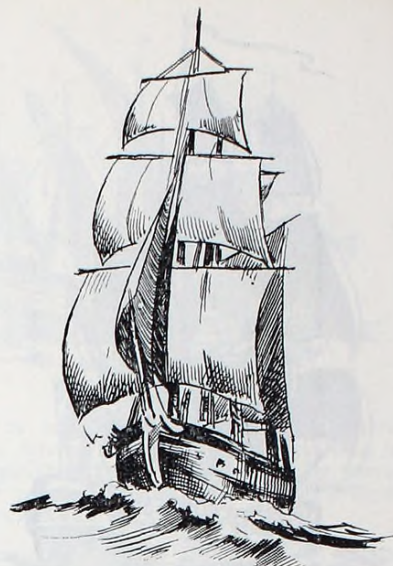


Salado en Samborombón; estableció una adecuada organización para las reparticiones de la Armada parecida a la que después de muchos años se adoptó, y, por último, al redactar la constitución unitaria de 1826 que las provincias rechazaron, creó el Ministerio de Marina como una de las cinco secretarías de estado... (11).

Rivadavia, pues, ni descuidó la marina, ni olvidó la Patagonia, entidades ambas que ya desde aquel período inicial se vinculan muy estrechamente, que se complementan una con otra, que se identifican de tal modo que la sola evocación de la una promueve la presencia de la otra. La Patagonia, presente brindado por el mar, influiría sobre el país como ninguna otra de sus regiones para que naciera y se robusteciera el interés por las cuestiones del mar. Al mar deben los argentinos la Patagonia y a la Patagonia esa conciencia marítima que hoy es una magnífica realidad.

Pero transcurrirían muchos años antes que las ideas del primer Presidente hallaran oportunidad de tomar cuerpo (12).

Fué en agosto de 1874 cuando la goleta Rosales se hacía a la mar rumbo al sur y con encargo de "reconocer detalladamente el litoral patagónico cuya posesión preocupaba a los gobiernos chileno y argentino y recoger cuantos datos de orden geográfico y político tuvieran alusión con esa zona tanto tiempo olvidada". Jamás expedición alguna de los modernos tiempos, emprendida con menos ruido y más sencillez de recursos, fué de tal trascendencia en los resultados. Como que la mayoría de las personas que de ella formaban parte llegaron a desempeñar funciones de primer orden en sus respectivas esferas y de la mayor importancia para el progreso regional. "Su comandante era don Martín Guerrico, soldado de Cepeda, guerrero del Paraguay, gran admirador de Mitre y de Sarmiento, jefe de escuadrilla nacional en la reciente campaña contra los jordanistas de Entre Ríos, y uno de los contados hombres de mar en la escuadra..." (13). De oficiales y pasajeros iban a bordo "cinco jóvenes cuyos nombres quedarían vinculados a la historia patagónica: los marinos Martín Rivadavia y Atilio Barilari, los naturalistas Francisco Moreno y Carlos Berg y un don José Menéndez..." (14). Viaje de precursores lo llamó Ratto y, en verdad, que de allí partió el progreso de la Patagonia tal y como hoy lo conocemos (15).



Goleta "Santa Cruz". Destacaremos de los servicios prestados por esta nave, la expedición de Piedrabuena y Moyano en 1876.

La Rosales practicó reconocimientos en el río Negro, península Valdés y ríos Chubut y Santa Cruz. Visitó, por tanto, lo más singular en el relieve de la costa patagónica con excepción de Deseado.

Apresurémonos a mencionar algunos hechos anteriores al que aquí dejamos señalado.

1859. Don Luis Piedrabuena, nacido en Carmen de Patagones, "la Saint-Maio argentina" (16), se instala en una isla del río Santa Cruz, por el llamada Pavón, con una factoría comercial. Ampliamente se ha ocupado ARGENTINA AUSTRAL de esta figura pródica del progreso patagónico y sólo corresponde que hagamos rápida mención de algunos otros episodios principales. En 1867, sigue por tierra el cauce del río Santa Cruz hasta el lago Argentino, donde fué el primero en llegar por semejante medio. En 1868, al recibir en propiedad la isla de los Estados, desarrolla en aquellos violentísimos mares una serie de proezas —la mayoría de un carácter humanitario— que no tienen parangón en la historia regional. En 1878 es incorporado a la Armada Nacional, con grado efectivo de teniente coronel y el mando de la corbeta Cabo de Hornos, recientemente adquirida, llevando como segundo a Martín Rivadavia y dando principio a "la formación del personal marino nacional con una escuela de grumetes". La Patagonia, apenas conocida, comienza de este modo a dar sus frutos (17).

1863. Desembarcan los colonos gaieses en la playa del actual Puerto Madryn, luego de un primer intento de colonización, que fracasara, en 1854. Desde allí, avanza por el valle del Chubut y, conducidos por la expedición Fontana, llegan a establecerse en los lugares que hoy ocupan sus descendientes (18).

1868 y 1872. Los comandantes Ceferino Ramírez y Martín Guerrico, remontando el río Negro con los vapores Transporte e Itapirú llevan a cabo dos reconocimientos parciales que no pasan de Choele-Choele. Con anterioridad, en 1833, el piloto italiano Nicolás Descalzi ha hecho este mismo viaje con la goleta Encarnación, sirgando hasta más arriba de aquella isla.

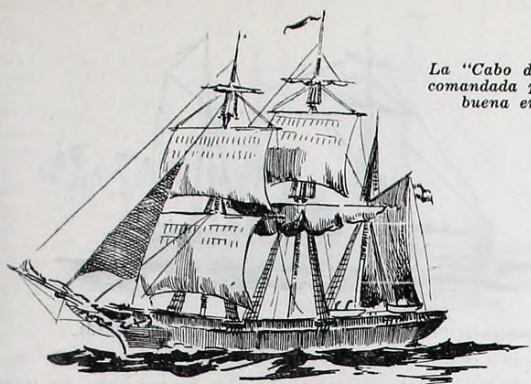
1878. Anclan en la ría del Santa Cruz, a la vista del cañadón de los Misioneros, las tres unidades que componen la primera escuadra argentina, al mando del comodoro Luis Py. Objeto: hacer acto de soberanía y proceder al desalojo de ocupantes extranjeros, si los hubiere. "Felizmente no hubo conflicto bélico; la tropa de desembarco izó bandera en la margen sur de la ría, y la escuadra quedó en tranquila posesión de ésta, haciendo vida de "robinsones", hasta que le llegó la orden del regreso. Santa Cruz tuvo entonces el privilegio de preseñalar los exámenes de la Uruguay, de que egresó la primera "camada" de guardiamarinas. Su comandante era el mismo Guerrico del bergantin goleta Rosales" (19).

1879. Otra vez Guerrico, quien primero con el vaporcito Triunfo y luego con un bote y carretas sube el río Negro hasta Choele-Choele, isla que ocupa en espera de la llegada por tierra del general Roca. Con chalanas efectúa un primer y rápido relevamiento del Neuquén, levantando más tarde "un plano prolijo de la confluencia del Neuquén con el Limay". Este mismo año, 1879, es el de la "conquista del desierto", obra del ejército bajo la dirección de Roca, pero en la cual tuvieron los marinos una participación considerable.

1881. La actuación de estos marinos en la Patagonia es cada vez mayor. En el año indicado, el comandante Erasmo Obligado, con el vapor de ruedas Río Negro remonta el Limay hasta el Collón Curá. Al propio tiempo Martín Rivadavia baliza los puertos de San Blas y Río Negro, mientras que Augusto Lasserre, con la Paraná, trabaja en San Antonio y costa del Chubut.

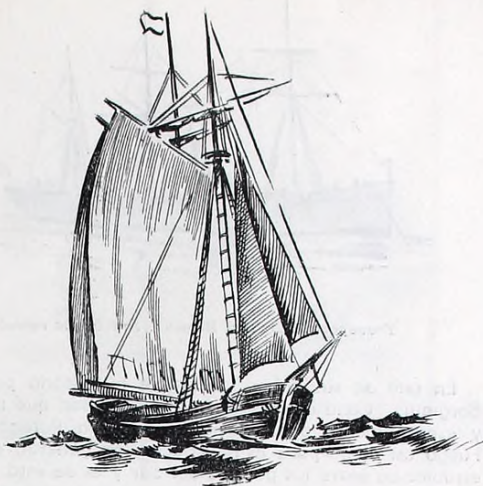
1882. Expedición científica, presidida por el teniente Bove, de la Marina Italiana, a la isla de los Estados y Tierra del Fuego. Naves: Villarino, Roseti y Cabo de Hornos.

1883. El teniente Eduardo O'Connor "logra al fin alcanzar con una lancha a remos, ya que no con vapor, al lago Nahuel Huapi" (20).



La "Cabo de Hornos",
comandada por Piedra-
buena en 1868.

Goleta "San Pedro".
Fué de las primeras en
el transporte de ovejas
para poblar los campos
del sur.

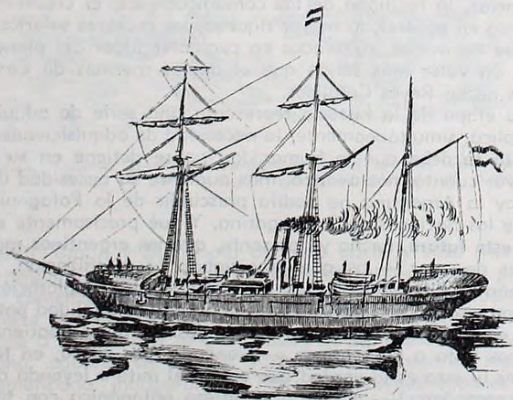


1884. El comodoro Augusto Lasserre, al frente de la división compuesta por la Paraná, Villarino, Cabo de Hornos y Comodoro Py, "instala un faro en la isla de los Estados, establece subprefecturas en ésta, en la Tierra del Fuego y en Gallegos y una colonia en Deseado, donde había subprefectura desde el año 81; en Ushuaia la misión protestante Bridges —allí instalada desde 1862— iza pabellón argentino por primera vez" (21). En este mismo año, 1884, la Patagonia es dividida en gobernaciones y se crea una en Santa Cruz, con asiento en El Quemado; su primer gobernador es Carlos M. Moyano, quien procede a establecer población trayendo colonos de las Malvinas. Ramón Lista, que le sucedería en el cargo, trasladó, en 1886, la capital de la gobernación a Gallegos.

Francisco Moreno, Carlos M. Moyano y Ramón Lista, cuyos hechos tantas veces fueron registrados y comentados en las páginas de esta revista, son los tres grandes exploradores de la Patagonia, de los cuales los dos primeros figuraron entre los expedicionarios del célebre viaje de la Rosales. Moyano era marino y Lista tenía un cargo en la Armada. Moyano, cuya obra geográfica se asemeja a la de Moreno, en otro orden de ideas es comparable a la de Piedrabuena, a cuyas órdenes estuvo como alférez de fragata desde el año 1876, en que abandonó la Rosales pasando a la goleta Santa Cruz, por aquél comandada.

Moreno y Moyano, en 1877, emprenden juntos una exploración que duró cuatro meses y cuyos descubrimientos han sido resumidos por el capitán Caillet-Bois del modo siguiente: "1º El Chaliá no desemboca en el Santa Cruz, como lo creían Viedma y Fitz Roy, sino en el Chico. 2º Con un mal bote y a la sirga de caballos, llegan al lago Argentino, ya visto antes por una expedición de Piedrabuena y otra del marino argentino Feilberg; son los primeros en reconocer el río Orr o Leona, que une a este lago con el Capar o Viedma, descubierto por Antonio de Viedma; queda así comprobada, al menos en parte, la admirable intuición de Darwin y Fitz Roy de que el río Santa Cruz por su caudal cerca de la Cordillera, debía nacer de una cadena de lagos. 3º Comprueba que el Chaliá no nace de lago sino de manantiales o vertientes. 4º Descubre el gran lago San Martín. 5º Reconoce el gran lago de Viedma y su comunicación con el Argentino. Queda aclarado que se trata de tres lagos, y no de uno solo. Este descubrimiento es comparable casi por su importancia con el de las fuentes del Nilo y de los lagos africanos, realizado poco antes. Sin embargo es justo reconocer que penurias y peligros fueron mucho mayores en África. 6º Completa el reconocimiento del lago Argentino en su parte Sudoeste. Un cerro en esa región lleva hoy justamente el nombre de Moyano" (22).

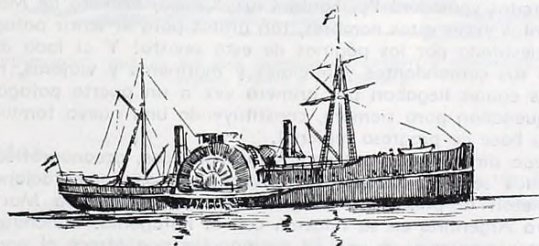
De allí a poco, Moyano reconoció todo el curso del río Chico, acompañado por Ramón Lista, "que allí hará aprendizaje" y dejando comprobado que nace en vertientes de la Cordillera y no de lago.



La "Uruguay". Los servicios de esta corbeta fueron muchos e importantes; pero hay que destacar su viaje en busca de Nordenskjöld y compañeros, quienes naufragos de la expedición polar con el "Antartic", fueron salvados después de muchas peripecias y desembarcados en Buenos Aires el 1 de diciembre de 1903.

En 1880 comienza Moyano otra serie de exploraciones que resumiremos en sus resultados principales, siguiendo un trabajo del capitán Caillet-Bois. Tomando de nuevo el cauce del río Chico, dobla hacia el norte, frente a la precordillera, y descubre el lago Euenos Aires, el mayor de los de la Patagonia, además de otros menores y de reconocer las fuentes del río Deseado. Luego, desviándose del itinerario de Musters, se dirige al NE., hacia el recodo del río Senguer, por cuyo valle avanza llegando hasta las dos grandes lagunas de Colhue Huapi y Musters, que visita y describe, y desde allí hasta la colonia del Chubut. Haciendo este camino "se ha entretenido en sembrar árboles frutales cada cinco leguas". De 1883 al 1884, Moyano recorrió la zona que quedaba inexplorada entre los ríos Santa Cruz y Gallegos, terminando este viaje con el reconocimiento de la región del Payne y del lago Sarmiento y con una final exploración del lago Argentino. En 1890, acompañado por el ingeniero y ex-guardiamarina Pedro Ezcurra, realizó "una penosa campaña de reconocimiento en la precordillera del Chubut, desde el Nahuel Huapi hasta casi el lago Buenos Aires", durante la cual encontró un lago de 6 leguas de largo por el desconocido, el Vintter. Esta fué, siempre según Caillet-Bois, la última campaña exploradora de Moyano (23).

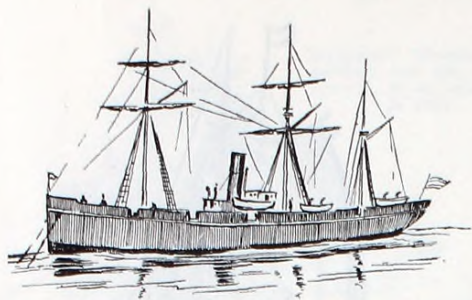
Pero la acción de la Armada Argentina en la Patagonia no se reduce a estas funciones de exploración, de colaboración con el Ejército en la pacificación territorial, de vigilancia y de avanzada del progreso que aquí dejamos someramente bosquejada. Hubo algunas de otra índole, no suficientemente conocidas, y es a ellas a las que deseamos expresamente referirnos en las anotaciones que siguen y con las cuales cerraremos la presente reseña.



Transporte "Coronel Rosetti", que remolcó al aviso "Itapirú" por el río Negro en la expedición de 1863.

4º Los transportes de la Armada.

Muchos días de peligrosa navegación por mares rara vez sossegados ya era suficiente motivo para que la conquista económica de la Patagonia no avanzara con ritmo igual que la de la Provincia de Buenos Aires, por ejemplo, en aquella época en que el vapor no había desalojado todavía a los veleros; además, mediaba la amenaza de los malones y la incertidumbre de las fronteras. Sólo después de sellada la amistad argentino-chilena con la entrevista de los presidentes Roca y Errázuriz en el estrecho de Magallanes (1899) precedida por el tratado de límites de 1881, que pudo comenzar esa rápida colonización de los territorios del sur que ha venido quedando registrada en las páginas de ARGENTINA AUSTRAL en sus principales pormenores, y para la cual abrió el camino la célebre expedición del por entonces Ministro de Guerra general don Julio A. Roca que es conocida por la Conquista del Desierto (1879). Con anterioridad hubo el establecimiento de varias familias galesas en el valle del Chubut y de Piedrabuena en la isla Pavón, de que hicimos mención en su lugar respectivo, así como la instalación industrial de Ernesto Rouquaud, quien por el 1872 en el río Santa Cruz repitió, con iguales resultados, la misma aventura que la Real Compañía de Pesca en Puerto Deseado dentro del siglo XVIII (24).



Transporte "General Brown". Fué buque escuela en 1870.

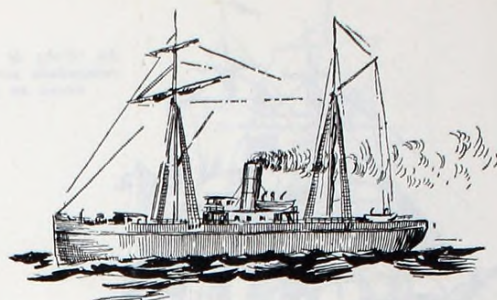
En uno de sus cabos sueltos de la historia patagónica escribía Borgia: "Cada día resalta más la utilidad que tiene para el país, y especialmente para el progreso de la Patagonia y Tierra del Fuego así como para la navegación en general, el servicio regular establecido entre los puertos del Sur y el de esta capital por medio de nuestros transportes. Continúa aumentando el número de pasajeros que esos buques conducen, así como las operaciones de transporte de toda clase de materiales de construcción que se lleva a la Patagonia, tales como útiles de labranza, instrumentos y máquinas para agricultura, semillas, animales finos para cría, etcétera. Todo, en fin, cuanto puede contribuir al desarrollo de la población de esos parajes". Nuestro amigo se refiere a los transportes de la Armada Nacional, ya que por aquel tiempo todavía no hacían escala en los puertos patagónicos líneas regulares de flotas navieras, ni aún podía hablarse de las comunicaciones directas entre el Sur y la Capital Federal que habían de establecer compañías que hoy conocemos (24).

Eran los comienzos del siglo y la labor de los transportes, sin descuidar de ningún modo las funciones principales de unidades de una flota de guerra actuando en regiones tan poco conocidas, continuaba prestando los mayores servicios a las nacientes poblaciones de aquellos territorios que gracias a esta protección y ayuda venían a sumarse a los grandes destinos de la patria, a cuyo progreso aportarían muy en breve una poderosísima colaboración.

A esto se debe la inmensa popularidad de que gozan los transportes de aquel tiempo. Corbetas como la Cabo de Hornos, vapores como el Primero de Mayo, siempre presentes en la conversación de los pobladores de la Patagonia y en el recuerdo del inolvidable autor de los "cabos sueltos". Para Borgia, escritor representativo de aquellos pobladores, los barcos de la Armada estaban animados por un espíritu, especie de genio tutelar, amable y bondadoso, que presidía la marcha de los sucesos humanos en lucha contra los rigores de una naturaleza terrible. ¿Y acaso este mismo mito, cambiando nombres y circunstancias, no viene repitiéndose desde los albores de la historia en todas las comarcas de la tierra llamadas a un destino grande? Corbetas Uruguay, Paraná, Cabo de Hornos... Vaporcito comodoro Py, Santa Cruz, Chaco, Primero de Mayo... ¡Cuántas veces estos nombres, tan gratos para el sentir patagónico, han destilado por las páginas de esta revista! Y al lado de ellos el de sus comandantes y oficiales y marineros y viajeros, muchos de los cuales llegaban por primera vez a un puerto patagónico y allí quedaban para siempre, constituyendo una nueva familia, una nueva base de progreso regional.

Nada diremos de los trabajos hidrográficos, oceanográficos, etc. De ellos se hace amplia reseña en diversas colaboraciones que completan la presente monografía histórica sobre la Marina de Guerra Argentina en su relación con la Patagonia. Concretándonos en este comentario a uno de los ángulos que ofrece el panorama de esa actividad, la de los transportes, repetiremos la respectiva opinión del autor de la Historia Naval Argentina: "La marina de guerra coadyuva por su parte a la colonización del Sur, después de haberlo explorado, estableciendo con sus barquichuelos un servicio de abastecimiento y comunicaciones que afianza prácticamente nuestra soberanía y constituye excelente escuela de mar para las tripulaciones. Inicia estas tareas en el 83 el Villarino (Federico Spurr), Azopardo (De Loqui), Ushuaia (Noguera), Magallanes (Méndez), Paraná, Cabo de Hornos, cutter Santa Rosa, etc... Varios de los barcos que hicieron estas patriadas perecieron en su ley" balizando con el casco escollos desconocidos y traidores: así el Magallanes en Deseado, 1887, a poco de su adquisición; el Villarino en Camarones, 1899; el Ushuaia en el canal de Beagle; el Piedrabuena en Río Grande; en época más reciente el América sobre la península de Valdés. Recién a comienzos del siglo vendría el esfuerzo privado a relevar a nuestros marinos de esta tarea, estableciéndose líneas regulares a los puertos del Sur" (25).

