AÑO XIX FEBRERO DE 1948 Nº. 200

Argentina Austral



COMODORO RIVADAVIA: MAR Y PETROLEO. *(Foto José Suárez, especial para ARGENTINA AUSTRAL.)*

Llame a las cosas por su nombre:

AL PAN PAN

Y AL VINO TORO



El método más rápido



La Pistola Dosificadora Cooper es el método más rápido que h y 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 de pués. Es fácil de administrar, y de notables propiedades.

Solicite el folleto titulado "Lombrices de las Ovejas"

Wm. COOPER & NEPHEWS (South America) Ltd.

25 DE MAYO 489 Buenos Aires

S. A. GANADERA ARGENTINA

"MENENDEZ-BEHETY"

CABAÑAS:

"MARIA BEHETY"
RIO GRANDE
(T. del Fuego)

●

"LAS ACACIAS"
OLIVERA, F.C.O.

●



Gran Campeón Hembra Corriedale
Palermo 1947

"JOSE MENENDEZ"
RIO GRANDE
(T. del Fuego)

●

"JULIA"
(Santa Cruz)

●

"SAN GREGORIO"
PUNTA ARENAS
(Chile)

●

Venta permanente de carneros CORRIEDALE y ROMNEY MARSH, de pedigree y p. p. c.

Administración:
Avda. R. SAENZ PEÑA 547
BUENOS AIRES

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

USON PUBL



La Anónima

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

Argentina Austral

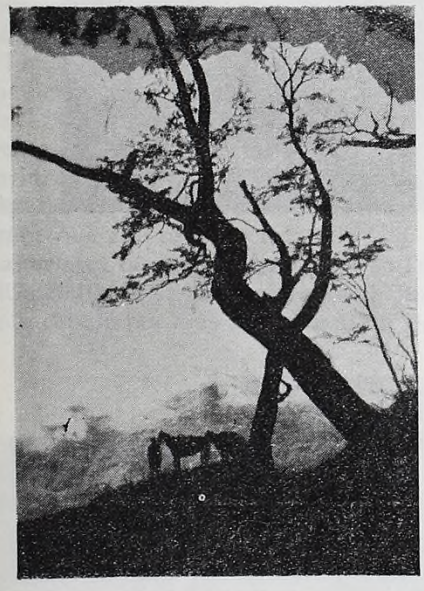
Inscripto en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 204.421

Editada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

Av. R. Sáenz Peña 547

Director: ***Dr. Carlos A. Menéndez Behety***

Dirección: Av. R. Sáenz Peña 547
Administración: Calle San Martín 427
T. A. 32-Dársena-3083



Ventisquero Moreno.

AÑO XIX - NUMERO 200

FEBRERO DE 1948

BUENOS AIRES

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

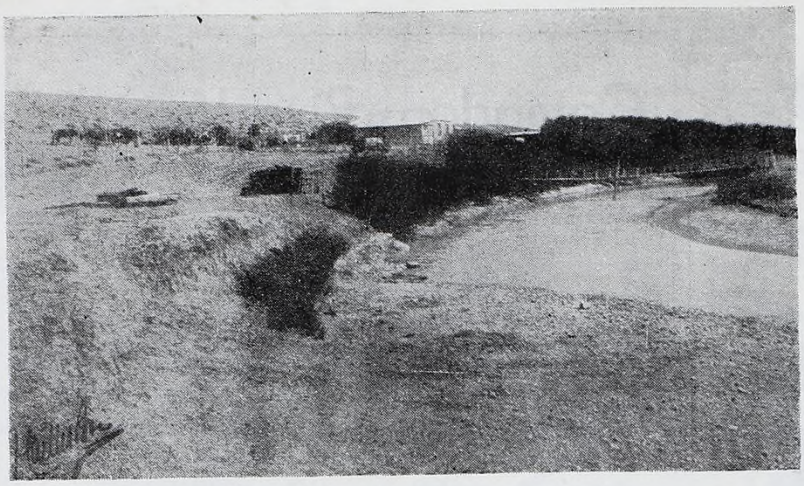
Comodoro Rivadavia en el Día del Petróleo Nacional

