AÑO XIX JULIO DE 1947 Nº. 193

Argentina Austral

SIERRA BAGUALES. *(Foto de José Suárez, especial para ARGENTINA AUSTRAL.)*

Llame a las cosas por su nombre:

AL PAN PAN

Y AL VINO TORO

Argentina Austral

Inscripto en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 204.421

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
T. A. 32-Dársena-3083

Ushuaia bajo la nieve.

AÑO XIX - NUMERO 193
JULIO DE 1947
BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)
$ 1.50 MONEDA ARGENTINA

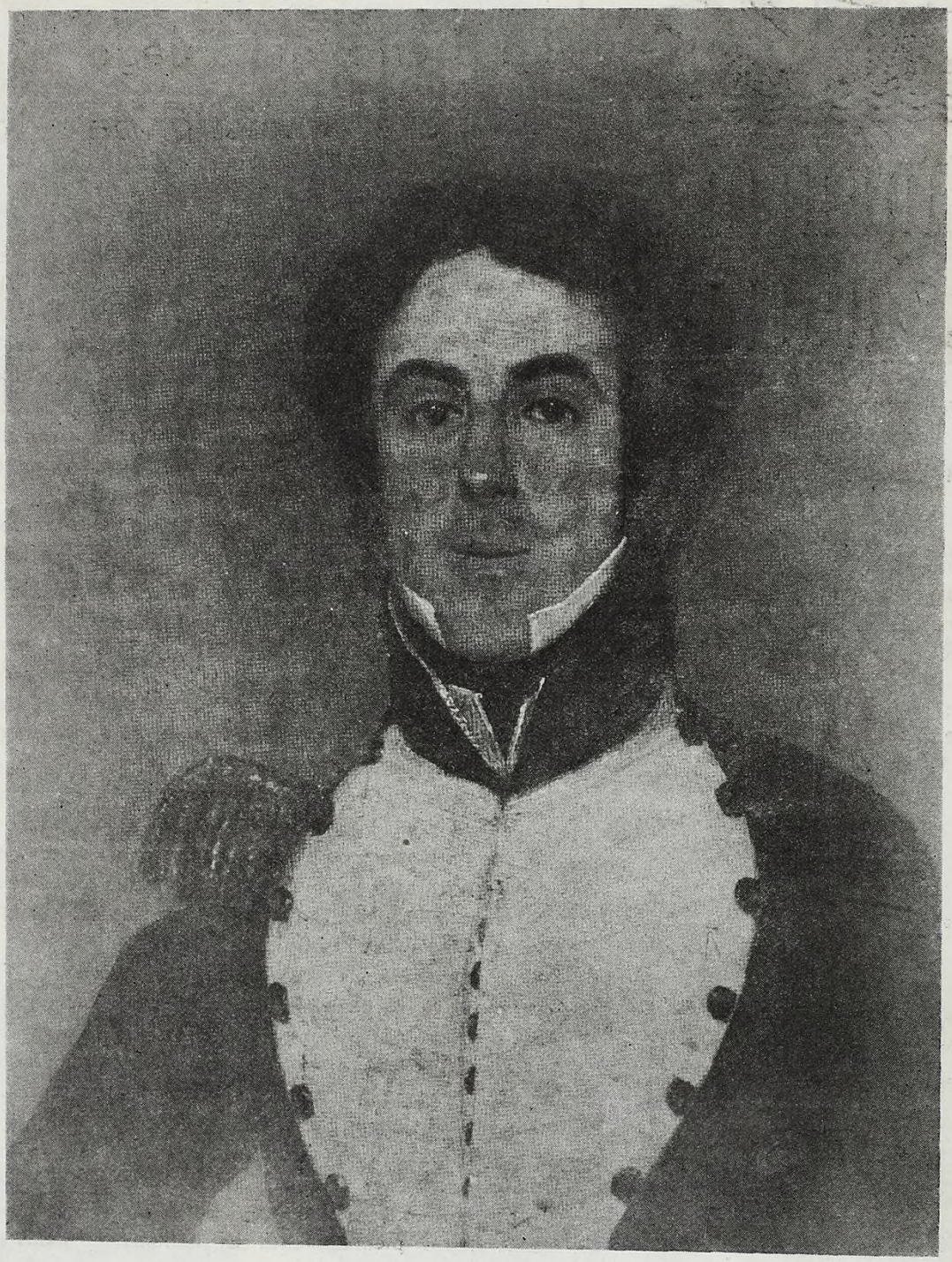
La Tierra del Fuego y el ministro de Marina

Con la supresión de la Cárcel de Ushuaia y la entrega al Ministerio de Marina de las instalaciones que aquella entidad ocupaba, mucho podía en principio adelantarse sobre el porvenir que salía al paso del Territorio Nacional de Tierra del Fuego; por lo pronto, cabía anunciar la proximidad de una nueva etapa de acelerado y firme progreso, y fué bajo esa impresión y a manera de saludo apertural para la nueva vida que escribimos un pequeño comentario en nuestro número anterior, donde, entre otras cosas, decíamos lo siguiente: "Ushuaia podrá ser ahora, libre de su sombría fama, la capital de una vasta región argentina no conocida del todo, que ocupa una posición inmejorable para un posible futuro de las rutas oceánicas y que, desde luego, ofrece singulares alicientes y apreciables perspectivas para hombres de inteligente iniciativa y esfuerzo laborioso." La nota que el ministro de Marina, contraalmirante Fidel L. Anadón, ha dirigido con fecha 18 de junio pasado al presidente del Banco Central, señor Miguel Miranda, viene a confirmar exactamente nuestras opiniones, por cierto que con una amplitud de miras y con una atención de pormenores, que el plan en cuestión va mucho más allá de cuanto pudiera ambicionarse, si bien —y conviene comenzar por esta afirmación categórica— nada contiene de irrealizable para el punto de vista de quienes estamos al tanto de las circunstancias fueguinas.

Las posibilidades económicas de Tierra del Fuego son inmensas, y el contraalmirante Anadón, ex gobernador de aquel Territorio Nacional, ha demostrado conocerlas muy a fondo y en toda su extensión. Basta leer con alguna detención el documento a que nos referimos y que en otro lugar de la presente edición reproducimos textualmente.

Todo está en esa nota sometido a severa observación, todo queda examinado y para todo se encuentra, no aplicaciones fragmentarias y provisorias, sino soluciones definitivas que responden al planteamiento del problema en todos sus alcances. Es un plan orgánico y completo, que nada deja supeditado al azar. Y nos complacemos en hacer constancia que por primera vez en la historia de los Territorios ha sido estudiado y formulado un plan de esta naturaleza.

Los estancieros de Tierra del Fuego, los pobladores en general de aquellas apartadas regiones, serán los primeros en valorizar el plan del contraalmirante Anadón en todos sus alcances y pormenores. Corresponde que ellos también sean los primeros en acompañarlo con su entusiasmo y secundarlo con el máximo esfuerzo.



Charles Brand, teniente de la Real Marina Inglesa y autor del "Journal of a voyage to Peru a passage across the Cordillera of the Andes in the winter of 1827..."

(Reproducción del retrato al óleo en poder de un poblador patagónico, don Digby H. Brand.)

Impresiones de un viajero inglés

Argentina, Chile y Perú en 1827 / 1828

Por Armando Braun Menéndez
(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Charles Brand, teniente de la Real Marina Inglesa, se embarcó en Falmouth el 23 de abril de 1827 a bordo del paquete mercante "Duke of York", en viaje para la América del Sur. Su primera etapa fué Montevideo; de allí: Buenos Aires, y, luego de haber cruzado el territorio argentino en todo su ancho, hasta Mendoza, traspuso la Cordillera de los Andes, se embarcó nuevamente en Valparaíso hacia el Callao y Lima; y desde la "ciudad de los Reyes" dió la vuelta por el camino que lo trajo y llegó de regreso al mismo puerto de partida, casi un año después, el 14 de diciembre de 1828.

No había transcurrido otro año desde su retorno al país nativo cuando brindó al público, en hermoso volumen ilustrado también por él, sus impresiones recogidas en tierra sudamericana. Con este libro Brand se incorpora a la pléyade de los viajeros ingleses de principios del siglo pasado, cuyas crónicas constituyen una de las más provechosas fuentes para el estudio del medio ambiente en que vivían las jóvenes naciones sudamericanas en los años inmediatamente posteriores a su independencia de la madre patria.

El libro del teniente Charles Brand se caratula así:

JOURNAL/OF A/VOYAGE TO PERU/A PASSAGE/ACROSS THE CORDILLERA OF THE ANDES/IN THE WINTER OF 1827/ PERFORMED ON FOOT IN THE SNOW/ AND/A JOURNEY ACROSS THE PAMPA/ BY LIEUT. CHAS. BRAND, R. N./LONDON:/HENRY COLBURN, NEW BURLINGTON STREET/1828.

El autor advierte en el prefacio, que el relato de su viaje ha sido redactado por él en forma de diario y siguiendo con ello una costumbre generalizada entre los oficiales de la marina de guerra inglesa; agrega que, aun cuando dicho diario no tiene otra finalidad que informar de sus experiencias a los amigos —y, si posible, entretenerlos—, la insistencia de ellos lo determina a darlo a publicidad, lo que hace con la humilde esperanza que haya de servir como información útil para quienes, bien sea por negocios o simple placer, se dispongan a seguir sus huellas.

Y como es de práctica entre los cronistas novatos, aclara en el prefacio que su trabajo no contiene pretensiones literarias, pues ha sido escrito apresuradamente al término de penosas jornadas y lo somete finalmente a la indulgencia amable del lector.

Sigamos ahora, resumidas las alternativas de este viaje, que por los motivos que se verán tiene contornos de una hazaña, de la cual es milagro que escapara con vida.

Ha salido Brand, como dijimos, de Falmouth y luego de una navegación que ha durado cincuenta y nueve días y que por lo feliz no tiene historia, llega a Montevideo. El capitán del paquete "Duke of York" intenta proseguir hasta Buenos Aires, pero no obtiene la necesaria autorización del Comodoro brasileño, cuya flota de guerra bloquea aquel puerto del Plata. No tiene más remedio el teniente Brand que resolverse por un viaje temerario: proseguir por tierra cruzando primero las líneas brasileras y más adelante las montoneras patriotas, a fin de intentar el cruce del río de la Plata aguas arriba, desde Las Vacas (prov. de Entre Ríos), lo que ejecuta en medio de dificultades sin cuento, rubricando su entrada al puerto de Buenos Aires con el cañonazo que le dispara, a modo de anticipo y antes de abordarlo, una de las naves patrulleras de la escuadra del almirante Brown. Su alojamiento en la fonda de Faunch y su entrada en Buenos Aires —ciudad que sufre por entonces una aguda crisis monetaria y política—, dura apenas el tiempo necesario para preparar la travesía hasta Mendoza.

Durante la interminable jornada de a caballo que ha de realizar siguiendo las etapas marcadas por las postas oficiales —que no son otra cosa que un rancho de piso de tierra hirviente de insectos y alimañas, sobre el cual se tiende el recado—, los viajeros seguirán la huella y los jalones históricos: Puente de Márquez, Luján, La Cruz de Areco, Arrecifes, Arroyo del Medio y del Pavón, Desmochado, Cruz Alta, Fraile Muerto, Corral de Barracas, Río Quinto, San Luis (aquí al cabo de doce días de galope, se dará el lujo del primer baño, afeitada y cambio de ropa), Desaguadero, Rodeo del Medio y Mendoza, al fin. Son trescientas leguas que recorre en dieciséis días; lo que no es poca cosa para un marino profesional.

Su estadía en Mendoza, donde halla amigos hospitalarios que lo invitan y agasajan, le resulta grata por demás. Por eso, cuando se aleja a lomo de mula camino de Chile —es el 14 de agosto— lleva en sus recuerdos una suave nostalgia.

Pero ahora comenzará la temeraria aventura: cruzar la Cordillera en lo más crudo del invierno. Para ello seguirá también las etapas que marcan la ruta histórica; las primeras, relativamente fáciles: Villavicencio y luego Uspallata. De allí comienza la cuesta y el subir de a pie, alojando al atardecer en las casuchas: Puente del Inca y de las Vacas, donde, por dos días y dos noches sufren una enceguecedora tormenta de nieve, y tiritan de frío, oyendo los relatos trágicos que cuentan sus peones. La quinta jornada, siguiendo por senderos que apenas si se advierten, pues están cubiertos por la nieve espesa, termina en la casucha de los Pujios, refugio que encuentran ocupado por el cadáver de un viajero, muerto allí de frío; luego alcanzarán el Paramillo, donde quedan otros dos días retenidos por la tormenta despiadada; de allí Las Cuevas y la Cumbre. Después comienza el descenso por la ladera opuesta: Calaveras, Laguna del Inca, Ojo del Agua, el Salto del Soldado. Gran parte de esta jornada es un dejarse resbalar, sentados sobre lonetas, por los mantos de nieve congelada. Finalmen-

Uno de los dibujos que ilustran el "Diario" del teniente Brand: la tapada limeña. ("A lady of Lima in her walking Dress".)

te llegan a la Guardia de los Hornillos, primer puesto gubernamental chileno, y más adelante Santa Rosa de los Andes, pueblo que alza sus casas blancas sobre el agreste valle del Aconcagua. El término del viaje terrestre hasta Valparaíso le resulta a Brand, como contraste con las penurias inenarrables que ha sufrido, una maravillosa excursión de recreo. Cuando advierte las primeras casas del puerto del Pacífico, han transcurrido trece días desde que saliera de Mendoza.

En Valparaíso —caserío que se desgrana por la orilla del mar y se pierde sobre los cerros—, el teniente Brand permanece tan sólo breves días; los necesarios para preparar su viaje hacia el Callao en el bergantín mercante "Orión". Su destino es Lima.

La capital del Perú vive entonces en estado de alarma y confusión. Bolívar está a las puertas. De esta capital, a la que dedica el más interesante capítulo, Brand recoge dos impresiones perdurables: su extrema suciedad y las famosas tapadas que lo miran con un solo ojo cargado de tintura y de picardía.

Su estada en Lima se interrumpe de pronto. Ha recibido órdenes de regresar inmediatamente a Inglaterra. El 10 de noviembre está de nuevo en alta mar, rumbo a Valparaíso a bordo del "Volador". Son veinticinco días de navegación; los veinte primeros apenas si se avanza por los vientos contrarios, pero los últimos transcurren en medio de un temporal, tan furioso, que salvan a duras penas de ser sepultados en el Pacífico. Durante dos días y dos noches los pasajeros no se animan a abandonar la cubierta.

De paso por Santiago, la capital de Chile, nuestro viajero inglés se encuentra con sus compatriotas el coronel Tupper —Guillermo de Vic Tupper, oficial al servicio de la joven república— y Mister Caldcleugh —el viajero y memorialista conocido—, quienes, informados del viaje que proyecta a través de la pampa argentina, le advirtieron el peligro de la presencia allí de los montoneros. Pero es tal su determinación por cumplir las órdenes recibidas, que se resuelve a correr el riesgo. Piensa que al llegar a Mendoza estará en condiciones de informarse con exactitud. Si se confirman los malos augurios y no puede continuar por tierra, tendrá todavía tiempo suficiente para regresar a Valparaíso y tomar allí una nave de guerra inglesa que debe darse a la mar a mediados de enero siguiente.

El paso de la Cordillera, en sentido inverso, lo realiza en menos etapas. También las condiciones del tiempo han cambiado; ahora es pleno verano. Pero los peligros subsisten: en la vertiente oriental el deshielo ha producido el desborde de los ríos. El de los Horcones, el de las Vacas y el de las Cuevas están convertidos en torrentes donde se pierden la mitad de las mulas que trasportan las cargas. Así y todo, en cinco días de viaje desde Santa Rosa de los Andes, llega a Mendoza, donde es informado que las montoneras que infestaban la pampa han sido dispersadas por las tropas del gobierno. Dispuesto a proseguir sin tardanza, no pierde en la capital cuyana sino un día, el que necesita para hacer firmar su pasaporte por el Gobernador de la provincia; y como éste asiste a una corrida de toros, no le queda al oficial inglés más remedio que asomarse a este espectáculo que "*absolutamente* —como asentará en el diario— *me enfermó de compasión y de disgusto.*" Debo aclarar que su compasión se expresa hacia el toro y no al torero, pues su suerte no le preocupa.

De nuevo de viaje, en la segunda jornada —la posta de La Dormida del Negro—, se encuentra con los generales Lavalle y Necochea que van de viaje hacia Mendoza y es invitado por éstos con amabilidad bien criolla a participar de sus magras provisiones. El viaje a través de la pampa se sucede quemando etapas, y así, al cumplirse la octava, aparecen en el horizonte, ya oscurecido por el crepúsculo, las torres de Buenos Aires.

El teniente Brand ha cruzado así, dos veces, el continente sudamericano, de océano a océano, en estaciones diversas y adversas: pleno invierno y pleno verano. Tiene, pues, experimentados todos los inconvenientes cordilleranos: el frío intenso, los temporales de nieve, las crudas noches a la intemperie y los torrentes desbordados; y en la pampa, los galopes interminables, las noches en el puro suelo, insomne por los mosquitos y las pulgas, los calores sofocantes, un sol quemante y sin reparo, los pamperos, los aguaceros, el hambre y la sed devoradora. Llevaba, pues, en sus alforjas tema más que suficiente para llenar un Diario de contenido tan útil como ameno.

El barco que lo conduce de regreso saldrá de Buenos Aires una semana después de su llegada. Nuestro viajero tendrá tiempo suficiente para conocer y apreciar las virtudes y los encantos que adornan a las mujeres porteñas, cualidades que, a su juicio, las hacen preferibles a limeñas, mendocinas y aún chilenas. Así se explica Brand el porqué de los numerosos matrimonios que realizan sus compatriotas, a poco de radicarse en Argentina, con las hijas del país, y de la felicidad que parecen gozar en tan tierna compañía.

El 29 de enero abandona el teniente tan propicias playas. De haber demorado su permanencia quién sabe si no habría incurrido en la misma debilidad que sus compatriotas por las porteñas. Pero el deber lo llamaba a Inglaterra donde, luego de benigna travesía, llegó un lunes 14 de abril de 1828.

En su libro, el autor es generalmente objetivo. Día a día nos traduce el paisaje, nos informa sobre las etapas, acerca de la extensión recorrida y las dificultades que entorpecen frecuentemente el camino. Durante los viajes oceánicos —oficial de marina, al fin y al cabo—, el Tte. Brand nos da cuenta diaria de las singladuras —latitud y longitud alcanzadas—, del

curso del viento, de la temperatura reinante, y, en particular, de la manera en que el capitán debe dirigir la nave para entrar a puerto.

Sólo se torna subjetivo en el capítulo final del volumen; y es allí cuando su crónica ha debido resultar de máxima utilidad para el viajero futuro, en particular cuando entra al terreno de los consejos prácticos, incluso sobre el apropiado vestido para las travesías, ya sea en época de canícula o en la invernal, y, finalmente, sobre el cuidado de la salud física y los remedios más eficaces que, a su juicio, deben ser aplicados en esta clase de viajes de esfuerzo. Su experiencia en la materia medicinal se demuestra vastísima para un profano. Resulta que a esta altura de su viaje ha recorrido medio mundo; desde las costas malignas de Madagascar, hasta la zona desértica de Sud-Africa; y, así como conoce el ámbito caluroso, también ha soportado los fríos más intensos, cuando, siendo oficial del navío de S. M. "Majestic" mientras navegaba a lo largo de Nueva Escocia, cerca del Artico, durante el memorable invierno de 1814, ha visto congelarse los dedos de los marineros.

A sus consejos médicos —que no tienen por otra parte desperdicio— prefiero no divulgarlos, un poco por natural discreción y otro poco a fin de dejar algún resquicio de curiosidad futura en el lector del Diario de viaje al Perú.

Este libro, que sirvió en su tiempo para solaz y auxilio de los viajeros a la América Meridional que le sucedieron al autor, sirve hoy día a los investigadores de nuestro pasado histórico como la más valiosa información sobre aquellos viajes interminables y penosos a través de la Pampa y de la Cordillera inhóspitas, y para completar el cuadro de la sociabilidad criolla posterior a la revolución emancipadora. Y en tal sentido, debemos reconocer que la obra de Brand, aunque menos conocida, no es inferior a la de otros viajeros ingleses incorporados de larga data a toda buena biblioteca de historia americana.

Existe, además, una circunstancia que distingue a estas crónicas de sus similares; y es el interrogante en que nos deja el autor acerca de las causas que lo trajeron a nuestras playas. En general, lo primero que nos señalan los viajeros memoralistas, es su antecedente personal. Así sabemos que Mac Cann y los hermanos Robertson eran comerciantes que venían en busca de mercado; que Mansfield era químico; Haig, vendedor viajero; Miers y Head, mineros en procura de pertenencias para explotar; Hall, marino de guerra en función oficial; Caldcleugh y Scarlett, diplomáticos; Darwin, un naturalista; Hadfield, hombre de negocios; Elwes, y con él tantos otros, simples turistas en campaña de nuevos paisajes y costumbres. Pero, en cambio, Chas. Brand nada nos dice; aun cuando deja entrever que su viaje obedecía a órdenes superiores e importantes. ¿Qué intenciones traía, en realidad, el Tte. Brand de la Real Marina inglesa? Es esta una incógnita que ofrezco a la investigación de los interesados.

Pero encuentro, por último, otro motivo de interés en este Diario de viaje *del Tte Brand. La atracción que experimentó el oficial de marina inglés hacia la República Argentina en los años 1827/28 parece haberla trasmitido a sus descendientes. Sus impresiones, mil veces relatadas a sus hijos y por éstos referidas a los nietos, han de haber influido en el ánimo de uno de estos últimos, don Digby H. Brand, cuando se resolvió a venir al país a tentar fortuna. Y ahí lo tenemos, en plena Patagonia, donde ha establecido un hogar bendecido de hijos y de nietos argentinos, que es un refugio de grata y cordial hospitalidad. Hasta la estancia "La Blanche" llegué un día de este verano, en jira patagónica, sin conocer el vínculo que los unía, hasta que pregunté a los Brand quién era aquél gallardo oficial de marina que se ostentaba en cuadro pintado al óleo en una pared de la sala. Pues bien: era el mismísimo Tte. Chas. Brand. Y es con la ayuda de mi distinguido amigo don Digby, quien conserva con religioso respeto todos los certificados de grado de su antepasado, suscriptos por nombres que ya consagra la historia, que he podido reconstruir la biografía de este marino británico, uno de tantos de aquellos que, dotados de natural vocación por el mar, de capacidad técnica cabal, de ese frío valor —inconfesado por pudor, pero siempre latente—, y de esa determinación por el deber que llega hasta el sacrificio, que han constituído y constituyen hoy día la base más firme del poder y de la gloria del Imperio Británico.*

Charles Brand pertenecía a una familia de marinos. Su padre, Alexander Brand, sirvió en la Real Marina y cinco entre sus hijos vistieron el uniforme que él honró. Fueron éstos: Thomas D. Brand, oficial de marina, quien después de una brillante carrera, siendo comandante del "Unique" fué muerto en acción de guerra sobre el puente de mando cuando su nave, al cabo de una resistencia gloriosa, se hundió con los colores al tope; William H. Brand, oficial de marina; J. Brand, que alcanzó el grado de mayor en el 16° Regimiento de Infantería de Marina, y George R. Brand, también oficial de la Real Marina. Así se explica que una institución tan prestigiosa como el Lloyd de Londres haya hecho objeto a Alexander Brand de una importante donación en testimonio de admiración por los servicios prestados al país por él y por sus hijos.

Nuestro biografiado Charles Brand entró al servicio el 29 de julio de 1810 como cadete voluntario en el "Apelles" y se estrenó con un naufragio, pues estando de estación en el Canal de la Mancha, su buque varó en la costa francesa, cerca de Boulogne sur Mer, y a duras penas en bote se salvó de ser capturado por los franceses.