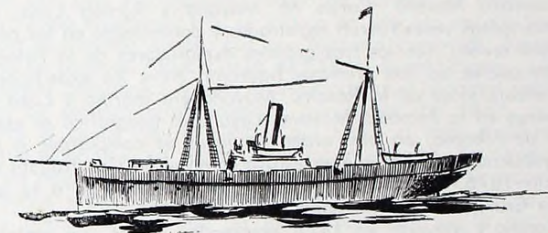
La corriente opinión hecha casi un axioma sobre el abandono del lejano sur, resulta —como tantas otras opiniones que nadie se detuvo a examinar— bastante desmentida por los hechos, según el propio lector habrá venido observando a través de estas consideraciones que aquí nos corresponde dar por terminadas. Más bien parecería que la Patagonia y Tierra del Fuego hubieran merecido extraordinarios cuidados —desproporcionados desde luego con su valor real e inmediato— primero de las autoridades españolas y,



Transporte "Ushuaia", caído en el canal Beagle (1888).

por último, de las argentinas y chilenas. ¿No hemos visto dos intentos de colonización hacia una época en que ni los franceses habían pensado visitar el inmenso Canadá ni los británicos, que conocían la América del Norte desde los viajes de los Cabot, establecerse en el bondadoso suelo de Virginia? ¿Y acaso por aquella Patagonia del presunto abandono, no hubo motivos de disputas internacionales y aun de conflictos antes y después de la emancipación sudamericana?

No se disputa, ni siquiera se discute, por lo que carece de interés. Por la Patagonia se interesaron los chilenos desde los días del general O'Higgins y los argentinos desde la presidencia de Rivadavia, vale decir desde el instante de comenzar a ejercer su soberanía (27). Y así los hemos visto a unos y otros preocupados por aquel rincón del mundo en cuanto exigencias más perentorias no



"Azopardo", transporte y remolcador (1884-94).

les llevaba la voluntad a otras regiones, acudir, pese a la escasez de los recursos, a establecerse o patrocinar establecimientos y aun disponerse a venir a las armas por la posesión de un pedazo de tierra que en aquella oportunidad se les ofrecía desierta, estéril e ingrata.

Las cosas, por gracia de la Providencia, se solucionaron pacíficamente. Pero quedó demostrado, a la vez que los vínculos fraternos de ambas naciones litigantes —más sólidos tras de la prueba— la estimación objetiva por aquellas regiones que desde la hora de la definitiva paz comenzarían a atraer colonos, hombres de trabajo y de empresa. Nada interrumpirá desde entonces el progreso de la Patagonia, coincidente, hagamos notar, con la evolución universal de la técnica en todos los terrenos de la actividad humana.

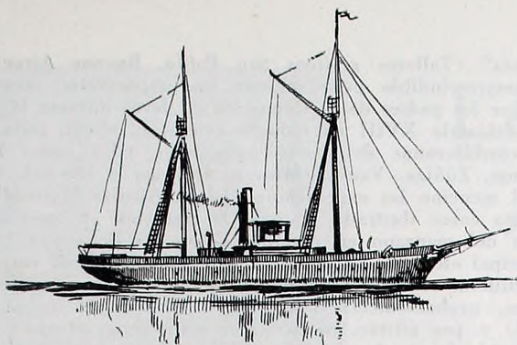
Con lo que surge el otro punto que deseamos dejar bien aclarado. Si Magallanes hubiera encontrado ambos márgenes del Estrecho cubiertos de ovejas, las dificultades para establecer poblaciones allí no habrían disminuido en mucho; aunque menos utilidad que aquel superávit de la lana y de carne habría tenido el petróleo del Crubut par Alcázaba y sus compañeros de haberlo hallado como Sermiento de Gamboa el carbón de Punta Arenas. Se han necesitado factores universales coordinados entre sí —el adelanto en todas las ciencias, la facilidad de las comunicaciones, el crecimiento demográfico en general, la mayor riqueza, los mayores salarios, etc.— para que los ovinos, cultivados en cualquier lugar del planeta, hoy tengan un valor más sólido que el de los merinos de Castilla en tiempos de los Reyes Católicos.

Cada etapa de la historia representa una serie de adquisiciones que implica, simultáneamente, la necesidad de adquisiciones nuevas. Y a esto se debe que la humanidad no se detiene en su marcha evolutiva: cuanto más avanza, más aumenta su necesidad de avanzar. Hoy la Argentina no podría prescindir de la Patagonia, ni el resto de las naciones de la Argentina. Y fué precisamente en atención a este futuro, hecho ya presente, que los argentinos más significativos de ayer —los que propiciaban la colonización, los que animaban a Piedrabuena, los que organizaban exploraciones, los que improvisaban escuadras— pensaban en una realidad patagónica que se ocultaba tras la rigidez de sus desfavorables apariencias.

Hemos visto a los marinos —avanzada, por cierto, en todas las naciones (y esta es la verdad que oculta el mito o leyenda de Jason y sus compañeros)— acudir al progreso patagónico con todos sus recursos, con todos sus capacidades, con todos sus esfuerzos.

Y así al lado de esta labor oficial de los jefes y tripulantes de la Marina de Guerra, comenzó a iniciarse y desarrollarse la obra marinera de los particulares.

Dos palabras sobre esta obra.

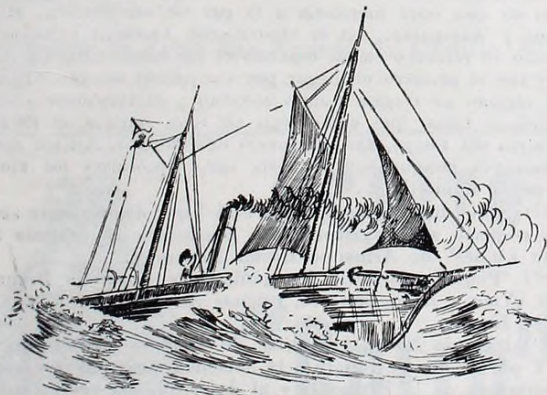


El "Piedrabuena", transporte caído en Río Grande tras una "vida" de heroicidades patagónicas.

En la "Pequeña historia patagónica" a que tantas veces hemos debido recurrir hallamos una fecha de singular importancia para la evolución del lejano sur, cuyo centro económico tenía en un principio su natural radicación en Punta Arenas, la ciudad chilena llamada a muy grandes destinos y que se asienta justamente en aquel lugar del Estrecho en que se equilibran las influencias climáticas del Pacífico con las del Atlántico. Es el año 1880. Entra en la rada donde diez y nueve años después tendría lugar el encuentro de los presidentes Roca y Errázuriz, la "Rippling Wave", goleta construida en 1868 con dedicación a la pesca de la ballena y del lobo de mar, y que después de muchas vicisitudes, narradas todas por el autor a quien seguimos, fué a parar a Port Stanley, en las Malvinas. De allí la trae cargada de ovejas "el conocido armador y iobero" puntarenense don José Nogueira, que acaba de comprarla, aumentando su flota de goletas que cuenta ya con la San Pedro, Marta Gale, San José, Anita y Alejandro, y quien de este modo prosigue avanzando por una nueva etapa en los negocios magallánicos que poco después habrán de irradiar por la Tierra del Fuego y por la Patagonia.

La caza o pesca heroica de ballenas y focas cede su lugar al pastoreo. La "Rippling Wave", como su nuevo propietario, se adapta a las nuevas circunstancias, análogas, por lo demás, a las que se encuentran en los orígenes de toda civilización. "Una nueva industria ocupa los espíritus y es poderoso acicate para la actividad y ambición de los pobladores del Estrecho de Magallanes. Las lomas amarillentas de la costa se verán desde ese momento salpicadas de copos blancos: las ovejas..." (28).

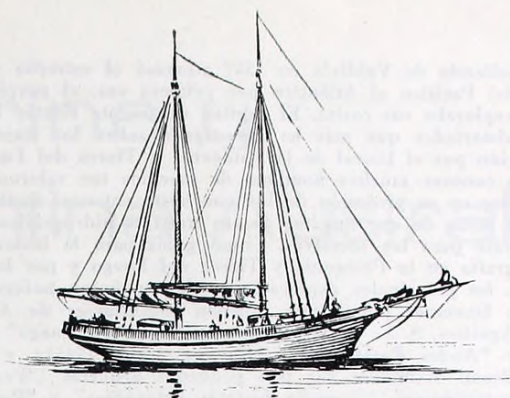
Esa misma goleta emprenderá también después de 1887 —año en que la vemos trabajando por cuenta de otra firma de armadores, los señores Braun y Scott, también de Punta Arenas— la población con ovejas de los hasta entonces desiertos campos patagónicos. Entra una y otra vez por los abiertos estuarios de los ríos Coyle, Gailegos, Santa Cruz, San Julián y Deseado. "La Rippling Wave" ha sido la gran pobladora de la Patagonia argentina. A su bordo llegan a la costa los aprendices de estancieros; los primeros laneros y sus perros guardianes; la madera de los solitarios y espaciados ranchos" (29).



El aviso "Coronel Murature", naufragando al sur del cabo San Francisco de Paula en 1886. (Según una acuarela del ing. Lebán.)

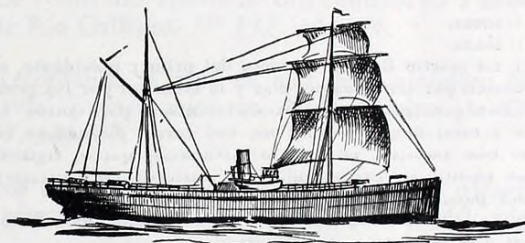
1895. Braun y Blanchard por una parte y José Menéndez por otra regulan el tráfico entre Punta Arenas y los puertos patagónicos.

Al comenzar el siglo ya están encendidos los principales focos de progreso que dejaron de ser inaccesibles y donde los laneros han llegado a contruir el renglón básico de su economía. Los hermanos Delfino, agentes en Buenos Aires de la Compañía Hamburguesa Sudamericana, inauguran en 1901 con buenos vapores la "Línea del Sur". Llegamos así al 1908, año en que la fusión de aquellas entidades comerciales— José Menéndez con Braun y Blanchard— constituye la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, con sede en Buenos Aires desde donde comienza a regularizar el tráfico que hoy conocemos con los puertos del sur (30).



Goleta "Rippling Wave", cuya existencia, que poco tuvo de apacible en sus mocedades, avanzó muy a tono de la evolución patagónica: primero, cazadora o lobera y ballenera; después, ovejera y mercante; por último sus días se apagan dulcemente en la playa de una estancia que ella pobló con su transporte.

Y pues empezamos estos deshilvanados comentarios con la frase de un griego, los terminaremos con el dicho de otro, no recordamos cuál: "Los dioses entregan a los hombres todos los bienes al precio de sus trabajos". Y así esa Patagonia, otrora desierta, inhospitalaria, terrible, hoy, gracias al trabajo de los hombres —marinos todos en un principio—, ha llegado a transformarse en una de las comarcas más prósperas del vasto patrimonio argentino. Presente brindado por el mar, como ninguna otra región ha contribuido al desarrollo de las condiciones maríneas en esta nación cuya bandera flamea hoy por todos los mares. El "Luisito", de Piedrabuena, el capitán honorario de la marina argentina, el solitario de los mares del sur, el misionero del patriotismo argentino, se ha multiplicado en muchos barcos de mucho tonelaje. Trácese las flotas mercantes del capital privado, tócanos mencionar ahora la Mercante del Estado y la de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. No olvidemos el esfuerzo de los marinos de los días heroicos, de aquellos que exploraron, que señalaron peligros, que abrieron rutas, que transportaron colonos y materiales, que garantizaron la paz y que, en suma, pusieron los cimientos para el edificio del progreso patagónico.



El "Villarino", uno de los más populares transportes nacionales, que hoy reposa frente a Camarones.

Notas

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

(2) Sobre Magallanes, véase "Viaje de Magallanes y de Sebastián Elcano", por Martín Fernández de Navarrete. (Emecé Editores, Buenos Aires 1944.) Resume todos los documentos que existen al respecto, y sirve de base para todo cuanto se ha escrito después. Para el viaje de Jofré de Loaysa hay que consultar al mismo autor, Fernández de Navarrete, en cualquiera de las dos ediciones de su "Colección de viajes", de las que existe un extracto en un pequeño volumen de la biblioteca de "El Sol" de Madrid, de publicación reciente aunque también agotada. En este volumen están reunidos los primeros viajes exploradores de los españoles por el Pacífico en el siglo XVI.

(3) Héctor R. Ratto.

(4) Sobre todas las empresas a que aquí se alude abundan las referencias en ARGENTINA AUSTRAL; pero ninguna está tan prolijamente documentada como la de la Real Compañía Marítima: "El Castillo de San Carlos y la finca de Carlos IV en Puerto Deseado", por Leoncio S. M. Deodat. (ARGENTINA AUSTRAL Nº 165.)

(5) Armando Braun Menéndez.

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

(7) Hemos omitido algunas exploraciones de las más importantes, como las de los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, 1618-1619, quienes por primera vez circunnavegaron la Tierra del Fuego, ascendiendo más al sur que Lemaire y Schouten dos años antes, haciendo el descubrimiento de las islas de Diego Ramírez, según ellos las llamaron; y la de Juan Ladrillero, quien

saliendo de Valdivia en 1557 atravesó el estrecho de Magallanes del Pacífico al Atlántico por primera vez, al propio tiempo que exploraba sus costas. El capitán de fragata Héctor R. Ratto es el historiador que más ha investigado sobre los viajes de exploración por el litoral de la Patagonia y Tierra del Fuego, dándonos a conocer muchos nombres de marinos tan valerosos como diestros en su profesión de los que hasta entonces nadie se acordaba, a pesar de que muchos de sus trabajos hidrográficos sirvieron de base para los sucesivos. Como guías para la historia de la geografía en la Patagonia y Tierra del Fuego y por lo que respecta a las principales exploraciones de españoles, holandeses, ingleses y franceses por último, pueden consultarse: de Alberto M. De Agostini, S. S.: "Mis viajes a la Tierra del Fuego" (Milán, 1929) y "Andes Patagónicos" (Buenos Aires, 1945); y de Armando Braun Menéndez sus tres pequeñas historias ("Pequeña historia magallánica", "Pequeña historia patagónica" y "Pequeña historia fueguina"), además del "Fuerte Buñes". todas esas obras contienen resúmenes de viajes y extensa lista bibliográfica. En ARGENTINA AUSTRAL abundan las indicaciones de gran utilidad en este sentido; pero, dispersa por sus varios tomos, no podemos dejar de reconocer que su consulta se hace un poco difícil. Los viajes de Bougainville, Cook y Darwin — todos ellos de singular importancia para la historia patagónica — se encuentran incluidos en la admirable colección "Los grandes viajes clásicos", de España-Cape.

(20) "La necesidad de enviar refuerzos a Belgrano y de asegurarle la retirada, vino a plantear, así desde un principio, aun antes de saberse su derrota, el problema de la formación de una flotilla; problema que la Junta encaró con la intención de situar esa flotilla frente a Santa Fe, cerrando el paso tanto a realistas como a paraguayos... La necesidad obligaba, pues, a improvisar la primera armada, si bien por ahora sólo con la estrecha mira de dominar parte del río, en auxilio de una expedición terrestre... La única tarea que confiaba al talento e iniciativa de Francisco de Gurruchaga, reputado por Salta que tenía conocimientos náuticos y había participado en la campaña de Traaigar embarcado al lado de Cisneros en el navío Santísima Trinidad" ("Historia Naval Argentina", por Teodoro Caillet-Bois. Emecé Editores, Buenos Aires, 1945.)

(21) "Rivadavia, precursor de la Marina", por Héctor R. Ratto (en un folleto impreso recientemente con motivo del centenario del poder).

(22) Idem.

(23) Idem.

(24) En Martín Rivadavia, nieto del primer presidente, se repite la vocación por las cosas del mar y la atención por los problemas que el mar plantea a veces como solución para otros muchos políticos y económicos. Véanse las dos cartas publicadas en otro lugar de este número, de Martín Rivadavia, quien, siguiendo la evolución natural de sus actitudes en concordancia con las necesidades del país, llegó a ser ministro de Marina.

(25) "Armamentos argentinos en la Patagonia" por Nemo (artículo en este número extraordinario).

(26) Idem.

(27) "Viaje de precursores" por Héctor R. Ratto (ARGENTINA AUSTRAL, N.º 144).

(28) Teodoro Caillet-Bois.

(29) El N.º 50 de ARGENTINA AUSTRAL fué dedicado a Luis Piedrabuena. El sustituyente Valentín Reiberg, según Caillet-Bois, fue el primero en llegar al lago Argentino por el río Santa Cruz, cuyas aguas remonta en un boteito (1813), después de Piedrabuena, quien cubriera por tierra el mismo trayecto.

(30) Muchos pormenores de esta llegada de los galeses al Chubut se hallarán en la colección de ARGENTINA AUSTRAL. Véase también la novela de Carlos A. Bertomeu "El Valle de la Esperanza" (El Ateneo, Buenos Aires, 1943).

(31) El número 113 de ARGENTINA AUSTRAL contiene multitud de pormenores sobre la expedición del comodoro Luis Py, de la que trata especialmente. Véase, además, "La expedición Py a Santa Cruz—El combate que no se libró", artículo en el número 115 de esta revista escrito en colaboración por Teodoro Caillet-Bois y Armando Braun Menéndez.

(32) El lago Nahuel Huapi fué descubierto, en febrero de 1621, por don Diego Flores de Leon, según establece el P. Guillermo Furlong, S. J. en su obra "Entre los tehuelches de la

Patagonia" (Talleres gráficos San Pablo, Buenos Aires, 1943), libro imprescindible para conocer los importantes viajes realizados por los padres de la Compañía de Jesús durante la primera mitad del siglo XVIII en toda la extensión, o casi toda, de los lagos cordilleranos del norte patagónico, tales como Rosales, Guillermo, Zúñiga, Vander Meer, Quiroga y Cardiel. Merecen especial mención las expediciones del P. Nicolás Mascardi, varón tan santo como ilustrado a quien la tradición atribuye la introducción del manzano en regiones donde ha llegado a constituir el principal elemento fitogeográfico, y quien atravesó varias veces la Cordillera, recorrió el Neuquén, se internó por la meseta patagónica, probablemente hasta el lago Musters (obra citada, pág. 76) y, por último, en su tercer viaje según el autor que seguimos, "desde este lago debió de enderezar su ruta hacia el este, llegando a la costa atlántica en algún punto cercano al actual Fuerte Deseado o Puerto Santa Cruz. Y agrega: "Antes de llegar a cabo Virgenes, en un punto que bien pudiera ser Puerto Gallegos, halló un alojamiento, muy capaz, y en él pozos con escalones para sacar agua, hechos a mano, pedazos de cuerda, de botijas, astillas y señales de brea, que todo indica haber habido allí gente y algún navio. Y preguntando a los indios comarcanos, dijeron que allí habían estado unos hombres blancos algún tiempo y que se habían ido en un navio... Según todas las señales trátase de la expedición de John Narborough de quien se sabe que a 26 de septiembre de 1669 había partido de las Dunas y al año siguiente, antes de cruzar el Estrecho en viaje a las costas de Chile, se había detenido en lo que es ahora Puerto Gallegos." (Obra citada, pág. 78). Mascardi, por tanto, y según el P. Furlong, habría sido el primero en cruzar la Patagonia desde el Pacífico hasta el Atlántico y desde su límite NO. hasta su límite SE.

(33) "Historia Naval Argentina", por el capitán de Fragata Teodoro Caillet-Bois, libro ya mencionado del que extraemos principalmente los datos que se insertan en esta parte de nuestra reseña.

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

(35) El lago Vintter lleva el nombre que en atención a su jefe, el general Lorenzo Vintter, le impuso el coronel Lino de Roca, cuando lo encontró durante su expedición de reconocimiento en el año 1864, desde el Fuerte Deseado hasta el arroyo Valcheta. (Memoria del Estado Mayor, 1884.)

(36) Sobre la instalación industrial de Ernesto Rouquand, véase la monografía de Armando Braun Menéndez "Viesuales y miserias del primer ensayo de colonización en Santa Cruz" (ARGENTINA AUSTRAL, números del 44 al 47, y "Pequeña historia patagónica", Viau y Zona, editores, Buenos Aires, 1936.)

(37) Carlos Borgiani: "Cantos suenos de la historia patagónica—Recordando la obra humanitaria de los transportes de la armada de anado". (ARGENTINA AUSTRAL, N.º 150.)

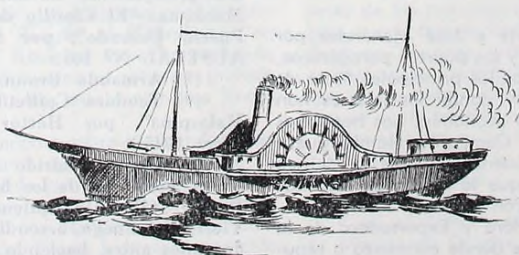
(38) "Historia Naval Argentina" por Teodoro Caillet-Bois, pág. 508. Y en otro lugar de la misma obra, pag. 509, se lee: "La marina contribuyó así a la conquista y pacificación del territorio, haciéndose presente con frecuencia cada vez mayor en aquellas situaciones, que comenzaban a animarse con coronos. Es, pues, a justo título que consideramos como hija a la Patagonia, y merecen mención en esta reseña los nombres de sus miembros que se destacaron en esta obra meritoria a la par de los Musters, Moreno, Zepatos y Ameghino. Así el sustituyente Valentín Reiberg, que en el año 13 remonta en un boteito el río Santa Cruz en su totalidad y fue el primero en llegar por vía fluvial al lago Argentino. Así el capitán de fragata Carlos Moyano y el funcionario de marina Ramón Liza, que exploraron en todo sentido la Patagonia y la Tierra del Fuego, hasta entonces desconocida. Así los marinos que, una vez conquistada la costa sur, exploraron los ríos del norte de la República..."

(39) Sobre Rivadavia véase en otro lugar del presente artículo y, con respecto a Higgins, puede consultarse el capítulo 2.º de "Fuerte Buñes" de Armando Braun Menéndez.

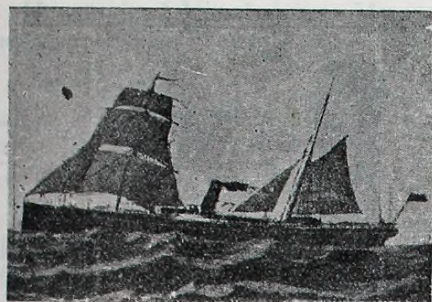
(40) "Pequeña Historia Patagónica" de Armando Braun Menéndez (Viau y Zona, editores, Buenos Aires, 1936).