Con una suntuosidad sin precedentes Comodoro Rivadavia ha festejado el Día del Petróleo Nacional, 13 de diciembre, a los cuarenta años del descubrimiento en tierra de la Patria de uno de los productos básicos de nuestro bienestar social y libertad económica. Es una fecha más de regocijo popular, en la que corresponde detenerse para contemplar la espléndida etapa recorrida de donde extraer múltiples satisfacciones presentes y alimento de entusiasmos para el porvenir. Y cabe señalar también —y aquí viene la oportunidad del comentario— la circunstancia del marco patagónico dentro del cual encuadra este nuevo motivo ya tradicional de fiesta del trabajo argentino. A los días de la ganadería austral, con lanas que figuran entre las mejores del mundo, hoy se agrega el del petróleo y cabe predecir, para un porvenir no muy lejano, el del carbón. La Patagonia entera, la tierra abandonada de otro tiempo, gracias a la energía singular de sus hombres en unos casos y a la generosidad de sus insospechados productos en otros, va ocupando lugar de honor entre los centros productores de la economía del país. Júzguese, pues, con cuánta complacencia esta revista, mirador patagónico de cosas legendarias, hoy seguirá el desarrollo de unos hechos que por su grandiosidad superan a la poesía de todas las leyendas.

Comodoro Rivadavia, metrópoli del petróleo argentino, ha sido teatro, en el día dedicado a la rememoración de su descubrimiento, de los actos más significativos. A su reseña gráfica, lo más completa posible, concedemos en la presente edición un máximo de espacio. No sólo de esta manera ARGENTINA AUSTRAL se asocia al regocijo que ha vivido aquella población, sino también que así creemos, fieles a nuestro principal propósito, agregar algunas páginas, por cierto que de las más jubilosas y felices, a la historia del progreso patagónico.

Y no deseamos terminar esta nota sin hacer alusión a lo que el motivo principal de nuestro júbilo —el descubrimiento del petróleo— encierra de maravilloso y de aleccionador. Para ello recurriremos a una expresión del Ministro de Agricultura, ingeniero Carlos A. Emery, concurrente a los actos de Comodoro Rivadavia en representación del Presidente de la República. Dijo así el ingeniero Emery al finalizar una disertación:

"En escueta síntesis he querido reflejar el pasado, el presente y el futuro de esta magna obra que, como se ha dicho tantas veces, surgió de la casualidad; pero no tanto como para no ver en ella la mano de la Divina Providencia, prodigando como siempre sus bienes sobre nuestra tierra privilegiada."



Estancia "Corpen", del Sr. A. Guillaume, en la confluencia de los ríos Chico y Chalía.



Panorama del río Chalía, con la estancia Waring en primer término.



Grupo de estancieros liberados, en viaje de regreso. En el centro, con sombrero blanco, el pastor protestante Rev. Denis de Vitre, cuya detención por parte de los huelguistas motivó una intervención diplomática de Gran Bretaña.

Paso Ibáñez, noviembre de 1921

(Un episodio de la "Huelga en el desierto")

Por T. Caillet-Bois

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

Todo país tiene en su historia alguna página que bien quisiera olvidar. Nuestra Patagonia no constituye excepción.

Pero ha transcurrido ya más de un cuarto de siglo desde los extraños sucesos acaecidos en su parte meridional en los años 1920-21, sucesos que culminaron en la enérgica represión de un movimiento anárquico por las fuerzas militares; y no está de más, ahora, que se registre para el historiador del futuro el relato de los hechos tales como nos los recuerdan algunos de sus involuntarios participantes.

En los movidos años que les siguieron aquellos acontecimientos se olvidaron con tal rapidez que la lamentable "huelga", máximo desastre en los registros del trabajo organizado en América, ha pasado ya a ser trágica memoria en la mente de un número de sobrevivientes cada vez más reducido. Hoy día los únicos recuerdos de los acontecimientos de 1921 en la campaña patagónica son los solitarios parajes que no tenían nombre hasta que recibieron los de "Cañadón de los Finados", "Potrero de los Fusilados", etc.