Ocuparía demasiado espacio referirnos en detalle a la carrera de este marino. Señalaremos simplemente las etapas más auspiciosas. Siendo guardia-marina en

el "Ardent" hizo la campaña en las Antillas, y en el "Majestic" asistió a la captura, luego de un vigoroso combate, de la fragata de guerra francesa de 44 cañones "Terpsichore"; en la escuadra del almirante Cokburn asistió a todos los combates de la guerra contra Estados Unidos (1814) y le tocó en suerte integrar la columna de marinos que inusitadamente llevaron a efecto la ocupación de Washington, la capital. En los años que siguieron fué destinado a bordo de distintas naves, pero siempre en acción de guerra, hasta culminar con el bloqueo continental que realizó la escuadra inglesa hasta 1820. En ese año recibió en premio una importante gratificación por los servicios prestados a S. M. Desde aquella fecha y hasta la muerte de Napoleón, nuestro biografiado estuvo estacionado en la isla de Santa Elena y a bordo de las diversas naves que cuidaban la prisión del célebre Corso, a quien ha debido conocer sin duda. Le correspondió, después de haber sido confirmado con fecha 22 de diciembre de 1822 teniente efectivo de la Real Marina, realizar trabajos de exploración a bordo del "Heron" y luego del "Cygnet", los que abarcaron la costa del Africa del Sud y Madagascar. Al término de estas tareas hidrográficas (28 de abril de 1823) le fué ofrecido, por sus compañeros de armas, un sable "en testimonio del aprecio y estimación por su conducta caballerosa y ejemplar como oficial superior", lo que debe haberle resultado el más preciado premio. Luego de esta rara distinción fué afectado nuevamente al servicio del bloqueo continental; y habiendo reducido Inglaterra después de 1825, sus fuerzas navales, el Tte. Brand pasó a situación de retiro.

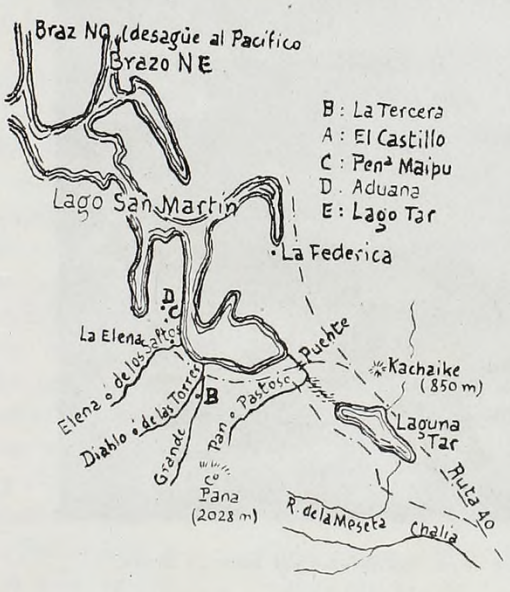
Paralelamente a sus tareas navales, Charles Brand publicó una relación de sus exploraciones por Africa y, más adelante, el relato de su viaje a la América Meridional. Se casó el 20 de diciembre de 1834 con Carolina Julia, hija de J. Sanders Esq. De este tronco provienen los descendientes que viven actualmente en este país.

Travesía de las pampas con un repuesto de caballos. (Otra de las ilustraciones del libro de Brand.)

La laguna Tar

Por Hugo Lively
(Especial para ARGENTINA AUTRAL.)

Entre los grandes lagos cordilleranos del territorio de Santa Cruz el San Martín es el más notable por su forma desgarrada, con varios tentáculos angostos que se internan profundamente entre los cordones montañoños. En su parte norte son tres los brazos, y el central —llamado "Nord-occidental" en el último mapa del Instituto Geográfico Militar— mide no menos de 10 leguas y desagua en el Pacífico por el torrentoso río Pascua. Sin embargo la parte ensanchada del lago, al sudeste, se encuentra en tierra patagónica, entre cerros de altura decreciente hasta el nivel de la llanura, o sea a unos 200 metros de altura sobre el mar. Para las comisiones de límite, y la británica de Holdich, en 1902, constituyó quizás el caso más contradictorio de "altas cumbres y divortium aquarum". Por más que desaguara en el Pacífico, la cadena de grandes ventisqueros se extendía por el occidente ininterrumpidamente, y por lo tanto no se podía adjudicarlo a Chile. La solución arbitral fué "salomónica": una línea norte-sur por el medio del lago.



Croquis de la cuenca hidrográfica de la laguna Tar, según el cap. T. Caillet-Bois.

A sólo legua y media del fondo sudeste del lago se encuentra la laguna Tar, de escasa profundidad y de unas dos leguas de longitud. La laguna se comunica por un arroyo pantanoso y dormido con el S. Martín y por lo tanto se desagua también en el Pacífico. La alimentan dos arroyos —Tar y Meseta— de los que el último baja del cerro Pana, el más alto al sur del lago. Ahora bien, a menos de media legua al sur del Meseta bajan del mismo cerro las nacientes del Chabía, que se dirigen al Atlántico, y durante unas tres leguas Meseta y Chalía corren paralelos en dirección Este, hasta que el primero tuerce hacia el norte para desaguar en el Tar.

Hay evidencia de que en alguna época no muy remota —posiblemente después de algún invierno "bravo"— las aguas hinchadas del Tar, en vez de fluir hacia el San Martín lo hicieron hacia el sur, y utilizando parte del Meseta se comunicaron con el Chalía para ir al Atlántico; el lecho seco del arroyo de comunicación puede verse aún.

El arroyo entre Tar y San Martín se conoce con el nombre de Pan, por el de su importante afluente del mismo nombre —llamado Pastoso en el último plano oficial mencionado—, que baja torrentoso del cerro Pana y mezcla sus aguas límpidas con las barrosas procedentes de la laguna. El nombre de Pastoso era el que le habían dado los chilenos en su relevamiento de los años 1900-1901, precedentes a la llegada de Holdich.

Toponimia al sur del Lago San Martín.

En la última conversación que tuve con el perito Moreno (julio 1919) éste se quejaba de que toda la toponimia del lago San Martín procediera de la comisión Chilena. Le expliqué entonces que por lo menos no era tal el caso para los ríos Pan, Diablo y Elena, que se conocían entonces con esos nombres, dados por mis hermanos, los primeros pobladores de la zona. "*Don Francisco*" prometió hacer lo posible por conservarlos en los mapas argentinos, me mostró un plano del lago San Martín del que sólo existían cinco copias (dos para las dos partes del tratado, una para el árbitro —Gran Bretaña— y una para cada perito), y añadió que cuando había estado en Londres para la firma final del tratado pidió en vano la impresión de 150 ejemplares del mismo; no había fondos al efecto. Es posible que este mapa, muy prolijo, combinación probablemente de los trabajos de ambos países, se encuentre entre los papeles dejados por el doctor Moreno.

El hecho es que los nombres de "Pan", "Grande" y "Diablo" (el Elena es un arroyo menor) figuraron durante algún tiempo en nuestros planos (por ejemplo en el de Tierras y Colonias del año 1917), pero han sido reemplazados ahora por los del plano chileno de la Comisión de Límites de 1910, *Pastoso, Torres* y *Saltos.*

El doctor Moreno, en compañía del marino don Carlos Moyano, había sido el descubridor del lago San Martín en 1877, y por más que no volviera allí con las comisiones de límites de 1901-3, recordaba en 1919 precisamente todos los riachos como si los hubiera visto el día antes.

Rutas y caminos.

Los primeros pobladores del Lago San Martín (hermanos Lively, 1902-3) abrieron carretera siguiendo su margen sur y la de Laguna Tar, y cruzando el río Meseta hasta la actual ruta de turismo N° 40. El tramo entre los ríos Pan y Meseta era la antigua ruta de indios, que más allá del Meseta doblaba por el sur en busca del lago Viedma por el campo de La Rubia, conocido aún como Paso de los Indios.

Pero luego del invierno bravo de 1904 esta nueva "huella" se volvió intransitable para carreta en el terreno pantanoso del extremo oeste de Laguna Tar. Se resolvió entonces trazar una nueva carretera por el norte de la laguna, cruzando el río Pan a pocos metros al oeste de su confluencia, en el sitio marcado "puente". La carretera del Sur del Lago San Martín se unió así, frente a Cerro Kachaike, con la de la estancia La Federica, o sea con dicha ruta N° 40.

El cruce "del Pan", llamado en un principio "Paso Lively" era malísimo. Había que entrar oblícuamente, y a media corriente torcer en ángulo recto en el sitio preciso de un banco de pedregullo. Si la maniobra no se hacía exactamente, una rueda del carro solía caer en un profundo pozo depositando toda la carga en dos o tres metros de agua barrosa y helada.

Recuerdo como si fuera ayer el agradable día que pasé allí en la primavera de 1908, metido hasta el pecho en las aguas heladas del Pan, y extrayendo con ayuda de mi viejo compañero "El Paraguayo" unos doce fardos de lana que al parecer habían aumentado con unos 500 kilos el peso primitivo de 200.

(Trad. del inglés por *T. Caillet-Bois.*)

El primer edificio de los Lively en el lago San Martín.

Algunas ideas acerca de la vegetación del Chubut

Por Alberto Soriano

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Entre los meses de octubre de 1946 y marzo de 1947 recorrí buena parte del Chubut coleccionando plantas. Ya había estado allí a comienzos de 1945, de modo que ni las plantas de esa región, ni la extremada amabilidad de sus pobladores me eran por completo desconocidas.

La presencia de un botánico despierta casi siempre una corriente de curiosidad. Cuando se habla de un señor que colecciona plantas, el europeo se imagina por lo general a un personaje un tanto bizarro, provisto de gafas, con la lupa siempre pronta y la caja de Linneo al hombro; el criollo, en cambio, lo identifica con un señor que busca yuyos medicinales. Mi intención no es destruir esa atmósfera singular que suele rodear a los que se dedican a la botánica, que por otra parte, en nada les perjudica, pero sí, aprovechando mis estudios de la vegetación del Chubut, dar una idea de lo fascinante que puede llegar a ser esta actividad. No se trata únicamente de salir a la búsqueda de la planta rara, cosa que de por sí tiene su atractivo; los estudios botánicos siguen, además, otros caminos, que pueden desembocar en resultados que el lego, en general, no sospecha.

El Chubut, exceptuando su extremo NE., en el cual penetra la vegetación del monte central del país, tiene dos aspectos perfectamente distintos: el de los bosques cordilleranos, y el de la región ondulada o llana que se extiende hasta el Atlántico, cubierta de pastos y arbustos bajos. Mientras recorría esta última parte, escuché frecuentes consideraciones acerca de la pobreza de la flora. "Aquí no hay más que coirón y neneo —me decían— para encontrar plantas tendrá que ir a la Cordillera". Es evidente que la flora de los bosques cordilleranos es más rica que la de la meseta patagónica, pero no hay razón para que el botánico desdeñe las regiones semi-desérticas. Si se tiene en cuenta que esas pocas especies de la estepa, que, por otra parte, no son tan pocas, sirven para mantener millones de cabezas de ganado, es fácil darse cuenta que de su estudio pueden derivar consecuencias importantes.

El neneo y el coirón se transforman, en los cartapacios del coleccionista, en gran variedad de plantas distintas. Calculo que el número de especies que habitan el Chubut alcanza fácilmente al millar. Para encarar cualquier estudio relacionado con ese mundo vegetal, es imprescindible comenzar por diferenciar las especies y dar un nombre a cada una, puesto que no es posible referirse a ellas sin denominarlas de alguna manera. A este fin, los nombres vulgares no bastan, simplemente, porque muchas de ellas no lo tienen, y porque es frecuente que se utilice el mismo nombre para una serie de plantas distintas, de aspecto más o menos parecido. Sólo después de haber avanzado suficientemente en este trabajo sistemático puede emprenderse el estudio de la vegetación propiamente dicha, es decir, del conjunto de plantas que vive dependiendo de un cierto ambiente (el clima, el suelo, los animales) y que en relación con él, puede variar o ser modificado. Esta clase de estudios se conoce con el nombre de Ecología.

Para interpretar el alcance y la naturaleza de esta rama moderna de la botánica, es necesario comenzar por considerar que cada especie vegetal tiene características que la hacen apta para vivir

El ingeniero agrónomo Alberto Soriano, medalla de oro de la Facultad de Agronomía y Veterinaria curso 1942, y quien patrocinado por un grupo de sociedades anónimas ganaderas realizó un estudio de ecología botánica en el Territorio Nacional del Chubut, inicia sus colaboraciones en ARGENTINA AUSTRAL con el notable artículo que aquí nos complacemos en ofrecer al interés de nuestros lectores. — N. de la R.

y prosperar en una región determinada, y que, unida a otras plantas con caracteres más o menos similares a los suyos, forma comunidades, algo así como sociedades, que pueden ser delimitadas con bastante precisión. Por ejemplo, la frutilla *(Fragaria chiloensis)* crece siempre bajo el bosque de lengas *(Nothofagus pumilio);* en los cañadones de suelo algo salado, siempre aparece la comunidad formada por pasto salado *(Distichlis spicata, D. scoparia),* junquillo *(Juncus Lesueurii), Triglochin maritima, Nitrophila australis, Lycium repens,* etc.

Estas comunidades no son de ninguna manera estáticas; muy por el contrario, en su seno pueden ocurrir toda clase de modificaciones. Las plantas que las forman pueden variar, ya sea porque algunas de ellas, más agresivas que el resto, sacan ventaja de su condición, o porque aparecen otras nuevas. Además, el área ocupada por una comunidad puede sufrir cambios: aumentar, invadiendo el de una comunidad vecina, o a la inversa, ser invadida por otra. Las causas de estas modificaciones son numerosas y muy variadas.

En su libro sobre "Fines y Métodos en el estudio de la vegetación", los botánicos ingleses Tansley y Chipp dicen lo siguiente: "Es en la industria forestal y en la explotación ganadera donde el conocimiento de la vegetación resulta esencial si se quiere obtener completo éxito económico. Esto sólo puede conseguirse mediante estudios ecológicos sistematizados". Los mismos autores citados, hacen notar que los métodos varían según se persigan fines puramente científicos o se desee resolver un problema práctico. "Si bien es cierto —agregan— que nunca se insistirá lo bastante sobre el hecho de que un estudio científico serio, realizado con el solo fin de analizar e interpretar la vegetación de un lugar en todos sus aspectos, es la mejor forma de conseguir resultados prácticos, sería ridículo y pedante no reconocer que hay ocasiones en que los problemas necesitan ser solucionados en el plazo más breve posible, y no se puede por tanto perder tiempo en un estudio científico completo". Y al leer esto viene a la memoria aquella a manera de consigna que lanzara el escritor inglés G. K. Chesterton hace años: Se necesita un hombre imprácticco. "Un hombre práctico —decía Chesterton— significa un hombre habituado a la mera práctica diaria de las cosas que generalmente funcionan bien. Cuando las cosas no quieren funcionar, hay que llamar al pensador, al hombre que posee alguna doctrina acerca de por qué es que, en definitiva, funcionan. Si su aeroplano tiene un leve desperfecto, un hábil mecánico podrá componérselo. Pero si está gravemente dañado es probable que algún viejo profesor distraído, de pelo canoso, tendrá que ser extraído de alguna Universidad o laboratorio para analizar el mal".

Veamos, a manera de ejemplo, algunos casos en que el botánico conocedor de la naturaleza y evolución de la vegetación de un lugar, pudo resolver problemas de importancia. En la región de Natal, los pastizales donde vive el ganado están formados por una vegetación en la cual, después de sucesivas y lentas modificaciones, han llegado a dominar dos pastos que dan buen forraje, denominados *Themeda* y *Andropogon.* Los ganaderos de la región, con el objeto de mejorar estos pastizales quemaban sus campos, y obtenían resultados contraproducentes. En cambio, en zonas húmedas donde también do-

Ejemplos ecológicos de la fitogeografía de la meseta del Chubut. *(Fotos del ing. agr. Alberto Soriano.)*

Suelo ondulado en la estancia "Pampa Chica".

Llanura, en la estancia "Leleque", con coirón (*Stipa argentea*).

mina la comunidad *Themeda-Andropogon* la misma práctica daba excelentes resultados. Los ecólogos dieron la clave del misterio. Lo que ocurría era que en el caso de las zonas secas, al destruir el fuego la comunidad útil *Themeda-Andropogon,* la vegetación retrocedía hasta una etapa anterior de su evolución con predominio de plantas sin valor forrajero como son *Aristida* y *Eragrostis,* mientras que en las zonas húmedas el fuego contribuía a mantener la comunidad útil *Themeda-Andropogon* deteniendo el avance de otra comunidad que naturalmente tiende a reemplazarla y que está constituída por especies arbustivas que el ganado rechaza.

Harinas de Trigo y Maíz

Fideos - Sémola - 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.
Cap. $ 1.600.000

Constitución 2345/77 U. T - 23 Buen Orden
2608 - 6840 - 9611

En la zona montañosa del Estado de Utah, los pastizales están formados en su mayor parte por una planta llamada *Agropyron tenerum,* de gran valor para la cría de vacunos. En los campos demasiado recargados, el botánico Sampson observó que esa planta era reemplazada por una comunidad a base de *Stipa* y *Chrysotamnus,* especies que no dan buenos resultados en la explotación de vacunos pero sí en la de ovinos. Recargando de ovejas estos campos ya desmejorados, la regresión se acentuaba, pues con la destrucción del humus aparecía la erosión y los campos eran invadidos por malezas sin ningún valor forrajero. Una vez llegados a este punto era necesario dejar en reposo los campos durante largo tiempo para que volvieran a su primitivo estado. Sampson elaboró un sistema de rotación de cuadros, y de esa manera se logró mantener la vegetación en su etapa más productiva.

Durante mi viaje por Chubut, en una estancia cercana a Comodoro Rivadavia, pude estudiar un interesante caso de regresión de la vegetación desde el punto de vista de la utilidad de la misma. Se trataba de un manchón que fué quemado hace ya algunos años, no sé si por accidente o con alguna finalidad. El fuego destruyó la vegetación herbácea y la parte aérea de las plantas arbustivas, y una vez desaparecida esta defensa del suelo, el pisoteo de las ovejas provocó la erosión. En aquellos momentos el manchón era un arenal. Ahora bien, pasado un tiempo, los arbustos cuyas raíces no fueron dañadas por el fuego, comenzaban a rebrotar. Así

pude observarlo en la base de las matas de duraznillo *(Colliguaya integerrima)*, de malaspina *(Trevoa patagonica)* y de mamel choique *(Adesmia trijuga)*. Sin embargo, la vegetación de ese lugar no volverá a ser lo que fué antes de la quemazón, porque las ovejas comen los brotes de la malaspina y del mamelchoique apenas aparecen, mientras que, como es sabido, no tocan los del duraznillo. Por lo tanto, en breve plazo las matas de duraznillo sacarán ventaja a sus rivales y ocuparán todo el manchón que fué quemado; es decir, la vegetación del lugar habrá pasado a una etapa desventajosa desde el punto de vista del pastoreo. Una persona conocedora de la vegetación de la región hubiera podido prever ese fenómeno.

Mata mora o charcao (*Senecio filaginoides*), en la estancia "Pepita". (*Foto ing. agr. Alberto Soriano.*)

Sería absurdo negar que el buen sentido del hombre de campo ha resuelto y seguirá resolviendo, en forma feliz, muchos de los problemas que se le plantean, pero hay algunos que exigen un conocimiento más acabado de los elementos que intervienen. Cualquier intento de mejorar la naturaleza de los campos, ya sea a base de plantas indígenas o de especies introducidas, requiere estudios y observaciones que a la persona no iniciada pueden antojársele ridículos. En mi colección del Chubut hay una serie de plantas europeas cuya difusión juzgo que debe ser reciente. Algunas de ellas pueden resultar útiles como forrajeras, pero no es posible asegurar si se obtendrá éxito en su dispersión hasta no haber completado una serie de observaciones de carácter ecológico. Lo mismo ocurre con las especies indígenas. Hay plantas naturales de la región, que todos los estancieros reconocen como muy engordadoras y que las ovejas prefieren a las demás. Es el caso, por ejemplo, de algunas especies de *Lycium,* y sobre todo de *Verbena ligustrina* (arbusto del cual nadie me ha sabido decir el nombre vulgar) y del sulupe *(Ephedra ochreata)*. Cualquier estanciero preferiría cuadros poblados con estas plantas a otros cubiertos de mata mora o charcao *(Senecio filaginoides)*. Y aquí surge la pregunta obvia: ¿Es posible conseguir la mayor dispersión de esas especies indígenas útiles? La respuesta es que, para saber si una máquina puede realizar un determinado trabajo, una persona que jamás hubiera visto otra parecida, tendría que comenzar por estudiar su mecanismo y para ello lo mejor sería desarmarla, es decir, analizar pieza por pieza. Lo mismo vale para la vegetación: es necesario conocer el comportamiento de cada especie vegetal dentro de la comunidad, y la relación de las comunidades entre sí. Esto no es tarea breve, pero seguramente es productiva. Los resultados obtenidos por Wood, de la Universidad de Adelaide, en zonas de Australia similares por muchos conceptos a nuestra Patagonia, permiten asegurarlo.

En memoria de Carlos Borgialli

Un *cabo suelto* póstumo

"Lo que ha perdido esta revista, y con esta revista la Patagonia entera, lo irá diciendo el tiempo. Ahora se había entregado por completo, como él hacía todas las cosas, a pensar en Carlos Moyano. Moreno ya ha recibido un tributo de la gratitud nacional: *es necesario que nos preocupemos por Moyano.* Así nos decía. Y poniendo, por su parte, manos a la obra, comenzó por trasladar a las nuestras un montón de cuartillas, escritas a máquina y llenas de agregados. Se trata de esos *cabos sueltos* que van en este número. Son sus últimos *cabos sueltos* . . ." Esto escribíamos en nuestro número de julio de 1944 al despedirnos de Carlos Borgialli, quien acababa de fallecer (7 de julio) en Río Gallegos.

Han pasado tres años. Moyano tiene su monumento en Puerto Santa Cruz, tal y como anhelaba nuestro inolvidable amigo y conforme con las últimas palabras que de él hemos escuchado al hacernos entrega de su último "cabo suelto". No sin profunda emoción nos ocupamos al armar, en la edición anterior de esta revista, las páginas que registran el acto inaugural del mencionado monumento. Allí estaba presente el espíritu de Borgialli, fiel hasta más allá de la vida con lo que parece hubiera sido el móvil principal que animara a la que no lejos de allí alcanzara su puerto.

En aquel mentado número de nuestra despedida a Borgialli quedó incluído su trabajo final, que lleva por título: "Rememorando al Capitán de fragata Carlos María Moyano en vísperas de su monumento"; pero poco tiempo antes nos había hecho entrega, con encargo de aclarar previamente algunos pormenores, de un artículo referente a dos de las primeras expediciones españolas al río de la Plata: la de Sebastián Caboto y la de Diego García. Ninguna oportunidad mejor que la presente para publicar este *cabo póstumo;* lo que hacemos transcribiendo exactamente el texto original, sin los agregados ni correcciones para que estábamos autorizados.

Y ningún tributo más adecuado en memoria de Borgialli, que esta publicación de un trabajo suyo que nos dejó inconcluso y que para nosotros representa una continuidad en sus estimadas tareas personales.

N. de la R.

Estatua de Carlos M. Moyano, obra de Perlotti, recientemente inaugurada en Puerto Santa Cruz.

Donde se leerá lo que ocurrió a las Armadas que sacaron Sebastián Caboto y Diego García para el Estrecho de Magallanes y quedaron en el Mar Dulce

Por Carlos Borgialli

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

"Los Caboto han sido para Inglaterra lo que para España fuera Cristóbal Colón: éste descubrió a los españoles las islas, y aquellos hicieron descubrir a los ingleses la tierra firme, como que algunos historiadores de la época propusieron que se llamase Cabotiana al continente, por haber puesto Colón el pie recién un año después."