(41) Idem.

(42) Historia Naval Argentina, de Teodoro Caillet-Bois (pág. 509). Y por lo que se refiere a la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia y al desarrollo de sus servicios de navegación, véase el número 144 de ARGENTINA AUSTRAL dedicado a don José Menéndez.



Vapor aviso "Itapirú" (según Cabral). Exploró los ríos Negro y Limay (1872).



La Marina y Argentina Austral

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

ACHERNAR, R. — La tradición en la Marina. N° 44, pág. 28.

ALBARRACÍN, SANTIAGO (Capitán). — La escuadra prosigue viaje de Carmen de Patagones a Santa Cruz. N° 113, pág. 34.

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

— Lago Argentino. Un bautismo inspirado por los dioses. N° 30, pág. 34.

— Episodios marítimos de nuestra costa patagónica, del teniente Dosserres. N° 40, pág. 10.

— Una expedición olvidada. Viajes de Piedrabuena, etc. . . . N° 41, pág. 40.

— Reminiscencias históricas de Puerto Deseado y San Julián. N° 43, pág. 8.

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

— La personalidad de Piedrabuena vista por los europeos. N° 50, pág. 67.

— Teniente de navío José M. Mascarello: su vida, su obra. N° 53, pág. 28.

— Teniente de navío don Agustín del Castillo, N° 69, pág. 33.

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

— Los propulsores de la Marina Mercante de la costa Sur. N° 84, pág. 32.

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

— Recordando al capitán Carlos M. Moyano. N° 125, pág. 36.

— Santa Cruz en 1789. N° 128, pág. 18.

— De cómo una chispa de oro contribuyó a la fundación de Río Gallegos. N° 132, pág. 44.

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

— No hay nada tan barato para los viejos patagónicos como evocar la navegación de antaño. N° 140, pág. 18.

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

— Capitán de fragata don Eugenio H. Leroux. Su fallecimiento. N° 157, pág. 39.

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

— Semblanza de don Luis Piedrabuena. N° 50, pág. 18.

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

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

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

— Puerto Madryn en 1890. Reproducción de algunos párrafos. N° 43, pág. 6.

— Piedrabuena. Su acción patriótica. N° 50, pág. 30.

— Comentario de los salvamentos de Piedrabuena. Escritos por él mismo. N° 50, pág. 63.

— Mis recuerdos de entonces. N° 64, pág. 32.



ACEITE

"GALLO"

EL MAS SUAVE
DE LOS ACEITES

La Arrocería Argentina
Frugone y Preve Lda. S. A

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

— Luis Py. N° 93, pág. 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CRONICA GRAFICA E INFORMATIVA:

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

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

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

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

Tierra del Fuego bajo el control del Ministerio de Marina. N° 158, pág. 52.

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

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

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

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

La fragata Sarmiento. N° 46, pág. 53.

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

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

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

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

Primeros pobladores de Puerto Deseado. Contraalmirante Solier. N° 60, pág. 35.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÁVILA, NICOLÁS R. escribe en "La Prensa" interesantes crónicas acerca de lo acaecido en Santa Cruz durante la estadia de la Escuadra de Py. (Extractado por Carlos Borgialli. N° 113, pág. 46).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

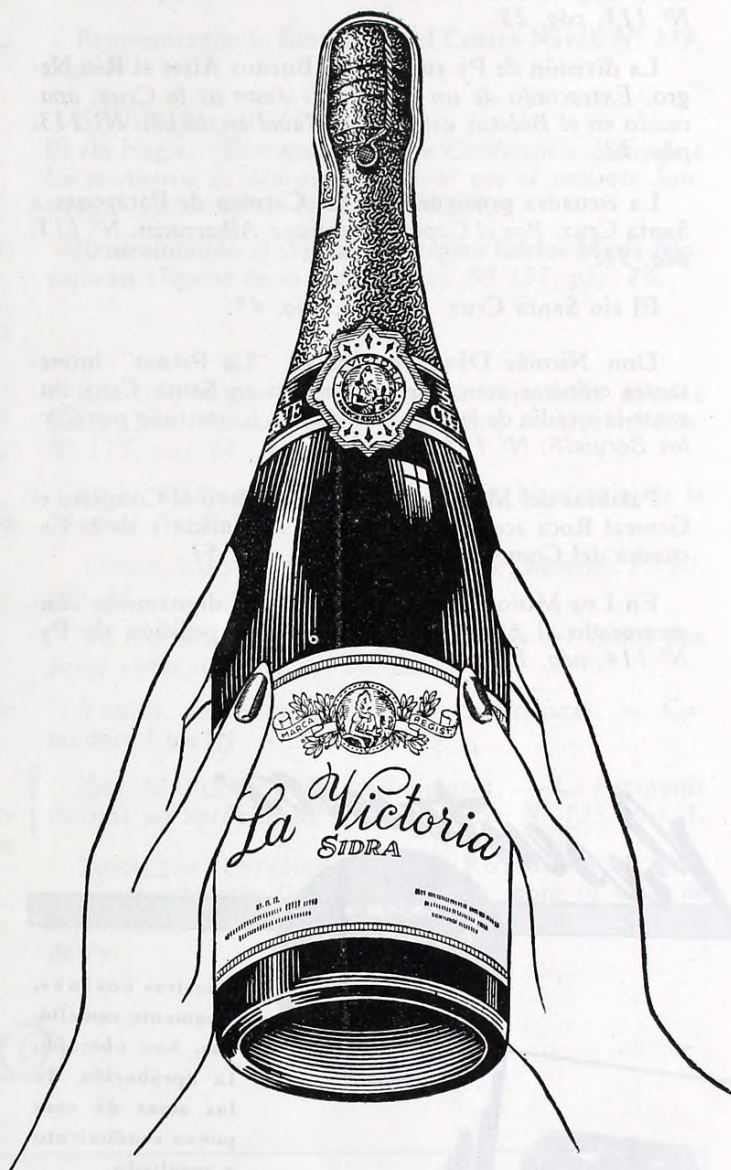
NÚMERO 113, ESPECIALMENTE DEDICADO A LA EXPEDICIÓN DEL COMODORO LUIS PY. — Comodoro Py. (De un óleo existente en el Centro Naval).

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

Recordando al almirante don Martín Guerrico. Noticias sobre su viaje de exploración del río Negro al regreso de la Expedición de Py. Reproducción de un trabajo de Estanislao S. Zeballos. N° 113, pág. 12.

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

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



"Vitamínese" con

SIDRA

"LA VICTORIA"

"Fuente de salud"

Elaborada con manzanas de "super-selección", por un procedimiento que retiene todas sus saludables vitaminas.

Pídala en los principales almacenes y confiterías de la República.

¡No admita sustitutos!

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

La Expedición Naval a Santa Cruz. Apuntes de un cadete, hoy contraalmirante. Por Daniel Rojas Torres. N° 113, pág. 28.

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

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

El río Santa Cruz. N° 113, pág. 45.

Don Nicolás Dávila escribe en "La Prensa" interesantes crónicas acerca de lo acaecido en Santa Cruz durante la estadia de la Escuadra de Py. Extractado por Carlos Borgialli. N° 113, pág. 46.

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

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

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

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

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

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

La adhesión de ARGENTINA AUSTRAL. pág. 17.

Semblanza. Por Armando Braun Menéndez. Pág. 18.

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

La familia de Piedra Buena. Pág. 52.

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

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

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

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

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

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

PUNCEL, CARLOS. — Otra vez... "La Sarmiento", acuarela. N° 35, pág. 31.

— Tres jovas de la Armada Argentina. Acuarela miniatura. N° 49, pág. 46.

— "La Sarmiento" y "El Rivadavia". Acuarelas. N° 71, pág. 19.

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

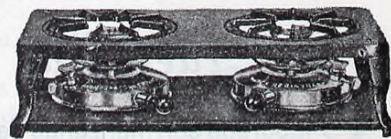
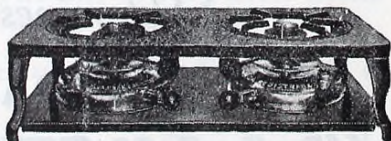
— Los buques de Piedra Buena. N° 50, pág. 46.

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

Presentamos:

Cocinas a
Gas de Kerosene
con mechero
silencioso
o regulable.

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



ADIOGENES

SON ARTICULOS NOBLES
INDUSTRIA ARGENTINA

VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS **PIAZZA HNOS. S.R.L.** Capital: \$ 1.000.000

Administración-Ventas y Talleres: ARRIOLA 154/58 (Suc. 37, Rto. 1)
U. T. 61, 3389 y 3312 • Exposición: BELGRANO 502 - Bs. As.

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

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

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

REDACCION (Notas varias):

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

Se cumplen treinta años de uno de los episodios de mayor resonancia en el país. Salvamento realizado por la Corbeta "Uruguay". N° 54, pág. 20.

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

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

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

El río Santa Cruz. N° 113, pág. 45.

Cómo el capitán Piedrabuena perdió dos botellas de champagne. Artículo entresacado de la "Tribuna Nacional". N° 132, pág. 18.

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

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

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

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

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

El Villarino. N° 147, pág. 39.

El río Negro. (Extractado de una Conferencia dedicada a los ministros de Marina e Interior por el teniente Santiago J. Albarracín). N° 153, pág. 54.

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

ROJAS TORRES, DANIEL. — La expedición naval a Santa Cruz. Apuntes de un cadete hoy contraalmirante. N° 113, pág. 28.

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

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

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

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

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

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



"LA ANTIGUA GENOVESA"

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1910
FABRICANTES DE CAMAS Y MUEBLES DE HIERRO
DI CASAGRANDE Hnos. & Cía.

2771 - FOURNIER - 2681

BUENOS AIRES

U. T. 61, Corrales 2310



MARCA REGISTRADA

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

Durblan

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

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos

Notas bibliográficas

Por Julián Pedrero

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

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

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

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

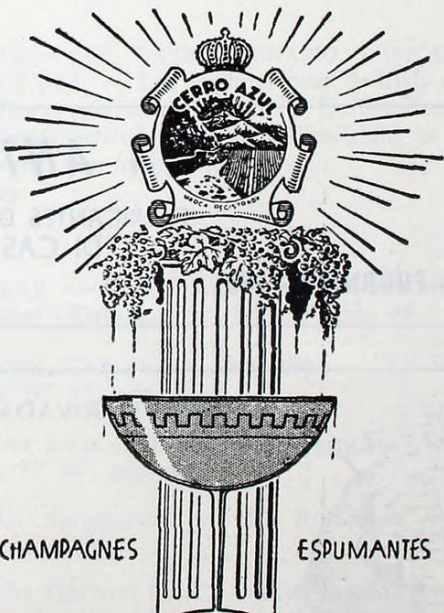
Con lo que dejamos anunciada otra dificultad más, que hallamos resuelta en esta obra con tanta felicidad como la primera. Pues, en verdad, que tan difícil como hacer obra creadora glosando un monumento literario al que rodea la atención universal, creemos que es aquilatar los valores morales del "Martín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

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

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

"CERRO AZUL"

VINOS DE CATEGORIA



CHAMPAGNES **ESPUMANTES**

Ricardo Barassi

Nicasio Oroño 2451 / BUENOS AIRES U. T 59 - 1615

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

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

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

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

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



**FERRETERIA
DE PARIS**

FUNDADA EN 1857

GIRAULT, ARENAZA & Cía.

Importadores de Ferretería

Casa Matriz:

1649 - LIMA - 1699
U. T. 23 - 4832-0732
U. T. 26 - 1113

Muestrario y Ventas

756 - ALSINA - 756
por Mayor:
U. T. 33 - 1289

BUENOS AIRES

Y para concluir, una cita más:

"Hay hombres que de su cencia
tienen la cabeza llena;
hay sabios de todas menas,
mas digo, sin ser muy ducho:
*es mejor que aprender mucho
el aprender cosas buenas.*"

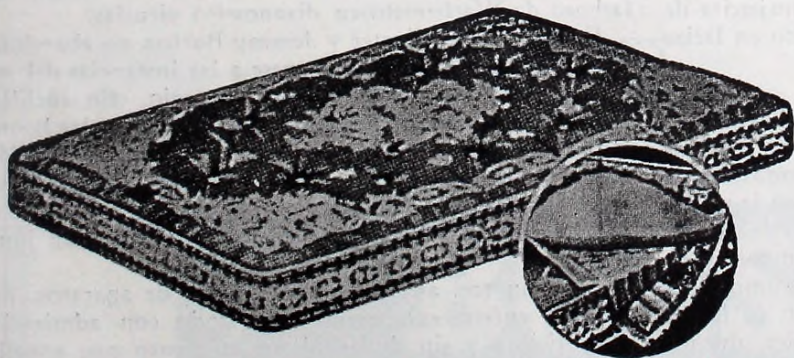
(MF. II - 4607 - 12.)

Glosado por el autor del modo siguiente:

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

ADHESION DE

Viuda e hijos de Blas Aris



Cándido Lorenzo

☆ Colchonería ☆

Tapicería y cortinas para buques
en general

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

¡Tierras malditas!

Cuento de Enrique Campos Menéndez

(Dibujo de JOSE BONOMI.)

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

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

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

amos de la vida y de la muerte.

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

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

Fuegia, York Minster y Jemmy Button no abandonaban la cabecera del enfermo; pese a las instancias del médico que los amenazaba con el contagio. En cucullas, junto al lecho del afiebrado, como a la vera de las hogueras de su tierra, asistían silenciosos a su conación. Cuando el enfermo fué trasladado al Hospital Naval resultó imposible convencerlos de que se quedasen en Wathamstown y hubo de permitírseles que velasen junto a él.

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

y bajo el velo se veía la horrible erupción de la viruela, mal desconocido en el clima frío y sano de los canales fueguinos. Pero ellos tenían confianza en aquellos hombres maravillosos de blancos delantales.

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

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

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

Fuegia agradeció; pero estaba preocupada y su gratitud fue poco efusiva. De pronto, se encaró con el Rey:

—¿Tu mandas aquí? —le dijo.

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

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

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

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

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

El Rey sonrió tristemente.

—Sí —agregó, por conformarla—. Les diré que le salven la vida. Vete tranquila.

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

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

Y volviéndose a los médicos, les gritó:

—¿Habéis oído? Vuestro jefe no quiere que él muera. Vosotros tenéis de todo para salvarlo. Vosotros, que lo hacéis todo, vosotros que lo podéis todo, no lo dejéis morir.

Y agregó, ya más serena:

—Además, vuestro jefe os lo ordena.

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

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

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



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

Fuegia arrojó a las turbias aguas del Támesis el anillo del Rey.

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

—¡Ésa es una tierra maldita!

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

No sabemos si oyó la maldición de Fuegia. El hecho es que —él también— después de recorrer las regiones australes de América, decía:

—¡Éstas son tierras estériles! ¡Tierras malditas!

¡Distintos son los pareceres bajo el cielo de Dios!



Ginebra

BOLS

Su color ámbar
pálido comprueba
su vejez.

DE SEVILLA A USHUAIA

Don José Romero primer subprefecto de Bahía Thetis

Por Juan Muñiz,
Corresponsal en Río Grande

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

De Sevilla a Ushuaia... ahí es nada. Del cálido y

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

Su propósito de emigrar a América lo acariciaba desde que oyó, allá en su infancia, referir a su padre la aventura corrida a raíz

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

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

Este relato quedó gravado en forma indeleble en su tierno corazón. Los años pasaron y aquel muchacho con ansias de aventura, se inclinó por la mecánica. Tenía 28 años cuando patentó la invención de una máquina agrícola. A los 30, cuando parecía que los recuerdos de la infancia ya se habían borrado, aquellos le arrastran poderosamente, y un buen día del año 1888 un nuevo emigrante ofrece sus brazos, su inteligencia y una entusiasta y ardorosa juventud, como muchos otros europeos, al servicio del Nuevo Mundo. Josefino llegó al Plata acompañado de un montoncito de pesetas dispuesto a hacerras multiplicar como en el milagro de Jesús. Adquiere tierra en Olavarría y se hace agricultor, pero una persistente sequía puede más que su voluntad obligándolo a maivenderías. Cerca de dos años transcurren y mil peripecias desazonan su espíritu. Al fin consigue el trabajo que lo llevará a Tierra del Fuego; pero en qué condiciones: ha de montar un aserradero, pero no ganará sueldo si no fuera capaz. Él se encuentra dispuesto, pues volver a trabajar en su primer oficio le llena de satisfacción y de confianza que logra transmitir al nuevo patrón. Además, no hay quien se arriesgue a ir tan lejos y es aceptado.

En un lugar cercano a Ushuaia llamado Lapataia, instala las máquinas cumpliendo a satisfacción su palabra. Gobernaba a la sazón un hombre muy progresista, don Pedro Godoy, de grato recuerdo para Ushuaia. Necesita mucha madera para edificar: obras públicas en abundancia, casas para los pobladores, trabajo, progreso... Con este plan parte a Buenos Aires y regresa con las máquinas para instalar el aserradero de la Gobernación, que también instala el señor Romero.

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



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



"EL CAFE TEMPLA EL ANIMO Y
ESTIMULA EL PENSAMIENTO"

CAFE

"Paulista"

**PURO DE
BRASIL**

SOLAMENTE ENVASADO

PEDIDOS A

TACUARI 1542 - U.T. 26-5011

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

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

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



Don José Romero.

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

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

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

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

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

2

Villavicencio

**Agua Mineral
de los Andes**

Liviana, pura y
digestiva, es siem-
pre indicada para
beberse a toda ho-
ra y en cualquier
circunstancia.



BACTERIOLOGICAMENTE PURA

**TIO
PACO**

**JEREZ ARGENTINO DE
ESTIRPE ESPAÑOLA**

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



ALEGRA EL ESPIRITU

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

Por Ulises

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

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

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

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

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

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

SALUS
ES HIJA DEL SOL



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

Vale la pena probarla en seguida

YERBA
SALUS

Manjar en cada mate y elogio en cada boca.



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

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

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

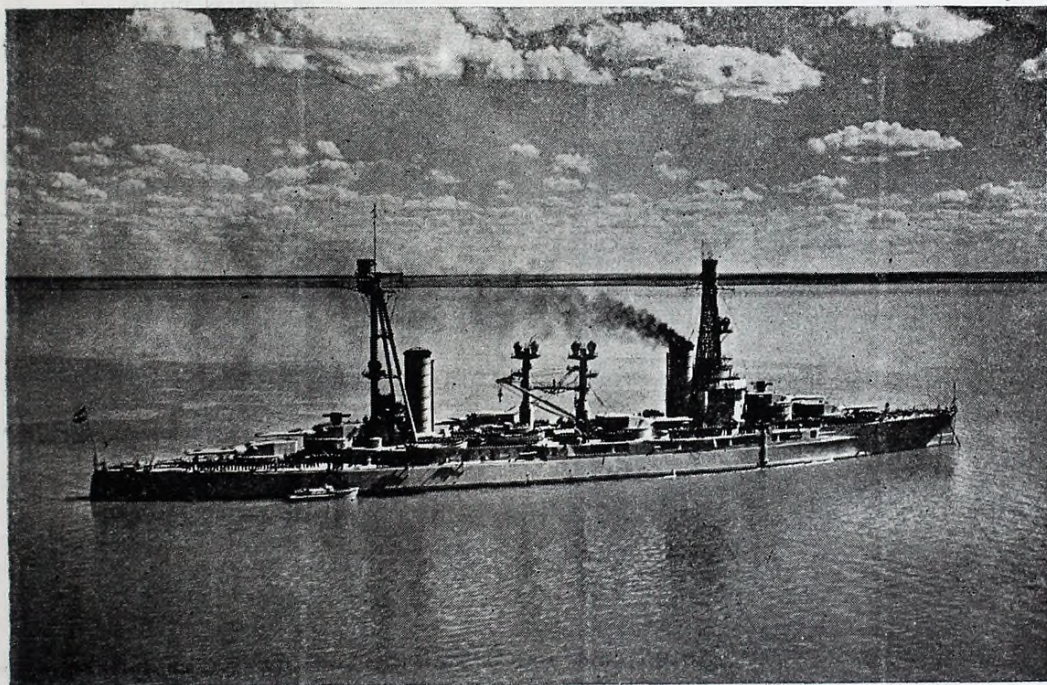
Hay también en estas audiciones otros espacios de singular interés y uno de los que más ha llamado la atención es el que está a cargo de es-

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

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

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

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



C A L I D A D — E F I C A C I A — E C O N O M I A

“Fluido Fármaco”

Antiséptico aprobado con solo baño.