En lo que sigue sólo nos ocuparemos –por ahora– de relatar el episodio que señaló la culminación del llamado "movimiento huelguista". Sin embargo, para ubicarlo dentro del conjunto, recordaremos brevemente los acontecimcntos que le precedieron.

La primera huelga, decretada por la Federación Obrera de Río Gallegos, se había iniciado al finalizar el año 20 y pronto cundió por toda la región al sur del río Santa Cruz. La pequeña fuerza de policía de lago Argentino sufrió completo descalabro en un encuentro (estancia Cerrito) y los huelguistas quedaron dueños de la región. En el puerto de Río Gallegos el alférez de navío Luis Malerba pronto restableció el orden (mes de enero). En dos grupos llegaron luego (mediados de enero y 2 de febrero) 250 soldados de caballería a las órdenes del capitán Laprida y del teniente coronel Varela, pero no hubo choque con los pretendidos "huelguistas". El gobernador señor Iza concluyó por celebrar un acuerdo con ellos (12 de febrero), sin sanción alguna contra quienes habían devastado *todas las estancias y negocios en la mitad oeste de la zona.* Los huelguistas resultan ser en su cuatro quintas partes extranjeros.

Excepto algunas autoridades, nadie se hizo ilusión acerca del próximo futuro. Durante el invierno, en efecto, los agitadores prepararon descaradamente la nueva campaña, que se iniciaría esta vez más temprano, en noviembre, coincidiendo con el comienzo de la esquila y marcado de corderos. Sus delegados recorrían libremente las estancias dando a las peonadas instrucciones para el levantamiento, que abarcaría por de pronto todo el territorio de Santa Cruz.

La depresión de 1921

Aquel año, el del segundo movimiento, fué desastroso para la ganadería patagónica. Los "años gordos" habían terminado abruptamente, y el precio de la lana –20 pesos y más aún por los diez kilogramos durante la guerra– bajó a 5 pesos. En cambio continuaba al mismo alto nivel de la guerra el costo de todos los implementos de estancia: alambrados, baños, provisiones, etc.

Los agitadores, sin embargo, continuaban engañando a sus secuaces con fábulas sobre las enormes ganancias de los estancieros, y su más enconado ataque iba asestado a las "Compañías", o sea de las grandes empresas comerciales y ganaderas. A juicio de uno de nuestros narradores, que nunca había tenido interés financiero en éstas ni motivo para asumir su defensa, tales ataques eran perfectamente injustos. Habían sido las Compañías quienes tomaron la delantera en la elevación de sueldos en toda la Patagonia, y quienes empleaban para sus majadas un número de pastores mayor que los estancieros menores; además procuraban a sus empleados mayor nivel de alojamiento y vida.



Desembarcando en Puerto Santa Cruz las primeras fuerzas de marinería enviadas para la pacificación del Territorio. Fondeado, el guardacostas "Almirante Brown".

Muchos de los "pobladores nuevos", nacidos con los "decretos de caducidad", debían su pequeño capital al trabajo con las Compañías, como operarios o "fleteros" (contratistas de transporte), o a la prosperidad de sus boliches con el desarrollo ganadero producido por las Compañías. Puede afirmarse que ningún capital nuevo llegó entonces a la Patagonia.

Ya antes de estallar el segundo movimiento la situación se volvía rápidamente imposible para la gran mayoría de los hacendados. Durante los años de guerra muchos habían invertido gran parte de sus ganancias en colonizar extensiones de campo muy pobre en la mitad norte del territorio de Santa Cruz y se habían endeudada pesadamente con bancos y comercios; no podían seguir pagando sueldos altos y muchos tuvieron que despedir peones.

Una de las principales causas de merma en sus ganancias consistía en la tarifa exorbitante impuesta por los acarreadores, a pesar de la baja de la lana, en la primavera y verano de 1921. En los distritos cordilleranos exigían hasta 4 pesos por tonelada y legua, y las estancias recalcitrantes se veían boicoteadas. La lana así transportada solía no cubrir los gastos.