Los italianos Caboto (ingleses a decir de los ingleses), llamados por su audacia los gobernadores de los mercaderes aventureros, fueron los más ilustres navegantes con que se ha honrado el mundo, e Inglaterra contrajo con ellos una deuda de gratitud, que no puede extinguirse, porque abrieron para ella nuevos horizontes a su comercio, cuya importancia debería diseñarse después con la obtención de su grandeza y prosperidad.

Enrique VII, con la experiencia de haber aceptado demasiado tarde los ofrecimientos que le hiciera Cristóbal Colón, por medio de su hermano Bartolomé, aprobó en seguida el proyecto de los Caboto, autorizándoles a tomar cinco naves de la armada real inglesa, para ir a la China por el noroeste, siguiendo la idea de Colón. A ellos se debió el descubrimiento de las tierras del Labrador, donde hallaron un rico pescado que los salvajes llamaban bacalao. No reconociéndosele por superiores más que a Colón, el Emperador Carlos V llamó a Sebastián Caboto, a suceder como piloto mayor a Américo Vespuccio.

A pesar de esta distinción, Caboto volvió después al servicio de los ingleses y bajo el reinado de Enrique VIII llevó a cabo, en 1517, su cuarto viaje a través del Océano Atlántico. Viendo con pena el olvido en que Inglaterra lo tenía, regresó por segunda vez al servicio del monarca español, con el título de capitán general, por su fama mantenida de gran cosmógrafo.

En 1525, y cuando aún no había zarpado de la pennsula la expedición de Loayza, ya rememorada en ARGENTINA AUSTRAL, mercaderes de Sevilla obtuvieron del rey que se alistase una tercera armada a la Especería, que, compuesta de cuatro naves y 250 tripulantes, partió de Sanlúcar el 3 de abril de 1526. Dos meses antes y con el mismo destino, Diego García, compañero de Solís en su infortunado viaje al río de la Plata, zarpaba del Cantábrico con otra expedición dirigida por la Casa de Contratación de la Coruña.

Ya es sabido (hasta lo enseñan en las escuelas), cómo estas expediciones despachadas a las Molucas por el anhelado tránsito descubierto en la Patagonia, no pasaron del río de la Plata, realizando la de Caboto, sin proponérselo, la primera navegación por este grande y hermoso río del Plata.

Consideramos, pues, justo dedicarle un recuerdo, dándolo en ese lenguaje con sabor de la época, relatado por Antonio Herrera en su "Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano".

BORCON

BORDAS & CIA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658 **BUENOS AIRES**

La Expedición de Sebastián Caboto

según Antonio de Herrera en su "Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano"

Las muestras, que la Nao Victoria trajo de las Especias, i otras cosas de los Malucos, dió animo a muchos mercaderes de Sevilla, para solicitar a Sebastian Gaboto, Piloto Maior del Rei, a ofrecerle de hacer aquel viaje; i con esta confianza a cuatro de Marzo del año mil quinientos i veinte i cinco, Gaboto capituló con el Rei en Madrid, que iria con tres navios, o mas, hasta seis, por el estrecho de Magallanes, que entonces decian de Todos Santos, en demanda de las Islas de los Malucos, i de las demás que havian sido descubiertas, atravesando aquel Golfo (pacifico) para hacer rescates, i cargar los navios del Oro, Plata, i Piedras preciosas, Perlas, Drogas, Epecierias, Sedas, Brocados, i otras cosas de valor, que hallase, asi en aquellas Islas, como en otras Tierras, que en el viaje descubriese el cual havia de hacer por los limites de su Majestad, sin tocar en los de la Corona de Portugal; con condicion, que los otros Navios, que havia de llevar, fuesen, por lo menor, de porte de cien Toneles, bien aparejados, armados, i bastecidos, en el numero de 250 hombres de todas suertes, para los quales le havia de dar el rei quatro mil ducados a cuenta de lo que se ganase. Que volviendo dichosamente del viaje se sacase la veintena parte de todo el monton, para redempcion de Cautivos, i lo demás se hubiese de repartir por los Armadores conforme al caudal, que cada hubiese puesto.

Con estos i otros Capitulos, se comenzó a preparar en Sevilla la Armada, habiendo el rei hecho muchas mercedes, i comodidades a Sebastian Gaboto, para que mas presto se pudiese despachar. I diose a Gaboto el titulo de Capitan Jeneral, i la instruccion, como la del Comendador Loayza. Martin Mendez, que vino de los Malucos, por Contador de la Nave Victoria, fue proveido por Teniente Jeneral, con que no se ocupase sino en las cosas que el Jeneral le cometiese, i estando ausente o impedido, i no de otra manera, porque Caboto le llevaba contra su voluntad. Esto sucedió por diferencias de ultimo momento que los Armadores havian tenido con el Jeneral, i quisieron que fuese Martin Mendez, i no Miguel de Rufis, a quien pretendia Caboto llevar en este caargo; i el Rei quiso que se diese satisfaccion a los Armadores, los cuales havian llevado al Rei un memorial, poniendo tantos defectos en la Persona de Gaboto, que si la Armada no huviese estado tan adelantada, i tuviera el Rei tanta voluntad, que salieran pronto, le huviera mandado quedar; pero a todos los compuso el Rei, i sosegó; imponiendoles por delante el escándalo, e inconveniente, que de aquella division sucederia, con que todos se sosegaron en parte al nombrar el Rei, sin Oficio, a Miguel de Rodas, mui platico en las cosas de la Mar y Hombre de valor, con instruccion secreta, de la cual se havia de dar traslado cerrado a cada navio, para suceder, por muerte del Jeneral, Francisco de Roxas, capitan de la nave Trinidad; i en segundo Miguel de Rodas; i en tercero, el teniente jeneral Martin Mendez; i en cuarto, Francisco de Concha, contador de la Capitana; luego el contador Gonzalo Nuñez de Balboa; despues el contador Miguel de Valdes; i Hernando Calderon; en defecto suio, Juan de Junco; en decimo lugar, Antonio de Montoya; en el undecimo, Gregorio Caro, con orden que faltando todos estos, la Gente elijiese Capitan; i que siendo mas de uno, el elejido, i teniendo igualdad de votos, echasen suertes, i al que tocase, fuese obedecido; i porque en esta ocasion llegó un marinero, de los que havian estado en los Malucos, i refirió el mal tratamiento, que havian hecho los Portugueses a los Castellanos, i los pocos que havian quedado, i como havian tomado la nave Trinidad, se dispuso pronto la partida de Sebastian Gaboto, porqué los fuese a socorrer; i tambien al Comendador Loaiza, por si lo huviese menester.

Después de muchas dificultades, partió Sebastian Caboto a los primeros de Abril de este Año (1526);

AGROCOM
AGROCOM
Soc. Resp. Ltda. Cap. $ 100.000
ALMACEN POR MAYOR
Importación - Exportación
MEXICO 1672 - T. A. 38-8081 - Bs. As.

i llevó mas un navio, que a su costa armó Miguel de Rufis; i fueron navegando a las Canarias i prosiguiendo, cerca de la bahia de Todos los Santos, se topó con una nave francesa; i segun la opinion de los mas platicos Hombres de Mar, Caboto no se governava como Marinero de experiencia, ni aun como buen Capitan, porque le faltó la vitualla, por ser mal repartida; i como por las diferencias de Sevilla iban algunos animos mal satisfechos, i Caboto tuvo poco cuidado en sosegarlos, nacieron murmuraciones, i atrevimientos en la Armada, por causa de la navegación, i del govierno; i asi llegó a la isla de Los Patos (Santa Catalina), con mucha hambre, i fué bien recibido de los Indios, que le dieron mucha Vitualla, con que basteció los Navios, aunque Caboto se lo pagó mal, porque tomó cuatro Hijos de los Hombres mas Principales, i se los llevó, contra su voluntad. Pasó la Armada adelante hasta entrar en el río, que entonces llamaban de Solis, i aora de la Plata, dexando abandonados en una isla despoblada el teniente de jeneral Martin Mendez, al capitan Francisco de Roxas, i a Miguel Rodas, porque les tenian mala voluntad, reprehendiendo su Govierno con libertad. I Caboto no pasó a la Especieria, porqué ni llevava vitualla, ni la Gente le quiso seguir, temiendo de ser mal governada en el Estrecho.

Reseña y comentario de la Expedición de Sebastián Caboto

(según Borgialli)

Caboto, convencido tal vez de su flaco carácter para inspirar suficiente autoridad, a fin de seguir con éxito la ruta a la Patagonia y embocar el Estrecho, ya desde Cabo Verde se desvió al Occidente, alcanzando la costa del Brasil en el lugar donde hoy se levanta la ciudad de Pernambuco. Allí entró en relaciones con una pequeña población portuguesa formada por aventureros y deportados, que fueron los primeros colonos del Brasil. Estos diéronle las primeras noticias sobre las fantásticas riquezas existentes en las regiones bañadas por el río de Solís, según relata L. M. Sáenz Valiente en sus cursos de Historia Colonial.

Pruebe el nuevo cigarrillo

"Reina Victoria"

Rubio de 45 ctvs.

Tabaco 100% Importado

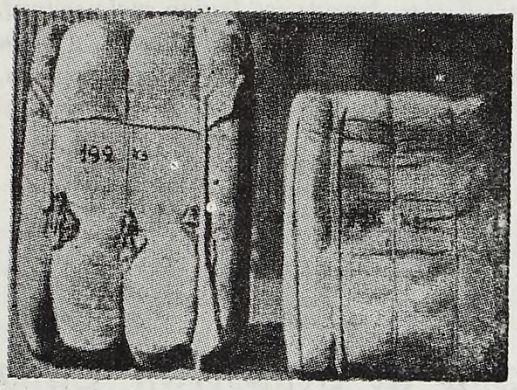
Creación del famoso técnico norteamericano
Mr. Th.-C. Hampton

Navegaron a lo largo de la costa brasileña hasta la isla que denominó Santa Catalina, en homenaje a su esposa, Catalina de Medrano; hallando en tierra firme náufragos de Solís y desertores de Loayza, los cuales, favorecidos por la suavidad del clima y la fecundidad del suelo, habían formado una colonia, la primera que se levantó sobre esta parte del continente. Allí le fueron confirmadas las riquezas del río de Solís, que ellos ya denominaban de la Plata, por haber visto entre los indios ribereños algunas muestras de ese metal; asimismo tuvo noticias sobre la expedición acaudillada por Alejo García, otro de los sobrevivientes de Solís, a la tierra de los Incas, riquísima región que se creía gobernada por un monarca de tez blanca; de ahí la llamada leyenda del Rey Blanco. En efecto, Alejo García, con algunos compatriotas y cerca de dos mil indios habían realizado la primera extraordinaria exploración en el corazón de Sud-américa. En 1525 (probablemente), cruzaron la actual provincia brasileña de Santa Catalina, el río Paraná, el territorio paraguayo y el Chaco, hasta las cercanías de Sucre (Bolivia). Allí recogieron abundantes cantidades de oro y plata, y con ellas retornaron al Paraguay, donde los castellanos hallaron la muerte por los naturales, después de haber comunicado el descubrimiento por mediación de algunos indios amigos a los compañeros radicados en Santa Catalina.

Caboto, impresionado por esta noticia y por la pérdida de la nave capitana, que tuvo que sustituir por un pequeño bergantín construído en el puerto de

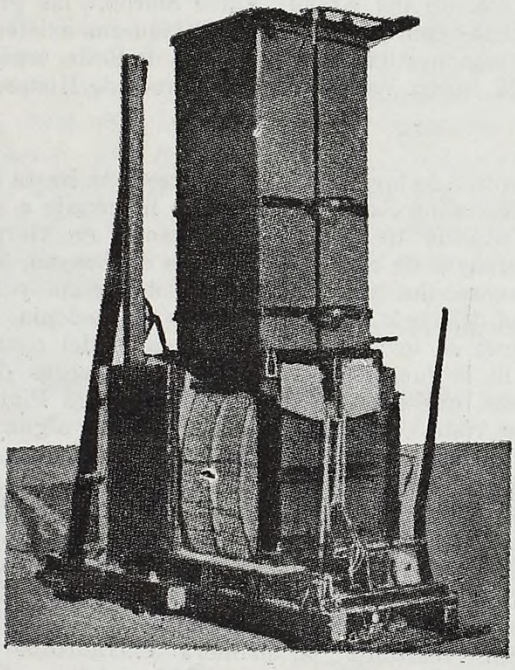
Señor Ganadero:

EL TRANSPORTE DE SUS FRUTOS CUESTA DEMASIADO



Prensado corriente — Prensado con prensa Amelung

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



PRENSAS "AMELUNG"

Distribuidor Exclusivo

ENRIQUE GARCÍA JAUNSARAS

—— PUERTO DESEADO

los Patos, aún a costa de una flagrante desobediencia de las instrucciones reales, se propuso conquistar para España estas fabulosas tierras llenas de ricos metales.

Llegados a este estuario, luego de descubrir la isla Gabriel, tocaron la banda oriental del río, hallando a Francisco del Puerto, el grumete de Solís, que también les hizo saber la reciente exploración portuguesa realizada por Cristóbal Jaques y la existencia de grandes riquezas en las regiones del noroeste.

Utilizando el bergantín recientemente construído, navegó el Paraná hasta dar con el Carcarañá, y llegando a la confluencia de este río con el Coronda, fundó el fuerte de *Sancti Spiritus* (junio de 1527), la primera población levantada en territorio argentino. Construyó allí un batel e informado por los indios sobre la existencia de oro y plata en las regiones del NO. (probable referencia a las riquezas del Perú), subió por el Paraná (diciembre 1527), hasta la desembocadura del Paraguay; torció al oriente y llegó a un lugar que llamó Santa Ana, actualmente Itatí o tal vez Itá Ibaté. Volvió luego (marzo de 1528) sobre sus pasos e inició la exploración del Paraguay, hasta algo al norte de la actual ciudad de Asunción. Uno de los bergantines, mandado por Miguel Rifo, navegó el río Bermejo y perdió varios de sus hombres en un combate contra los indios agaces. Este contraste, el desaliento provocado por el hallazgo de insignificantes adornos de plata entre los guaraníes del Paraguay y la noticia de haber aparecido naves desconocidas, lo indujeron a regresar al fuerte de Sancti Spiritu. Navegando en esta dirección aparecieron los buques anunciados, que pertenecían a la expedición de Diego García. También éste, inducido por referencia engañosas sobre las riquezas de los territorios argentinos, había cometido la misma falta de Caboto; desviado de su destino obligado, las Molucas, penetró en el río de la Plata y luego en el Paraná. Al encontrarse los expedicionarios, cuestionaron la legitimidad de sus derechos, sin reparar en el carácter clandestino de las exploraciones que realizaban, ni considerar su desobediencia a las instrucciones recibidas. Ambos capitanes emprendieron de común acuerdo la exploración del río Paraguay hasta la desembocadura del Pilcomayo, mientras enviaban a España dos bergantines, uno para cada parte, con muestras de plata y emisarios encargados de defender sus derechos.

Terminada la exploración, regresaron al estuario. Durante el viaje supieron la destrucción del fuerte de Sancti Spiritu por los indios y la muerte del jefe con la mayor parte de sus soldados.

Llegado a España el emisario de Caboto e impuestos los comerciantes de Sevilla que su cargamento a las Molucas había sido destinado a la reducción de indios, se negaron a enviarle auxilios para que conservase el dominio sobre las doscientas leguas descubiertas en este país; pero el rey se ofreció a darle ayuda, aunque procedió con una lentitud tal que Caboto determinó regresar a Castilla con la última carabela que había conservado.

Diego García y Sebastián Caboto, con la poca gente que les quedó, volvieron sin "metales preciosos" a España, a los cuatro años de su partida y ambos se vieron envueltos en costosos pleitos. Caboto perdió el cargo de piloto mayor y fué desterrado. Perdonado

años después por habérsele reconocido la importancia de sus exploraciones en el Plata, volvió a ejercerlo hasta 1548. En este año abandonó el servicio de España y se estableció definitivamente en Inglaterra, donde, ya visto el provecho que para el comercio inglés resultaron sus descubrimientos en América del norte, se le concedió una pensión de la que disfrutó hasta su muerte (1557).

Ya es sabido cómo esta fundación castellana del fuerte Sancti Spiritu, anterior a la de Buenos Aires en la conquista del río de la Plata, engendró la fábula de los trágicos amores que acarrearon la ruina del fortín, que deberían inspirar al poeta Labarden, a fines del siglo XVIII, la primera tragedia argentina, musicalizada por el compositor Felipe Boero, y tema para el famoso cuadro de José García Bañón, y reproducido en portada de ARGENTINA AUSTRAL, núm. 67.

Fueron protagonistas: Siripo, cacique de la tierra; Lucía Miranda, mujer de un conquistador y "Elena de aquella Troya silvestre"; Mangoré, hermano de Siripo, que subleva su nación e incendia el fuerte.

Damos a continuación la interesante relación de Ruiz Díaz de Guzmán, narrador más antiguo del episodio y acaso su inventor —según Ricardo Rojas— o sólo el redactor de una leyenda recogida entre los sobrevivientes de la primera conquista, y que, como toda leyenda, ha de tener un núcleo de verdad. Extrayéndola de su obra *"Historia del descubrimiento y conquista de las provincias del Río de la Plata, escrita en el año 1612"*:

La destrucción del Fuerte de Sancti Spiritus

Relato de Ruiz Díaz de Guzmán

A esta señora Lucía Miranda, casada con un Sebastián Hurtado, naturales de Ezija, hacía Siripo muchos regalos al auxiliar a los castellanos y ella de agradecida le hacía amoroso tratamiento; con que el bárbaro vino a aficionársele tanto y con tan desordenado amor, que intentó de hurtarla, y visto que no podía salir con su intento por la honestidad de Lucía y recato del marido, persuadió esto al hermano Mangoré, (indignado con los conquistadores, porque hasta los hombres en señal de señorío a sus cosas habían ya mudado...) que no les convenía proseguir dando obediencia a los españoles, para cuyo efecto su parecer era de destruir el fuerte. A lo cual el hermano Siripo, pensando en que pudiera obtener favores definitivos de la hembra blanca, respondió: ¿Cómo era posible pensar en semejante cosa contra los conquistadores, habiendo profesado siempre su amistad y siendo yo tan aficionado a Lucía? A lo cual Mangoré replicó que así convenía se hiciese porque era gusto suyo, a que como buen hermano debía condescender; y de tal suerte supo persuadirlo, dejando el negocio tratado entre sí para tiempo más oportuno.

Y un día, que habiendo necesidad de comida en el fuerte, tuvo que despachar el capitán D. Nuño cuarenta y nueve soldados para que fuesen a buscar comida, tuvo Mangoré por buena esa ocasión para romper las paces, y también por haber salido con ellos el marido de Lucía.

Dejando a más de cuatro mil indios emboscados al mando de Siripo, salió Mangoré con 30 mancebos muy robustos cargados de comida con lo cual se fué al fuerte dando la mayor parte al capitán y oficiales y lo restante a los soldados, por lo que fué muy bien recibido y agasajado, aposentándole dentro del fuerte aquella noche; y cuando Mangoré vió que todos dormían hizo seña a los emboscados, los que llegaron al muro de la fortaleza, pegando fuego a la casa de munición, con que a un momento se ganaron las puertas matando a los guardianes y luego a los otros que salían de sus aposentos a la plaza de armas sin poderse de ninguna manera incorporar unos a otros. Nuño de Lara, salido a la plaza con su rodela y espada, hirió y mató a mucho, acobardándolos de tal manera que ya ningún indio osaba llegarse a él, comenzando a tirarle con dardos y lanzas, con que lo maltrataron de tal manera, que todo su cuerpo quedó arpado y bañado en sangre. Pero Nuño vendió recién su vida luego de derribar muerto al traidor Mangoré. Con la muerte del capitán fué ganado el fuerte sin dejar español con vida, excepto la muy cara Lucía de Miranda. Y visto por Siripo lo caro que le había costado la dama, de todos los despojos que los indios allí ganaron no quiso por su parte tomar otra cosa que

VALIJAS ★ BAULES ★ ROPEROS
NECESSAIRES ★ BOLSOS ★ SUIT - CASSE

Naúm Minsky, hijos & Cía.

INDUSTRIALES
IMPORTADORES - EXPORTADORES

Escritorios y Talleres:
SAN EDUARDO 2963 (R. 1)

Teléfonos:
67, FLORESTA 2425 y 2238
Dirección Telegráfica "MINSKY"
BUENOS AIRES

la española. Y un día por consolarla la habló con muestras de gran amor y le dijo:

—De hoy en adelante, Lucía, no te tengas por mi esclava, sino por mi querida mujer, y como tal, puedes ser señora de todo cuanto tengo y hacer a tu voluntad de hoy para siempre y junto con esto, te doy lo más principal que es el corazón, las cuales razones afligieron sumamente a la triste cautiva.

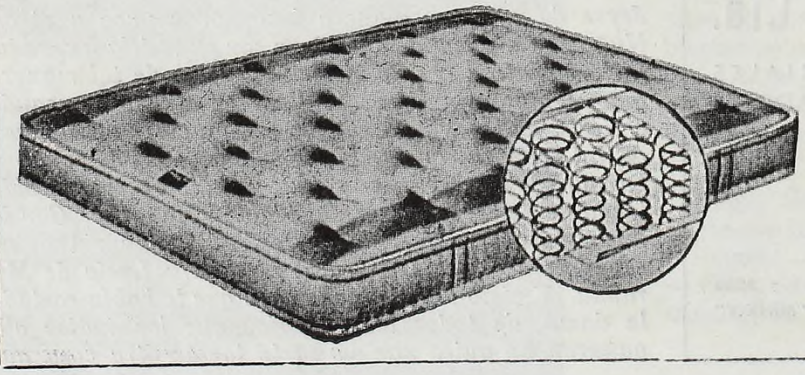
Vuelto el marido de Lucía Miranda a la fortaleza destruída y no hallando entre los cadáveres el cuerpo de su mujer, se resolvió a entrarse entre aquellos bárbaros, donde fué preso por los indios y presentado a Siripo, y éste como lo conoció, le mandó quitar de su presencia y ejecutarlo de muerte. La cual sentencia oída por su triste mujer, rogó a su nuevo marido no se ejecutase: antes le suplicaba le otorgase la vida para que ambos se empleasen en su servicio, y como verdaderos esclavos, de que siempre estarían muy agradecido. A lo que Siripo condescendió, por la gran instancia con que se lo pedía aquella a quien él tanto deseaba agradar, pero con una condición muy rigurosa, que fué: so pena de costarle la vida si por algún camino alcanzaría saber que ellos se comunicaban de amor, y que él daría a Hurtado otra mujer, con quien viviese y le sirviese; y junto con eso le haría él tan buen tratamiento, como si fuera, no esclavo, sino verdadero vasallo y amigo. Los dos prometieron cumplir lo que se les mandaba: y así se abstuvieron por algún tiempo. Mas, como quiera que el amor no se puede ocultar, ni guardar ley, olvidaron de la que el bárbaro les puso, y perdido el temor, siempre que se les ofrecía la ocasión no la perdían, teniendo siempre los ojos clavados el uno en el otro, como quienes tanto se amaban. Y fué de manera que siendo notados de algunos y en especial de una india, mujer que había sido muy estimada de Siripo, y repudiada por la española, la cual india, movida de rabiosos celos, le dijo a Siripo con gran denuedo:

—Muy contento estás con tu nueva mujer, mas ella no lo está de ti, porque estima más al de su nación y antiguo marido que a cuanto tienes y posees. Por cierto, pago muy bien merecido, pues dejaste a la que por naturaleza y amor estabas obligado y tomaste la extranjera y adúltera por mujer.