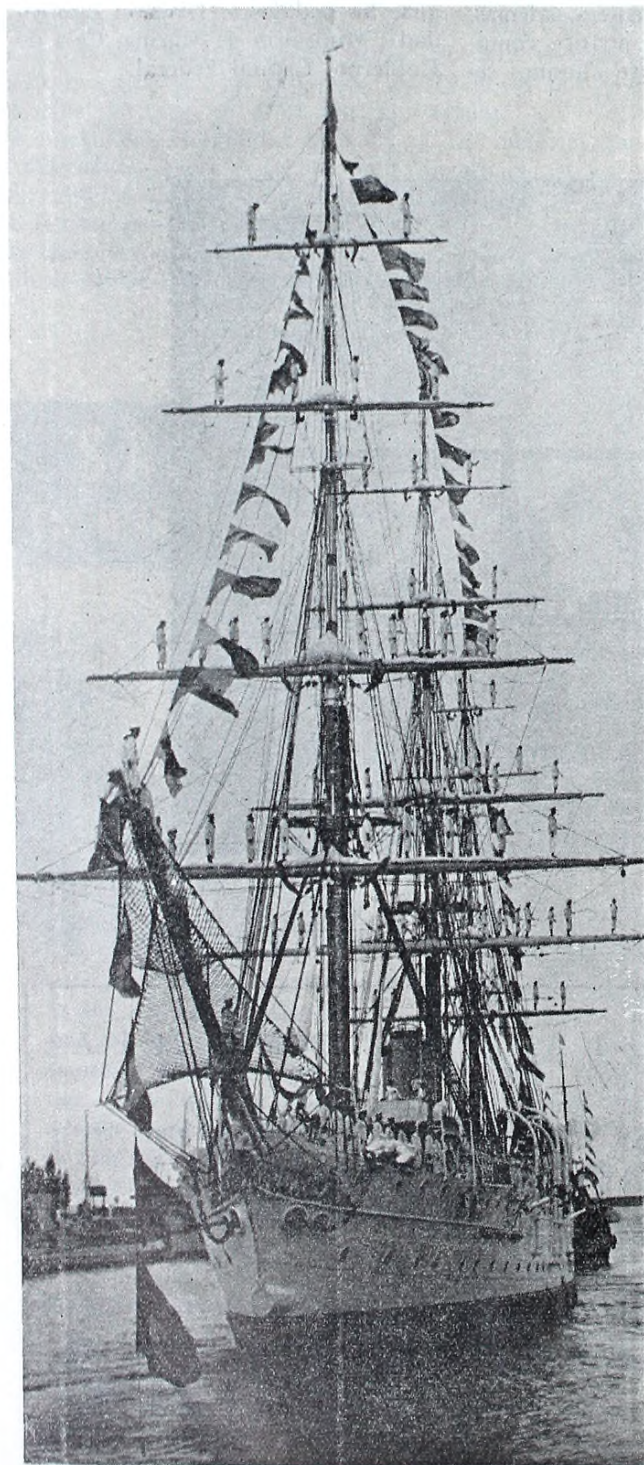
No venenoso. - Beneficia la lana.

Evoluciona bien con aguas salobres.

Informes “La Fármaco Argentina” S. A.

Acayte 136 Buenos Aires

Buques



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

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

Buques argentinos,
naves de mi patria,
con marinos gauchos
de piernas combadas
que domando potros
domaron las aguas;
acero y acero
en mezcla entonada;
marinos y hombres
de la nueva patria,

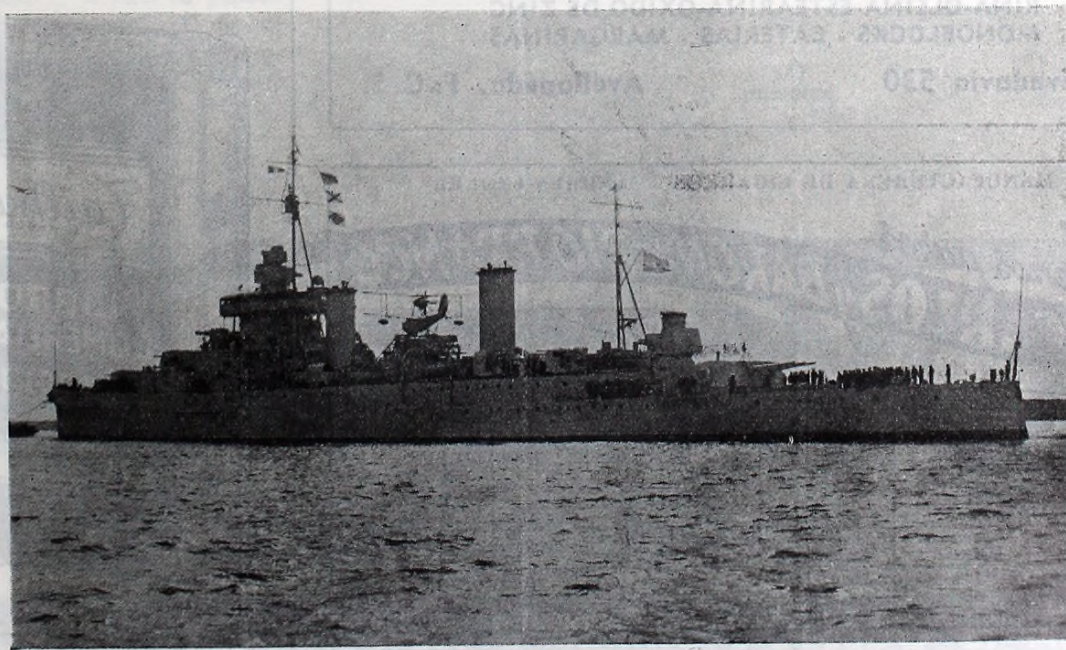
de los pueblos nuevos,
de las libres almas...

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

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

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

José Armando Solla.



Un pintor del mar: Carlos Puncel

Por Juvencio

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

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



Don Carlos Puncel.

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

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

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

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

Conviene a nuestro propósito citar algunos párrafos de esta crítica.

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

Compañía de Productos CONEN

SOCIEDAD ANONIMA

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

Bno. Rivadavia 530

Avellaneda, F. C. S.

LA MANUFACTURERA DE CIGARROS ANDRES CZOBEL

Habanos puros
DON CARLOS y BARON de RIO BRANCO



Tamaños	Calidad X	Calidad XX	Calidad XXX	Calidad XXXV	Contenido en caja
Coronita	0,15	0,20 c/u.	0,30 c/u.	0,40 c/u.	50
Cuarta Corona	0,20 c/cig.	0,30	0,40	0,50	25 y 50
Media	0,25	0,40	0,50	0,60	25 y 50
Completa entera	0,30	0,60	0,70	0,80	25 y 50
Marca:	Barón de Guillermo	Barón de Río Branco	Barón de Río Branco	Don Carlos	

Pídalos en "La Anónima" o directamente en la manufactura
E. tero Bellaco 6971 U. T. 61 3595 Buenos Aires


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

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

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

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

Exploraciones del interior de Tierra del Fuego



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

Juan Muñiz — Corresponsal.

Río Grande, octubre 2 de 1942.



Sidra PELAYO

Néctar de Sidras

STOP PUBLICIDAD

Unicos Distribuidores: CASIMIRO POLLEDO S. A.

La isla de los Estados (1891)

Por el contraalmirante Mariano Beascoechea.

(Transcripto del Boletín del Centro Naval)

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

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

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

No es posible imaginar nada más desolado. En casi todos los días del invierno, nieblas opacas se ciernen sobre ella y la envuelven como un inmenso manto. Entonces se esfuman sus aristas, sus ruidos se adormecen y toda la Isla se sosiega y queda como muerta entre los pliegues de aquel sudario húmedo y sinistro. Raros son los días en que su cielo está sin nubes, y muy contados aquellos en que brilla el sol. Todo su paisaje es triste y produce una impresión de angustia. Aún en pleno verano, se ven los conos de sus montañas con grandes mantos de nieve. Inútil buscar algún signo de vida, el ladrido de un perro o el balido de una oveja. Sólo se escucha a veces el grito débil de alguna ave marina lanzado desde lo alto de esas rocas batidas por el mar.

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

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

CAÑOS PARA AGUADAS

Eternit

Caños livianos, de insuperable rendimiento, duración ilimitada y fácil colocación para aguadas en cualquier campo.

Económico en su costo, aventaja a los caños de hierro por no afectarle el salitre y ofrecer una superficie interna completamente lisa. Nuestra oficina de ingeniería está a su disposición para estudiar sus necesidades, facilitarle planos y directivas para instalar aguadas en sus campos.

SOLICITE PRECIOS Y FOLLETOS A:
KREGLINGER LTDA. Chacabuco 151
BUENOS AIRES

Nombre

Dirección

Localidad F. C.

KREGLINGER LTDA.

COMPAÑIA SUDAMERICANA S. A.

CHACABUCO 151 BUENOS AIRES U.T. 33 Av. 2001-8



Pintura especial PAJARITO para marcar ovejas...

su color vence al tiempo - de esquila a esquila!!! Elimínase totalmente en el lavado y es aprobada en toda industrialización de lanas!!!



PAJARITO

TRADICION EN PINTURA

PINTURAS

ESMALTES

BARNICES

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

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

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

fombran aquel lecho de aguas, escarbajos, holoturias y otros organismos se mueven, se reúnen, se separan y hacen su vida misteriosa y callada...

Pero así que el buque leva sus anclas y hace proa hacia fuera, tan pronto como rebalsa, la cercana punta y asoma al mar, el hermoso ensueño se desvanece, y vuelve otra vez el cuadro salvaje, más salvaje aún por la impresión vigorosa del contraste entre aquella placidez silenciosa y el tumulto incesante de la eterna lucha entre los abismos y sus oleajes, los vientos y los peñascos a pique bordeados de rompientes...

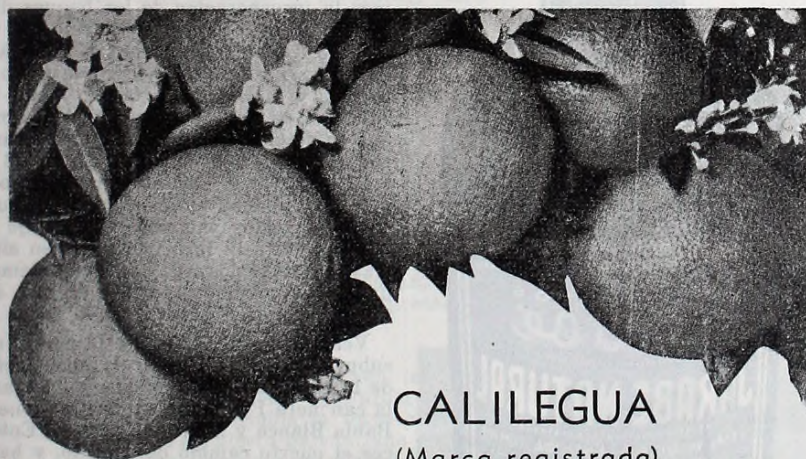
Allá en el extremo Nordeste de la isla, sobre un peñón salvaje que asoma sus elevadas aristas en la embocadura del Puerto de San Juan del Salvamento, se levanta una Farola, desde donde se suele divisar algún velero que pasa a la distancia, silueta vaga que aparece y se pierde luego entre las brumas de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

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

Pasan las horas del día y cuando cae la tarde, cuando la mirada vacila y se pierde entre sombras, sin encontrar el círculo de contacto entre las aguas y el cielo, entonces la Farola se ilumina, y antes que las sombras de la noche caigan sobre aquella inmensidad, un rayo de luz, brillante y fijo, parte del foco central y allí queda perforando las tinieblas, como un inmenso cirio levantado sobre el abismo!

La Farola está iluminada. El barómetro baja, el mar está en calma. Pesadas nubes corren, se amontonan y siguen. Principia el viento el canto de sus iras; las aguas se inquietan, las ondas se forman, el oleaje se encrespa, la tempestad palpita; y cuando estalla se escuchan ruidos siniestros; es la batalla eterna, son las rompientes que se sacuden entre los escollos que circundan la base del peñón.

La Farola está iluminada, y por el haz de luz que escapa de su linterna se ven los vuelos de los albatros y de enjambres



CALILEGUA

(Marca registrada)

Naranjas, Pomelos y Paltas

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

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

Reconquista 336
Buenos Aires

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

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

de otras aves, que atraídas por su claridad luchan allí contra el ímpetu de los vientos. Se escucha el incesante y áspero clamoreo de su desesperada defensa, pero todo es en vano, porque al fin, rendidos sus esfuerzos, vienen a estrellarse contra los vidrios de la Farola, que se estremecen con el continuo chocar de cuerpos palpitantes y alas abatidas, que caen despedazadas al fondo del precipicio.

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

Y cuando el alba se agranda, La Farola se apaga, sigue rugiendo el mar, siguen las olas, pero los guardianes se van al

descanso y todo queda allí ¡silencioso y tranquilo como si fuera un sepulcro!

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

Sobre esa luz hay un espíritu que vela, ¡porque esa luz es sagrada! Cuando el mar, el viento, las corrientes, la noche y la tempestad se encarnan y se multiplican, y dudas ansiosas conmueven al navegante, que va cruzando por aquellas regiones rodeadas de peligros, desde una extremidad de la Isla una luz brota, estalla, blanca y aguda. Es la luz de la Farola, que luce para advertirle el peligro y ponerlo sobre ruta segura.

Una tarde, al declinar del día, anunciaron de la Farola que se divisaba al Nordeste una fragata en llamas. El Golondrina se alistó para zarpar, y mientras levantaba presión en sus calderas

corrinos a Punta Lasserre a contemplar el siniestro espectáculo.

Llegamos jadeantes porque era abrupta la pendiente del largo recorrido... y vimos al llegar, allá en el horizonte de un mar tranquilo, un velero envuelto por los rojos resplandores de un incendio!

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

Pero de pronto, la visión se desvaneció como un sueño. Eran los reflejos del ocaso, que al dar sobre el velamen producían aquel efecto mágico. Y cuando se ocultó el sol, antes que las tinieblas poblaran el espacio, se destacó entre las medias luces el gallardo perfil de un clipper, que luego envolvieron las sombras y se perdió en la noche...

Con este motivo nos quedamos en la tertulia con el personal de la Farola; y Frigerio, su encargado desde hacía muchos años, prisionero voluntario de aquel peñón, nos relató cómo se construyó aquel faro y muchos episodios y de su vida de torrero.

Nos dijo: Hace ya muchos años, en avanzadas horas de la tarde del 18 de abril de 1884, llegamos a bordo de la cañonera Paraná al puerto de San Juan del Salvamento. Nos acompañaba el Transporte Villarino. Fondeamos en la primera ensenada. Rachas violentas saludaron nuestra entrada, todo lo que nos rodeaba tenía un aspecto agresivo. Algunas aves espantadas levantaron el vuelo y se alejaron. Elegidos los fondeaderos, cada buque ocupó su puesto; luego cayó la noche, calmaron los vientos, y un silencio sepulcral invadió la escena.

Veníamos fatigados. Desde nuestra salida de Buenos Aires nos habían combatido los malos tiempos. Recalamos en Puerto Roca, en Deseado, Santa Cruz y San Sebastián de Tierra del Fuego. Era nuestro comandante superior el coronel Lasserre, recientemente nombrado Jefe de la "División Expedicionaria al Atlántico del Sud". En Santa Cruz, esperamos la incorporación de los buques divisionarios, que eran el Villarino, el Comodoro Py, los cutters Santa Cruz, Bahía Blanca y Patagones, la corbeta Cabo de Hornos y la Barca María T., y una vez reunidos, se les impartieron órdenes para que en determinada fecha se encontraran en la isla de los Estados —y el 13 de abril zarparon la Paraná y el Villarino—; que lo mandaba el comandante Spuhr, rumbo a estos mundos. Ese viaje de Santa Cruz a la Isla lo hicimos en cinco días, durante los cuales reinó siempre una violenta tempestad, que más de una vez nos obligó a ponernos a la capa.

Veníamos a instalar en este puerto una subprefectura, y una farola en el peñón de la entrada. Dos días después llegaron la cañonera Py y los cutters Patagones y Bahía Blanca y la barca María T. Entonces el puerto cambió de aspecto, y hasta en el fondo de la segunda ensenada se veían buques fondeados. Botes a remo y a vela cruzaban en todas direcciones y se veían por las playas animados grupos de marineros, que con sus cantos y uniformes alegraban aquellos parajes hasta ese entonces, olvidados y desiertos.

Muy en breve se iniciaron los trabajos. Hacía frío y nevaba. Estudiando el paraje para construir el muelle, marineros de todos aquellos buques, dirigidos por un oficial, principiaron a acarrear piedras y a distribuirlas en el sitio elegido, dándole forma y consistencia en una larga extensión de 54 metros por 3 de ancho, revistiéndolo al final con listones



*De puro
jugo de
frutas
maduras*

**10 GUSTOS
DISTINTOS**

Manzana	Frutilla
Naranja	Pomelo
Mandarina	Ciruela
Frambuesa	Guinda
Ananá	Grosella



de quebracho y adicionándole en el extremo libre una escala por banda. Y mientras esto se realizaba, otros se ocupaban de desmontar parte de la barranca, en plano inclinado, para construir sobre ella la escalera de 15 metros de altura que descansando sobre el muelle, debía permitir el acceso a la parte superior.

Las horas de luz eran muy pocas, pero aquellos hombres las aprovechaban sin descanso, y algunas veces, aún en noche cubierta, al resplandor de las bombillas de aceite, trabajaban empeñosos y satisfechos por los visibles progresos que realizaban cada día.

Concluido el muelle y la escalera, toda ella de pino de tea, se principió a voltear el bosque que cubría una meseta que bordeaba la barranca. Y no fué trabajo fácil arrancar de raíz los millares de árboles que la cubrían, aplanar después su terreno en una extensión de más de 1.000 metros cuadrados. Desde el amanecer se oían los golpes de las hachas, el caer de los troncos, la quebrazón de los ramajes, se unían al disorde concierto de los vientos de los oleajes y del eterno bramar de las rompientes, y era de ver el cuadro en las horas de nevada, en que todos los trabajadores semejaban hombres de mármol en continuo movimiento. Blancos los árboles, blancas las montañas, blanco el terreno, y seguían cayendo los copos de nieve, emblanqueciendo la atmósfera, el cielo, todo aquel conjunto.

Lista y aplanada la meseta, se inició el trasbordo de todo el material que tenía en sus bodegas la María T. Entonces cambió la escena: cesó el ruido de los hachazos, y los grupos de hombres, que antes se amontonaban en el desmonte de la meseta, se convirtieron en interminable cadena de seres que subían por la escalera conduciendo listones, cal, barriles, ladrillos...; y allá en el puerto, el va y viene por las embarcaciones, la lucha de los marineros para atracar al muelle entre aquellas aguas siempre agitadas... ¡qué faena aquella!; pero también ¡qué gente más robusta y corajuda!; nada les arredraba y aún parecía que las inclemencias de la región y sus peligros duplicaran su entusiasmo.

En el peñón donde se construyó el Faro, la faena era también ruda, penoso el acarreo por la distancia y la pendiente...; pero todo se allanaba, los obstáculos se vencían y el edificio circular, con sus grandes vidrios, que debía alojar la gran linterna, se levantaba y definía su forma, entre el clamoreo de las espesas bandadas de aves del mar, que durante las horas de trabajo revoloteaban, como manifestando su terror o su sorpresa.

Llegó por fin el día esperado, ¡el 25 de mayo!, y esa mañana la Farola estaba terminada! ¡Concluida la torre circular, cuyo techo de hierro galvanizado en forma de cono levantaba su vértice agudo a varios metros de altura. Un mástil de 25 metros, sólido y bien asegurado, atravesaba por su centro el edificio y servía de eje al tambor y grada donde iban colocadas nueve lámparas con su correspondiente pantalla, enfocadas sobre un gran reflector común. Combinación de luces que constituía el faro abarcando un sector de 93 grados, visible a 14 millas de distancia, y que irradiaba su luz a setenta metros de elevación sobre el abismo!

¡Aquel fué un verdadero día de fiesta! Por todas partes se veían flamear las banderas. Desde el peñón se divisaban los buques engalanados; las salvas de la

QUE DESCANSADA VIDA!.. COCINANDO CON UNA **TROPICAL**

A GAS TOTAL DE KEROSENE



LA COCINA A TONO CON LA EPOCA

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

MODERNAS - PRACTICAS ECONOMICAS

MODELO H-102. Dos hornallas y horno con indicador de calor, manómetro y nivel para combustible. Gabinete totalmente enlozado en blanco, marfil o verde nilo. Con bandeja recolectadora para limpieza.

MODELO M-202. Con las mismas ventajas de la cocina con horno, este modelo de mesa es muy cómodo por su tamaño y también muy económico.



FABRICADAS
Y GARANTIZADAS POR

INDUSTRIA **CATITA** ARGENTINA



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

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

A medio día numerosas comitivas de jefes y oficiales vestidos de parada, seguidos por grupos de marineros, llegaron al peñón. Entre ellos estaban Laserre, Iturrieta, Méndez, Maymo, Becar, Ballesteros, Bustos, Saráchaga, Maristany, Figue, Frigerio, Pedrito Reyes y cuantos otros que no recuerdo, y en un momento oportuno el coronel Laserre izó la bandera argentina en el mástil de la Farola y nos dirigió la palabra, evocando las glorias de la patria, ideales de humanidad y de progreso, y entre salvas inaugurado el Faro, en nombre del Gobierno Nacional.

Luego se prepararon las lámparas, se llenaron sus vientres de aceite de colza, se empaparon las mechas, se les dió luz a pequeña llama y levantando gradualmente los mecheros se llegó al máximo de luz; y cuando cayó la tarde, bien limpios los cristales de la Farola, se corrieron las cortinas, y en la noche negra vimos surcar, rompiendo las tinieblas, ancha faja de luz, que quedó fija, inmutable y serena, protegiendo la navegación de aquella región.

Y al terminar su relato, agregó Frigerio:

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

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

Allá por el año de 1886, en circunstancias en que ya había cerrado la noche, me asomé a la baranda. Brillaba el faro;

Caminos & Van Peborgh

SOC. DE RESP. LTDA.

CAPITAL m\$.n. 1.000.000

CONSIGNATARIOS

FRUTOS DEL PAIS Y HACIENDAS

ESCRITORIO:

25 DE MAYO 252

U. T. 33 (Avenida) 3908

BARRACA:

HERRERA 2412

U. T. 21 (Barracas) 4197

DIR. TELEG. "CAMIVAN"

BUENOS AIRES

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

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

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

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

Cuando salió el sol, ya se habían extinguido las llamas; sólo la popa flotaba todavía, pero de pronto se hundió totalmente, y sólo quedaron flotando por los alrededores algunos leños carbonizados que humeaban todavía.

Al regresar supimos que era una barca inglesa, la "Blue Lady", con destino a Valparaíso, conduciendo entre otras cosas ornamentos para la Catedral chilena.