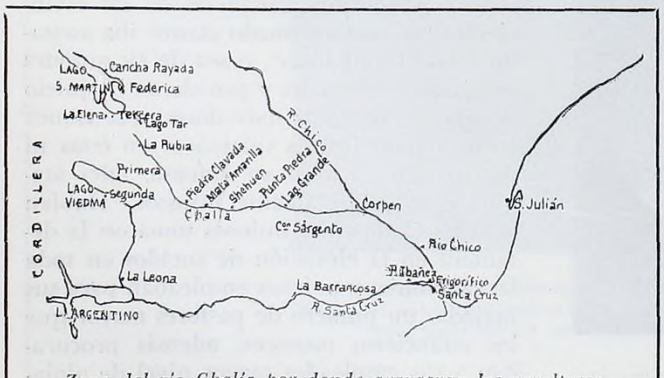
Mal periodismo

Durante los meses inmediatamente precedentes al movimiento, un seudo periodista a sueldo de la Federación había incitado a sus miembros hacia actos ilegales, en abierta rebelión contra el país que les daba la oportunidad de ganarse el sustento en condiciones de libertad desconocidas para muchos en sus respectivas patrias. Mucha de la *literatura* distribuída por la Federación en la primavera de 1921 era francamente sediciosa, con incitación al saqueo y al asesinato.

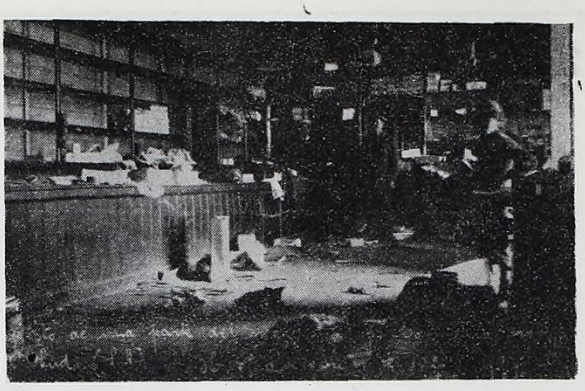
Estos "periodistas", durante la pacificación del territorio, permanecieron en la relativa seguridad de Río Gallegos. Bien pudo observar el tte. coronel Varela que *"la limpieza debía haber empezado en la misma capital del territorio"*.

Esta misma gente desataría más tarde una cruel campaña de escándalo y mentiras tendiente a cargar sobre pobladores y estancieros la culpa de la sangrienta consecuencia de su prédica; los acusaron de haber sido los instigadores del castigo impuesto por los militares y autoridades; afirmaron, con toda falsedad, que muchos de los "federados" habían sido liquidados por la *guardia blanca* en satisfacción de cuestiones privadas de los estancieros con sus víctimas, etc.

Nadie puede hablar por la totalidad del vasto territorio afectado por el movimiento, pero, en lo referente a la zona Norte del río Santa Cruz, donde nuestro informante tuvo oportunidades insuperables de observar, nadie de los que



Zona del río Chalía por donde avanzaron los revoltosos.



Saqueo del local de la Compañía Argentina del Sur, en Piedra Clavada.

cayeron en manos de las fuerzas armadas sufrió castigo que no fuera aplicado por debida autoridad (caballería, gendarmería y policía) y por orden de su comandante.

Más aún: contrariamente a lo afirmado por los periodistas, muchos estancieros que habían estado prisioneros de los "rojos" durante bastante tiempo, y presenciado destrucción y saqueo de estancias, hicieron lo posible por mitigar el castigo de los culpables.

Un estanciero del Lago San Martín fué citado tres veces a la comisaría de Santa Cruz, donde las autoridades intentaron sacarle los nombres del "grupo" que había detenido a un capellán británico. Consciente de las consecuencias de su declaración para los culpables, tres veces declaró serle *desconocidos,* siendo así que podía haberlos nombrado casi uno a uno.

Igualmente, cuando se supo en Santa Cruz la rendición de un *grupo* en Bella Vista, tres o cuatro estancieros, *contrariando órdenes del comisario local,* emprendieron la arriesgada travesía hasta aquel sitio en un esfuerzo por salvar a algunos de los rendidos, y al término de su viaje estuvieron a punto de que en una estancia los recibiera a balazos un centinela del 10 de Caballería.