El Siripo se alteró oyendo estas razones, mas dejólo de hacer hasta certificarse bien de la verdad de lo que se decía. Y disimulando andaba de allí adelante con cuidado, por ver si podía cojerlos juntos, o, como dicen, con el hurto en la mano. Al fin se le cumplió su deseo, y cojidos, trama la venganza, donde habrá de juntarse odios de raza y celos de amor. Con infernal rabia mandó hacer un gran fuego y quemar en él a la buena Lucía. Puesta en ejecución la sentencia, ella, antes de entregarse al salvaje, la aceptó con gran valor, sufriendo el incendio, donde acabó su vida como verdadera cristiana; pidiendo a Nuestro Señor hubiese misericordia y perdonase sus grandes pecados. Y al instante el bárbaro y cruel Siripo mandó asentar a Sebastián Hurtado, y lo entregó a muchos mancebos, los cuales, atado de pies y manos, la amarraron a un algarrobo, y fué flechado de aquella bárbara gente, hasta que acabó su vida armado todo el cuerpo, y puestos los ojos en el cielo, suplicaba a Nuestro Señor le perdonase sus pecados, de cuya misericordia, es de creer, están gozando de su santa gloria marido y mujer. Todo lo cual sucedió en el año 1532.

(Aquí termina la recopilación y comentario de Carlos Borgialli sobre las Expediciones de Sebastián Caboto y Diego García.)

Cándido Lorenzo



Colchonería

Tapicería y cortinas para buques en general

812 - NECOCHEA - 814
T A. 23, Buer Orden 6004
BUENOS AIRES

USHUAIA.

Escuela Nº. 1.

RIO GRANDE.

Vista de la población, con la Escuela Nº 2 y el Frigorífico, tomada en 1946.

(Foto Abalo.)

Tierra del Fuego

Ministro de Marina, contraalmirante Fidel L. Anadón.

Un gran plan para la industrialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego

Reproducimos a continuación el texto íntegro de la nota enviada por el ministro de Marina, contraalmirante Fidel L. Anadón, al presidente del Banco Central, señor Miguel Miranda.

La Gobernación Marítima del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego forma parte del sistema Estrecho de Magallanes-Archipiélago Fueguino y está situada en el extremo más avanzado hacia el Polo Sur de las tierras continentales y del país. De esta situación geográfica especialísima surgen problemas de carácter estratégico-naval, cuya destacada importancia se acrecienta frente a otros fundamentales de política internacional y aquellas que en forma efectiva gravitan sobre la impostergable necesidad de acrecentar la soberanía argentina en las regiones australes.

En efecto, el sistema de los Estrechos, constituído por el de Magallanes, Le Maire y Drake, representa la llave de las comunicaciones interoceánicas de gravitación decisiva sobre la política de defensa continental en pleno desarrollo y otras situaciones conexas que afectan la estrategia general del país. A esto debe agregarse la inmediata necesidad de aumentar la vinculación con nuestro sector antártico complementando la acción efectiva que realiza la Marina de Guerra.

De la situación expuesta, surge, en forma singularmente clara, la necesidad de habilitar a nuestro territorio de la Tierra del Fuego con recursos propios, capaces de respaldar la acción múltiple y compleja que debe cumplir, lo que implica transformarla en una fuente de prosperidad a tono con la jerarquía de las riquezas naturales y materias primas que posee en abundancia. Para alcanzar este objetivo, en el que está empeñado el Ministerio de Marina, es indispensable sentar las bases de la explotación de aquellas posibilidades potenciales, sobre las cuales gravitan negativamente diversos factores.

La situación de aislamiento en que se encuentra el Territorio por su situación geográfica y su condición de isla, hacen que los medios de comunicaciones influencien notablemente en la solución de los problemas que deben encararse. Es por esto que el Ministerio de Marina tiene en pleno desarrollo los estudios vinculados a la construcción inmediata de seis buques de tres mil toneladas y de características ajustadas a las exigencias del lugar. Conjuntamente con esto se contempla la posibilidad de completar el programa de adquisición de buques transportes con seis unidades de cuatrocientas toneladas, del tipo "San Julián", recientemente incorporado a la Armada. Los buques mencionados quedarán afectados al servicio de la zona austral de la República, respaldando así la economía promisora de regiones que deben quedar definitivamente incorporadas al ritmo de la producción nacional, balanceando el mercado con productos para los cuales habrá demanda por su calidad y características particulares.

La acción que cumple la Marina de Guerra en aquel Territorio, es amplia y compleja, abarcando problemas vitales dentro de un plan determinante, que no sólo contempla en sus alcances los fundamentos del Plan Quinquenal, sino que tiende a preparar, mediante la realización de obras básicas, el afianzamiento de una política nacional vinculada a los propósitos ya enunciados.

A este respecto, al presente se han abarcado, en forma efectiva y práctica, los siguientes problemas:

1º) EN EL ORDEN SOCIAL:

a) Asuntos inherentes a la educación pública, construcción de escuelas; creación de becas para estudiantes; instalación de comedores escolares; organización completa de servicios médicos y odontológicos en las escuelas.

b) Problemas sanitarios del Territorio: construcción de hospitales y estaciones de primeros auxilios; adquisición de ambulancias; realización del catastro médico de los niños; provisión de agua potable y red cloacal en Ushuaia y Río Grande; mejoras de carácter alimenticio e higiénico de la población.

c) Construcción de viviendas económicas; radicación y arraigo de los pobladores; mejoras en las condiciones de vida.

d) Mejoras en los salarios y sueldos mediante la asignación de coeficientes por latitud a los empleados nacionales.

e) Difusión de informaciones de interés general para todas las actividades que se desarrollan en el Territorio.

2º) EN EL ORDEN ECONOMICO E INDUSTRIAL:

a) Industrialización de la madera y su destilación. Estudio e investigaciones forestales y geológicas. Levantamiento de

mapas. Estudios sobre reforestación y aclimatación de especies de árboles de gran rendimiento, por la calidad y condiciones de la madera Fomento para la instalación de aserraderos y secaderos de maderas. Facilidades para la exportación de rollizos y maderas a los mercados del litoral y Buenos Aires.

b) Fomento de la ganadería y la agricultura. Mejoramiento de la raza ovina para la obtención de carnes balanceadas y lana de los diferentes tipos; fomento de la producción de huertas forrajeras. Plantaciones de papas para la obtención de semillas. Mejoramiento de la raza caballar y planteles de ganado vacuno. Desarrollo de una intensa campaña contra la sarna.

c) Estudio e investigaciones sobre el suelo agrícola. Aclimatación de pastos y plantas gomosas.

d) Estudio de la fauna marítima, siembra salmónidas en lago y ríos, clasificación de peces y estudio sobre industrialización de los mismos. Censo y estudio de las loberías del Territorio.

e) Provisión de energía eléctrica a la localidad de Ushuaia mediante el embalse del Río Olivia.

f) Adquisición de líneas decauville para la explotación de bosques, turberas, minerales y transporte de productos, especialmente en la época invernal.

3º) COMUNICACIONES:

a) Organización de servicios marítimos de transportes, ampliando con nuevos buques los existentes.

b) Construcción de muelles en los puertos de Ushuaia y Río Grande. Estudios para mejorar las condiciones de entrada al puerto de Río Grande. Construcción de un varadero para buques en Ushuaia.

c) Organización de servicios aéreos con el resto del país.

d) Desarrollo de un amplio plan caminero, que comprende la construcción de numerosos puentes y obras de arte.

e) Mejoramiento de los servicios de correos, aprovechando las comunicaciones a través de la Cordillera.

f) Mejoramiento de las comunicaciones entre la zona del Canal de Beagle y el Norte del Territorio, mediante la construcción de un importantísimo camino de montaña.

4º) ESTUDIOS E INVESTIGACIONES PARA EL FOMENTO DE LA EXPLOTACION DE LAS RIQUEZAS NATURALES.

a) Estudios e investigaciones para explotación de yacimientos petrolíferos en el Norte del Territorio.

b) Estudios e investigaciones sobre turberas. Cubicación de material turboso, determinación de subproductos provenientes de su destilación.

c) Estudios sobre destilación de las maderas y determinación de los sub-productos obtenidos.

d) Estudios geológicos e investigaciones de la geología superficial. Levantamiento de planchetas y preparación de mapas. Reconocimiento de afloramientos de lignitos y otros minerales.

e) Relevamientos topográficos y aerofotográficos. Reconocimientos fotohidrográficos.

f) Estudio y determinación de placeres auríferos.

g) Aclimatación de nuevas especies vegetales y estudios para aclimatación de diferentes especies de animales peliferos y otros, de fácil vida en el territorio.

5º) FOMENTO DE OBRAS PUBLICAS:

a) Construcción de aerodrómos.

b) Obras sanitarias en las poblaciones del Territorio.

c) Construcción edificios públicos para todas las Reparticiones Nacionales.

d) Construcción de Destacamentos policiales en las diferentes zonas del Territorio.

Los puntos enumerados ponen de manifiesto la amplitud conque se han encarado los más diversos aspectos de la vida en este Territorio. Ellos determinan, con singular claridad, la orientación que se ha dado al problema de transformar en una fuente de riquezas una región cuya economía ha de gravitar, con saldo positivo, en las finanzas del país tan pronto como se inicie el desarrollo integral de la explotación de sus posibilidades.

En lo que respecta a la ganadería, la cría del ovino constituye la principal fuente de producción a cuyo efecto la carne es industrializada en el frigorífico de Río Grande, que faena hasta trescientos cincuenta mil cabezas por año. Los corderos, de superior calidad, tipo exportación, se embarcan directamente para el extranjero.

Los planteles de ovino sobrepasan las ochocientas mil cabezas; son de alta mestización y sus lanas, debido a la calidad que las distinguen, encuentran fácil mercado. Al territorio de Chile se exporta el remanente de la producción de la ganadería, representado por unas setenta mil cabezas.

La industria de la madera constituye otro puntal de la economía de la Tierra del Fuego. Bajo el influjo de la sana política iniciada, se han construído en las zonas Norte y Sur, numerosos aserraderos cuya actividad depende de las bodegas disponibles para la exportación. Es así como con la red caminera, la construcción de líneas decauville y las facilidades de transporte que se otorguen, pronto estarán bajo explotación racional las novecientas mil hectáreas de bosques milenarios con que cuenta el Territorio, a lo que debe agregarse la benéfica influencia de la nueva Ley de Bosques.

Los estudios que sobre fauna marítima se han realizado en el litoral atlántico y zona del Canal de Beagle, han

acusado una riqueza extraordinaria, representada por una gran cantidad de peces de alta calidad entre los cuales se destaca la sardina. Estas últimas, forman extensos bancos permanentes en la zona de la Caleta Policarpo y Bahía Thetys.

Las loberías que se han formado en las costas del Territorio han sido censadas y estudiadas por una Comisión de Técnicos del Ministerio de Agricultura de la Nación habiéndose llegado a la conclusión de que es indispensable desarrollar una acción destinada al acrecentamiento de las especies existentes para asegurar así una nueva e importante fuente de recursos. Balanceando las loberías, mediante la matanza racional, se llegará al aumento inusitado de las mismas, siempre que se sacrifiquen los machos y se reduzca convenientemente la matanza de hembras y crías fuera de época, en un todo de acuerdo con las importantísimas conclusiones alcanzadas.

Una atención especial se ha prestado a la repoblación de lagos y ríos con salmones transportados en avión, desde la zona norte del país. No menos de doscientas mil unidades han sido diseminadas en todo el Territorio y actualmente crecen y se multiplican, casi sin limitaciones, en el sistema hidrográfico de la Tierra del Fuego.

Con referencia a la agricultura, puede decirse que las condiciones generales del Territorio resultan favorables para la siembra de forrajeras, productos de huerta en gran variedad. La papa se obtiene en condiciones excelentes, por lo cual los especialistas del Ministerio de Agricultura de la Nación están estudiando la posibilidad de obtener semillas para producir la mejor variedad, sin recurrir íntegramente al extranjero.

Las turberas, por la riqueza y variedad de las mismas, se han clasificado como las más importantes del mundo. Técnicos extranjeros, de fama mundial como el doctor Caldenius, sueco, y el doctor Auer, finlandés, especialmente contratados por el Gobierno Argentino, se han referido a las mismas en forma altamente elogiosa, pronosticando que ellas necesariamente constituirán fuentes de riqueza de un valor insospechado hasta el presente. De acuerdo con los estudios realizados, existen no menos de seiscientos millones de metros cúbicos de turba húmeda, lo que totaliza sesenta y tres millones de toneladas de turba seca. Una comisión especial tiene a su cargo, al presente, la clasificación y cubicación de los turbales y, conjuntamente con éstos, los afloramientos de lignitos, que aparecen en diferentes zonas.

De la destilación de esta turba se obtiene cocke, cuyas briquetas proporcionan más de ocho mil calorías a lo que debe agregarse la obtención de aguas alquitranadas o alquitrán de turba. Este elemento de la destilación adquiere una importancia destacada, a causa de la calidad y cantidad de sub-productos que proporciona, entre los cuales se encuentran bencina, nafta, kerosene, aceites livianos y pesados, fuel-oil, etc., hasta totalizar no menos de dieciocho elementos.

La destilación de la madera ha dado resultado altamente satisfactorio. Los valores obtenidos por las tres especies arbóreas fueguinas y para una cantidad de cien toneladas de madera seca, recogida en los bosques, son los siguientes:

Carbón	27.000	Kgs.
Alcohol metílico	900	„
Acido acético	4.450	„
Acetona	2.240	„
Alquitrán	7.000	„

Debe notarse que es fácil obtener creosota y con ello podrá llegarse a la preparación de sarnífugos, tan necesarios en el país.

Un problema encarado con todo entusiasmo por la Gobernación Marítima, en colaboración con la Dirección de Tierras y Bosques del Ministerio de Agricultura de la Nación, es la reforestación con especies adecuadas a la región.

Para intensificar la construcción de caminos y aeródromos, el Ministerio de Marina ha adquirido en el extranjero equipos motorizados, los que permitirán acelerar el desarrollo del Plan vial.

Los aviones navales, transportando personal y carga, facilitan las comunicaciones rápidas con el Territorio, manteniendo un ritmo acelerado en las múltiples actividades que actualmente se cumplen.

La Gobernación Marítima ha estudiado y tiene en proyecto la construcción de viviendas económicas, tendientes a facilitar el arraigo de los pobladores, al mismo tiempo que se soluciona un problema de importancia en regiones de climas tan severos.

Un aspecto no menos importante que ofrece el Territorio, es el de sus bellezas naturales. Al presente se han proyectado la construcción de hoteles de turismo en la zona del Canal de Beagle, Lago Kami y Río Grande. La zona del Beagle, bordeada de cordilleras y cimas blanqueadas de nieve, ofrece un panorama diferente a cada paso. La navegación de este inmenso Canal, cuya variedad de aspectos, que es posible admirar en sus bahías, islas y caletas, constituye un poderoso atractivo para el turista. Infinidad de lagos, situados a diferentes alturas sobre el mar, forman novedosas cascadas que dan lugar a ríos correntosos, actualmente sembrados de truchas y salmones.

El camino de montaña a través de la Cordillera, permitirá llegar a lugares matizados de paisajes australes. La vista que ofrece el Territorio desde el aire, es un espectáculo digno de verse.

El somero examen de las actividades y posibilidades que presenta el Territorio de la Tierra del Fuego, casi olvidado hasta el presente, constituye la base de las obras que deben emprenderse en el futuro, como imperativo de una acción cuyos fundamentos se ha expuesto al principio de esta nota.

Señor Presidente, por todo lo expuesto el Departamento a mi cargo ha ordenado que se encare el desarrollo de una acción cuya vastedad comprende los siguientes puntos:

a) Instalación de una fábrica de papel.

b) Instalación de una fábrica de madera terciada.

c) Industrialización de la madera en sus diferentes aspectos.

d) Instalación de una destilería de turba.

e) Instalación de una destilería de madera.

f) Instalación de una fábrica de conservas de sardinas, otros pescados y mariscos.

g) Instalación de una fábrica para la industrialización de los productos de la ballena y otros cetáceos.

h) Industrialización del lobo y su cuero.

i) Instalación de fábricas de hilados de lana.

j) Instalación de fábricas de ladrillos pene-pax.

k) Instalación de lavaderos de lana.

l) Explotación del petróleo, lignitos y minerales.

m) Explotación de los placeres auríferos.

n) Obtención de semillas de papa.

o) Industrialización de carnes.

La información que contiene esta nota, concreta desde un punto de vista esencialmente práctico el pensamiento de este Ministerio en lo referente a la industrialización del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego y ella tiene por objeto servir de base para su estudio profundo tendiente a mantener informado al señor Presidente, sobre las posibilidades de aquel Territorio a fin de que pueda contemplarse, en la oportunidad que corresponda, la financiación de las obras que se han enumerado.

Hago propicia la oportunidad para saludar al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

Vista de la capital de la Gobernación de Tierra del Fuego.

Sheward y Taylor

Comisionistas de la Bolsa de Comercio — Corredores de cambios — Compra-venta de títulos y acciones — Cambios, descuentos y operaciones financieras — Trámites oficiales ante el Banco Central y la Aduana de la Capital

Avda. Pte. Roque Sáenz Peña 547 T. A. 33, (Avenida) 1688 y 8770

El lago Fagnano, en la Tierra del Fuego.

Expresión Cabal del Gusto Argentino!

COCINERO

SIMBOLIZA CALIDAD MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

"La luz del faro brillaba en todo su esplendor iluminando el mar..."

NO OLVIDE
CADA DIA
SU COPITA

GINEBRA
BOLS

El faro del Fin del Mundo

Novela de Julio Verne

Nos aproximamos al desenlace de esta interesante novela que venimos publicando desde el número 184 de ARGENTINA AUSTRAL y cuyo argumento, en síntesis, es el siguiente: una banda de foragidos, posesionada del faro recién instalado en la isla de los Estados, se dispone a darse a la vela con una de sus presas, la goleta por ellos llamada "Carcante" (nombre de su cabecilla). Es la última intentona, luego de las averías ocasionadas por la acción de dos hombres de bien: Vázquez y Davis. Va a llegar el aviso de la armada "Santa Fe" a objeto de relevar a los torreros cuidadores del faro y, mientras tanto, ¿lograrán fugarse los bandidos? Es lo que nos dirán las páginas que siguen.

N. de la R.

La goleta continuaba en el fondo de la bahía sin que mostrase ninguna visible huella de sus recientes averías. A bordo todo parecía estar dispuesto. La cadena, vertical y rígida, indicaba que bastaría un último esfuerzo para levar el ancla en el momento deseado.

Vázquez, olvidando toda prudencia, había sacado la mitad del cuerpo fuera del agujero. Davis, detrás de él, estaba pegado a su espalda. Ambos miraban anhelantes.

La mayor parte de los piratas estaban ya a bordo. Sin embargo, algunos quedaban todavía en tierra. Entre éstos, Vázquez reconoció perfectamente a Kongre, que se paseaba con Carcante.

Poco después se separaron, y Carcante se dirigió hacia la puerta del faro.

—Cuidado —dijo Vázquez—; sin duda ese bandido va a subir a la galería.

Los dos se deslizaron hasta el fondo de su escondrijo.

Efectivamente, Carcante subía por última vez al faro. La goleta iba a partir en seguida, y quería inspeccionar el horizonte para ver si algún barco aparecía a la vista de la isla.

La noche prometía ser hermosa, el viento había amainado y seguramente tendrían buena navegación.

Cuando Carcante hubo llegado a la galería del faro, John Davis y Vázquez le vieron muy distintamente que daba la vuelta, dirigiendo su larga vista sobre los puntos del horizonte.

De pronto escapóse de su boca un verdadero rugido. Kongre y los demás habían levantado la vista hacia él. Entonces, con una voz que todos oyeron perfectamente, Carcante gritó:

—¡El "aviso"!... ¡El "aviso"!...

VI

EL AVISO "SANTA FE"

¿Cómo describir la agitación que se produjo entre los piratas?...

El grito de: "¡El aviso!, ¡el aviso!", había caído como una bomba, como una sentencia de muerte sobre la cabeza de estos miserables. El Santa Fe era la justicia que llegaba sobre la isla, era el castigo de tantos y tantos crímenes que no podían quedar impunes.

¿Pero se habría equivocado Carcante? ¿Aquel barco que se aproximaba era en realidad el "aviso" de la marina argentina?... ¿Navegaría con rumbo a la bahía Elgor?... ¿No sería más bien otro vapor cualquiera que se dirigiera hacia el estrecho de Lemaire o hacia la punta Several, pasando al Sur de la isla?

En cuanto Kongre hubo oído el grito de Carcante, echó a correr hacia el faro, precipitándose escalera arriba a unirse con su segundo.

—¿Dónde está el barco? —preguntó.

—Allí, al Nortenordeste.

—¿A qué distancia?

—A unas diez millas.

—¿De suerte que no puede llegar a la bahía antes de la noche?

—No.

Kongre cogió el anteojo y observó el barco con extrema atención, sin pronunciar una palabra.

Nada más cierto que se trataba de un vapor. Distinguíase el humo, que se escapaba en volutas espesas; lo que demostraba que la máquina activaba sus fuegos.

Y que este vapor fuera el "aviso" era cosa indudable para Kongre y Carcante, que habían visto varias veces el barco argentino durante los trabajos de construcción del faro. Además, este navío dirigíase directamente sobre la bahía. Si la intención de su capitán hubiera sido dar en el estrecho de Lemaire hubiera puesto la proa más al Oeste, y más al Sur si su intención era pasar a la altura de la punta Several.

—¡Sí! —dijo al fin Kongre. ¡Es el "aviso"!

—¡Maldita suerte, que nos ha retenido aquí tanto tiempo! —exclamó Carcante. Sin la intervención de esos pillos, que por dos veces nos han retardado, ya estaríamos en pleno Pacífico.

—Bueno; la situación no se arregla con palabras —dijo Kongre. Es necesario adoptar una resolución.

—¿Cuál?

—Zarpar.

—¿Cuándo?

—Inmediatamente.

—Pero antes que estemos lejos el "aviso" estará en la entrada de la bahía.

—Sí, pero no podrá entrar.

—¿Y por qué?

—Porque como no verá la luz del faro, no se arriesgará hacia la caleta en medio de la oscuridad.

Estas atinadas consideraciones que Kongre hacía, ocurríanseles también a Vázquez y Davis. No podían salir de su agujero porque arriesgaban ser vistos desde lo alto de la galería. En su estrecho escondrijo participaban del modo de pensar del jefe de los piratas. El faro debía ya lucir, puesto que el sol acababa de desaparecer. Aunque conociera la situación de la isla, lo natural era que el comandante Lafayate no se decidiera a continuar su ruta en medio de la oscuridad. No pudiendo explicarse esta extinción, lo lógico era que no entrara en la bahía hasta el amanecer. Verdad es que había entrado ya diez veces en aquel fondeadero, pero siempre de día, y no teniendo el faro para indicarle la ruta no se aventuraría, seguramente, por entre los peligrosos arrecifes. Además el comandante del "aviso", pensaría que la isla era teatro de graves acontecimientos, puesto que los torreros no estaban en su puesto.

—Pero si el comandante no ha divisado la isla —observó Vázquez—; si continúa marchando con la esperanza de descubrir la luz del faro, no podrá ocurrirle lo que al Century? ¿No corre el peligro de perderse contra las rocas del cabo San Juan?

John Davis no contestó más que por un gesto evasivo. La eventualidad de que hablaba Vázquez podía muy bien producirse. Desde luego, el viento no soplaba furioso para colocar al Santa Fe en la situación del Century; pero, no obstante, estaba en lo posible y aun en lo probable que le ocurriera algún grave accidente.

—Corramos al litoral —dijo Vázquez. En dos horas podemos llegar a la punta del cabo y encender fuego para señalar la costa.