Al año más o menos de este episodio, nos dijo Frigerio, pasé en este faro uno de los momentos más angustiosos de mi

"THE STANDARD" S.A.



1051-BRANDZEN-1051 BUENOS AIRES
U. T. 26 GARAY 2507-2508

vida. Era el final del mes de octubre; desde hacía días se notaba por toda esta región anuncios de un desequilibrio en la atmósfera; el viento soplabá a intervalos, tan pronto del norte, como del rumbo opuesto; el barómetro bajaba lentamente, se estacionaba, subía y volvía a descender. El cielo se iba cubriendo de nubes espesas, de nimbus bajos que permanecían quietos y amenazadores. Se sentía calor, un calor raro que nos abatía con un exceso de presión —y, cosa rarísima en estos parajes, se veían entre las nubes más distantes relámpagos continuados.

En estas inquietudes estábamos, cuando se declaró la tempestad. Serían las dos de la tarde; todo estaba en un aparente reposo. De golpe se sintió bramar el huracán, que venía del norte; el mar, que ya estaba agitado, se convulsionó casi de inmediato como si un maremoto hubiera conmovido sus profundidades. Aquello fué algo indescriptible. Semáforo, mástiles, cayeron tronchados; voló el techo de la torre y nuestras viviendas fueron arrasadas. Los golpes de mar montaban más y más, amenazando llegar hasta la Farola; pero no podríamos creer que tal amenaza pudiera realizarse, cuando de pronto una sucesión de olas alcanzó el parapeto y destruyó el hormigón del semáforo; y otras que le siguieron casi sin intervalo, removieron las piedras del borde arrojándolas contra los vidrios de la linterna, algunos de los cuales se hicieron añicos. Una ola deformó dos planchas de la torre y penetró en ella, haciendo bambolear la armadura central y volteando lámparas y reflectores. Agréguese a este cuadro la violencia y rugidos del viento y la oscuridad, que a intervalos se hacía completa.

Creímos que aquello era el fin del mundo, y que pronto todo quedaría barrido por el mar. No hay recuerdo de que por estas regiones haya acontecido jamás nada ni siquiera parecido. Pero la excesiva violencia se apaciguó en un par de horas, clareó el horizonte, los vientos principiaron a moderarse, y una lluvia torrencial aplastó la violencia de los oleajes.

Así que tuvimos luz, luz de día, pero apagada y de una rara tonalidad, nos pusimos a remediar los desperfectos. Ayudados por todo el personal de la subprefectura, y recurriendo a todo el material de repuestos, después de seis horas de impropia tarea conseguimos normalizar en lo posible el funcionamiento de la linterna.

Serían las 11 de la noche, cuando se iluminó la Farola. ¿Y qué vimos? Nos quedamos como petrificados! ¡La sombra

de un buque, que parecía enorme entre las sombras, navegando proa al Cabo San Juan a menos de 8 millas de distancia!... Y avanzaba, avanzaba, a pesar de la luz...; hasta que al darse cuenta del peligro, cambió repentinamente su rumbo.

Venía seguramente buscando el Faro, y al no verlo seguía confiadamente su derrotero!

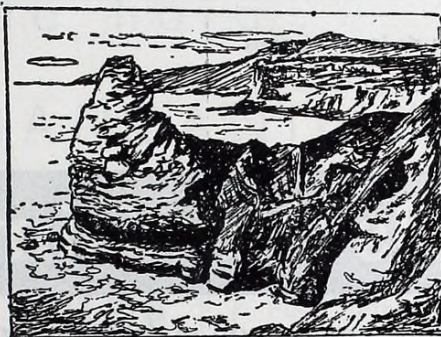
¡Qué catástrofe hubiera sido aquella, si no hubiéramos sin pérdida de tiempo, puesto manos a la obra, para asegurar el funcionamiento de la luz!

Concluida la interesante narración, regresamos al puerto, comentando en el camino los cuentos de Frigerio, sobre los que alguien dijo:

—¡Se non e vero e ben trovato!; porque las olas nunca se elevan a una altura semejante; las más gruesas, las de los grandes temporales del Cabo de Buena Esperanza, llegan a 18 metros, y en el Pacífico, en casos excepcionales, alcanzan a la enorme altura de 33 metros, según Durville.

Pero esas son las olas del mar libre, amigo Jones; en las costas el asunto es diferente. El faro de Eddystone ha sido testigo con frecuencia de monstruos de agua de 50 metros; el Stromboli ha presenciado olas de 97 metros de altura; Spallanzani y otros viajeros de crédito lo afirman; y nada tiene de extraño que así sea, pues son masas enormes de agua lanzadas con furia sobre grandes profundidades, que se ven repentinamente detenidas en su propagación...

Y así, charlando y discutiendo, llegamos al chalet de la Subprefectura, con bastante frío y siendo ya casi media noche.



Promontorio de Cabo San Pablo

WHISKY
Ballantine's
Pronuncie "BALANTAIN"

IMPORTADO
DE ESCOCIA



Agente
en la Patagonia
J. D. SONIGFEN
Río Gallegos

DELEITESE
SABOREANDO
ESTE INCOM-
PARABLE
WHISKY

*Pippermint
Get*

La bebida ideal para
el VERANO es:
PIPPERMINT GET
con soda o agua helada.
DELEITA EL PALADAR
AYUDA LA DIGESTION
ALEGRA EL ESPIRITU.

BEBALO TAMBIEN
PURO, CON AGUA
O SODA HELADA



AGUARDIENTE
"Don Pio"

AÑEJO
MOSCATEL

IMPORTADO
DEL
CANADA



WHISKY

*"CANADIAN
CLUB"*

INDISPENSABLE
PARA PREPARAR
DELICIOSOS
COCKTAILS



UNICOS
IMPORTADORES:

WATTINNE BOSSUT & Cía. Buenos Aires



La Expedición Py pondeada ante el cañadón de los Misioneros.

¡Cocktails Riquísimos...

y vermouth delicioso, únicamente con el *legítimo y antiguo*

LONDON DRY GIN "ROYAL LUDGATE"

(Ginebra blanca y seca) En botellas de 1/2 y 1 litro con gotero.

¡DA VIDA AL COPETIN!

DELLEPIANE & CIA. (S. C. e. I.) Buenos Aires



ICA Industria Colchas y Anexos

SOC. DE RESP. LTDA. — CAPITAL \$ 1.000.000.00

FABRICA de TEJIDOS ALGODON, SEDA y MEZCLA

Fábrica y Administración:

REPUBLICUETAS 6342

U. T. 51 (Urquiza) 1882

Teleg. ICA 1471

Buenos Aires 5363

Salones de Venta y
Exposición:

ALSINA 971 - 5º Piso

U. TELEF. 38 - 2767

TAPICERIA EN GENERAL
JAQUARD Y FANTASIA
DAMASCOS - MOIRE - FLAME
CRETONAS - FLOREADOS
COLCHAS - CARPETAS

TINTORERIA PROPIA
TINTURA - APRESTO DE
HILADO ALGODON Y SEDA

Etchegaray, Arriarán & Cía.

Importadores - Mayoristas

Tienda - Tejidos - Mercería



934 - ALSINA - 944

BUENOS AIRES

UNA VOZ ARGENTINA EN LA PATAGONIA

L.U.4 Radio Comodoro Rivadavia

L.U.12 Radio Río Gallegos

L.U.8 Radio Bariloche

Las ondas que sintonizan todos los hogares patagónicos

Cía. BROADCASTINGS DE LA PATAGONIA S. A. - Av. R. Sáenz Peña 555 - Bs. Aires



Bombardera "Constitución"

Monitor "Andes"

Corb. "Uruguay"

Otra interpretación de la Expedición Py en el lugar del desembarco.

BEBA a toda hora



MANZANILLA PASTORA

TORREGROSA Y BELDA

SOC. DE RESP. Lda.

CASA DE COMPRAS Y MOLINOS DE
PIMENTON EN NOVELDA (ESPAÑA)

Importadores de los acreditados PIMENTONES

"FLOR DE LA HUERTA" - "EL ZAMORANO"
"EL CHANCHO" - "LA NOVELDENSE"
"EL GUERRILLERO JAPONES"

3683 - INDEPENDENCIA - 3685

U. T. 45, LORIA 3346

BUENOS AIRES

En Baterías de Cocina exija Aluminio
Puro Reforzado

Marca "Claridad"

Es lo mejor que se fabrica actualmente



Pida una pieza y en lo sucesivo no comprará
otra marca

CASA IMPORTADORA DOMINGO RONCO

Sociedad de Responsabilidad Limitada
CAPITAL \$ 1.000.000



Cerámica, Cristalería, Bazar, Menaje y Cuchillería

BALCARCE 554 - 562

U. T. 33-5611

Buenos Aires

CARAMELOS

Mariló

BOMBONES

GRAL. RIVAS 2464-68

BUENOS AIRES

el HORMICON DURA MAS

CALIDAD - SERVICIO - COOPERACION

COMPANIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND
 TELEFONOS 44 BUENOS AIRES • SANTIAGO 111 SANTIAGO DEL ESTERO

Garmil
 MARCA REGISTRADA
 Sdad. de Resp. Ltda.
 Capital \$ 150.000 -

DISTRIBUIDORES - REPRESENTANTES
 IMPORTACION - EXPORTACION

CUENCA 2465/9 - BUENOS AIRES

Distribuidores:

"Brancato" Perfumería
 "Lysoform" Productos para la Higiene
 "Just" Fca. de Cepillos
 "Bruno Boval" Productos de Belleza
 "Rivoli" Perfumería
 "Tiñol" Laboratorios
 "Industrial Telurica" Tintas en General
 "Agua Prat" Quitamanchas

Representaciones:

"Vinos Carrodilla", B. F. Nazar Anchorena e Hijo
 "Nueva Gráfica Argentina"
 "D'Odrsay" Perfums
 "Estrella, Pereira y Cía." Frutas y Legumbres
 "Comat S. R. L.", Maderas Terciadas

UNA ORGANIZACION ESPECIALIZADA
 EN LA ATENCION DE LA PATAGONIA

CASA FAZIO
 DE
FAZIO & GARCIA

353 - OLAVARRIA - 363
 21 - BARRACAS 0675

PROVEEDURIA MARITIMA

EL MAS COMPLETO SURTIDO
 EN ARTICULOS DE ALMACEN

BUENOS AIRES

G R E G O R I O F A I N G U E R S C H

FABRICA DE CAMISAS

SANTIAGO DEL ESTERO 532

Unión Telef. 37 - RIVADAVIA 0769



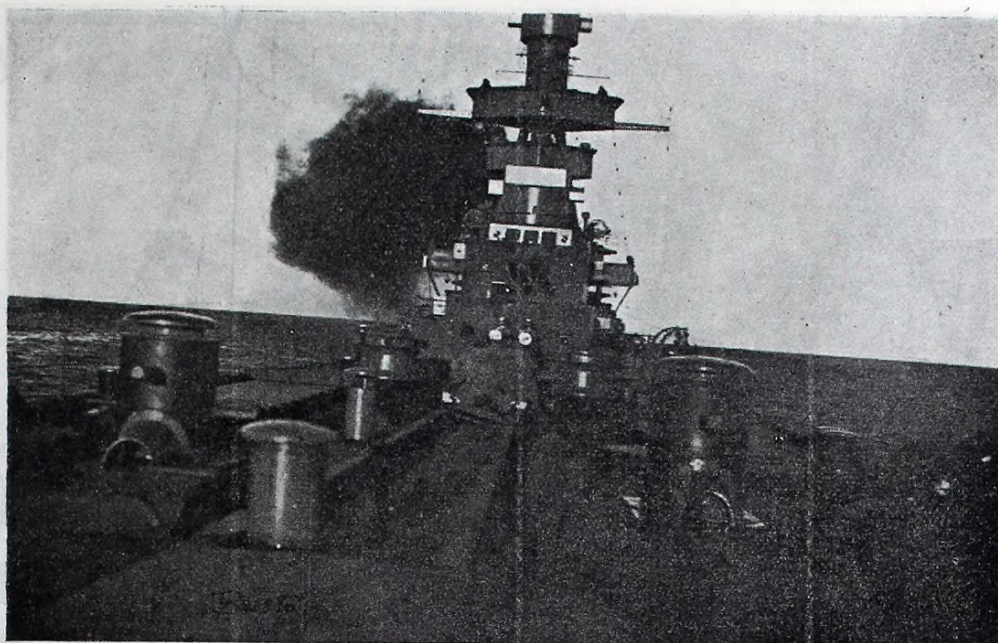
MARCA REGISTRADA

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

Durblan

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

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos



Cubierta del crucero "25 de Mayo" durante una maniobra frente a Comodoro Rivadavia.

(Foto Busto.)

"La Navarra"

FABRICA DE EMBUTIDOS DE TODAS CLASES
ESPECIALIDAD EN ARTICULOS ESPAÑOLES

RAMON URBICAIN

INDEPENDENCIA 4213-17 - U. T. 60, CABALLITO 4324 - BUENOS AIRES

Feit & Olivari Ltda.

Artículos de Propaganda

Avenida Belgrano 868

U. T. 34 - Defensa 1211-1419



Antisárnicos Manchester

Avenida Belgrano 881

U. T. 34 - Defensa 1413

B U E N O S A I R E S

EL TRIANGULO de la FELICIDAD

EVOKA LA
VENTURA DEL PASADO

ALIENTA LAS
ESPERANZAS DEL FUTURO

GLORIFICA LAS
ALEGRÍAS DEL PRESENTE

Champagne BARONET

EL MEJOR DE AMERICA
UN PRODUCTO DE
BARON DE RIO NEGRO



Niños de familias santacrucenas visitando la "Sarmiento".

Un feliz descubrimiento



NUEVO FIJADOR CON QUINA Y RICINO

Usted conoce las excelentes propiedades de la Quina y el Ricino. Ahora, ambos elementos se combinan equilibradamente en un Nuevo Fijador, que al mismo tiempo que asienta el cabello, lo hace más suave, fuerte, sano, brillante... Este fijador es Yorkina:

YORKINA Etiqueta Roja, mantiene el cabello masculino sano y correctamente peinado todo el día

YORKINA Etiqueta Azul, más fluido, da luminosidad al cabello femenino y realza la elegancia de un buen peinado.

YORKINA

En dos tamaños: \$ 1,80 - \$ 3.-

ES UN PRODUCTO YORK
DISTRIBUIDO POR MAYON



PIRELLI

La más completa
industria del caucho
y de los cables eléc-
tricos en Sud América.



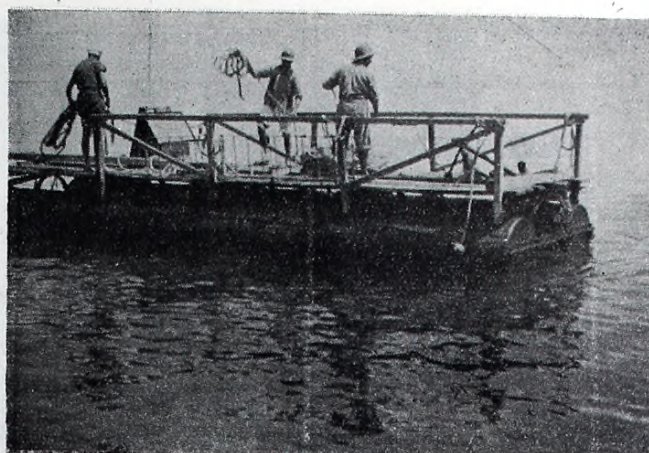
FIDEOS ENVASADOS "LA UNION"

Gerino Hnos.

ALBERTI 1779

U. Telef. 61 - 0278 y 4353

BUENOS AIRES



Trabajos en el mareógrafo de Puerto Pyramides.

INDUSTRIALES



ARGENTINOS

Fabricantes de:

Puertas, ventanas y celosías de madera y de hierro

Casitas, Tinglados y Galpones de chapa canaleta

madera y fibrocemento. - Establecidos desde 1890

Charcas 2950

Buenos Aires

Chiclana 3341

Mauricio Lázaro

Fabricante de artículos de punto

Avenida Forest 1148

Buenos Aires

U. T. 54, Darwin 1923

JORGE CAMPOS MENENDEZ

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES
REPRESENTACIONES
DESPACHANTE DE ADUANA

TELEGRAMAS Y CABLES: "CAMEN"
CÓDIGOS: BENTLEY'S Y A. B. C.
5TH. EDIT.

AVDA. R. SAENZ PEÑA 547
TELÉFONO: 34, DEFENSA 3913 - 7164

OFICINAS EN:
NEW YORK
10 ROCKEFELLER PLAZA
SANTIAGO DE CHILE
MORANDE 246 - Ofic. 302
PUNTA ARENAS (Chile)
AVENIDA COLON 825



Unidades de la Escuadra frente al puerto de Comodoro Rivadavia.

ALMACEN NAVAL "VICTORIO ELENA"

CABLES - CABO MANILA - ENCERADOS
ACEITES - PINTURAS - FERRETERIA, Etc.

2301 - Pedro Mendoza 2307 — U. T. 21, Barracas 1253 - 3211 - Buenos Aires

Talabartería, Lomillería
y Fábrica de Pecheras

SIFFREDI Hnos.

Sucesores de SIFFREDI é Hijos

Ventas por Mayor

3164 - INCLAN - 3166
(SUC. 23 - REPARTO 3)
U. T. 61, CORRALES 0557
Buenos Aires



BORDAS & CIA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658

BUENOS AIRES



TALLER ELECTRO-MECANICO

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES - BOBINAJES - DINAMOS - TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971 AL 973 — U. T. 26, Garay 2760

ARMANDO SANTORI

**DESINCRUSTANTE
PARA CALDERAS**

R. ESCALADA DE SAN MARTIN 3605

Unión Telef. 20-8797 -- Valentín Alsina -- Avellaneda

GRINBERG e HIJO Ltda.

ELECTRICIDAD y RADIO

CORRIENTES 1824 - U. T. 47, CUYO 9003 - BUENOS AIRES

IMPORTADORES - FABRICANTES
EXPORTADORES

SUCURSALES:

ROSARIO - SANTA FE - MENDOZA - TUCUMAN

Corrientes 460 - S. Martín 2631 - Lavalle 119 - 24 de Sep. 360

Papeles en general

PARA LAS

ARTES GRAFICAS

PAPELES PARA ENVOLVER
KRAFT Y OTROS

CARTONES

FORRADO, MADERA, CUERO

IMPORTACION Y VENTAS AL POR MAYOR

HÉINONEN

S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

U. T. 79 - 2892 AL 2894

CORRIENTES 4371

BUENOS AIRES

Si quiere
un antisárnico eficaz
decídase por el
FLUIDO CALEDONIA



El Flúido Antisárnico Caledonia, importado de Inglaterra, constituye el mayor éxito en materia de flúidos contra la sarna. Su gran asimilación en el agua lo consagra como el más rendidor y económico. Su eficacia es máxima.

El Flúido Antisárnico Caledonia es especialmente indicado para el baño de vacunos.

FLUIDO ANTISARNICO CALEDONIA

EXTIRPA LA SARNA

Es un producto BUCHANAN. En tambores de 25 y 20 litros, contenido neto.

★

En toda buena casa de Ramos Generales

Solicite informes y folletos

BUCHANAN, MILNE & Cia.

SOC. DE RESP. LTDA. - CAPITAL \$ 165.000

Av. Roque Sáenz Peña 832 - Buenos Aires

Representantes para la Costa Sud

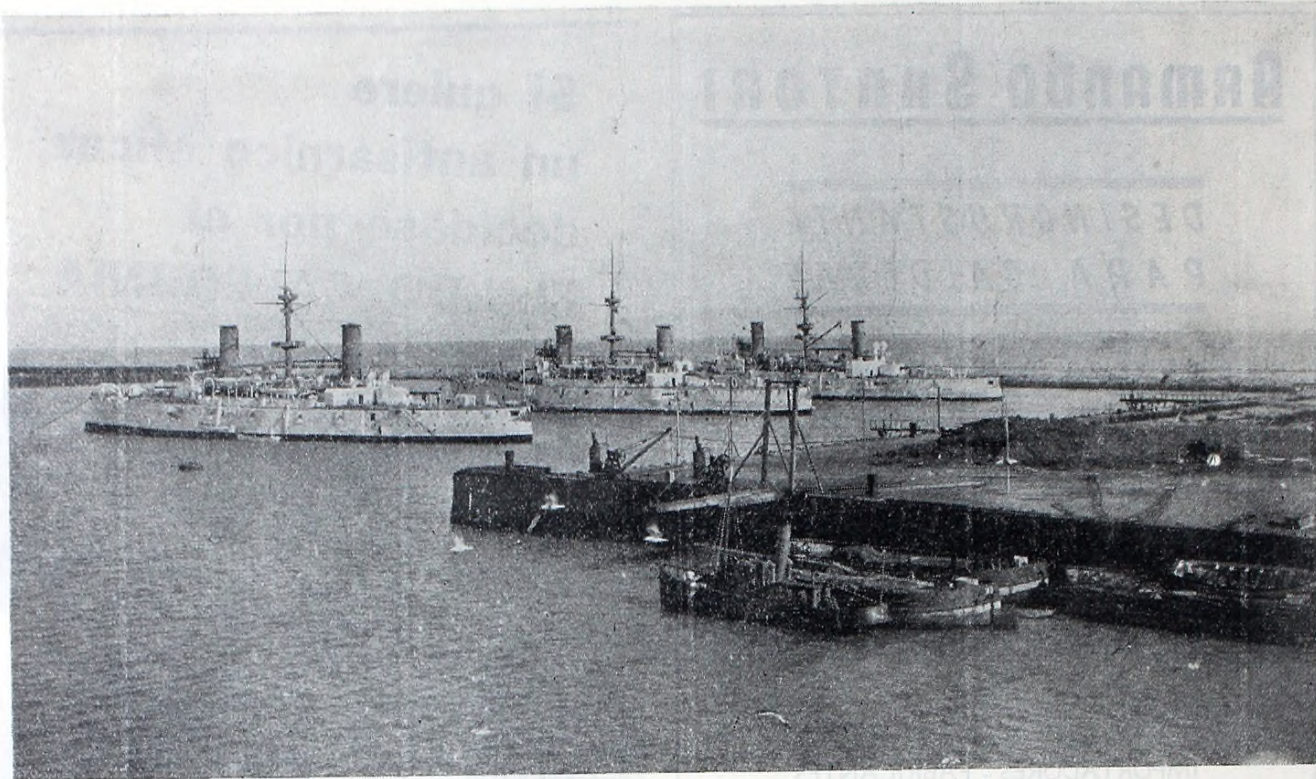
WALDRON & WOOD

COMODORO RIVADAVIA - SAN JULIAN - RIO GALLEGOS - PUERTO DESEADO

También distribuidores Exclusivos de los

Modernos medicamentos veterinarios de Bioquímica Riet Argentina





Los cruceros acorazados en Puerto Belgrano.