De tales ejemplos podrían citarse una docena.

El clima social en 1921. La cena robada

Alentados por la impunidad de que hasta entonces disfrutaran, los agitadores organizaron durante los meses siguientes un movimiento en escala mucho mayor, que incluiría a la totalidad del territorio, de Cabo Vírgenes a Comodoro Rivadavia, y acaso pudiera extenderse hasta las Provincias. Su propaganda se hacía con toda impudencia, con agentes que recorrían las estancias y se hospedaban en ellas sin que pudieran evitarlo los patrones. Pronto se hizo evidente a todos que la explosión no podía tardar.

Como ejemplo del ambiente en la capital del territorio, Río Gallegos, y del poder y audacia de la "Federación", basta recordar el siguiente incidente:

En la noche del 9 de julio, fiesta nacional, se celebró el banquete tradicional, presidido por el juez letrado provisional (por haberse ausentado el titular para Buenos Aires junto con el gobernador Iza). Se había invitado a miembros representativos del comercio, estancieros y funcionarios oficiales.

Pues bien, a último momento, cuando iba a servirse la comida, los cocineros, sus pinches y los mozos del hotel descubrieron que entre los huéspedes figuraba uno de los más viejos *pioneers* de la región (el señor E. F.), incluído en la lista de los boicoteados por la Federación Obrera. En consecuencia se negaron a servir la comida a menos de que se retirara dicho comensal. Quiso hacerlo éste, pero se

lo impidieron los demás; el jefe de policía intentó en vano mediar con los mozos. Los huéspedes decidieron entonces transformarse en mozos y servirse por sí mismos para no renunciar a la celebración del día nacional, pero en la cocina se encontraron con muchas viandas "empasteladas".

Relaciones entre capital y trabajo en 1921

El movimiento carecía casi en absoluto de carácter agrario, y para entonces era evidente su aspecto internacional, anárquico y político. Todos los pliegos de condiciones presentados de tiempo en tiempo por los jefes de las federaciones habían sido aceptadas por los empleadores, por imposible que fuera su cumplimiento.

Las condiciones de vida eran ciertamente duras, como que la Patagonia está todavía en su era del *pioneer*. Pero los patrones, casi sin excepción, habían sido en su tiempo trabajadores del campo, y soportado con creces todas las penurias e incomodidades de la vida de su personal. Hasta la llegada de la Federación y de sus agitadores eran en conjunto excelentes las relaciones entre patronos y peones.

Pero desgraciadamente era bajo el nivel de educación de la mayoría de los trabajadores de campo, especialmente de los chilenos y de algunos de los europeos meridionales, lo cual les constituía un excelente combustible para prédica incendiaria. Los europeos setentrionales —estancieros, capataces y peones, británicos, malvinenses, escandinavos, y hasta cierto punto los alemanes— muy poco simpatizaban con los planes utópicos de los agitadores y prefirieron en la emergencia el rol de prisioneros al de participantes en la subversión. Un joven oficial argentino emitió cierta vez al vuelo la observación amarga de que "por lo visto los únicos legalistas de la Patagonia son los británicos".

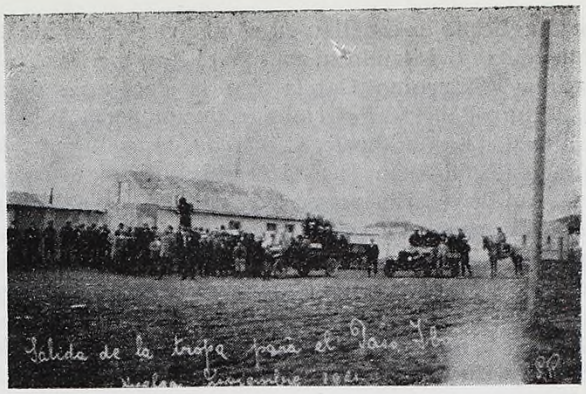
El comienzo del segundo movimiento

En Santa Cruz la policía pretendió, algo tarde, deportar a Buenos Aires los agitadores más dañinos, y con ello precipitó el comienzo ya inminente del "movimiento". Algunos deportables, entre ellos el cabecilla chileno Descouvieres, lograron evadirse y refugiarse en la Cordillera; y al norte del lago Viedma asaltaron el automóvil en que viajaban el subcomisario regional Hermida, el correo y dos contadores de compañías y los apresaron a todos. Inmediatamente despacharon chasques en varias direcciones llevando la palabra de orden, y así se inició la nueva subversión, más o menos el 5 de noviembre y simultáneamente en toda la zona cordillerana desde el lago San Martín hasta la frontera meridional con Chile.