—No —contestó Davis—, sería demasiado tarde. Tal vez antes de una hora el "aviso" estará a la entrada de la bahía.

—¿Qué hacer entonces?

—¡Esperar!

Eran más de las seis y el crepúsculo empezaba a envolver la isla.

Sin embargo, los preparativos de salida hacíanse con la mayor actividad a bordo de la Cancante. Kongre quería zarpar a toda costa. Devorado por la inquietud, había resuelto dejar inmediatamente el fondeadero. Si lo demoraba hasta la marea del siguiente día, exponíase a encontrar el "aviso", y el comandante Lafayate no la dejaría pasar sin interrogar al capitán de la goleta. Seguramente querría saber por qué el faro no había sido encendido. La presencia de la Carcante le parecería, con sobrada razón, sospechosa. Cuando la goleta se hubiera detenido iría a bordo, inspeccionaría la tripulación, y solamente la facha de sus hombres sería lo bastante para concebir las más legítimas sospechas que obligarían al barco a virar en redondo y a seguirle hasta la caleta para ampliar su información.

Y cuando el comandante del Santa Fe no encontrase los tres torreros, no podría explicar su ausencia más que por un atentado. ¿Y no creería que los autores de este crimen eran precisamente la gente del navío que trataba de escapar?

Por último, tal vez se produjera otra complicación.

Así como los piratas habían divisado al Santa Fe a la vista de la isla, pudiera suceder que lo hubieran descubierto los que por dos veces atacaron a la Carcante cuando se disponía a lanzarse a la mar. Si los incógnitos enemigos habían seguido todos los movimientos del "aviso", presentaríanse al llegar el barco a la caleta; y si, como era de suponer, encontrábanse entre ellos el tercer torrero del faro, Kongre y los suyos no escaparían, seguramente, al castigo de sus crímenes.

Kongre había tenido en cuenta todas estas eventualidades y sus consecuencias. De aquí la decidida resolu-

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR
MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES
T. A. 33 - AVENIDA 2132
Dirección Cablegráfica: "EINST"

ción que había adoptado: zarpar inmediatamente; y puesto que el viento que soplaba del Norte le era favorable, aprovechar la noche para ganar alta mar a toda vela. La goleta tendría ante ella el vasto océano, y lo probable era que el "aviso", en la imposibilidad de descubrir la luz del faro, y no queriendo aproximarse a tierra en medio de las tinieblas, permaneciese bastante alejado de la isla de los Estados. Si era preciso, extremando más la prudencia, en vez de dirigirse hacia el estrecho de Lemaire, Kongre pondría la proa al Sur e iría a doblar la punta Several.

Después de hacerse todas estas consideraciones, el jefe de la banda dió las órdenes para apresurar los preparativos de la marcha.

John Davis y Vázquez adivinaban el plan de los piratas; preguntábanse de qué manera se las arreglarían para frustrarlo, y sentían, desesperados, toda la magnitud de su impotencia...

A las siete y media Carcante llamó a los hombres que aun quedaban en tierra. En cuanto la tripulación estuvo a bordo, izóse el bote y Kongre ordenó levar el ancla.

John Davis y Vázquez oyeron el chirrido regular de la cadena recogida bajo la acción del molinete.

Al cabo de cinco minutos el ancla estaba recogida al serviola. Inmediatamente la goleta empezó su evolución, y desplegando las altas y bajas velas, con el fin de aprovechar toda la brisa que ya iba cayendo, empezó a navegar lentamente.

Bien pronto la navegación se le hizo muy difícil. La mar estaba baja, la corriente no le favorecía, y en estas condiciones poco podía avanzar en las dos horas que faltaban para la marea ascendente.

Poniendo las cosas muy favorablemente, podía asegurarse que no estaría a la altura del cabo San Juan antes de media noche.

Sin embargo, poco importaba que así fuera. Desde el momento que el Santa Fe no entraba en la bahía, Kongre no arriesgaba su encuentro con el "aviso". Aunque tuviese que esperar la marea siguiente, al amanecer estaría bien lejos de la isla.

La tripulación esforzábase en apresurar la marcha de la Carcante, pero estaba desarmada contra el peligro real que a cada momento se acentuaba. Poco a poco, el viento iba rechazándola hacia la orilla de la bahía Elgor. Aunque Kongre no conocía

CUSENIER

LICORES FINOS

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

esta orilla, sabía cuán peligrosa era por el sinnúmero de arrecifes que la desbordaban. Una hora después de la partida se creyó tan cerca de las rocas, que le pareció prudente virar a fin de apartarse del peligro.

No sin trabajo podría ejecutarse este cambio de amuras con aquella brisa que caía más y más con la noche.

Sin embargo, la maniobra era urgente, y todos pusiéronse presurosos a la faena, pero, falta de velocidad, la goleta no consiguió orzar, y continuó derivando hacia la costa.

Kongre comprendió el peligro. No le quedaba más que un recurso: echaron el bote al agua, embarcáronse en él seis hombres, y a fuerza de remos lograron hacer evolucionar la goleta, que tomó las amuras a estribor. Un cuarto de hora después pudo navegar en su primitiva dirección, sin temor de ser arrojada contra los arrecifes del Sur.

Desgraciadamente, no se sentía un soplo de viento; las velas batían contra los mástiles. El bote hubiera intentado en vano remolcar la Carcante hasta la entrada de la bahía. Todo lo más que podía conseguirse era resistir la marea ascendente que empezaba a hacerse sentir. Kongre no iba a tener más remedio que fondear en aquel sitio, a menos de dos millas de distancia de la caleta.

Después que la Carcante hubo zarpado, John Davis y Vázquez descendieron hasta la orilla del mar, siguiendo anhelosos todos los movimientos de la goleta. Habiendo caído completamente la brisa, comprendieron que Kongre no tendría más remedio que mantenerse al pairo, en espera del próximo reflujo. Pero tendría tiempo de ganar la salida de la bahía antes de amanecer, quedándole grandes probabilidades de partir sin ser advertido.

—¡No, no partirá!... ¡Le tenemos cogido! —exclamó de pronto Vázquez.

—¿Y cómo? —preguntó Davis.

—¡Venga usted, venga usted!...

Vázquez arrastró rápidamente a su compañero en la dirección del faro.

Era de parecer que el Santa Fe debía de cruzar ya delante de la isla. Hasta pudiera estar muy cerca; lo que, después de todo, no ofrecía un gran peligro, dada la tranquilidad del mar.

No había duda que el comandante Lafayate, muy sorprendido de la extinción del faro, estaría frente a la isla esperando que amaneciese.

INCENDIOS **Cristales**
Robo (casa flia.) **Golf. Automóviles**

ACCIDENTES DEL TRABAJO (Ley 9688)

Capital Autorizado: $ 4.000.000.— Suscripto: $ 2.000.000.—
Capital Realizado: $ 1.700.000.— c/legal

Wm. F. BENKISER, Presidente — C. S. TUCKER, Secretario — M. HERROLD, T. Consulter — J. N. HOIMSTROM, Gerente

Sede Social: "EDIFICIO BOSTON"

"Sucursales y Agencias en el interior de la República"

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

Así pensaba también Kongre; pero al mismo tiempo veía grandes probabilidades de poder despistar al "aviso".

En cuanto el reflujo empujara las aguas de la bahía hacia el mar, la Carcante, sin necesidad de viento reanudaría su marcha, y en menos de una hora estaría en pleno océano.

Una vez fuera, Kongre no se alejaría hacia alta mar, sino que, al amparo de la brisa, que no falta ni aun en las noches más tranquilas, iría costeando hacía el Sur en medio de la oscuridad de la noche. En cuanto lograse doblar la punta Several, distante de siete a ocho millas, la goleta quedaría al abrigo del acantilado, y nada tendría que temer. El único peligro era ser advertidos por los vigías del Santa Fe; pues seguramente que el comandante Lafayate no dejaría alejarse a la Carcante sin interrogar a su capitán a propósito del faro.

Forzando la máquina, el "aviso" alcanzaría a la goleta antes de que ésta pudiera desaparecer detrás de las alturas del Sur.

Eran más de las nueve. Kongre tuvo que resignarse a fondear para resistir la marea, esperando el momento en que se hiciera sentir el reflujo. Era necesario esperar seis horas próximamente, porque antes de las tres no sería favorable la corriente. El bote habíase izado nuevamente a bordo, y Kongre permaneció vigilante para no perder un minuto en cuanto pudiera ponerse en marcha.

De pronto la tripulación lanzó un grito que hubiera podido oirse desde las dos orillas de la bahía.

Un extenso haz luminoso acababa de alumbrar las tinieblas. La luz del faro brillaba en todo su esplendor iluminando el mar.

—¡Ah, canallas! Han encendido el faro!... —exclamó Carcante.

—¡A tierra! —ordenó Kongre.

Efectivamente, para escapar al apremiante peligro que les amenazaba no había más que un recurso: desembarcar, dejando a bordo de la goleta un reducido número de hombres; correr hacia el faro, subir la escalera de la torre, arrojarse sobre el torrero y los que le acompañasen, desembarazarse de ellos y apagar aquella luz que era su perdición...

Si el "aviso" se había puesto en marcha para entrar en la bahía, detendríase seguramente al restablecerse la oscuridad... Si llegase a rebasar la entrada procuraría salir al ver que le faltaba la luz que le guiara hasta la caleta, o a lo sumo, fondearía esperando el alba.

Kongre mandó echar al agua el bote, en el que se acomodaron el jefe, Carcante y diez de sus hombres, armados de fusiles, revólveres y cuchillos.

En un minuto atracaron a la orilla, precipitándose hacia el faro, que no distaba más que milla y media.

Este trayecto fué recorrido en un cuarto de hora caminando en compacto grupo. Toda la banda, menos los hombres dejados a bordo, encontrábase reunida al pie del faro.

Arriba estaban Vázquez y John Davis. A todo correr, sin tomar precauciones, puesto que sabían que nadie había de interponérseles, llegaron hasta la puerta del faro, que Vázquez quería encender para que el "aviso" pudiera ganar la caleta sin tener que esperar el día. Lo que él temía, temor que le devoraba, era

que Kongre hubiese destruído los lentes, roto las lámparas y que el aparato no estuviese en disposición de funcionar. Si así era, la goleta tenía grandes probabilidades de huir sin ser advertida del Santa Fe.

Ambos se lanzaron hacia las habitaciones de los torreros, introdujéronse en el corredor, empujaron la puerta de la escalera, que cerraron tras sí con todos los cerrojos, subieron la escalera y llegaron a la cámara de cuarto.

La linterna estaba en buen estado, las lámparas en su lugar, provistas de las mechas y el aceite con que las dejaron el día que por última vez habían lucido. Kongre no había destruído el aparato de la linterna, no queriendo más que impedir el funcionamiento del faro durante el tiempo que su permanencia en la bahía Elgor. ¿Y cómo iba a prever en qué circunstancias tendría que abandonarla?

El faro volvía a lucir de nuevo. El "aviso" podía, sin riesgo, entrar en su antiguo fondeadero.

Golpes violentos resonaron al pie de la torre. La banda entera trataba de forzar la puerta para subir a la galería y apagar el faro. Todos arriesgaban su vida para retardar la llegada del Santa Fe.

No habían encontrado a nadie ni a la entrada ni en las habitaciones de los torreros. Los que estaban en la cámara de cuarto no podían ser muchos y se les podría reducir fácilmente. Los matarían a todos, y el faro no proyectaría más en la noche sus temibles rayos.

Sabido es que la puerta que daba acceso a la escalera estaba recubierta con una gruesa capa de hierro. Era imposible quebrantar los cerrojos; imposible también hacerla saltar a golpes de hacha. Carcante, que quiso hacerlo, comprendió bien pronto lo estéril de su intento. Después de inútiles esfuerzos fué a reunirse con Kongre y otros que se habían quedado fuera.

¿Qué hacer? ¿Había algún medio de elevarse por el exterior hasta la linterna del faro?

Si este recurso no existía, la banda tendría que huir hacia el interior de la isla para evitar caer en manos del comandante Lafayate y de su tripulación.

En cuanto a regresar a bordo de la goleta, ¿para qué? Además, el tiempo faltaba. No había duda de que el "aviso" estaría ya en marcha hacia la caleta.

Si por el contrario, el faro se extinguía, el Santa Fe no solamente no podría continuar su marcha, sino que acaso tuviera que retroceder y tal vez la goleta pudiera pasar.

—Existía un medio de llegar hasta la galería del faro.

—¡La cadena del pararrayos! —exclamó Kongre.

Efectivamente, a lo largo de la torre tendíase una cadena metálica, mantenida de tres en tres pies por garfios de hierro. Elevándose a pulso, a fuerza de puños, era posible ganar la galería, y acaso sorprender a los que ocupaban la cámara de cuarto.

Kongre iba a intentar este último medio de salvación. Carcante y Vargas le precedieron. Agarrados a la cadena, empezaron a gatear el uno cerca del otro, esperando pasar inadvertidos en la obscuridad de la noche.

Sus manos alcanzaban ya los hierros de la galería, y sólo les faltaba escalarla para estar en la cámara de cuarto.

En aquel preciso momento sonaron dos detonaciones.

John Davis y Vázquez, que estaban a la defensiva, habían disparado sus revólveres.

Los dos malvados cayeron heridos por las certeras balas.

Entonces oyéronse distintamente los silbidos del "aviso" que llegaba a la caleta, y los agudos mugidos que lanzaba la sirena del vapor, a través del espacio.

Ya no era tiempo de huir. En pocos minutos el Santa Fe fondearía frente al faro.

Kongre y sus compañeros, comprendiendo que era ya inútil toda tentativa, precipitáronse al exterior, huyendo tierra adentro.

Un cuarto de hora después, en el momento que el comandante Lafayate echaba el ancla, la reconquistada chalupa de los torreros atracaba al costado del navío de guerra en unos cuantos golpes de remo.

John Davis y Vázquez estaban a bordo del "aviso".

VII

DESENLACE

El "aviso" Santa Fe había salido de Buenos Aires el 19 de febrero, llevando a bordo el relevo del faro de la isla de los Estados. Favorecida por el viento y el mar, la travesía fué muy rápida. La gran tempestad, que duró casi ocho días, no se había extendido más allá del estrecho de Magallanes. El comandante Lafayate no había sentido sus efectos llegando a su destino con algunos días de anticipación.

Doce horas más tarde hubiera sido inútil perseguir a la banda de Kongre porque la goleta estaría en pleno océano.

El comandante Lafayate no dejó que pasara la noche sin ponerse al corriente de lo que había sucedido en la bahía Elgor durante los tres pasados meses.

Si Vázquez estaba a bordo, sus camaradas Felipe y Moriz no le acompañaban. El otro, John Davis, era completamente desconocido.

El capitán del Santa Fe les hizo entrar en su camarote, y dijo dirigiéndose a Vázquez:

—El faro se ha encendido tarde.

—Hace nueve semanas que no funciona —respodió Vázquez.

—¿Nueve semanas? ¿Qué significa esto? ¿Y sus dos compañeros?

—Felipe y Moriz no existen. Veintiún días después de la partida del

Santa Fe, el faro no tenía más que un torrero, mi comandante.

Vázquez relató los acontecimientos de que había sido teatro la isla de los Estados. Una banda de piratas, bajo las órdenes de un tal Kongre, hacía varios años que estaba instalada en la bahía Elgor, atrayendo los navíos hacia los arrecifes del cabo San Juan, recogiendo los restos de los naufragios y asesinando a los supervivientes. Nadie sospechó su presencia durante el tiempo que duró la construcción del faro, porque los bandidos se habían refugiado en el cabo San Bartolomé, extremo occidental de la isla. Cuando partió el Santa Fe y los torreros quedaron solos, la banda Kongre remontó la bahía Elgor en una goleta que por casualidad cayó en su poder.

Minutos después de fondear en la caleta, Moriz y Felipe caían muertos sobre la cubierta del barco pirata. Si Vázquez escapó a la catástrofe, fué por encontrarse en aquel momento en la cámara de cuarto. Huyendo de los bandidos, se refugió en el litoral del cabo San Juan, donde pudo sostenerse, gracias a las provisiones descubiertas en una caverna, donde los piratas almacenaban sus reservas.

Luego Vázquez refirió el naufragio del Century y la suerte que tuvo de poder salvar al segundo de a bordo, y cómo vivieron los dos esperando la llegada del Santa Fe. Su más viva esperanza era que la goleta, retenida por importantes reparaciones, no pudiera hacerse a la mar para ganar los parajes del Pacífico antes del regreso del "aviso" en los primeros días de marzo. Pero seguramente hubiera podido abandonar la isla antes de esta fecha, si los dos proyectiles que John Davis le metió en el casco no la hubiesen detenido unos días más.

Vázquez concluyó su relato, guardando silencio acerca del último accidente que tanto decía en honor suyo. Entonces intervino John Davis diciendo:

—Lo que Vázquez olvida decir a usted, mi comandante, es que nuestros dos proyectiles no alcanzaron el éxito. A pesar de los agujeros que le hicimos en el casco, la Maule hubiera zarpado si Vázquez, con gran peligro de su vida, no hubiera llegado a nado hasta la goleta, colocando en ella un cartucho de pólvora. Verdad es que no se obtuvo todo el resultado apetecido. Las averías fueron ligeras, pudiendo ser reparadas en doce horas; pero ese breve tiempo fué suficiente para que pudiese usted encontrar la goleta en la bahía. Es a Vázquez, por lo tanto, a quien se debe este resultado, y a él también se le ocurrió la idea de correr hacia el faro y encenderle para que el "aviso" pudiera entrar en la bahía.

El comandante Lafayate estrechó afectuosamente las manos de Vázquez y John Davis, quienes por su valerosa intervención habían logrado que el Santa Fe llegase a la bahía Elgor antes de la partida de la goleta.

El capitán del "aviso", a la hora en que el crepúsculo empezaba a obscurecer el cielo, había distinguido perfectamente, si no la costa Este de la isla, al menos los elevados picos que se alzan en segundo término. Encontrábase entonces a unas diez millas y contaba con estar en el fondeadero dos horas más tarde.

Era el momento en que el Santa Fe había sido divisado por John Davis y Vázquez.

Entonces fué también cuando Carcante, desde lo alto del faro, le señaló a Kongre, quien tomó sus disposiciones para aparejar a toda prisa, a fin de salir de la bahía antes de que el Santa Fe entrase en ella.

Durante este tiempo, el Santa Fe continuaba navegando hacia el cabo San Juan. El mar estaba en calma, y apenas se sentían los últimos soplos de la brisa de alta mar.

Seguramente, antes de establecerse el Faro del Fin del Mundo, el comandante Lafayate no hubiese cometido la imprudencia de aproximarse tanto a tierra durante la noche, y menos de aventurarse en la bahía de Elgor para ganar la caleta. Pero ahora la costa y la bahía estaban alumbradas y no le pareció necesario esperar hasta el siguiente día. El "aviso" continuó, por lo tanto, su ruta hacia el Sudoeste, y cuando la noche cayó por completo, hallábase a menos de una milla de la bahía Elgor.

El Santa Fe mantúvose allí sobre la máquina, esperando a que luciera el faro.

Transcurrió una hora sin que se divisara ningún punto luminoso sobre la isla. El comandante Lafayate no podía equivocarse acerca de su posición; indudablemente allí estaba la bahía Elgor. Seguramente estaba a la vista del faro... ¡y el faro no se encendía!...

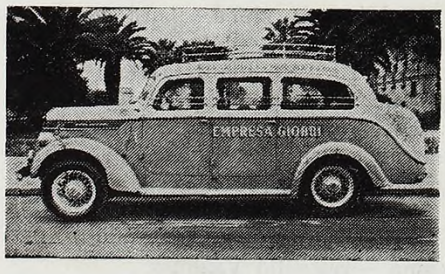
Los del "aviso" pensaron que algún accidente había ocurrido al aparato. Tal vez durante la última tempestad, que tan violenta había sido, habíase roto la linterna, desmontadas los lentes y las lámparas puestas fuera de servicio. No se les pudo pasar por la mente que los torreros habían sido víctimas del ataque de una banda de piratas; que dos de ellos hubiesen caído bajo los golpes de los asesinos, y que el tercero se hubiera visto obligado a huir para no sufrir la misma suerte.

—Yo no sabía qué hacer —dijo el comandante Lafayate—. La noche era muy obscura y no podía aventurarme en la bahía. No tenía más remedio que mantenerme a distancia hasta que amaneciera. Mis oficiales, mi tripulación, todos éramos presa de mortal ansiedad presintiendo alguna desgracia. Por último, a eso de las nueve, el faro brilló. El retraso debía depender de algún accidente. Entonces ordené aumentar la presión y puse la proa hacia la entrada de la bahía. Una hora después el Santa Fe entraba en ella. A milla y media de la caleta encontré fondeado, un barco que parecía abandonado... Iba a enviar unos cuantos hombres a bordo, cuando resonaron tiros, disparados desde la galería del faro... Comprendimos que los torreros eran atacados, y que se defendían, probablemente, contra la tripulación de aquella goleta. Hice mugir la sirena para asustar a los oprensores, y un cuarto de hora después el Santa Fe echaba el ancla.

—A tiempo, mi comandante —dijo Vázquez.

de TEODORO CERECEDA
Teléfono 283 - Casilla Correo 5187
San Martín 341

Empresa de Transportes
ANGEL GIOBBI
Correo Oficial a Lago Buenos Aires y Alto Río Mayo



25 DE MAYO 969
Tel. 507 - C. Correo 5390
Comodoro Rivadavia

—Lo que no hubiera podido hacer si usted no hubiese arriesgado su vida para alumbrar el faro. Ahora la goleta estaría en alta mar. Nosotros no la hubiéramos visto salir de la bahía, y esos miserables se nos hubieran escapado.

Conocida bien pronto la historia por todos los del "aviso", Vázquez y John Davis no cesaron de recibir entusiastas felicitaciones.

La noche se pasó tranquilamente, y al día siguiente Vázquez conoció a los tres torreros que iban a relevar a sus compañeros en el servicio del faro.

No hay para que decir que durante la noche se envió a la goleta un fuerte destacamento de marineros para tomar posesión del barco, a fin de evitar que Kongre intentase reembarcar y salir de la bahía aprovechando el reflujo.

El comandante Lafayate comprendió que era necesario, para garantir la seguridad de los torreros del faro, purgar la isla de los bandidos que la infestaban, y que, después de la muerte de Carcante y de Vargas, era aún en número de trece, comprendido entre ellos su jefe Kongre.

Dada la extensión de la isla, la persecución sería larga y acaso no tuviese todo el éxito deseado. ¿Cómo era posible que la tripulación del San ta Fe pudiera dar una batida en regla? Seguramente que Kongre y sus compañeros no cometerían la imprudencia de volver al cabo San Bartolomé, en previsión de que hubiera sido descubierto el secreto de su retiro; pero disponían del resto de la isla, y tal vez transcurrieran semanas, y aun meses, antes de que se capturara a todos los individuos de la banda. Y, sin embargo, el comandante Lafayete estaba en el deber de no abandonar la isla antes de dejar a los torreros al abrigo de toda agresión y de haber asegurado el funcionamiento regular del faro.

Lo que, en verdad, podía precipitar el resultado era la situación en que Kongre y los suyos iban a encontrarse. No les quedaban provisiones ni en la caverna del cabo San Bartolomé ni en la de bahía Elgor. El comandante Lafayate, guiado por Vázquez, pudo comprobar que, cuando menos en esta última, no existía ninguna reserva de galleta, salazón ni conservas de ninguna clase. Todo lo que quedaba de víveres había sido transportado a bordo de la goleta, que fué conducida a la caleta por los marineros del "aviso". La caverna no conservaba más que los restos de naufragios, telas, vestidos, utensilios, que también fueron transportados a los almacenes del faro. Aún admitiendo que Kongre fuese durante la noche a registrar su antiguo alojamiento era seguro que nada había de encontrar provechoso para su subsistencia en la isla. Tampoco debían disponer de armas de caza, dada la cantidad de fusiles y municiones encontrados a bordo de la Carcante. Se verían forzados, por lo tanto, a no alimentarse más que de la pesca, y en tales condiciones no tardarían en rendirse o en morirse de hambre.