SAINZ, ORDEN y Cía.

Fabricantes de:

COLCHAS - MANTELERIA
ROPA DE CAMA Y CUNA

Exposición y Ventas

VICTORIA 1116

U. TEL. 37, RIVADAVIA 1736

Administración y Talleres

CHILE 1347 - 49

U. T. 38 - 1943

Beba CLARETE

LEON

INSUPERABLE

Un

VINO DE PRIMERA,

DE LA PRIMERA ZONA DE MENDOZA



Soc. Anón. Bodegas y Viñedos

Angel Furlotti Ltda.

Buenos Aires

Mendoza

Rosario - Santa Fe

Tres Arroyos

Enrique Hirsch é Hijo

Soc. de Resp. Ltda. - Cap. \$ 428.500

Importadores

FERRETERIA, LOZAS
Y CRISTALERIA



535 Perú 535

U. T. 33, Avda. 7123 - BUENOS AIRES

CONFECCIONES

MOIS CHAMI

CASA FUNDADA EL AÑO 1912

ALSINA 772

U. T. 33, Avenida 2551

BUENOS AIRES

VILLAMIL GONZALEZ & Cía.

IMPORTADORES

Teléfonos: U. T. 37 - 3000

U. T. 38 - 1040

1279 - RIVADAVIA - 1283

BUENOS AIRES

LAS MEJORES LANAS PARA TEJER

SON LAS DE LA MARCA

LA MARIPOSA



Distribuidores:

De la Torre, Viñas y Cía.

SOC. DE RESP. LTDA. — Capital \$ 2.000.000

IMPORTADORES

MERCERIA - NOVEDADES - TEJIDOS

946 - ALSINA - 950

U. T. 38, Mayo 3064-5-6

BUENOS AIRES

DIRECCION TELEGRAFICA:

"LA MARIPOSA"

13 Rue Ambroise-Thomas
París

¡Cocine con Tomacó, señora!..

Es rendidor y económico!



Sopa "Alicia" al TOMACÓ

En 1 y 1/4 litro de agua hirviendo poner una cucharadita colmada de extracto de carne. Agregar luego 6 tabletas de Tomacó disueltas. Hervir durante 5 minutos y agregar luego 200 gramos de crema de leche, quedando así lista para servir. (Para 8 personas).

Todas las buenas amas de casa prefieren el Tomacó para sus tucos, salsas y sopas... ¿Sabe por qué?... Porque es rendidor, nutritivo y económico, hace deliciosas las comidas... y no produce acidez.

¡Pidale Tomacó a su almacenero!

Tomacó tiene todas las virtudes nutritivas del tomate fresco y no precisa ser conservado en aceite.



Dos maneras
de preparar el Tomacó
para su uso

1 - Cortar y dejar disolver las tabletas de Tomacó en una taza con agua hier. caliente, agregando el Tomacó disuelto a la comida.

2 - Cortar el Tomacó en trozos muy pequeños y echarlos en la comida según las indicaciones de la receta.

TOMACÓ

Extracto concentrado de tomates frescos en tabletas

Elaborado por

ARGENTINE FRUIT DISTRIBUTORS

S. R. L. - Cap. \$ 1.100.000 m/n.

Bmé, Mitre 2815 - U. T. 79-2846 - Bs. Aires





Alimente su ganado
con

"Mercereales"

La más perfecta elabo-
ración de forrajes

GUERRA Hnos.

HUMBERTO 10. 149

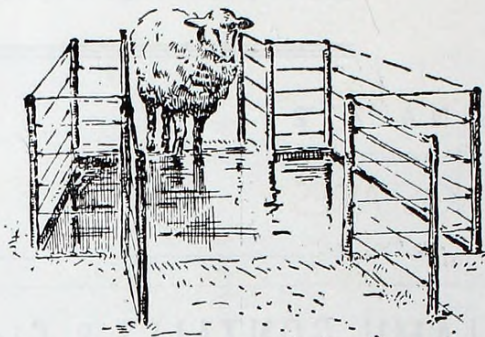
BUENOS AIRES

Alberto J. Defilippi

CALES

"CALPABAÑOS"

MARCA REGISTRADA



CLAY - BATHS - EWES - WETHERS - SPECIAL FOR
SHEEP "CALPABAÑOS" CALCIUM OXIDE 97.80 %
Para bañar lanares y preparar Polisulfuro de Calcio.
Cales - Hidráulica "Cal-Focuro" y Cal de Córdoba en
tambores.

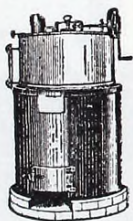
Cucha Cucha 2923 — 59 - 3443 - Bs. Aires



Combata la Sarna de sus majadas con:

Equipos "JOAR"

EFICAZ
SEGURO
SENCILLO
ECONOMICO



APROPIADO
PARA SU
ESTABLECI-
MIENTO REN-
DIMIENTO 100%

Para Preparar
POLISULFURO DE CALCIO
FABRICANTES



Inspector de Zona
Joaquín Argüelles
Río Gallegos

Agente en Río Gallegos
Avelino Argüelles

Existencia permanente de:

Azúfre Molido con 99.5 % de pureza
Cal para baño con 97.54 de Oxido
de Calcio
Estuche Completo para el dosaje de
baños

Densímetro para tomar la densidad del
"Polisulfuro"
Graduador "Beaumé" Para tomar la
graduación cuando está cocinado en
su punto la cal y el azúfre

Necesitamos Agentes

ESTANCIA SHAMAN

NUEVA LUBECKA

CHUBUT

REBAÑO Nº 16

Venta permanente de reproductores de raza:

Merino origen **Australiano**

Puros de pedigrée inscriptos en el
registro individual de lanares
y puros por cruce

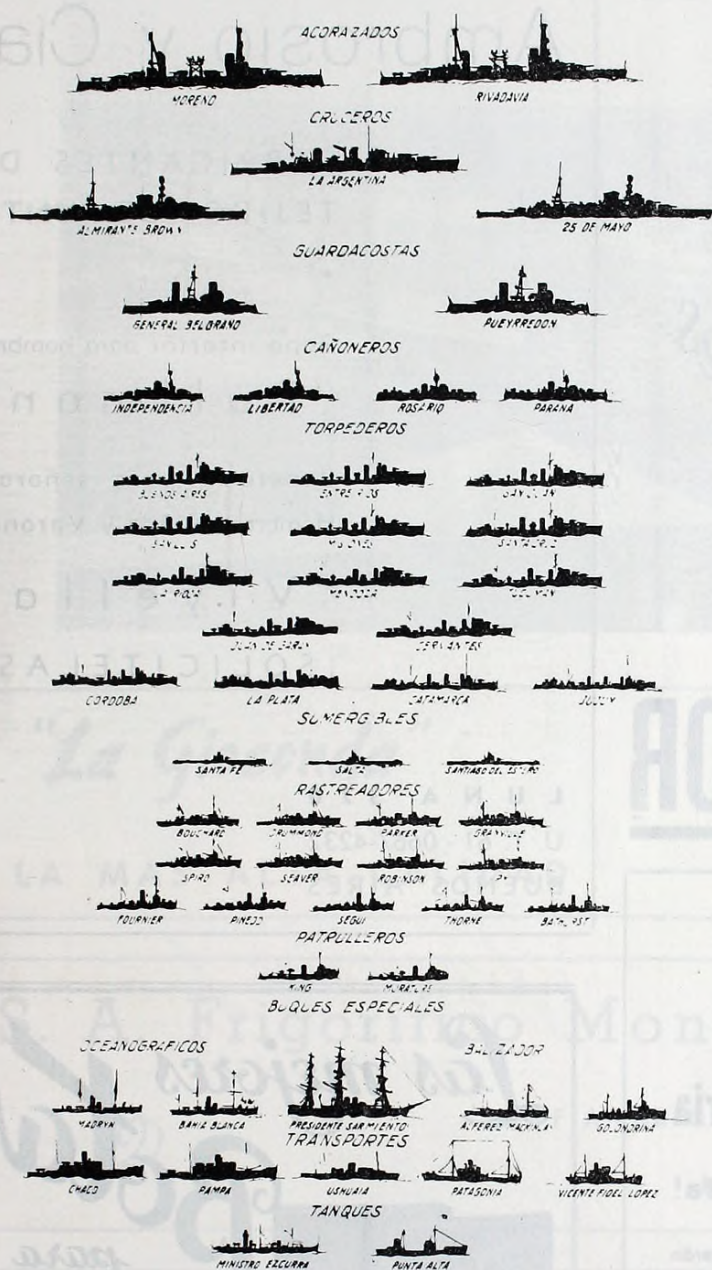
para pedidos e informes
diríjase a:

PLATE & Cía. SOC. ANON. COM.

IMPORTADORES DE FERRETERIA
Balcarce 474 - U. T. 33 - 1516/19

Buenos Aires

ARMADA REPUBLICA ARGENTINA



Cuadro de las unidades de la Marina de Guerra en 1945.

Almacén Naval

FERRETERIA PINTURERIA

Vda. de Enrique Figari

Casa Importadora

Guinches, Anclas, Cadenas - Útiles para Máquinas - Gomas, Empaquetaduras, Aceites Minerales, Cabos Manila, Sisal, Cairo y Cáñamo - Especialidad en Cabos de Acero, Pinturas, Barnices, Estopas, Lonas, Brea y Alquitrán.

1453 NECOCHEA - 1459

Depósito: NECOCHEA - 1469

Teléfonos:

U. T. 21, Barr. 0586 y 0746

Coop. T. 209 Boca BUENOS AIRES

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR
MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES

U. Telef. 33 - Avenida 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

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



MARCA REGISTRADA

Durblan

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

Camisas - Camisetas - Calzoncillos - Sacos - Ambos

Antiarrugables



Corbatas

TOOTAL-JUNIOR



Una
Patente
Revolucionaria

¡Fuera lo que estorba y molesta!

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

Menfer
MARCA REGISTRADA

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

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

Pol,
Ambrosio y Cía.

FABRICANTES DE
TEJIDOS DE PUNTO

Ropa interior para hombres
"Pullman"

Bonetería para señoras,
Hombres, Niños y Varones

"Viyella"
¡SOLICITELAS!

L U N A 370

U. T. 61 - 0667-4232

BUENOS AIRES

Las mejores
Botas
para
Campo



ANDA & CIA.-HUMBERTO 1º-2048
• BUENOS AIRES •



"La Gioconda"

LA MAS ALTA CALIDAD

DULCES - FRUTAS
BOMBONES Y
CAMELOS FINOS

S. A. Frigorífico Monte Grande Ltda.



FIAMBRES Y CONSERVAS - OPTIMA CALIDAD

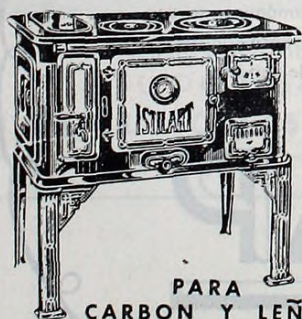
Monte Grande, F. C. S.

PRODUCTOS ISTILART

Cocinas económicas

Molinos a viento

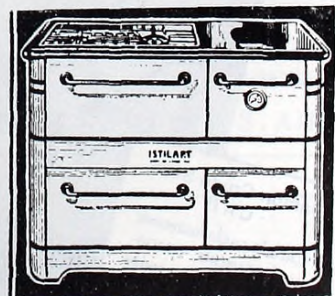
Cocinas a gas de kerosene sin presión



PARA
CARBON Y LEÑA
GRAN VARIEDAD DE MODELOS



Cojinetes
a bolillas
MECANISMO
EN BAÑO
DE ACEITE



Encienden sin alcohol - 17 Tamaños
Distintos modelos

Solicite catálogos y precios

S. A. JUAN B. ISTILART Ltda.

Perú 480 - Buenos Aires

Casa Matriz: Tres Arroyos



Para mates sabrosos y parejos

YERBA MATE AGUILA

ES UN PRODUCTO SAINT



La fragata "Presidente Sarmiento" entrando en el puerto de Buenos Aires al regreso de uno de sus últimos viajes.

Sagardua

ARGENTINA o ESPAÑOLA

**HELADA
ES DELICIOSA**

**Jamón Crudo Seco
CAP**

Curado cuidadosamente
y largamente estacio-
nado, su sabor suave
y delicado balaga y
satisface.

Jamón!

EL FIAMBRE N° 1...

Ninguno más grato al paladar Ninguno más fácil de digerir Rico en proteínas y vitaminas B, tan indispensable para la salud, el jamón es un alimento casi irremplazable, pues no solo es el Fiambre N° 1, sino que puede prepararse de tan diversas maneras que nunca cansan.

SEÑORA: El jamón crudo, conviene comprarlo entero. Resulta mucho más económico, se conserva perfectamente y en su libro de recetas verá de cuántas maneras puede servirse.

CAP

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES



Pergamino obsequiado al Centro Naval por el pueblo al cumplirse, en 1934, el cincuentenario de la fundación de Ushuaia.



Jamones Fox - Calidad

El tesoro de España

Es un halago para el paladar más exigente.

Coñac
MARQUES
del

REAL TESORO

EMBOTELLADO
EN ESPAÑA



Importadores: J.F. MACADAM & Cía. (Soc. Anón.) BUENOS AIRES Y ROSARIO



PETREL
SOC. ANON. COM. E IND.

TODO PARA LA ELECTRICIDAD

CASA CENTRAL:
CALLAO 666
TELEFONO: 42, CALLAO 4511
CON VARIAS LINEAS INTERNAS

SUCURSAL:
CORRIENTES 1686
U. T. 35. LIBERTAD
4747 1415

AHORA, TAMBIEN A
SU DISPOSICION EN
9 DE JULIO 1658 - MENDOZA

MANUEL ESTRUGA S. R. L. Capital \$ 800 000 m/n.

FABRICA Y LAVADERO

Trapos lavados y desinfectados muy absorbentes y sin pelusa, y

ESTOPAS DE ALGODON
especiales para limpieza de máquinas en general y automóviles.

Estopas de lana para cajas de ejes de Ferrocarriles e Industrias.

Estopa alquitranada.

Algodones y Lanas Mecánicas para Hilandería.

Algodones para Tapicería.

U. T. 63 - Volta - 1259
63 - Volta - 1562

Direc. Teleg. "ESTRUGA"

HORTIGUERA 737 - BUENOS AIRES

PROVEEDORES DE LA ANONIMA

J. SAEZ & Cía.

FAJAS

PORTASENOS

FABRICANTES

Soc. de Resp. Lda. Capital \$ 200.000 m/n.

Av. CORRIENTES 2028

U. T. 47, CUYO 4676
Buenos Aires



AGROCOM

Soc. Resp. Ltda. Cap. \$ 100.000

ALMACEN POR MAYOR
Importación - Exportación

MEXICO 1672 - U. T. 38-8081 - Bs. As.

Casa DE ANGELIS

S. R. LTDA

Repuestos y accesorios para automóviles y camiones - Equipos y herramientas para estaciones de servicio.

PERFECCION AROS HIDRAULICOS

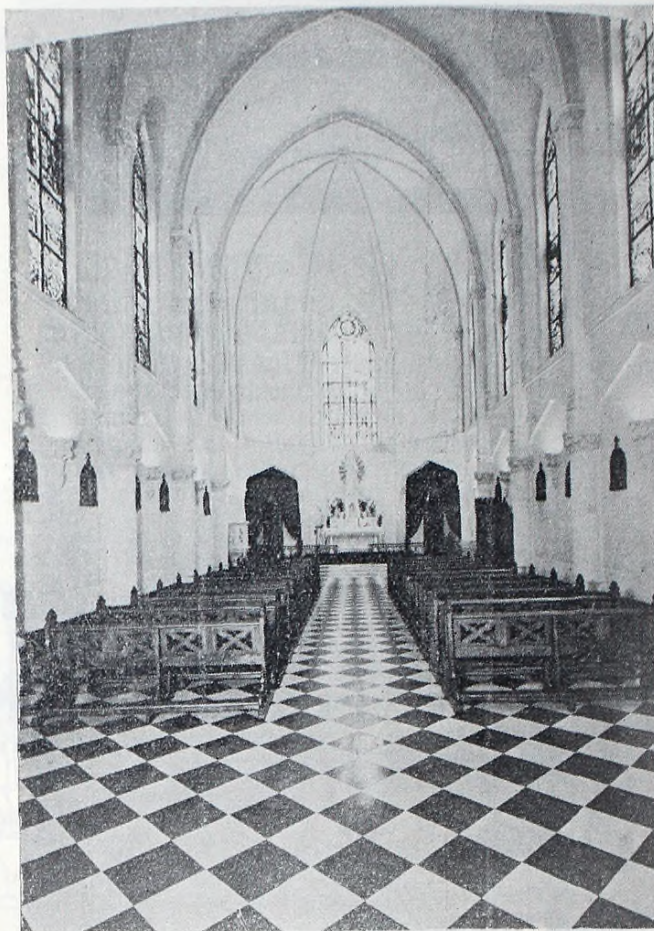
GRACO Equipos de engrase

CORDOBA 1865

D. Teleg. "Deangelis"

Ventas U. T. 44 - 0041

BUENOS AIRES



Interior de la iglesia parroquial N. S. Stella Maris en la Base Naval de Puerto Belgrano.

MURRAY, LEA & Cía.

IMPORTADORES
REPRESENTANTES

RIVADAVIA 1142

BUENOS AIRES



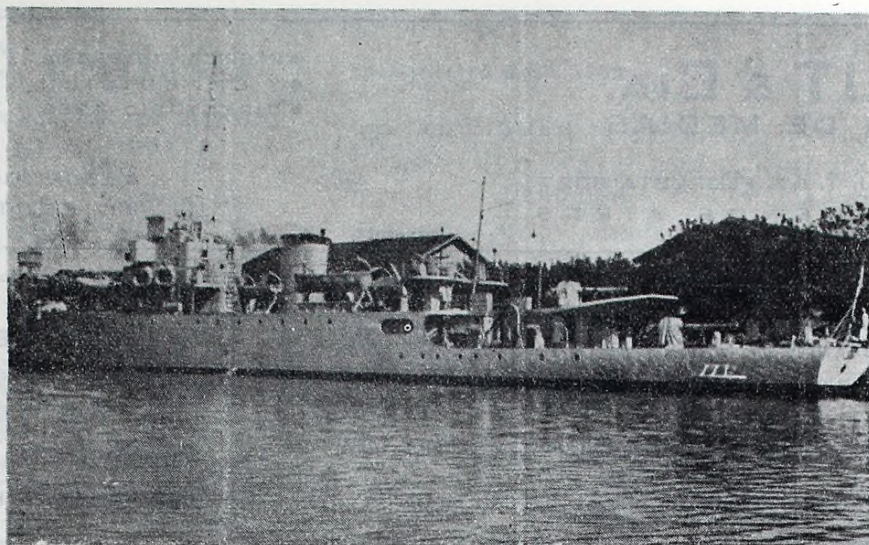
LUIS CARLINO & CIA.

FABRICANTES DE CALZADO

ESPARZA 40

BUENOS AIRES

U. T. 62, Mitre 5049



Patrullero "Muratore". Esta nave ofrece la particularidad de que es la última hasta la fecha, que ha sido construida totalmente en el país.

(Foto A. R. A.)

Para sus viajes adquiera las valijas y baúles en "LA ANONIMA"

Fabricados por **Naum Minsky Hijo y Cía.**

TALCAHUANO 447

— BUENOS AIRES

JUGUETES "EL LORO"

TERZOLO Y CIA.

PARA COMERCIANTES, SOCIEDADES, CLUBS, KERMESES, Etc.
VISITE NUESTRA EXPOSICION

ALSINA 1329 — IMP. - EXP.

LAZARO MULTEDO

IMPORTACION

ALFOMBRAS - TEJIDOS

LIMA 33/41

U.T. 38-0023

BUENOS AIRES

M.  R.

ALDEROQUI, YOHAI & ACRICH S.A.

FABRICANTES Y EXPORTADORES

Establecimientos Textiles

LENCERIA FINA EN JERSEY DE SEDA * ARTICULOS DE PUNTO
LINGERIE * BONETERIA * MEDIAS EN GENERAL

CANNING 960

U. T. 54 - 1575 y 6776

BUENOS AIRES

Exposición y Venta:

SALTA 132

U. T. 38, Mayo 0692

ESTABLECIDA EN 1911

FABRICA DE MEDIAS
para hombre, señora y niños
ACOYTE 1252

● **PLAUT & CIA.**
● **FABRICA DE MEDIAS**

● U. T. 67, FLORESTA 8027
● BUENOS AIRES

● FABRICA, TINTORERIA
● Y EXPEDICION
● DIRECTORIO 4755

● ESCRITORIOS Y VENTA:
● DIRECTORIO 4755

LA ALFARERA ARGENTINA S. A.

FABRICA DE FORRAJES

FORRAJES, CEREALES, MAIZ QUEBRADO Y MOLIDO,
AVENA APLASTADA, MELAZA, ETC.