Empezaron inmediatamente las pesquisas. Destacamentos de marineros, a las órdenes de un oficial o de un contramaestre dirigiéronse los unos hacia el interior de la isla y el resto hacia el litoral. El comandante Lafayate transportóse al cabo San Bartolomé, donde no encontró vestigio alguno de la banda.

Transcurrieron varios días sin descubrir la presencia de ningún pirata, cuando en la mañana del 10 de marzo llegaron al faro siete miserables pescadores extenuados por el hambre. Recibidos a bordo del Santa Fe, donde se les dió alimento, quedaron bajo guardia, en la imposibilidad de huir.

Cuatro días después, el segundo, Riegal, que visitaba la costa meridional en los alrededores del cabo Webster, descubría cinco cadáveres, entre los cuales Vázquez pudo reconocer a dos de los chilenos de la banda. Los restos que se encontraron en sus inmediaciones atestiguaban que habían tratado de alimentarse de pescados y de crustáceos; pero por ninguna parte se descubrían carbones ni cenizas, siendo evidente que no se habían podido procurar lumbre.

En fin, en la tarde del siguiente día un poco antes de ponerse el sol, un hombre apareció en medio de las rocas que bordean la caleta, a menos de quinientos metros del faro.

Estaba casi en el mismo sitio desde donde Vázquez y John Davis habían estado en observación la víspera de la llegada del "aviso".

Este hombre era Kongre.

Vazquéz, que se paseaba con los nuevos torreros, le reconoció en seguida y exclamó:

—¡Allí está! ¡Allí está!

Al oír este grito acudió el comandante Lafayete con su segundo, John Davis y algunos marineros habíanse lanzado en su persecución, y todos pudieron ver la silueta de aquel jefe, único superviviente de la banda que mandaba.

¿Qué venía a hacer en aquel lugar? ¿Por qué se mostraba tan sin reserva? ¿Era su intención rendirse?...

No debía hacerse ilusiones sobre la suerte que le esperaba. Sería conducido a Buenos Aires, donde pagaría con su cabeza toda una existencia de robos y de crímenes.

Kongre permanecía inmóvil sobre la roca más elevada, contra la cual rompía el mar dulcemente. Sus miradas recorrían la caleta. Cerca del "aviso" pudo ver aquella goleta que la suerte le había tan oportunamente enviado al cabo San Bartolomé y que un azar contrario se la había arrebatado.

¡Qué de pensamientos debían amontonarse en aquel cerebro! ¡Qué de amarguras!... De no haber lle-

Bazar
Dos Mundos
25
SUCURSALES
★
Casas Centrales:
CALLAO esq. SARMIENTO
FLORIDA esq. Bartolomé Mitre
★
J. ROGER BALET

gado el Santa Fe, ya estaría en pleno Pacífico, donde le hubiera sido fácil sustraerse a todas las persecuciones y asegurar su impunidad.

Se comprende el interés que el comandante Lafayate tenía en apoderarse de Kongre.

Dió sus órdenes, y el segundo, Riegal, seguido de media docena de marineros, se lanzó por la izquierda para franquear las rocas, a fin de apoderarse del bandido.

Vázquez guiaba este grupo por el camino más corto.

No habían andado cien metros cuando se oyó una detonación, y vióse caer un cuerpo en el vacío y abismarse entre las aguas del mar.

Kongre había sacado un revólver de su cinto y disparándose un tiro en la cabeza.

El miserable se había hecho justicia, y la marea descendente arrastraba su cadáver hacia alta mar.

Tal fué el desenlace de este drama de la isla de los Estados.

Inútil es advertir que desde la noche del 3 de marzo el faro no había dejado de funcionar. Los nuevos torreros fueron puestos al corriente del servicio por el valeroso Vázquez.

Ya no quedaba ni un solo hombre de la banda de piratas.

John Davis y Vázquez embarcarían en el "aviso" con rumbo a Buenos Aires; de allí el primero sería repatriado a Móbile, donde no tardaría en obtener el mando de un barco, al que le hacían acreedor su energía y su valor personal.

Vázquez iría a su pueblo natal a reposar de las rudas pruebas tan resueltamente soportadas... Pero iría solo, sin que sus pobres compañeros le pudieran acompañar.

En la tarde del 18 de marzo, completamente seguro de que ningún riesgo amenazaba ya a los torreros ni al faro, el comandante Lafayate dió la orden de zarpar.

Cuando el "aviso" dejaba la bahía Elgor ocultábase el sol bajo el horizonte, y el Santa Fe se fué alejando sobre la mar ensombrecida, acompañado del haz luminoso que proyectaba de nuevo el Faro del Fin del Mundo.

Fin de la

novela

El método más rápido

La Pistola Dosificadora Cooper es el método más rápido que hay para dosificar las ovejas contra el saguaypé y las lombrices; con este sencillo aparato se pueden suministrar hasta 600 dosis por hora.

El Saguaypicida y Lombricida de Cooper es un remedio eficaz y seguro, con el cual no es necesario hacer ayunar a las ovejas antes de administrar la dosis, ni tampoco es necesario privarles de agua después. Es fácil de administrar, y de notables propiedades.

Solicite el folleto titulado "Lombrices de las Ovejas"

Wm. COOPER & NEPHEWS (South América) Ltd.

25 DE MAYO 489 Buenos Aires

Zona Militar de Comodoro Rivadavia

Ley No. 12913 (Decretos Leyes Nros. 13941/44 - 27773/44 - 15035/45 - 17244/45)

Anexo al B. M. P. No. 952

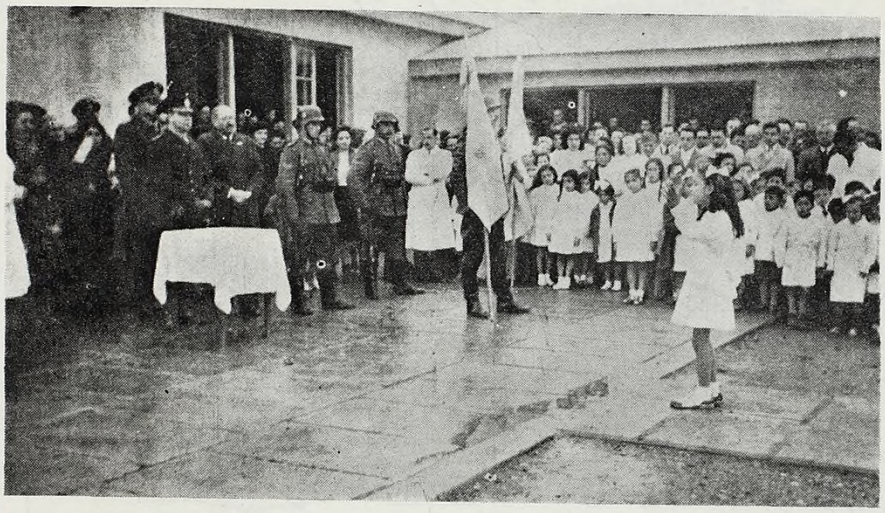
Mapa del Instituto Geográfico Militar

(1ª edición: marzo 1947.)

Escala 1: 2500000

Notas gráficas del 25 de Mayo en Comodoro Rivadavia y Sarmiento

Habla al pueblo de Comodoro Rivadavia el gobernador de la Zona Militar, general Armando S. Raggio.



Niña María Esther Moralejo declamando ante las autoridades militares en la escuela Nº 22, de Sarmiento, con motivo de las fiestas Patrias del 25 de Mayo.

Una vista de la concurrencia a los actos en la Plazoleta General San Martín.

HOTEL ARGENTINO de ARTURO CADARIO
Confitería, Bar y Billares — Comodidad para pasajeros y familias
Salón de banquetes y fiestas — Empresario del Cine Teatro Español
Teléf. Nº 16 Casilla de Correo Nº 70 PUERTO DESEADO

El 25 de Mayo en Comodoro Rivadavia

(Envío de nuestro Corresponsal.)

Singular relieve alcanzó la celebración del 137 aniversario de la Revolución de Mayo en la ciudad de Comodoro Rivadavia.

El ceremonial preparado por la Comisión de Festejos Patrios se desarrolló en la Plazoleta General San Martín presidido por el Gobernador Militar, asistencia de autoridades civiles y militares y un numeroso público.

En esa ocasión, el Gobernador, General Armando Raggio, pronunció el discurso que a continuación reproducimos.

Discurso del gobernador de la Zona Militar, general Armando S. Raggio

Cúmpleme hoy el grato honor de dirigir la palabra al pueblo de la Zona militar de Comodoro Rivadavia y lo hago con la intensa unción y la altísima reverencia que me embarga al evocar la fecha magna por excelencia, la más cara al hombre: la de la libertad; es decir, 25 de Mayo de 1810.

No es el caso de reseñar la historia de un acontecimiento conocido y venerado por todos los argentinos y extranjeros que habitan este pedazo de tierra americana. No es el caso tampoco de enumerar aquellos hombres que con sus pensamientos, su cruz, su pluma, su espada o su vida lo orientaron y realizaron. Ellos, ya ocupan su sitial de gloria, sus nombres enraizados en los corazones argentinos, engrosan la legión de próceres del movimiento de la independencia americana. La historia tiene por encima de los acontecimientos y de los hombres que la viven un valor filosófico y humano que debemos desentrañar; es el que va conformando la idiosincracia de los pueblos y que perdura a través de la evolución en el devenir de los tiempos.

La idea que se venía gestando desde tiempo atrás cristaliza el 25 de Mayo en cuanto los labios pueden exclamar, sin temor, la palabra más excelsa: Libertad..

Formaron su cohorte hombres del más distinguido rango y clase: el pueblo exige en la plaza y el ejército está listo en los cuarteles, hermanado espiritualmente con los ideales que se debaten en el Cabildo.

Desde entonces, por gracia de Dios, pueblo y ejército han seguido mancomunados en la ardua tarea de cimentar y construir esta patria libre que tenemos hoy. La unión fraternal entre el pueblo y el ejército, cuya primera manifestación como he dicho, se remonta al principio del siglo pasado, continúa durante las guerras civiles, durante las campañas para conquistar el desierto y en las luchas de la organización nacional. Esta es una innegable realidad histórica.

Los signos aparentes pueden diferenciar las formas exteriores pero no las ideas y principios sustentados. Junto a un San Martín que siendo soldado de profesión hizo un culto de las virtudes ciudadanas, está un abogado como Belgrano, que llevó con honor los galones militares.

Nos cuesta pensar en el General Mitre sin su clásico chambergo y su levita; tenemos un maestro de escuela como Sarmiento, soldado por temperamento, que habiendo sido presidente era su mayor orgullo ser llamado General, según escriben algunos de sus contemporáneos. Es que en la República Argentina podemos afirmar hasta con vanidad: los civiles han tenido algo de militares y los militares algo de civiles. Esa es nuestra tradición y con íntima satisfacción declaro que aquí en la Zona Militar de Comodoro Rivadavia, la conjugamos mejor y la cristalizamos.

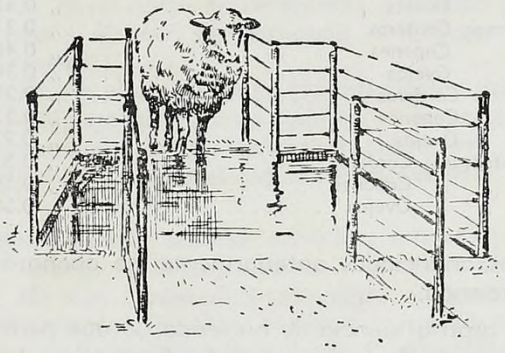
Desde el primer instante forman nuestro conglomerado hombres de distintas nacionalidades, latitudes y razas que se incorporan al movimiento. Desde entonces hasta nuestros días hemos aprendido a tener como justo timbre de

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

honor el no hacer diferencias y recibir con los brazos abiertos a todos los hombres del mundo, que bien inspirados, arriban a nuestras playas animados del sano espíritu de trabajo.

Pero así como desde el primer momento de nuestra reciente nacionalidad aprendimos a respetar, con la misma decisión, con la misma energía, exigimos ser respetados. Solamente tuvieron cabida en este movimiento tan argentino, a pesar que aún la Argentina no existía como nación independiente, aquellas ideas que como la buena semilla en la tierra fértil, habían germinado en la conciencia americana.

Hoy como ayer nos mantenemos fieles a la tradicional hospitalidad. Pero así también, hoy como ayer, continuaremos siendo inflexibles como en ninguna otra parte del mundo, con la infiltración de ideas foráneas, con la importación de doctrinas de partido que nos son extrañas, ordenadas desde el exterior con ese lenguaje bárbaro al que no estamos acostumbrados ni sabemos tolerar.

Los argentinos somos muy latinos, nos sentimos orgullosos de nuestra historia y de nuestra tradición a la cual nos mantenemos y mantendremos fieles, para sobreponernos a los embates de las grandes convulsiones mundiales y alcanzar nuevos tramos en el constante progreso hacia el bienestar general.

Señores: en mi carácter de Gobernador Militar de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia, ha sido para mí altamente honroso dirigir la palabra a un pueblo que me comprende e interpreta, porque fiel a la tradición histórica sustentada luchará, si llega el caso, por los principios de Mayo, con la misma firmeza, con la misma abnegación, desprendimiento y heroísmo con que lo hicieron nuestros antecesores desde hace 137 años.

¡Los Lagos! Ferralauquen, Menéndez, Rivadavia, Cholila, Epuyen, Puelo, combinación para San Carlos de Bariloche. Panoramas de Suiza en la propia Argentina puede Vd. disfrutar en sus próximas vacaciones.

Salidas de Comodoro Rivadavia a Esquel días 5, 15 y 25 de cada mes.

Salidas de Esquel para Comodoro Rivadavia días 9, 19 y 29 de cada mes.

Informes:

Transportes Comodoro

Hotel Riaño y Librería Fernández - Av. Rivadavia 669 Esquel - Comodoro Rivadavia

CAP

Se detalla a continuación la lista definitiva de precios establecidos para los distintos tipos de hacienda, en el Frigorífico de la CAP de Puerto Deseado:

	por kilo de carne limpia
Corderos 1º livianos	$ 0.96
Corderos 1º pesados y 2º	,, 0.93
Corderos 3º	,, 0.8347
Corderos 1º livianos, destino Europa	,, 0.92
Corderos 1º pesados y 2º, destino Europa	,, 0.89
Corderos 3º destino Europa	,, 0.8052
Capones livianos	,, 0.6631
Capones pesados	,, 0.6116
Capones livianos Europa	,, 0.6337
Capones pesados destino Europa	,, 0.5748
Ovejas livianas	,, 0.4821
Ovejas pesadas	,, 0.4380
Ovejas livianas destino Europa	,, 0.4526
Ovejas pesadas destino Europa	,, 0.4012

	por kilo de carne limpia
Borregos y Borreguitos	$ 0.7133
Borregos y Borreguitos destino Europa	,, 0.6839
Consumo: Corderos	,, 0.60
,, Capones	,, 0.52
,, Ovejas	,, 0.43
Conserva: Corderos	,, 0.3158
,, Capones	,, 0.4034
,, Ovejas	,, 0.3098
Digestor: Corderos	,, 0.2729
,, Capones	,, 0.3294
,, Ovejas	,, 0.2317
Manufactura: Corderos	,, 0.5396
,, Capones	,, 0.5961
,, Ovejas	,, 0.5035

En los casos en que estos precios resultan superiores a los anunciados anteriormente, se abonará la diferencia a los productores que ya hayan entregado hacienda.

La faena en Puerto Deseado continúa normalmente, con gran afluencia de hacienda, lo que permite anticipar que será ésta la zafra más importante realizada hasta la fecha en dicho Frigorífico, tanto por la cantidad de hacienda como por los excelentes precios que ha sido posible fijar.

Sres. Ganaderos: No recurran a intermediarios. Hagan sus ofertas directamente a la CAP en Puerto Deseado, que es vuestra propia Empresa.

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNE

Frigorífico Puerto Deseado

Fué inaugurado en Comodoro Rivadavia el Colegio Nacional - Comercial

"La creación del Colegio Nacional-comercial constituye un aporte de trascendencia para la vida cultural de Comodoro Rivadavia que acerca nuevas conquistas espirituales y materiales a la Zona Militar de Comodoro Rivadavia.

Pueblo y gobierno celebran, señor Ministro, tan fecunda obra de gobierno, testimonio de la alta preocupación y patriotismo que inspiran la gestión ministerial de Vuestra Excelencia."

En esos términos dirigióse el Gobernador Militar de Comodoro Rivadavia general Armando Raggio al Ministro de Justicia e Instrucción Pública, doctor Belisario Gache Pirán, mediante un despacho telegráfico a poco de formulado el anuncio oficial sobre la creación del Colegio Nacional de Comodoro Rivadavia.

Y en verdad, el contenido de ese despacho era la expresión palpitante en la ciudad del petróleo. Comodoro Rivadavia lograba una institución que por su rango de población y adelanto merecía desde antiguo.

Resulta justo consignar que se ocuparon con verdadero entusiasmo para alcanzar aquella creación, dos generales de nuestro ejército: Armando Raggio, gobernador de Comodoro Rivadavia, y Ramón A. Albariño, presidente de Y. P. F. Este último resolvió con acuerdo del directorio de Y. P. F. donar el futuro edificio del Colegio, el que se levantará en la misma capital de la Zona Militar.

Durante la inauguración del Colegio Nacional de Comodoro Rivadavia. En representación del Ministro de Justicia e Instrucción Pública, habla el inspector de enseñanza Ing. Ismael Alcacer.

INAUGURACION DEL COLEGIO

El 26 de abril, en ceremonia presidida por el gobernador Militar, se inauguró el Colegio Nacional Comercial.

En aquella ocasión en representación del Ministro de Justicia e Instrucción Pública, el Inspector Técnico de enseñanza de ese ministerio Ingeniero Ismael S. Alcacer pronunció el siguiente discurso:

Señor general; señores oficiales; señores profesores; señoras; señores; jóvenes y queridos alumnos:

He sido designado para iniciar el curso oficial de este Colegio Nacional inaugurado, como acabais de oírlo, en forma simbólica desde Fuerte General Roca, por su Excelencia el señor Ministro de Justicia e Instrucción Pública de la Nación y me es grato concurrir, lo que hago en representación de la Inspección General de Enseñanza Secundaria, trayendo a todos vosotros un especial saludo y un abrazo de conciudadano.

En este momento en todos los establecimientos patagónicos de enseñanza secundaria se realiza un acto semejante. En todos ellos la augusta enseña nacional los preside, infundiendo respeto y solemnidad; las estrofas del himno patrio, que acabamos de entonar, tornar el ambiente propicio para las más elevadas manifestaciones del espíritu.

Es que hoy se inicia en todo el territorio patagónico las clases de la enseñanza secundaria oficial, enseñanza que ha dejado de ser un privilegio para unos cuantos para convertirse en el deber de todos, deber que todos reclaman cumplir con entusiasmo, agolpándose a las puertas de los colegios en demanda de un puesto que, si es de disciplina y trabajo, es también de honor, de responsabilidad y dignidad. Por eso el colegio se engalana; por eso os recibe con emoción y alegría; por eso los próceres os contemplan seguros de vuestro porvenir. Por eso, y para que tengais conciencia de la importancia patriótica de la función que cumpliréis en esta casa, es el mismo Ministerio de Justicia e Instrucción Pública el que os ha dirigido la palabra y el que ha dispuesto la realización de este acto.

He cumplido, en consecuencia, en representación de la Inspección General de Enseñanza con la bendición y entronización de la imagen de Cristo Nuestro

Señor, el maestro por antonomasia en la rectoría del Colegio Nacional y la bendición e izamiento de la bandera de la patria por el gobernador de esta Zona Militar, general Raggio.

Doy así cima a una de las tareas más honrosas y a una de las más caras aspiraciones de todos vosotros. ¡Sea Dios Loado!

Hago constar que la realidad de este colegio Nacional se debe en mucho a la gestión personal, inteligente y patriótica del general Albariño, el cual con visión amplia y criterio profundo ha sabido resolver este problema cumpliendo así su palabra empeñada con esta ciudad de Comodoro Rivadavia.

Reverendo Padre Picabea: habéis dejado en este establecimiento educacional de Comodoro Rivadavia el sello inconfundible de nuestras creencias, que son la base de nuestras más caras tradiciones como nación libre y soberana.

Que la creación que hoy festejamos bajo la éjida protectora de los sagrados emblemas, siempre sean, de hoy en más, purísimo raudal de luz que irradie y oriente el espíritu cultural de esta simpática población, pletórica de energías y de anhelos de próspero bienestar común.

Bajo la protección de Dios y al amparo de la bandera de la patria declaro y dejo instalado el Colegio Nacional de Comodoro Rivadavia, cuyos destinos confío al corazón de este pueblo y a la acción inteligente y perseverante del personal directivo y docente, llamado a presidirlo y servirlo.

Es con íntima satisfacción que cumplo esta honrosa misión delegada, de dar cuerpo y alma, nervio y vida a este colegio nacional, convirtiendo en realidad una tan loable medida de gobierno que, al dar jerarquía a esta casa de estudios, fomenta en forma segura y estable, no únicamente una de las más sanas aspiraciones de esta ciudad de Comodoro Rivadavia, sino, y muy principalmente, poderosos y eficientes factores de progreso, como es la educación y cultura del pueblo, que no en balde ha sido y es la principal preocupación del actual gobierno de la nación. Creo cumplir con mi deber al aprovechar esta oportunidad para orientar y encauzar con breves consideraciones generales, la misión cultural y formativa que los establecimientos nacionales tienen.

La educación de la juventud exige, en el docente, un conocimiento del alma y del corazón de los alumnos que, cuando es más profundo, hace más fácil y eficiente la tarea. Las métodos aplicables a cada alumno varían fundamentalmente, de acuerdo a su manera de ser, su carácter, sus tendencias y sus predilecciones; y conocidos éstos, el método de orientación es fácilmente seleccionado.

Recordad que la fama de un establecimiento educacional se basa, principalmente, en su disciplina. Este elemento ,que asegura el orden y la dignidad, no se traduce ni se limita al mero afianzamiento y respeto de la jerarquía porque, muy especialmente, en su aplicación práctica, débesele considerar como fuerza y acción impulsora y formativa del espíritu y carácter del alumno mediante y a través de un acertado dominio, comprensión y regulación de los hábitos, tendencias y aptitudes en medida y forma necesaria, para dotarle de la suprema facultad de orientarse y gobernarse rectamente a sí mismo, que es, en definitiva, plasmarle personalidad, carácter y, por ende, condiciones de buen ciudadano.

Recordad que en esta función disciplinaria es siempre preferible prevenir a castigar y que esto es fácil y posible cuando se llega a la sensibilidad juvenil y se hace vibrar la cuerda, siempre tensa, de los sentimientos de dignidad, de amor propio y de lealtad.

En todo régimen docente acertado es, además, indispensable para realizar una enseñanza eficiente, impartirlo en función coordinada de sistema y de método, cuya consecución no se obtiene sino mediante frecuentes reuniones de profesores de las especialidades afines, en las que deben considerarse, aparte de la sistematización y coordinación del aprendizaje, la unificación de los métodos aplicables.

Las reuniones de los profesores de matemáticas y filosofía, de historia, geografía e instrucción cívica; o entre los de castellano y literatura, son los mejores medios para lograr la unificación y el más apropiado para cimentar el caudal de los conocimientos, que como preparación y habilitación enciclopédica, deben constituir el acervo del personal docente y de los mismos establecimientos..

En orden de técnica docente, recordad que la historia es un dinamismo en constante evolución y, como sus efectos están vinculados a causas predeterminadas y concurrentes, es necesario esforzarse en desentrañar las consecuencias con el doble criterio de la época en que sucedieron y de la actual, para deducir el dictado de la experiencia y, a su luz, aplicar esas enseñanzas a las exigencias y necesidades de nuestra vida y bajo la inspiración, conciliación y tolerancia mutuas.

En lo tocante a ciencias exactas, la armonización de método y práctica hace más fáciles y llevaderas las tareas de los profesores y también más comprensible y eficiente la enseñanza que se imparte. Recordad que

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación – Importación

de Tejidos de Punto

★

ESCRITORIO Y VENTA:

1285 – ALSINA – 1285

T. A. 37, Rivadavia 3833 y 2510

★

FABRICA Y DEPOSITO:

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

las matemáticas sin práctica fácilmente se olvidan y no llegan a agradar a los alumnos, lo que se alcanza cuando hay una completa y amplia comprensión de su parte.

Padres de familia: debéis mantener y cultivar íntima relación con la Dirección y profesores del establecimiento en el cual educáis a vuestros hijos, pues, al hacerlo así, facilita el desarrollo físico, intelectual y moral de cada uno de los alumnos y la solución del problema individual y complejo en el que está interesado tanto el colegio como el hogar. Este vínculo de unión es, en mi concepto, el principal a que todos deben tender, pues las direcciones y los profesores pueden así tener datos y antecedentes importantísimos para llegar a la mejor y más completa educación de sus alumnos, y los padres, a su vez, obtendrían conocimientos de diferentes aspectos de la individualidad de sus hijos que muchas veces se exhiben fuera del hogar.

Jóvenes alumnos: Debéis meditar con serenidad sobre la inmensa responsabilidad que pesa sobre vosotros al ocupar un sitio en este establecimiento nacional, responsabilidad que es para con vuestras familias, para con vosotros y muy principalmente para con la nación. Debéis contribuir con vuestra conducta ejemplar, excelente aplicación, respeto mutuo, disciplina comprensiva y acatamiento a las autoridades visibles, que representan las dignas y magnas de la nación.

Debéis pensar que no únicamente os debéis a vosotros mismos o a vuestras familias, sino que tenéis que cumplir vuestros sagrados deberes con esta tierra bendita que es nuestra patria, pues el fracaso de cualquiera de vosotros ha de redundar en forma importante en perjuicio de la colectividad.

Señor general de la Nación y comandante de la Zona militar: habéis tenido el imponderable honor de ser el primero en izar en el Colegio Nacional de Comodoro Rivadavia el símbolo inmaculado de nuestra querida patria. Con ella, general, habéis izado todas nuestras glorias guerreras, nuestro amor a la libertad, al orden y a la disciplina; el respeto que nos inspira nuestra carta magna y las instituciones todas de nuestro suelo; habéis izado, con el amor a la patria, el amor a la ciencia, a las letras, a las artes y todas las manifestaciones de cultura, a nuestras tradiciones todas honrosas y, principalmente, nuestro amor grande de soberanía y libertad en el más amplio sentido de la palabra, tan dignamente expresado por nuestro querido presidente.

Todo esto, general, que constituye el acervo de todo buen argentino es lo que, desde hoy en adelante, servirá de ejemplo a los profesores y a las generaciones que desfilen por esta casa de estudios.

Señor rector del Colegio Nacional de Comodoro Rivadavia: El Colegio Nacional que os entrego y que desde este momento queda a vuestra dirección y cuidado, constituye una de las células madres de la grandeza de nuestra patria.

Cuidarlo, engrandecerlo y dignificarlo es la tarea más noble, pues así, cumpliendo con vuestro deber, contribuiréis al perfeccionamiento de la educación y enseñanza de los ciudadanos del futuro y al éxito de la ardua responsabilidad que pesa sobre el Gobierno de la Nación.

LUIS CARLINO & CIA.

FABRICANTES DE CALZADO

QUILMES 52 al 56 BUENOS AIRES T. A. 61 - Corrales 5430

Obras públicas en la Zona Militar de Comodoro Rivadavia

Damos a continuación detalle de las obras públicas proyectadas por la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia, aprobadas por el Ministerio de Guerra e incorporadas al presupuesto del año 1947 para la Zona Militar por ley Nº 12.931 del 10 de enero de 1947.

Obra:	*Lugar:*	*Presupuesto:*
Hospital Regional	Comodoro Rivadavia	2.500.000
Sala Primeros Auxilios	Río Mayo	40.000
Sala Primeros Auxilios	Caleta Olivia	40.000
Sala Primeros Auxilios	Camarones	40.000
Edificio Central Comunicaciones	Comodoro Rivadavia	90.000
Edificio Jefatura de Policía	Comodoro Rivadavia	180.000
Asilo	Comodoro Rivadavia	220.000
Edificio Cuartel Bombero	Comodoro Rivadavia	130.000
Frigorífico Regional	Comodoro Rivadavia	425.000
Biblioteca Pública y Museo	Comodoro Rivadavia	270.000
Gimnasio cubierto	Comodoro Rivadavia	300.000
Casas habitación (20)	Comodoro Rivadavia	380.000
Comisaría	Comodoro Rivadavia (Barrio Oeste)	75.000
Radioestación	Norte Ruta 3	30.000
Radioestación	Norte Ruta 40	30.000
Radioestación	Alto Río Mayo	30.000
Radioestación	Sud Ruta 40	30.000
Radioestación	Sud Ruta 3	30.000
Destacamento	Caleta Olivia	35.000
Destacamento	Holdich	35.000
Destacamento	Pampa Salamanca	35.000
Destacamento	Pampa del Castillo	35.000
Destacamento	Las Pulgas	35.000
Ampliación Internado	Camarones	43.472
Servicio Agua Corriente	Camarones	22.000
Ampliación Hospital	Puerto Deseado	25.000
Edificio Comunal	Puerto Deseado	50.000
Salón de actos Comuna Sarmiento	Sarmiento	50.000
Edificio Municipal	Las Heras	30.000
Edificio Internado Escolar	Las Heras	40.000
Nivelación calles, colocación cordones, arreglo cercos	Lago Buenos Aires	10.000
Sala Primeros Auxilios	Lago Buenos Aires	30.000
Refacción Hospital	Comodoro Rivadavia	46.528
Horno Incinerador	Comodoro Rivadavia	20.000
Obras cementerio	Comodoro Rivadavia	30.000
Reparación calles, desagües, obras sanitarias, etc.	Comodoro Rivadavia	10.000

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

General Armando S. Raggio, gobernador militar de Comodoro Rivadavia.

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, Cobrería

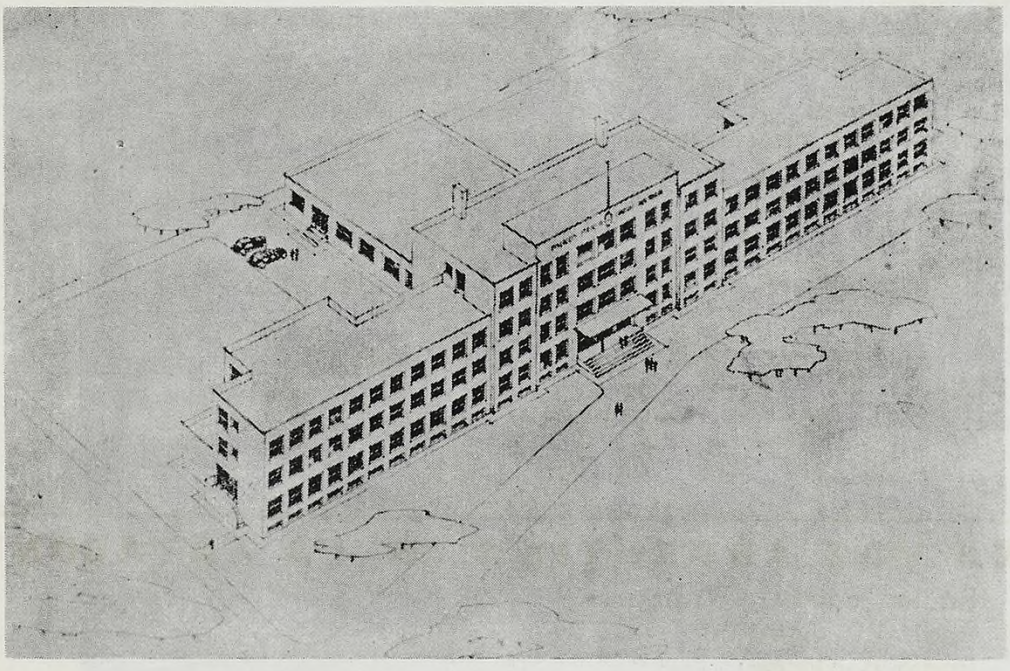
●

Soldadura Autógena y Eléctrica

PASEO COLON 1047

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

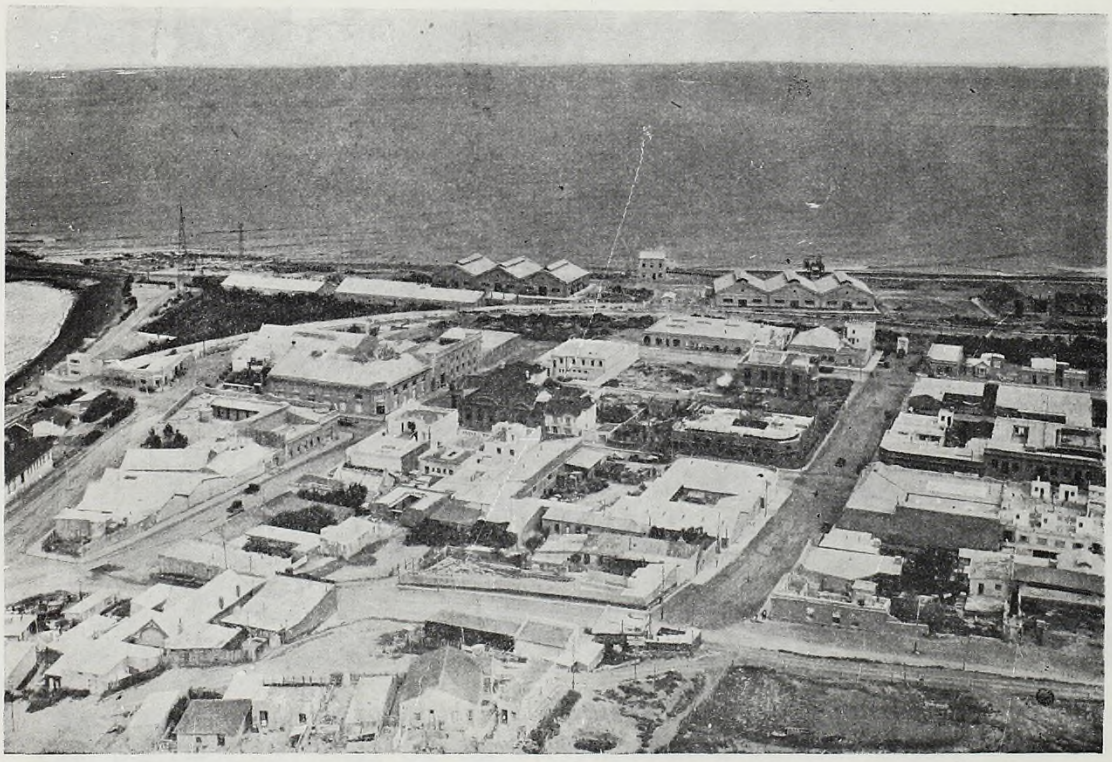
❖



Perspectiva del Hospital Regional que hará construir la Gobernación de Comodoro Rivadavia, en la Capital de la Zona Militar, en el presente año.

INVIERNO PATAGÓNICO

Nieve en el campo y en la ciudad



Frigorífico de Puerto Deseado

Animales faenados al 30 de mayo de 1947

El 30 de mayo finalizó la faena del Frigorífico local de la Corporación Argentina de Productores de Carnes, la que se ha destacado este año, en los seis que lleva la Corporación trabajando en la zona, por sus excepcionales precios y la gran cantidad de animales faenados. A continuación ofrecemos un cuadro de esta faena:

	Cabezas	Kilos	Promedio Kilos	Promedio $	Importe $	%
Corderos ...	142.349	2.186.246	15,36	13,42	1.911.008,24	41,48
Borregos	959	23.972	25,—	17,03	16.335,67	0,28
Capones	109.717	2.254.961	20,55	12,60	1.382.350,54	31,79
Ovejas	88.819	1.457.536	16,41	7,10	630.796,63	25,88
Carneros	1.322	29.549	22,33	8,18	10.810,53	0,39
	343.166	5.952.264	17,35	11,51	3.951.301,61	100 %

El resultado de las faenas correspondientes a los seis años que lleva trabajando la Corporación Argentina de Productores de Carnes en la zona, es el siguiente:

	Total hacienda faenada (cab.)	Kilos	$ promed. p/cabeza	Abonado en la faena $
Año 1942	192.934	3.192.787	6,73	1.300.000,—
Año 1943	140.823	1.964.652	3,93	553.179.—
Año 1944	139.033	1.810.578	3,16	439.628,—
Año 1945	52.376	876.648	5,76	301.579,—
Año 1946	253.329	4.294.259	8,42	2.132.976,—
Año 1947	343.166	5.952.264	11,51	3.951.301,—

Cabe destacar que en estos años la fábrica ha experimentado una notable transformación en todas sus instalaciones que la convierten en la más moderna de la Patagonia. Además en la primavera próxima se iniciarán varias construcciones más a fin de ampliar sus ya magníficas comodidades.

Srta. Nélida Moralejo Montero, de Sarmiento.

Srta. Matilde Ruiz, de Comodoro Rivadavia.
(Foto Berenguel.)

Caras bonitas

ORANIA

ACEITE DE GUSTO DELICADO
DE CALIDAD INSUPERABLE

C.I.P.O. Corporación Industrial de
Productos Oleaginosos Buenos Aires

PIDALO EN LA ANONIMA

Srtas. Anita y Lucia Bajar, de San Julián.

(Foto Mitre.)

Conjunto integrado por las Srtas. de Novoa y Esplandiú, que obtuvo el primer premio en los concursos de disfraz y fantasía organizados en San Julián en el Carnaval último.

(Foto Mitre.)

Esta etiqueta que es un prestigio y una verdadera garantía de calidad en toda América Latina, especialmente en sus grandes ciudades, representa una exclusividad de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, para que sus clientes de Confecciones puedan comprar todos los artículos para caballeros, jóvenes, niños y señoras y todo lo correspondiente al sport, en los más variados estilos, con la garantía de "MENFER" que significa-alta-calidad, máxima perfección y constante renovación en la actualidad de la moda.

CONFECCIONES FINAS

M.F.

Menfer

MARCA REGISTR.

DE ALTA CALIDAD

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR

SOLAMENTE EN LA ANONIMA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER"

Niños

Ana Bruzio, de San Julián.
(Foto Mitre.)

CAFÉ CONCENTRADO
NESCAFÉ

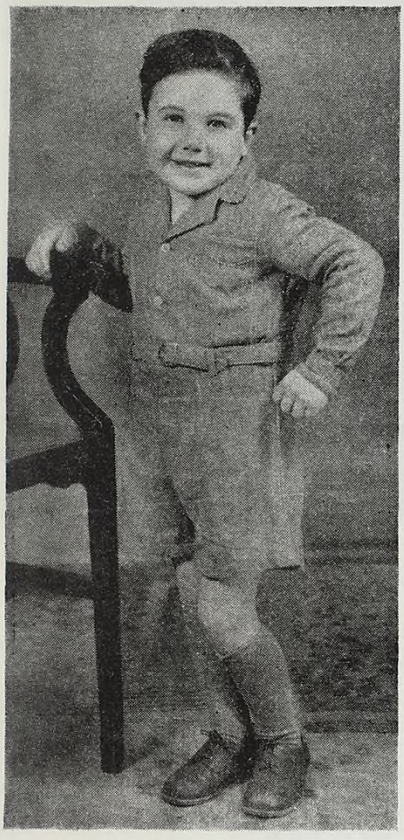
UN PRODUCTO NESTLÉ

Acción saludable

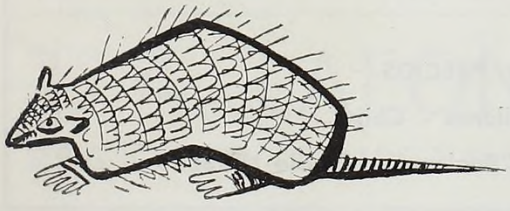
El Extracto de Carne **LA BLANCA** es el mejor estimulante del apetito y de las funciones digestivas. Usándolo en las comidas se logra darles un gusto exquisito, al mismo tiempo que se consigue una acción saludable sobre el organismo.

"PUROJUGO"

LA BLANCA

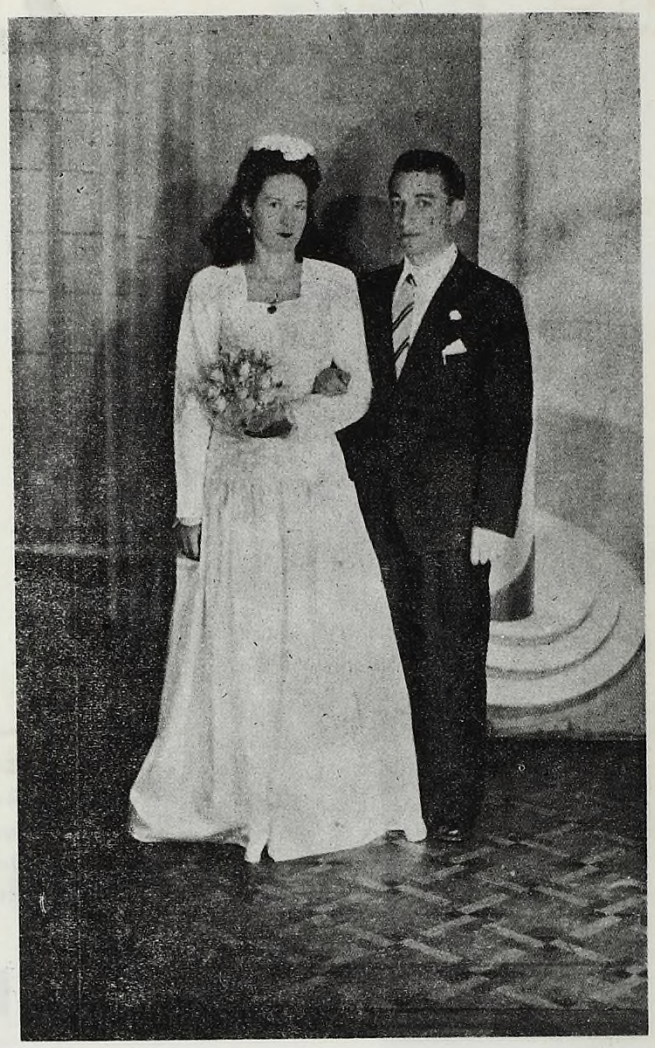


Angel Alberto Ferrin Dumont,
de Alto Rio Mayo.



Mirtha J. Andreu, de Santa Cruz.

(Foto Baró.)



Las Heras. Enlace Llanos – Rodriguez.

SOCIEDAD GANADERA DE

"LAGUNA BLANCA"

VENTA DE LANARES
PUROS DE PEDIGREE Y PUROS POR CRUZA
CORRIEDALE Y ROMNEY MARSH

CALLE PRAT Nº 871
VALPARAISO

Gerencia:
CASILLA Nº 1423
TELEFONO 4484

Direc. Telegráfica
"BONLAGO"

Señor Ganadero:

SIRVASE SOLICITARNOS DATOS Y PRECIOS

AGENCIA EN PUNTA ARENAS (Magallanes - Chile)

Calle L. Navarro Nº 999 — Dirección Telegráfica: "Bonlago" - Casilla Nº 357

Guía Patagónica

Hoteles y confiterías

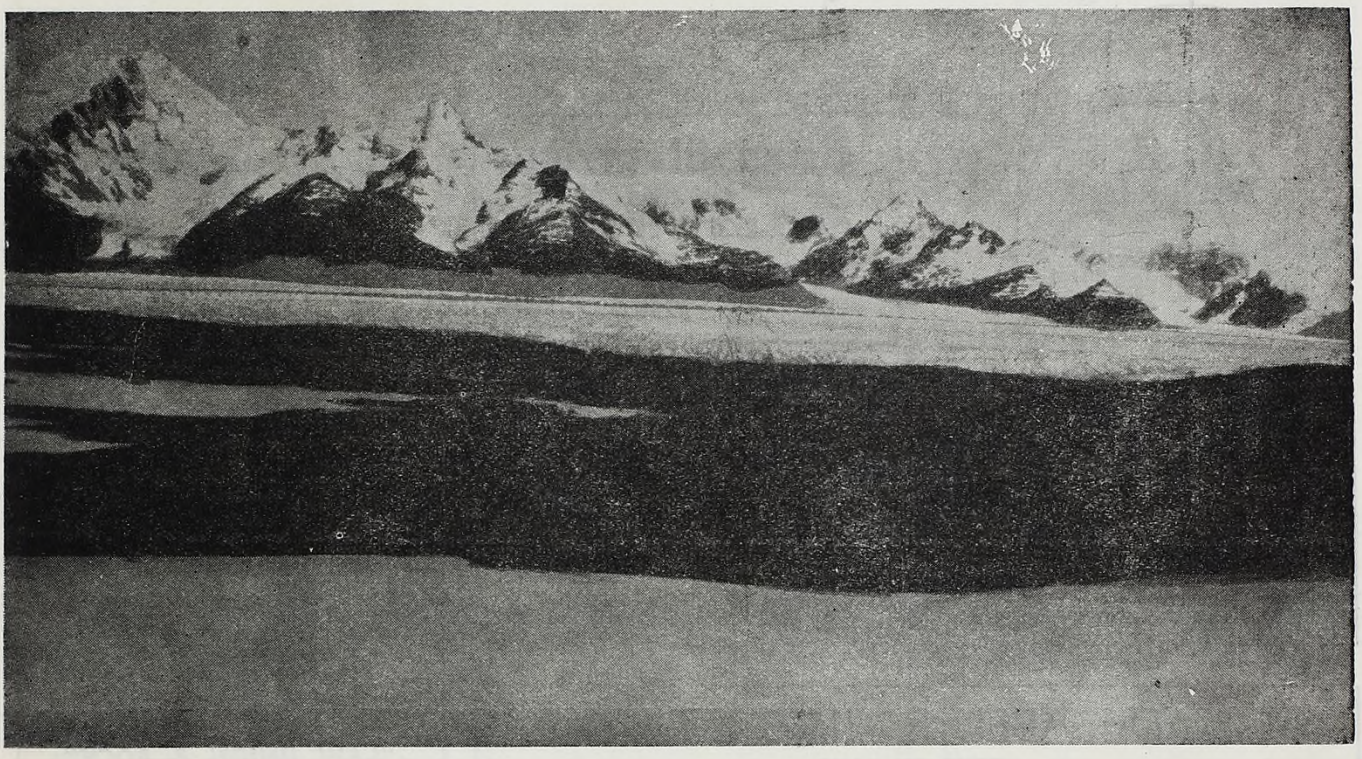
Empresas varias

Profesiones y oficios

Negocios en general

Trelew

Comodoro Rivadavia



El lago Viedma.