Av. **ALCORTA 1840**
UNION TELEF. 23, BUEN ORDEN 0140



Torpedero T 12.

Hilanderías y Fábrica de Tejidos
Ugolino y Juan Giardino (S. A.)

ALSINA 1746

BUENOS AIRES

SANCHEZ & CAPILLA

FABRICA DE CORBATAS

CREACIONES DE ALTA NOVEDAD
IMPORTACION DIRECTA

RIVADAVIA 1411

★ UNION TELEF 37, RIVADAVIA 2375 — BUENOS AIRES

J. PATIÑO & CIA.

Casas de Compras:
PARIS
Cité D'Hauteville
MANCHESTER

—
TELEFONO:
U. T. 37, Rivadavia 0475

Importadores de Lozas, Porcelanas, Cubiertos y Artículos de Bazar

Depósito y Fábrica: LIMA 146

Escritorio y Ventas: RIVADAVIA 2535 - BUENOS AIRES

A. SMUD e HIJOS

ASERRADEROS - IMPORTACION DE MADERAS
FABRICAS DE PARQUETS

TELEFONOS:

U. T. 54, DARWIN 0726
U. T. 54, " 3580
U. T. 54, " 4886

} Oficina Central
y Aserradero

Establecida en el año 1909

Casa Central: BUENOS AIRES — 658 - MALABIA - 660

Sucursales: ROSARIO — 544 - AVENIDA O. LAGOS - 550
CORDOBA — RIOJA 645 - U. T. 93522 - 99026 y 97597

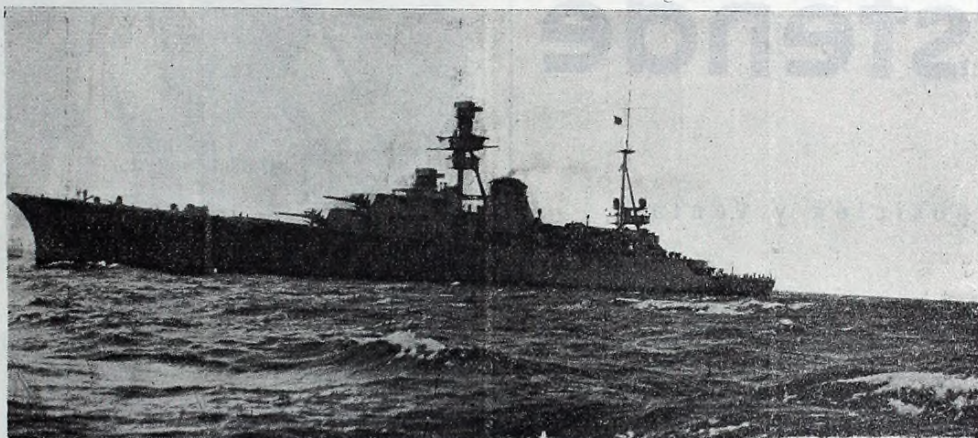
Depósito: PEDRO MENDOZA 3409 - UNION TELEF. 21-1061



PAULINO ALVAREZ

Importación y elaboración de especias

LORIA 1532 - BUENOS AIRES - U. T. 45-5769



El crucero "25 de Mayo" en aguas del golfo San Jorge.

(Foto Busto.)

FABRICA DE
CALZADO

L o r e n a

SOC. RESP. LTDA. — CAPITAL \$ 60.000.000

VENEZUELA 2167 - 71

U. T. 47, CUYO 7177

BUENOS AIRES

LENCERIA SEÑORAS, NIÑAS Y BEBES

AGUILUCHOS - RINTE

CASA M. E. SAENZ S. R. L.

MORENO 1567

ALJADEFF, YOHAI & GALANTE

CONFECIONES

ALSINA 1184 ★ BUENOS AIRES — U. T. 37, RIVADAVIA 3047

*En todas las sucursales de
La Anónima*

Calzado

Ostende

Exposición y Venta

FLORIDA 371

Buenos Aires



Tejeduría HAEDO

Soc. de Resp. Ltda.

Fábrica de Tejidos de Punto
y Confección de Ropa Interior
para Señoras y Niñas.



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

José E. Colombres 401
Haedo - F. C. O.

U. T. 658-Haedo-1017

LEGUMBRES - FRUTAS SECAS
IMPORTACION - EXPORTACION

QUERO HERMANOS & Cía.

Soc. de Resp. Ltda. - Capital \$ 530.000

4119 - ESTADOS UNIDOS - 4129
B U E N O S A I R E S

U. T. 45, Loria 2725
U. T. 45, Loria 3437
Direc. Tel. "QUERO"

USTARIZ & Cía. Ltda. SOC. ANON. COM.

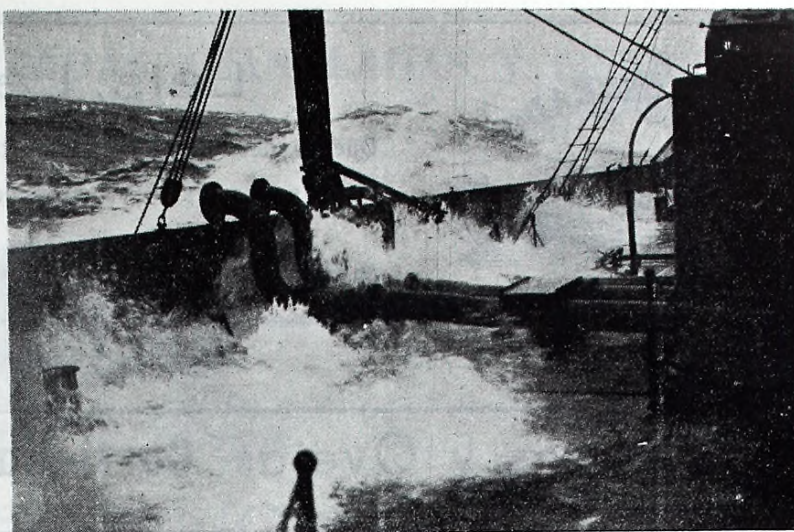
CEREALES

BARTOLOME MITRE 311 ★ BUENOS AIRES

CIGARRILLOS RUBIOS



Continental
Apasionan!



Gran temporal en aguas de Comodoro Rivadavia el día de Santa Rosa del 1930. (Foto Jontza, a bordo del petrolero "Florentino Ameghino.")



MEDIAS PARIS Y SU CREACION
MEDIAS BARONESA





Leis, Lamas y Cía.

Quesos del País
y Extranjeros

Importación y Exporta-
ción de Aves y Huevos

Venta por Mayor
y Menor

MEJICO 1757

Buenos Aires

U. T. 38 Mayo 2442

Carneros y Ovejas Corriedale y Romney Marsh.



PROCEDENTES DE
LAS ESTANCIAS:

"María Behety"

Río Grande (T. del Fuego)

"José Menéndez"

Río Grande (T. del Fuego)

"Las Acacias"

Olivera F. C. O.

Y

"San Gregorio"

Punta-Arenas (Chile)

Carnero Romney Marsh, gran campeón en la Exposición de Ashford (Inglaterra) 1944 adquirido para la cabaña "María Behety"

S. A. GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ-BEHETY"

Agencias:

SANTA CRUZ (Costa Sud) y
PUNTA ARENAS (Chile)

Dirija sus pedidos a
Avda. R. SAENZ PEÑA 547
BUENOS AIRES

ANTISARNICOS Y PRODUCTOS VETERINARIOS "GALGO"

LICUO CRESULFIN - PASTA CRESULFIN - FLUIDO FENOLIUQUIN
POLISULFURO DE CALCIO

SUEROS - VACUNAS - MEDICAMENTOS - JERINGAS USO VETERINARIO

AGENTES Y
DISTRIBUIDORES
EN TODA LA
REPUBLICA



CARLOS BERG
3637/69/71

U. T. 61-4522/29
BUENOS AIRES

CHAPAS GALVANIZADAS ACANALADAS Y LISAS



"OSTRILION"

MARCA REGISTRADA
INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES

S.A. The Anglo Argentine Iron Co. Ltda.

BARRACA VICTORIA

P. MENDOZA 3865

U. T. Barracas 3647

BUENOS AIRES

ADEMAS evita la reinfección

Un buen 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



JOSE M. MATEOS

IMPORTADOR DE TES

CEYLAN - INDIA - JAVA - CHINA

U. T. 38, Mayo 7187

VICTORIA 1782

BUENOS AIRES

ESTANCIAS "SARA BRAUN" S. A.

Av. R. S. PEÑA 547 - BUENOS AIRES

Venta de carneros y
ovejas corriedale puros
de pedigree y puros por
cruza.



Borregos de Pedigrée

Nuestros establecimientos cuentan con las mejores corrientes de sangre provenientes de las principales cabañas de Nueva Zelandia. El continuo cruzamiento de sus majadas, ha producido un tipo de animal fuerte y de hermoso vellón.

ESTANCIA "SARA" (Tierra del Fuego)

ESTANCIA "SOFIA" (Río Gallegos)

ESTANCIA "BELLA VISTA" (Río Gallegos)

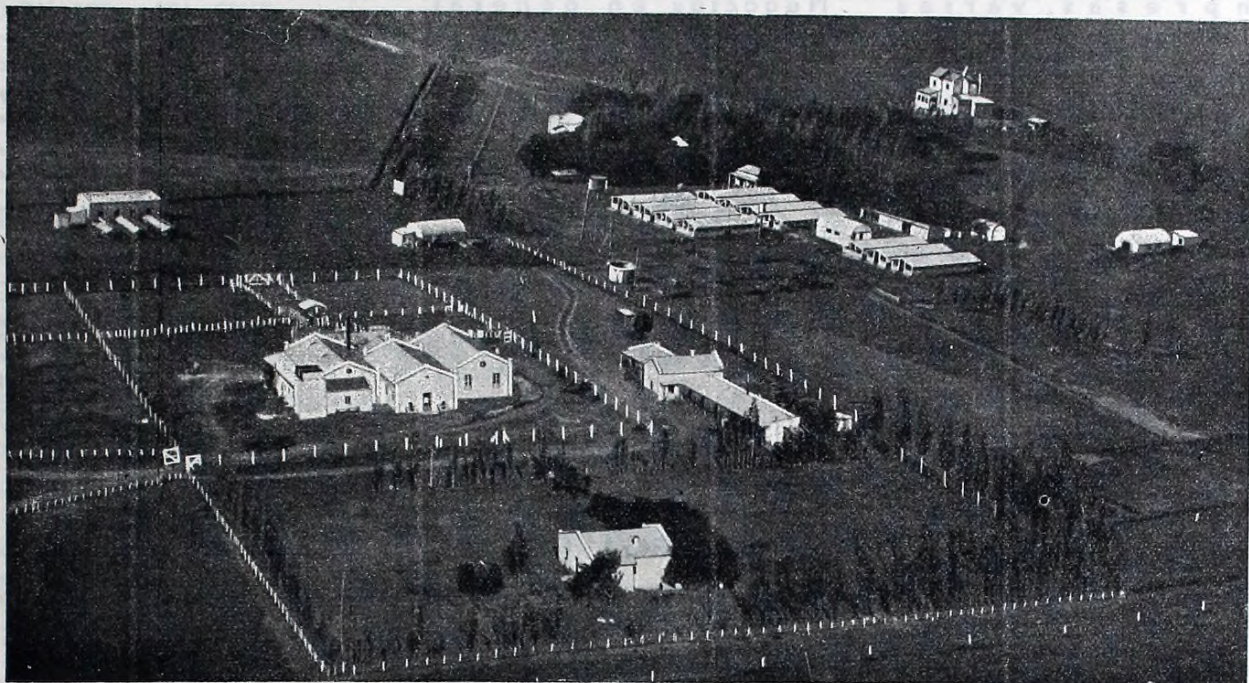
ESTANCIA "EL RINCON" (Río Gallegos)

FORMULE SUS CONSULTAS A NUESTRAS OFICINAS O EN NUESTROS ESTABLECIMIENTOS

RICOLTORE

EL ACEITE QUE GUSTA MAS

LABORATORIOS de la S. A. FUERTE - SANCTI - SPIRITU



Vista aérea de los laboratorios en Sancti Spiritu F. C. C. A.

PRODUCTOS VETERINARIOS EN GENERAL

Vacuna Polivalente contra la mancha lanar - Saguaypol Fuerte contra el "Saguaypé"
(Distomatosis lanar) - Lombricidol Fuerte contra la "Lombriz".



Directorio

Presidente: Sra. Josefina Achával de Cantilo

Vicepresidente: Sr. Juan C. Campion.

Vocales Titulares: Dr. Eduardo Braun Menéndez, Sr. Alejandro Braun Menéndez, Dr. José O. Casas.
Dr. Bernardo Espondaburu, Sr. Carlos Morea, Dr. José Luis Cantilo (hijo).

Vocales Suplentes: Hernando Campos Menéndez y Jorge A. Hueyo.

Síndico Titular: Dr. Arturo Condomí Alcorta.

Síndico Suplente: Sr. Marcial E. Rapela.



PARA PEDIDOS: Sucursales de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia y en nuestra
SUCURSAL EN ESQUEL (Chubut).

BELGRANO 740 — U. T. 33, Av. 8341 — BUENOS AIRES

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías Profesiones y oficios

Empresas varias Negocios en general

Río Gallegos

Angel Carnota

DENTISTA
CIRUJANO
25 DE MAYO 43

TEL. 158 RIO GALLEGOS

Dr. BENIGNO CARRO

Médico Cirujano

RAYOS X - ELECTRICIDAD - ANALISIS

M. Moreno 68 antes Belgrano 967
Teléfono 57 RIO GALLEGOS

"A los Chicos"

CAFES - TES - BOMBONES

Fernando Cuiñas

Roca 642 - Tel. 264 - R. Gallegos

Fotografía "ROIL"

Trabajos de primera calidad

ROCA 728
RIO GALLEGOS



GARAGE "ROCA"

de FRANCISCO CORNACCHIOLI

Reparaciones en General de
Automóviles y Camiones
AUXILIO PERMANENTE
Soldaduras Autógena - Representante de los Amortiguadores "DELCO", Doble Acción - Exclusividad de los Aros "EROFLEX".

Roca 1381 - Casilla 56 - R. Gallegos

GARAGE "SARMIENTO" SANTOS YGURI

Soldadura Autógena - Mecánica Ligera - Lavado y Engrase
Calle SARMIENTO Nº 244
Representante de:
SUPER AROS HIDRAULICOS
"HIDRODINAMIC" - Aceite "MOBILIL".

Teléfono Nº 222 - RIO GALLEGOS

Confitería "DIAZ"

Pastelería - Facturería
Fábrica de Masas y Helados
de JOSE DIAZ

Calle Roca 1158-Teléf. 203
RIO GALLEGOS

Casa MENDEZ

AGENTES: Ramos Generales

Antisépticos "Pearson"
Neumáticos "Goodyear"
Máquinas "Singer"
y Calzado "Oscaría".

RIO GALLEGOS

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota
Mercante del Estado - Curto,
González y Cia., Consignatarios

Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

Julio V. Thevenon

Comisiones - Representaciones

Oficina y Depósito:
RIVADAVIA 57
Casilla Correo Nº 71
RIO GALLEGOS
(Territ. Santa Cruz)

DAVIDSON Y MUÑIZ

CONCESIONARIOS:

FORD - MERCURY - LINCOLN - FORDSON

Calle ROCA 1268 - Teléfono 120
RIO GALLEGOS

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

LUIS GUILLERMO CLARK

Cabaña SANTA MARTA

VENTA PERMANENTE DE REPRODUCTORES

ALBERDI 26

C. CORREO 82

RIO GALLEGOS

OFICINA TRESGUERRES

Comisiones y Representaciones de artículos rurales

ROCA 1082

Casilla Correo 82
RIO GALLEGOS - STA. CRUZ

"NEPTUNO" ES EL MOLINO A VIENTO QUE LA EXPERIENCIA ACONSEJA

- Extraordinaria solidez
 - Simplicidad maravillosa
 - Inigualable ajuste mecánico
 - Sensible a las más leves brisas
- Todo lo reúne el "NEPTUNO" porque representa la coordinación sensata de los últimos adelantos de la técnica moderna.

JUAN LIEGEAIS

REPRESENTACIONES

SARMIENTO 475

COMISIONES

CONTABILIDAD

RIO GALLEGOS

EMPRESA DE TRANSPORTES Y TALLER MECANICO

Especialidad en rectificaciones de motores, de auto y fijos, a nafta o Diesel.

OTTO

Ajustes generales de alta precisión. — Soldadura autógena y trabajos de torno.

DE OTTO SUSALLECK

SARMIENTO 357

Casilla Correo 89

Tel. 292 - RIO GALLEGOS

CABAÑA

ESTANCIA

"KILLIK AIKE NORTE"

Río Gallegos

(Santa Cruz)

CARLOS S. FELTON

Rebaño **CORRIEDALE**

Inscripto en el Flock Boock Argentino bajo el Nº 34 y Asociación Argentina de Criadores de Corriedale
Venta permanente de Carneros, Ovejas y Borregos puros de pedigrée, puros por cruza y majada general

Dirección: CASILLA CORREO Nº 40

RIO GALLEGOS

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991

DIREC. TELEG. "HORQUETAS"

RIO GALLEGOS

CASILLA DE CORREO 70

CABAÑA "SAN RODOLFO"

RAZA CORRIEDALE

Rebaño R. I L 82

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

LIONEL A. HARRIS

Contabilidades - Representaciones
Administración de Estancias - Compra y
Venta de Haciendas.

Representaciones:

Wm. Cooper y Nephews Ltd.: Antisísmicos. - General Motors Argentina S. A.; Automóviles Camiones - Liverpool & London & Globe Insc. Co. Ltd.: Seguros Incendio, Vida - Cooper-Stewart, Engineering Co. Ltd.: Máquinas esquiladoras, etcétera - Sub Agente de Lloyds.

Dirección Telegráfica **HANDS** - Teléf. 17
Casilla Correo N° 8 — Santa Cruz

BAR - CONFITERIA anexo
HOTEL "CENTRAL"

de **LUIS E. SANCHEZ**

Amplias comodidades para familias y pasajeros - Baños a calefacción - Comedores reservados. - El Hotel "CENTRAL" cuenta con espaciosas habitaciones elegantemente amuebladas.

Teléfono 32 Puerto Santa Cruz

Puerto: Santa Cruz

"COLONIAL"**H o t e l**

de

JOSE GUTIERREZ

Territorio Santa Cruz

Teléfono N° 4

H. W. C. Rollitt y Cía.

Representaciones:

Angel Vélez y Cía. Ltda. S. A. Cía. Seguros "Nueva Zelanda" The Prudential Assurance Co. Antisísmicos "Little" Vacunas y Productos "Beta" Rootes (Argentina S. A. Automóviles y Camiones).

Contabilidades • Agentes Marítimos

Administración de estancias
Cas. Correo 42 - Tel. 77 - Pto. Santa Cruz

JUAN C. ARROYO

Garage Taller Mecánico "Centenario"

Puerto Santa Cruz - R. Argentina

Agentes:

Servicio Mecánico en General
Agentes: Aceites Avimotor
Federal - Grasas - Acumuladores Varta y Robur.

Puerto Santa Cruz - Teléfono N° 18

HOTEL "PROGRESO"

de

AURELIO FREIRE

Amplias comodidades para Familias y Pasajeros.
Comedores reservados

PUERTO SANTA CRUZ

SOCIEDAD ANONIMA ELECTRICA
DE SANTA CRUZ

Venta de materiales eléctricos - Planchas eléctricas - Instalaciones - Motores para uso industrial, etc. - Para corriente continua 220 y 400 V.

P. SANTA CRUZ - Teléf. 13

Puerto Santa Cruz

Com. Luis

Piedrabuena

Dr. Eduardo Canosa

Médico Cirujano

PUERTO SANTA 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

A. C. FAVA

TALLER MECANICO
REPUESTOS VARIOS

TRABAJOS DE TORNO -
SALDADURA AUTOGENA
Y ELECTRICA

Tel. 216 - C. C. 36 - Puerto Deseado

CONFITERIA "IBERIA"

DE

JOSE GARCIA

Fábrica de Masitas, Postres
y Toda Clase de Confituras
Lunchs y Banquetes

TELEFONO N° 30

Cte. Piedrabuena - Santa Cruz

Usina Eléctrica
de Luz y Fuerza

Cte. LUIS PIEDRABUENA

CASA "CASTIELLA"

Acaba de recibir un amplio surtido en lanas para tejer; zapatos para señoras y niños; y un selecto "stock" de géneros de lana para vestidos.

También recibió la afamada camisa "Brummell", para hombres, y en todos los vapores recibe novedades para caballeros, señoras y niños.

JUAN CASTIELLA

Av. Ibáñez - Tel. 13 - Cte. Piedrabuena

HOTEL ARGENTINO de **ARTURO CADARIO**

Confitería, Bar y Billares — Comodidad para pasajeros y familias

Salón de banquetes y fiestas — Empresario del Cine Teatro Español

Teléf. N° 16

Casilla de Correo N° 70

PUERTO DESEADO

Julio Aloyz

Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros - Haciendas

S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

Augusto Santini Bruzio

Comisiones y Representaciones

Agente Concesionario de Automóviles "Crysler" y "Plymouth". Camiones "Fargo". West India Oil Co, SAPA. Intava S. A. Dunlop Pneumatic Tyre Co. Peabody - Pinturas "Duco" - Philips Argentina S. A. - Radio - Cía. Seguros Incendio "Aurora".

Casilla Correo N° 105
Pto. SAN JULIAN (SANTA CRUZ)

EUGENIO LLUIS RAMOS GENERALES

El mejor surtido en plaza

●
CAÑADON LEON

(C. C. N° 15)



San Julián

Cañadón León

Jordán Franchalas

San Julián

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



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 & Cía. Ltda.

Maquinarias Inglesas - Esquiladoras, Prensas, Equipos Luz, Motores, Bombas, Dínamos, Baterías.

CALEDONIA ARGENTINA

Cía. Argentina de Seguros

Avenida Zeballos

C. Correo 83 - Puerto San Julián

Felipe N. Campastro

Comisiones y Representaciones

Compra-Venta de Propiedades

Lanas y Cueros



Puerto S. Julián Terr. Santa Cruz

FRANCISCO GOIC

COMISIONES

REPRESENTACIONES

CONSIGNACIONES

SEGUROS GENERALES

COMPRA Y VENTA

DE HACIENDAS

LANAS Y CUEROS

San Julián Casilla N° 67

Farmacia "Santa Ana"

SERVICIO PERMANENTE
SUEROS Y VACUNAS



SAN JULIAN

Av. San Martín 433 Teléfono 93

Dr. JULIO E. BARRIL

CIRUJANO DENTISTA



Teléfono 107

SAN JULIAN Territ. Santa Cruz

Vicente José Gaspari

Constructor

CONSTRUCCIONES
EN GENERAL

Puerto SAN JULIAN

Empresa de Transportes "LOS COLORADOS"

de Francisco L. Vázquez

Entre San Julián y los Ventisqueros

C. Correo 73 Tel. 134

SAN JULIÁN

Dr. ALBERTO FORMAGGIA

Médico Cirujano

Cirugía general - Garganta
Señoras - Partos - Enfermedades internas.

PUERTO SAN JULIAN - Teléf. 129

E. T. Mattel

Constructor

Trabajos en ladrillo, cemento
armado y piedra

SAN JULIAN

Antonio Giacobo CONTRATOS DE ESQUILA SAN JULIAN

Dr. ALBERTO NIETO

MEDICO CIRUJANO



Av. San Martín 687 P. San Julián

TELEFONO 8

ARIAS, BARRIOS y Cía.

Exportación de Minerales de la zona

ARCILLA

CAOLIN

CARBON

EFFECTUE SUS PEDIDOS A NUESTRA OFICINA EN SAN JULIAN

TALLER MECANICO

de A. GUILLAUME

Reparaciones de todas marcas de autos y motores - Rectificación de Cilindros. Areglo de Elásticos. - Engrase y Lavado de Coches.

SAN JULIAN

Taller Mecánico

Estación de Servicio
de
Pinola y Martínez

Río Grande (T. del Fuego)

AURELIO F. MAZZIOTTI

Martillero Público

Representaciones

Río Grande (Tierra del Fuego)

HOTEL PROGRESO

de
Avelino Villa

Comodidades para turistas
y familias Baños

Río Grande (Tierra del Fuego)

Farmacia "DEL PUEBLO"

de Rubén Darío Rauch
•
La más austral del mundo

Teléfono 36 - Río Grande (Tierra del Fuego)

Dr. Osvaldo Luis Guillot

Ex-médico cirujano del
Hospital P. Piñeiro de Bs. As.
Consultas de 15 a 18 horas

Teléf. 30 - Río Grande (Tierra del Fuego)

Peluquería y Librería

de
Carlos Kovacic

RIO GRANDE (T. DEL FUEGO)

JOSE RAFUL

Ramos Generales

Concesionario FORD

Taller Mecánico

Rectificaciones y ajustes en general

Pintura

RIO GRANDE

TIERRA DEL FUEGO

"EL PRECIO FIJO"

de

FEDERICO IBARRA & Cía.

RAMOS GENERALES

Agentes de la

General Motors Argentina (S. A.)

Agentes de los Antisárnicos "YOUNG"

Cubiertas y Cámaras "GOODYEAR"

y Motores y Esquiladores "LISTER"

RECEPTORES DE RADIO "PHILCO"

RIO GRANDE

(TIERRA DEL FUEGO)

SUIZO ARGENTINA

FABRICA DE TEJIDOS DE SEDA Y LANA

OLAVARRIA 27 - QUILMES

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías

Profesiones y oficios

Empresas varias

Negocios en general

Trelew

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

TRELEW

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

TRELEW

Teléf. 72

CONFITERIA "ORIENTE"

de LUIS DRAGO

FABRICACION ESMERADA
Masas y Postres

Av. FONTANA
TRELEW - CHUBUT

FARMACIA

MARGARA

Trelew - Chubut



Taller de Pintura al "Duco"

Arreglo de Carrocerías, Soldadura

Autógena
de

G. GONZALEZ Hnos.

Calle Luis Jones esq. Sarmiento 99
TRELEW (Chubut)

Transportes Patagónicos

Una empresa con capitales netamente
Argentinos al servicio de la Patagonia

Le recomienda:

Asegurarse comodidad para su viaje de regreso en nuestros pullmans. En consecuencia, cuando se encuentre en la Capital Federal no olvide de canjear o sacar su boleto en nuestras oficinas.

Avda. DE MAYO 769

U. T. 34 (DEFENSA) 9968

donde le indicaremos número de coche y butaca en la que Usted viajará, evitándose con ello serios inconvenientes en San Antonio (0).

Administración: TRELEW (Chubut)

Oficinas en todas las localidades

CASA DONATO

DE

ALBERTO DONATO

Agencia Nafta Texaco y Lubricantes Mobiloil
Taller Vulcanizaciones y Venta de Neumaticos
Anexia Acumuladores Auto lite - Accesorios

25 DE MAYO 397 - Teléfono 145
Trelew Chubut



COLEGIO "SAN DAVID"

INCORPORADO A LA ENSEÑANZA

OFICIAL DE LA NACION

Idiomas - Ejercicios Físicos - Instrucción Rural -
Chacra Experimental - Jardín de Infantes -
Gimnasio.

Preparación General al Ingreso en el Colegio
Nacional de Trelew. Comodidad para Pupilos,
Medio Pupilos y Externos.

Condiciones de Ingreso a la Dirección: Calle Sarmiento a
dos pasos del Colegio Nacional. Teléfono Nº 142.
TRELEW - Chubut.

100 % de los alumnos aprobados en los exámenes oficiales por dos años seguidos.

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías

Cabañas

Profesiones y oficios

Empresas varias

Negocios en general

SEPA COMPRAR ADQUIERA PIELES FINAS DE INMEJORABLE CALIDAD. AHORRE UN 50%
El Émporio de las famosas pieles Patagónicas

PELETERIA LABOR
DE
Stefan Stefanoff
COMODORO RIVADAVIA

SAN MARTIN - 593 Se atienden pedidos por Contra Reembolso Postal



EL CHUBUT

COMODORO RIVADAVIA
DIARIO DE LA MAÑANA

DECANO DE LA PRENSA
DIARIO DEL TERRITORIO

Fotografía "A R S"

de Rafael Del Busto

Fotógrafo oficial Regimiento
8 General O'Higgins

Belgrano 754 Tel. 291 C. Rivadavia

BERENGUEL

FOTOGRAFIA

Ex-Foto Ramos

San Martín 228 - C. Rivadavia

Roque González

ESCRIBANO

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Av. Rivadavia 180 - Com. Rivadavia

HOTEL COLON

DE TEODORO CERECEDA

San Martín 349

Comodoro Rivadavia

El más serio y confortable
de la zona

FELIX TOMAS GOMEZ

ESCRIBANO NACIONAL

A CARGO DEL REGISTRO Nº 1

Avda. RIVADAVIA 364 - Teléfono 123
COMODORO RIVADAVIA

ESCRIBANIA SARRIAS

Registro de Contratos Públicos Nº 3

RAUL HECTOR SARRIAS

ESCRIBANO NACIONAL

COMODORO RIVADAVIA

SMITH HERMANOS

GRAN FABRICA DE MUEBLES MODERNOS
CALIDAD Y DISTINCION

Exposición y Ventas: Fábrica:
BELGRANO 869/77 BELGRANO 959
COMODORO RIVADAVIA

FARMACIA "MODERNA"

Dr. Andrés G. Blaiotta

Recetas

SAN MARTIN 380 TELEFONO 180
COMODORO RIVADAVIA



CARDENAS & ALARCON

Sastres de Hombre y Señora

Belgrano 885 C. Rivadavia

Nicolás Romeo y Cía.

(Sucesores de Romeo Carlos y Cía.)

R A M O S G E N E R A L E S

Y

ACOPIO DE FRUTOS DEL PAIS

Casas en "SHAMAN" y Alto Río Senguer

Esc.: San Martín 238 - Com. Rivadavia

Comodoro Rivadavia



J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES

New Zealand Insurance Co. Ltd.
Sun Life Assurance of Canadá
COMODORO RIVADAVIA

Empresa BALBUENA C. Rivadavia - Esquel

Escalas en: PASO RIO MAYO - RIO SENGUER
COLONIA LAS HERAS.

Salidas regulares

ITALIA 756 - Teléfono 373

Agencias: La Mascota - La Real: SAN MARTIN 433 y 358

Doctor Pedro Ciarlotti

Médico Cirujano

Señoras - Partos - Niños

Avda. RIVADAVIA 544 - Teléfono 60 - COMODORO RIVADAVIA

"AGENCIA REAL"

LOTERIA - CAMBIOS

San Martín 358 - Tel. 353

Comodoro Rivadavia

Dra. Cecilia Glikman de Fenyves

Cirujano Dentista

Consultas de:
11 a 12 y 15 a 20 hs.
Teléfono 164

PASAJE COOPERATIVA

COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT

Confitería Ideal

MASAS Y POSTRES
BOMBONES

SAN MARTIN 394 - Teléfono 170 - COMODORO RIVADAVIA

Radiografías - Ondas Cortas -
Ultravioleta - Electrocoagulación

Dr. EDUARDO S. PODESTA

Atiende en la Sociedad Española

SAN MARTIN 674 - Telef. 286
COMODORO RIVADAVIA

Para estudiar con provecho hágalo en el

**INSTITUTO INCORPORADO
ACADEMIA MINERVA**

(Bachillerato, Comercial, Primaria)

SAN MARTIN 648 - Tel. 273 - COMODORO RIVADAVIA

Dr. Emilio Piñeiro

Cirujano Dentista

Rayos X - Diatermo-coagulación

Av. RIVADAVIA 330

TELEFONO 102

CASA FREILE

San Martín 254

• C. Correo 111

• C. Rivadavia

**RELOJERIA - JOYERIA
OPTICA - BAZAR - RADIOS**

Se atienden pedidos
por contra reembolso

Firmas que anuncian en este número extraordinario

Capital Federal

Aeroposta Argentina	15	Hirsch, Enrique e Hijo S. R. L.	100
Agrocom S. R. Ltda.	108	Iggam S. A.	7
Alderoqui, Yohay y Acrich S. A.	109	Imprenta Patagonia S. R. L.	127
Aljadeff, Johai y Galante	111	Industrias Colchas y Anexos, S. R. Ltda.	92
Alvarez, Paulino	111	Indyas S. A.	6
Anda y Cía.	104	Istilar, Juan B. Ltda.	105
Aris, Vda. é hijos de Blas	75	Krelinger Ltda., Cía. Sudam. S. A.	86
Banco de Londres y América del Sud	12	La Altarera Argentina S. A.	110
Banco Español del Río de la Plata Ltda.	12	"La Blanca", Sociedad Anónima	3
Barassi, Ricardo	74	La Carena	18
Barón de Río Negro S. A.	95	La Fármaco Argentina, S. A.	81
Bauer, Ernesto	93	La Victoria, Almacenes	71
Berardi, Miguel y Cía.	105	Lázaro, Mauricio	97
Bermolen Hnos.	112	Leach's Argentina States Ltd.	87
Bocci, Ostilio	14	Leis, Lamas y Cía.	114
Bordas y Cía.	98	Líneas Aéreas del Estado	17
Boston, Cía. Argentina de Seguros	78	Little, Fison, Ratcliff Ltda.	14
Broadcasting de la Patagonia	92	Lorena, Soc. Resp. Ltda. Calzado	111
Buchanan Milne y Cía.	6,	Lorenzo, Cándido	75
Caminos y Van Peborgh, S. R. Ltda.	99	Loureiro, Fernando	93
Campos Menéndez, Jorge	97	Llorente, Taboada y Cía.	73, 94, 103
Carlino y Cía.	108	Macadam, J. F. y Cía. Soc. Anónima	107
Cinzano Francesco y Cía.	4	Mackinnon y Coelho Ltda. S. A.	80
Compañía Argentina de Cemento Portland	94	Masillorens Hnos. S. A.	16
Compañía Argentina de Talleres Industriales, Transportes y Anexos S. A.	89	Mateos, José María	116
Compañía Argentina de Navegación Dodero	18	Mayer, S., Fca. de Tejidos de Seda	16
Compañía de Productos Conen S. A.	84	Mayón Ltda.	96
Compañía Sudamericana Kreglinger	86	Mené y Fernández	104
Córdova Hnos. y Cía.	tapa	Menéndez Behety, S. A. Ganadera Argentina	114
Corporación Argentina de Productores de Carnes	106	Mignaquy y Cía.	106
Cusenier, Gran Destilería de Buenos Aires	8	Minsky, Naun Hijos y Cía.	109
Czobel, Andrés	84	Mitjans, Colombo y Cía.	11
Dana Parfums S. A. Industrial y Comercial	16	Mois Chami, Soc. Rep. Ltda.	101
De Angelis, Alejandro	108	Molinos Río de la Plata S. A.	15
Defilippi, Alberto J.	102	Multedo, Lázaro	109
De la Torre, Viñas y Cía.	101	Murray, Lea y Cía.	108
Delbene Hnos. y Cía.	97	Nestlé Argentina S. A.	5
Delepiane y Cía.	92	Nobleza, S. A. Cía. de Tabacos	97
Di Casagrande Hnos. y Cía.	73	Papini, S. A. Cristalerías	3
Elena, Rosa M. Vda. de	98	Patiño, J. y Cía.	110
Emecé Editores, S. A.	128	Paulista, Soc. Resp. Ltda.	78
Espiño, Angel M.	70	Peña, Pérez y Peña, S. R. L.	14
Estancias Sara Braun S. A.	116	Petrel S. A.	107
Estrabou y Cía.	17	Piazza Hnos, S. R. Ltda.	72
Estruga, Manuel	107	Piccardo y Cía. Ltda. S. A.	15
Etchegaray, Arriarán y Cía.	92	Pirelli S. A. Platense	96
Fábrica Argentina de Alpargatas S. A.	7	Plate y Cía. S. A. Comercial	102
Fainguersch, Gregorio	94	Plaut y Cía.	110
Fármaco Argentina S. A.	81	Pol, Ambrosio y Cía.	104
Fazio y García	94	Polledo, Casimiro - S. A. Comercial y Ganadera ..	85
Feit y Olivari	95	Primera Compañía de Fermentos	9
Figari, Vda. de Enrique	103	Quero Hnos. y Cía.	112
Flota Mercante del Estado	19	Quilmes, Cervecería Argentina	4
Freixas y Cía.	4	Rey, S. A. C.	104
Frigorífico Monte Grande S. A. Ltda.	105	Rocca, A. B. "La Cosechera"	12
Frugone y Preve Ltda., S. A.	69	Roger Balet, J.	8
Furlotti, Angel S. A. Ltda. Bodegas y Viñedos ...	100	Ronco, Domingo S. R. L.	93
García Hnos. y Cía.	116	Sáenz, M. - S. R. Ltda.	111
Garmil, S. de R. Ltda.	94	Saez, J. y Cía.	107
Gerino Hnos.	97	Saint Hnos.	106
Giardino, Ugolino y Juan	110	Sainz, Orden y Cía.	100
Girol, S. A. Bodegas y Viñedos	contratapa	Salzman y Cía.	97
Girault, Arenaza y Cía.	75	"Sancti Spiritu", Fuerte - S. A.	117
Goodlass Wall y Cía. Argentina Ltda.	87	Sánchez y Capilla	110
Graziosi	107	San Martín, Talleres Metalúrgicos - S. A.	10
Grinberg e Hijo Ltda., S. A.	99	Santorí, Armando	99
Guerra Hnos.	102	Scavino, de Marzi y Cía.	7
Heinonen, S. A. Comercial e Industrial	10,	Selasco, Poch y Muñiz	13
Herbín S. A.	12	Siffredi Hnos.	98
Hierromat, S. A.	8	Smud, A. e Hijos	111
		Stein, Ernesto	103

Suizo Argentina	122	Tortosa Hnos.	97
Tailhade, S. R. Ltda.	8	Unión Telefónica	10
Tejeduria Haedo S. R. L.	112	Urbicain, Ramón	95
Terzolo y Cía.	109	Usanna, Antonio Suc. de, Soc. Resp. Ltda.	4
The Anglo Argentine Iron Co. Ltd. S. A.	115	Ustariz y Cía. Ltda.	112
The River Plate Coal Co. Ltda.	6	Vélaz, Angel y Cía. S. A. Comercial, Ganadera y Agrícola	1, 79 88
The Standard S. A.	90	Vignolo, Bartolomé	98
Toddy, S. A. Com. e Ind.	108	Villamil, González y Cía.	101
Tomacó (Argentine Fruit Distributors - S. R. L.) .	101	Watinne, Bossut y Cía.	91
Torregrosa y Belda, S. R. Ltda.	93		

Interior

COMANDANTE PIEDRABUENA (Santa Cruz)		RIO GRANDE (Tierra del Fuego)	
Castiella, Juan	120	Sussalleck, Otto	119
García, José	120	Thevenon, Julio V.	118
Usina Eléctrica	120	Tresguerres, Oficina	118
COMODORO RIVADAVIA (Chubut)		Yguri, Santos	118
Balbuena, Agencia	125	SAN JULIAN (Santa Cruz)	
Berenguel, Lisandro	124	Aloyz, Julio	121
Candel López, Daniel	125	Arcal, Juan	121
Cárdenas y Alarcón	124	Arias, Barrios y Cía.	121
Casa Freile	125	Barril, Dr. Julio E.	121
Ciarlotti, Pedro	125	Campastro, Felipe N.	121
Del Busto, Rafael	124	Domínguez, Juan de la Cruz	121
"El Chubut", Diario	124	Formaggia, Dr. Alberto	121
Etcheverry, Juan	125	Franchalas, Jordán	121
Farmacia "Moderna"	124	Gaspari, Vicente J.	121
Fenyves, Cecilia Glikman de	125	Giacobo, Antonio	121
Gómez, Félix T.	124	Goic, Francisco	121
González, Roque	124	Guillaume, Alfredo	121
Hotel "Colón"	124	Lluis, Eugenio	121
Lafont, J. A.	125	Mattel, E. T.	121
Luzuriaga, Jesús	125	Nieto, Alberto, Dr.	121
Piñeiro, Emilio	125	Santini Bruzio, Augusto	121
Podestá, Eduardo	125	Vázquez, Francisco L.	121
Romeo y Cía., Nicolás	124	TRELEW (Chubut)	
Sarrias Hnos.	124	Colegio San David	123
Smith Hnos.	124	Donato, Alberto	123
Stefanoff, Stefan	124	Drago, Luis	123
PUERTO DESEADO (Santa Cruz)		Farmacia "Margara"	123
Fava, A.	120	González Hnos., G.	123
García Jaunsarás, Enrique	3	Margara, Dr. Adolfo	123
Hotel "Argentino"	120	Silva, Pedro N.	123
Pérez, Florentino	120	Transportes Patagónicos S. R. Ltda.	123
RIO GALLEGOS (Santa Cruz)		SANTA CRUZ	
Argüelles, Joaquín	102	Arroyo, Juan C.	120
Carnota, Angel	118	Canosa, Dr. Eduardo	120
Carro, Benigno	118	Freire, Aurelio	120
Clark, Luis Guillermo	118	Harris, Lionel A.	120
Cornacchioli, Francisco	118	Hotel "Colonial"	120
Cuiñas, Fernando	118	Rollit, H. W. C.	120
Davidson y Muñiz	118	Sánchez Luis E.	120
Díaz, José	118	S. A. Eléctrica	120
Felton, Carlos	119		
Liegois, Juan	119		
Mazzioti, Aurelio	122		
Méndez, Juan A.	118		
Roil, Walter	118		
Suárez Ladouch, Ltda. Soc. Anón. Ganadera	119		
Sureda, Angel A.	118		

Imprenta Patagonia S. R. L.

CAPITAL \$ 60.000.- %

Artes Gráficas Modernas

HISTORIA NAVAL ARGENTINA



HISTORIA NAVAL ARGENTINA

por el Cap. de Fragata Teodoro Caillet-Bois

Obra única en su género. - He aquí algunas de las materias que contiene:

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA La era colonial. - La Revolución de Mayo. Montevideo frente a Buenos Aires. - San Nicolás, primer combate naval de la Revolución. - La escuadra de Brown. Martín García. - Destrucción de la escuadra realista. Montevideo. - Campaña de corso de Brown en el Pacífico. - El corso de las costas españolas y en las Antillas. - La marina chilena. Ocupación de la Banda Oriental por los portugueses. - La Anarquía

GUERRA CON EL BRASIL La declaración de guerra. - El bloqueo. - La Colonia. - Los Pozos. - Quilmes. Crucero de Brown sobre la costa brasileña. - El Juncal. - Patagones. - De Kay, el capitán de 25 años. - Post-trimerías de la guerra.

LA DICTADURA Y LOS TRES BLOQUEOS DEL PLATA Guerra civil. - El bloqueo de Montevideo por Rosas. - El bloqueo anglo-francés.

ORGANIZACIÓN Y PROGRESO - LA MARINA MODERNA Buenos Aires frente a la Confederación - Guerra del Paraguay. - La Armada de Sarmiento. - La Costa Sur. - La paz armada. - La marina moderna.

Un volumen encuadernado de más de 600 páginas, ilustrado con 66 láminas en rotograbado y numerosos mapas y dibujos.

Precio de la obra \$ 25 -



EMECÉ EDITORES, S. A.

UNA EDITORIAL AMERICANA - UN PANORAMA UNIVERSAL
SAN MARTIN 427 - BUENOS AIRES