Dr. Adolfo Margara
MEDICO CIRUJANO
TRELEW

CONFITERIA **"ORIENTE"**
de LUIS DRAGO
FABRICACION ESMERADA
Masas y Postres
Av. FONTANA
TRELEW - CHUBUT

Dr. PEDRO N. SILVA
MEDICO
TRELEW Teléf. 72

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)

J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES

New Zealand Insurance Co. Ltd.
Sun Life Assurance of Canadá
COMODORO RIVADAVIA

Río Gallegos

Comandante Luis Piedrabuena

Puerto Deseado

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza

Cte. **LUIS PIEDRABUENA**

CONFITERIA "IBERIA"
DE
JOSE GARCIA

Fábrica de Masitas, Postres
y Toda Clase de Confituras
Lunchs y Banquetes

TELEFONO Nº 30
Cte. Piedrabuena - Santa Cruz

al servicio de su salud:

Farmacia "AMEGHINO"

JOSE B. FREIBERG
(Farmacéutico)

Los pedidos de la campaña se despachan con el primer correo. Formúlelos por carta

Cte. L. Piedrabuena — Teléf. 40

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

Dr. ABEL P. JIMENEZ

MEDICO CIRUJANO

Clínica y Cirugía
Internado para enfermos
Rayos X - Ondas cortas - Laboratorio de análisis

Cte. Luis Piedrabuena

ALMACEN - FRUTERIA Y FIAMBRERIA

"LA MODELO"

DE

ANTONIO FEU

Teléf. 31 - Cte. Luis Piedrabuena

EMPRESA DE TRANSPORTES CON TALLER MECANICO

La empresa más antigua de Río Gallegos

OTTO

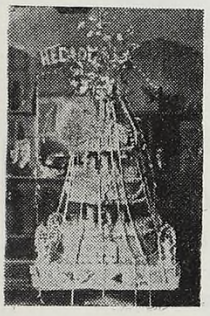
Se aceptan transportes de frutos comestibles y mercaderías en general

OTTO SUSALLECK

SARMIENTO 357 — **Casilla Correo 89** — **Tel. 292 - RIO GALLEGOS**

Comodoro Rivadavia

CONFITERIA "IDEAL"



Especialidad en la fabricación de Postres, Masas y Tortas para Casamientos

de **MELQUIADES GONZALEZ**

San Martín 394 - U. T. 170 - Com. Riv.

Bar "Sportman"

Servio especial de Vermouth
Con sus 10 platitos seleccionados
Reservado para familias

• A. Martín •

San Martín 276 - Tel. 114 - Com. Rivadavia

BERENGUEL

Fotografía

Retratos de calidad

SAN MARTIN 288 - TELEFONO 304
COMODORO RIVADAVIA

Roque González

ESCRIBANO

Registro de Contratos Públicos Nº 2

Av. Rivadavia 180 - Com. Rivadavia

CARLOS DOMINGUEZ
(Agente Comercial)

Representaciones:
Cía. Swift de La Plata - Peters Hnos S. A. "Suchard" Argentina - Productos Larjan Cía. de Seguros "EL CONDOR" - La Economía Comercial (Acc. Trabajo)

Escritorio: C. Pellegrini 874
Teléfono 28 - Comodoro Rivadavia

HOTEL EUROPA

HIGIENE - CONFORT - SERIEDAD
ATENCION ESMERADA
Preferido por la gente de la campaña

CHERNIGER Hnos.

SAN MARTIN y 25 DE MAYO - TELEF. 85
C. Correo 5182 Comodoro Rivadavia

ESCRIBANIA SARRIAS

Registro de Contratos Públicos Nº 3

RAUL HECTOR SARRIAS

ESCRIBANO NACIONAL

COMODORO RIVADAVIA

Domingo Alberto Ragni

Administración de Propiedades

9 DE JULIO 825 - TELEF. 468
Comodoro Rivadavia

TALLERES MECANICOS de ANTONIO REGULSKY

Composturas en general de cualquier máquina y cualquier rectificación.

SERVICIO DODGE

Aprobado por la Soc. Anón. Imp. y Exp. de la Patagonia

Avda. RIVADAVIA 456 **TELEFONO 389** **COMODORO RIVADAVIA**

FARMACIA "MODERNA"

Dr. Andrés G. Blaiotta
Recetas

SAN MARTIN 380 **TELEFONO 180**
COMODORO RIVADAVIA

Nicolás Romeo y Cía.

(Sucesores de Romeo Carlos y Cía.)

RAMOS GENERALES

Y

ACOPIO DE FRUTOS DEL PAIS

Casas en "SHAMAN" y Alto Río Senguer

Esc.: San Martín 238 - Com. Rivadavia

San Julián
Río Gallegos
Cañadón León

TALLER MECANICO
de A. GUILLAUME
Reparaciones de todas marcas de autos y motores - Rectificación de Cilindros. - Arreglo de Elásticos. - Engrase y lavado de Coches.
SAN JULIAN

Estudio "Foto Mitre"
Walter Hamburger
Fotografía Artística
Ampliaciones, Revelaciones, Copias
Bartolomé Mitre 375
Puerto San Julián

Julio Aloyz
Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros - Haciendas
S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

Empresa de Transportes
"LOS COLORADOS"
de Francisco L. Vázquez
Entre San Julián y los Ventisqueros
C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIÁN

Dr. Carlos Pérez Vuidepot
MEDICO CIRUJANO
Consultas de 15 a 18 hs.
SAN JULIAN TELEFONO 14

Augusto Santini Bruzio
Comisiones y Representaciones
Agente Concesionario de Automóviles "Crysler" y "Plymouth".
Camiones "Fargo"
West India Oil Co., SAPA.
Intava S. A.
Dunlop Pneumotic Tyre Co.
Peabody - Pinturas "Duco" - Philips Argentina S. A. - Radio - Cía. Seguros Incendio "Aurora".
Casilla Correo Nº 105
Pto. SAN JULIAN (SANTA CRUZ)

JUAN ARCAL
Compra y venta de haciendas
Agente y Representante de
"ACAROINA"
El Gran Antisárnico 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

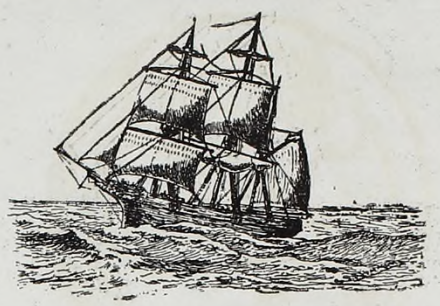
Vicente José Gaspari
Constructor
CONSTRUCCIONES EN GENERAL
Puerto SAN JULIAN

EUGENIO LLUIS
RAMOS GENERALES
El mejor surtido en plaza
●
CAÑADON LEON
(C. C. Nº 15)

Dr. ALBERTO NIETO
MEDICO CIRUJANO
●
Av. San Martín 687 P. San Julián
TELEFONO 8

JUAN LIEGEOIS
REPRESENTACIONES
COMISIONES
CONTABILIDAD
SARMIENTO 24
RIO GALLEGOS

Río Gallegos
Puerto Santa Cruz



ANGEL A. SUREDA
CONTADOR
Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota Mercante del Estado - Curto, González y Cía., Consignatarios
Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

Confitería "DIAZ"
Pastelería - Factureria
Fábrica de Masas y Helados
de JOSE DIAZ
Calle Roca 1158-Teléf. 203
RIO GALLEGOS

H. W. C. Rollitt y Cía.
Representaciones:
Angel Vélaz y Cía. Ltda. S. A. Cía. Seguros "Nueva Zelandia" The Prudential Assurance Co. Antisárnicos "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

Fotografía "ROIL"
Trabajos de primera calidad
"Gran existencia de fotos del Lago Argentino"
Roca 728 Río Gallegos

Alberto R. Segovia
DESPACHANTE DE ADUANA
Importación - Exportación
Representaciones - Seguros
•
Telegramas "ASEGOVIA"
Río Gallegos - Terr. Sta. Cruz

LIONEL A. HARRIS
Contabilidades - Representaciones
Administración de Estancias - Compra y Venta de Haciendas.
Representaciones:
Wm. Cooper y Nephews Ltd.: Antisárnicos. - General Motors Argentina S. A.: Automóviles, Cariones - Liverpool & London & Globe Insc. Co. Ltd.: Seguros Incendio, Vida - Cooper-Stewart, Engineering Co. Ltd.: Máquinas esquiladoras, etcétera - Sub Agentes de Lloyds. Caminos y Van Peborgh S. R. L.
Dirección Telegráfica HANDS - Teléf. 17
Casilla Correo Nº 8 — Santa Cruz

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

Julio V. Thevenon
Comisiones - Representaciones
•
Oficina y Depósito:
RIVADAVIA 63
Casilla Correo Nº 71
RIO GALLEGOS
(Territ. Santa Cruz)

Dr. Eduardo Canosa
Doctor en Medicina
M. P. 0.7668
Consultas: 14 a 17 horas
*
Puerto Santa Cruz - Teléfono 69

José B. Vettorazzi
Estación de Servicio - Vulcanización - Carga de Acumuladores - Lavado y Engrase Hidráulico - Equipos de Luz Cía. Westinghouse Electric Int.. S. A. - Taller de Pinturas
Aceites, Grasas y Lubrificantes
"SPLENDID"
OSVALDO RIGAMONTI
Soc. An. Comercial e Indust.
Entre Ríos 2458 - Buenos Aires
CALLE 9 DE JULIO 285
RIO GALLEGOS - Teléfono: 143

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

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991
DIREC. TELEG. "HORQUETAS"
RIO GALLEGOS
CASILLA DE CORREO 70

Tierra del Fuego.

HOTEL ARGENTINO
de A. Vázquez
Comodidades para familias
Servicio esmerado
Río Grande (T. 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)

ALMACEN "EL RECREO"
de PASCASIO OLMO
Mercaderías Surtidas, Zapatería,
Ropería y Provisiones para familias
Ventas por mayor y menor
USHUAIA (T. del Fuego)

HOTEL COMERCIO
de MIGUEL ALARCON
Comodidades para Pasajeros y
familias. Cocina de primer orden.
Serviico esmerado. Precios módicos
Río Grande - Tel. 13 (T. del Fuego)

Farmacia "DEL PUEBLO"
de Rubén Darío Rauch
•
La más austral del mundo
Teléfono 36 - Río Grande (Tierra del Fuego)

Aserradero "OLIVIA"
Al pie del Olivia
de
JUAN NJIRIC
Maderas aserradas y elaboradas
USHUAIA (T. del Fuego)

Carlos Kovacic
— de —
Peluquería y Librería
•
RIO GRANDE (T. DEL FUEGO)

PEDRO TRIVIÑO
Ramos Generales
Proveedor Marítimo
Concesionario de la CAP
RIO GRANDE (Tierra del Fuego)

Saturnino Pastoriza hijo
Tambo y
Aserradero
USHUAIA T. del Fuego

AURELIO F. MAZZIOTTI
Martillero Público
Representaciones
Río Grande (Tierra del Fuego)

Taller Mecánico
Estación de Servicio
de
Pinola y Martínez
Río Grande (T. del Fuego)

TIENDA - ALMACEN
(El más austral del mundo)
— de —
José Salomón
Ramos generales al por mayor y menor
y Carnicería
Fundada en el año 1913
USHUAIA (Tierra del Fuego)

Las Heras

Río Gallegos

HOTEL ASTURIAS

de ONOFRE SOTO

Comodidad para familias y pasajeros
Cocina de primer orden
Baños calientes y fríos
Atendido por su propio dueño

LAS HERAS **ZONA MILITAR**

HOTEL "EUROPA"

de AMADOR ALVAREZ

Comodidades para Familias y Viajeros
Servicio esmerado
atendido por su dueño
Garage y Caballerizas

Colonia Las Heras - Teléfono Nº 27
Territorio Santa Cruz

Farmacia "De Agostini"

— DE —

HUMBERTO DE AGOSTINI

Farmacéutico

Tel. 55 - Las Heras - Sta. Cruz

Auto de Alquiler

de TICÓ

Comodidad para pasajeros entre Las Heras y Comodoro Rivadavia. Con viajes especiales de Las Heras a cualquier punto del interior.

CARPINTERIA MECANICA "ARRIGHI"

de PEDRO MONTEIS

Trabajos de obras - Puertas; Ventanas y todo trabajo perteneciente al ramo.
Servicio Fúnebre - Ataúdes de todos tamaños y precios

Teléf. 95 - Las Heras (Santa Cruz)

Dr. Amadeo Antonelli

Médico Cirujano

Tel. 58 - Las Heras - Sta. Cruz

FABRICA de EMBUTIDOS

de PASKALICH Hnos.

Elaboración toda clase de fiambre de la mejor calidad

LAS HERAS **SANTA CRUZ**

Dr. Asdrúbal R. Crego

Médico - Cirujano

Las Heras **Santa Cruz**

"KILLIK AIKE NORTE"

Estancia y Cabaña

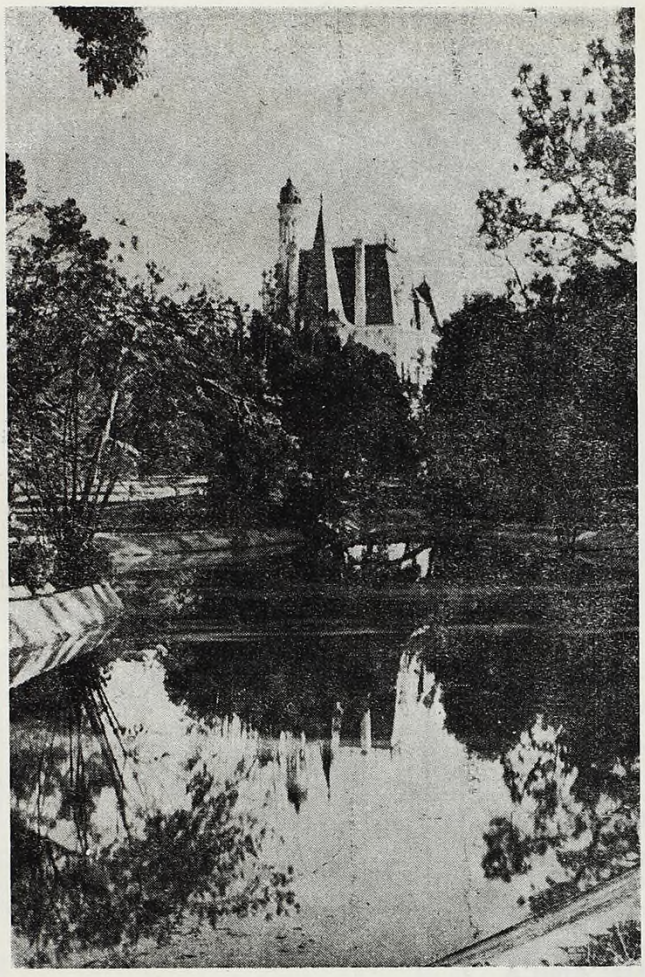
CARLOS S. FELTON

Concurso de Lanas del Ministerio de Agricultura

Años 1942 y 1944: Esta estancia obtuvo el Reservado de Gran Premio de honor con un puntaje de 99 sobre 100

Rebaño No. 34 - Corriedale — Venta de reproductores

Dirección: CASILLA CORREO Nº 40 **RIO GALLEGOS (Sta. Cruz)**



Colonia de Vacaciones del Club Social y Deportivo "Enosis".

Club Social y Deportivo "Enosis"

Memoria y Balance General correspondientes al tercer ejercicio 1946/1947

De la "Memoria" que acaba de poner la mencionada entidad en circulación, extractamos los siguientes datos de índole informativa.

TEMPORADA 1946/47

Esta temporada se inició el 24 de noviembre de 1946, y con este motivo la Comisión Directiva ofreció en nuestra Colonia de Vacaciones de Villa Elisa, un almuerzo campestre en honor de los asociados, contando con la asistencia de más de 200 comensales.

El Directorio de la S. A. Imp. y Exp. de la Patagonia, se adhirió a esta fiesta, haciendo propicia esta oportunidad para entregar medallas de oro a dos meritorios empleados, socios de nuestro Club, la Srta. Delfina Alemany y el capitán Andrés De Divitis, por haber cumplido sus bodas de plata con la Sociedad.

COLONIA DE VACACIONES

Durante el ejercicio se han introducido mejoras de importancia en el edificio principal.

La Comisión Directiva, en su afán de mejorar cada vez más los servicios y comodidades de la Colonia, no ha escatimado esfuerzos para lograr esta finalidad.

Al iniciarse la temporada, se adquirieron varios juegos de sillones con sus correspondientes mesas, que se colocaron en la terraza del edificio principal, sombrillas contra el sol, que se colocaron alrededor de la pileta de natación. Todos estos elementos, además de ser recibidos con el beneplácito de los asociados, realzan el aspecto general de nuestra hermosa Colonia.

VISITAS DE SOCIOS DEL SUR A LA COLONIA

Con grato placer dejamos constancia de las numerosas visitas que los socios de la Patagonia hicieron a la Colonia de Villa Elisa, entre ellos mencionamos la demostración que se les ofreció a los señores gerentes y empleados de algunas sucursales, en ocasión de su estada en ésta durante el invierno pasado.

La Comisión Directiva considera un deber esencial hacer conocer nuestra Colonia de Vacaciones a todos los socios del lejano Sur que en viaje de descanso lleguen a esta Capital.

ASISTENCIA SOCIAL

Preferente atención y dedicación se presta a esta obra, como ya es costumbre de años anteriores.

La Comisión Directiva se ha creado la obligación ineludible de atender al socio, preferentemente a aquel que llegue del Sur a ésta para recuperar su salud, tratando de que encuentre en nuestro Club el aliciente necesario para disimular la preocupación que le hizo necesario su traslado a Buenos Aires.

Impuesta debidamente la Comisión Directiva de la responsabilidad que crea esta misión, vigila celosamente y asesora al paciente en la mejor forma posible, bajo la experta dirección del Consultorio Médico instalado aquí.

Como se puede apreciar en esta Memoria, el fondo de Asistencia Social se aumenta en m$n. 1.789.12, siendo su saldo actual de m$n. 15.370 05.

Aserradero

"Silva Palma"

GRIMALDI Y CIA.

Maderas para construcciones.
Machimbres y molduras en general.

Oficina:
Plaza Bulnes No. 400
Teléfonos Nos. 183 y 1506 - Casilla No. 232
PUNTA ARENAS

A continuación damos cuenta del movimiento de este rubro en el Ejercicio:

Ayudas a socios del Sur pagadas en Buenos Aires	m$n.	1.897.90
Ayudas a socios del Sur pagadas directamente por los Delegados en las Sucursales, de acuerdo a la Reglamentación vigente	,,	205.30
Ayuda a socios de Capital	,,	621.15
Total.....	m$n.	2.724.35

SOCIOS

Existencia al 30 de Abril de 1947:

DIRECCION GENERAL		
Socios honorarios	5	
Socios activos protectores	26	
Socios activos	228	259
SUCURSALES		
Socios activos protectores	7	
Socios activos	277	284
TOTAL.....		543

NUEVA COMISION DIRECTIVA

De la elección parcial de autoridades realizada en la asamblea general ordinaria realizada el 16 de junio pasado, ha quedado constituída la nueva Comisión Directiva de la siguiente manera:

Presidente honorario:		*Dr. Carlos Menéndez Behety*
Presidente	*Sr.*	*Otto Hinsch*
Vicepresidente	,,	*José Louro*
Secretario	,,	*Edmundo V. Díaz Acuña*
Prosecretario	,,	*Ernesto Carrena*
Tesorero	,,	*Alfredo Gerhardt*
Protesorero	,,	*Ramón Lozada*
Vocales titulares ...	,,	*Jorge Fernández*
,, ,, ...	,,	*Víctor Lekander*
,, ,, ...	,,	*Miguel Pesce*
,, ,, ...	,,	*Oscar Verdecchia*
,, ,, ...	,,	*Antonio Ortuño*
Vocales suplentes ...	,,	*Marcelo Fernández*
,, ,, ...	,,	*Teodoro Copa*
,, ,, ...	,,	*Sixto L. Grondona*
,, ,, ...	,,	*José Estévez*
,, ,, ...	,,	*Pedro Den Dulk*
Revisores de cuentas	,,	*Lázaro J. Brichetto*
,, ,, ,,	,,	*Roberto Ramini*

Nuevos rumbos en una vida generosa

Don Carlos Puncel, acogiéndose a la jubilación que le corresponde por Ley Nº 31665/44, se retira de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, donde con eficiente resultado venía prestando servicios desde el 11 de setiembre de 1922, fecha de su ingreso. Durante este tiempo varios fueron los puestos desempeñados; primero en la Secretaría de la Dirección General; después, en la Sección Compras; y por último, en la Sección Control. Tales tareas, todas de responsabilidad, le llevaban anualmente a visitar las sucursales de la entidad a objeto de intervenir en los inventarios, lo que motivara su frecuentación de la Patagonia y esas numerosas amistades que su simpatía personal lograba iniciar y sostener.

Recordemos, en esta oportunidad, las excelentes colaboraciones de Puncel en ARGENTINA AUSTRAL. Puncel, además de lo expresado, es un pintor y un amigo entusiasta de las cosas del mar, lo que para nosotros significa que ha sabido enriquecer su existencia con el cultivo de cualidades singulares, que, si alguna vez le impusieron improductivos sacrificios, muchas otras le recompensaron con las grandes satisfacciones que sólo proporciona un trabajo de sentido creador.

Y es en este trabajo, que responde a la íntima vocación de Puncel, donde ahora —y gracias a esa plena lozanía juvenil de sus años— siempre esperaremos muchas cosas más, tanto para placer suyo como de quienes estimamos su obra.

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.**

Asociación Argentina Empleados de la Marina Mercante

Nueva Comisión Directiva

Damos a continuación la nómina de las personas que integran la nueva C. D. de esta entidad para el período 1947/1949, de acuerdo con la elección que tuvo lugar en la asamblea general ordinaria de socios efectuada el 27 de junio pasado.

Presidente, Héctor R. Romero; vicepresidente, José Antonio Piccoli; secretario general, Eduardo Pérez Ces; prosecretario, Luis Héctor Tejero; tesorero, Juan Antinori; protesorero, Eduardo Penney; secretario de actas, Ernesto Bruno Brosig; vocales titulares, José Andreu Baldo, Rafael Cairo, Santiago Ciotta, Gerónimo Crowley, Nazario Rivera, Héctor S. Grimozzi, Juan Nutter; vocales suplentes, José Oscar Palencia, Miguel Pesce, Benedicto Rivero, Juan Fusco, Esteban Ottino; revisores de cuentas, Carlos E. Chandler, Vicente M. Parenti, Francisco Dodero.

❖

Bibliografía patagónica

"Una flor entre hielos"

Tal es el título de la última obra de nuestro estimado colaborador el P. Raúl A. Entraigas, y de la cual haremos un comentario en el próximo número.

Con este volumen, la lista de libros publicados por el P. Entraigas es la siguiente:

"Mes de Don Bosco" (Ediciones argentinas, española, cubanas y venezolana)	**$ 0.80**
"Bajo el Símbolo Austral" (Versos)	**$ 1.50**
"El Padre «Dotor»" (Premiado por la Comisión Nacional de Cultura)	**$ 2.—**
"Una Flor de la Pampa" (Biografía)	**$ 2.—**
"Pinceles de Fuego" (Episodios, Segunda edición)	**$ 2.—**
"Monseñor Fagnano" (Biografía)	**$ 6.—**
"El Angel del Colorado" (Biografía)	**$ 4.50**
"Una Flor entre Hielos" (Biografía)	**$ 4.—**

Todos estos libros pueden adquirirse en los lugares que a continuación indicamos:

Librería del Colegio Pío IX, Adolfo Berro 4050 - T. A. 45-6627; Librería Santa Catalina, Brasil 864 - T. A. 23-2436; Club de Lectores, Diagonal Norte 501, 6º piso - T. A. 34-6251.

Carneros y Ovejas **Corriedale y Romney Marsh.**

Carnero Romney Marsh, gran campeón en la Exposición de Ashford (Inglaterra) 1944 adquirido para la cabaña "María Behety"

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)

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