De Buenos Aires fué despachado nuevamente el comandante Varela, con unos 186 hombres de caballería, y llegó a Gallegos el día 4. La represión comenzó en esa zona, y



Carros saqueados por los huelguistas en el camino.



Salida de la tropa de marinería para Paso Ibáñez.

corrió principalmente a cargo del capitán Viñas Ibarra, quien realizaría en un mes, con sólo 40 hombres, una notable campaña en toda la región al sur del lago Argentino (11 noviembre a 7 diciembre).

Pero muy poco después de iniciarse dicha campaña llegan a Gallegos (día 19), graves noticias de Santa Cruz, y Varela, que ya había despachado a casi toda su fuerza en tres direcciones de la zona de Gallegos, tuvo que afrontar bruscamente una nueva situación.

El Valle del Chalía - Noviembre 1921

El alzamiento iniciado el 5 de noviembre al norte del lago Viedma en la estancia *Primera Viedma,* tuvo mayor violencia aún, y mejor organización, que el de la zona de Gallegos. En el curso de sólo diez días, dirigido por los cabecillas Descouvieres y Outerelo asaltó las estancias entre los lagos Argentino, Viedma y San Martín, y recorrió el valle del Chalía hasta llegar el día 16 a Paso Ibáñez. Sucesivamente se vieron así devastados casi todos los establecimientos importantes de la región: Lago Tar, La Tercera, La Elena, La Rubia, Kachaike y Federica (todos alrededor del lago San Martín); Piedra Clavada (hoy Tres Lagos, comercio de la Argentina del Sur); Mata Amarilla; estancia Victoria, de Bartolomé Fernández; estancia Shehuen; Punta Piedra (Suárez); Laguna Grande; Pasto Blanco; Corpen (Guillaume, confluencia con río Chico); Bajada de Llarás; Subida de François, etc.

Un grupo menor recorría simultáneamente la margen norte del Santa Cruz, y entre otras estancias asaltó la de Cañadón Sargento, una de las más importantes de esa zona.

El ataque se verificaba cada vez con dos grupos simultáneos de 20 hombres bien armados y desplegados en abanico; sorprendidos o no los pobladores, nada podían contra el ataque. Quedaban presos dueños, encargados y capataces, y las peonadas se incorporaban más o menos voluntariamente al movimiento, que les prometía el oro y el moro. Se confiscaban los medios de movilidad, caballada, camiones, automóviles, sulkys, armas, víveres y equipos. Partidas menores se ocupaban en cada etapa de asaltar a las estancias más o menos cercanas. En Piedra Clavada quedó prisionero el pequeño destacamento de policía.

Al llegar a Paso Ibáñez, el grupo había aumentado a 500 hombres con 40 automóviles y unos 2.000 caballos. Los prisioneros o rehenes, en gran parte británicos, sumaban 65 según listas prolijas publicadas en los semanarios "La Unión", de Río Gallegos (26 nov.), y "El Pueblo", de Santa Cruz. Entre ellos sólo citaremos algunos de los más conocidos: Santiago Frank, Mac Bey (gerente del Frigorífico Armour, apresado incidentalmente en el curso de una excursión), Guillermo Lewis, J. Williams, H. Mac Donald, Celestino Suárez, barón Reille Soult, Rev. Denis de Vitre

(pastor anglicano ex-capellán en el combate de las Malvinas, que andaba visitando su grey en el lago San Martín), J. Halliday, Saturnino García (en la Patagonia desde 1875), Arturo Behr, G. Peyrelongue, doctor Beck, A. Pyke, Jorge Pinedo, K Mackenzie, C. Pereda, Hugo Lively, H. Hupprat, subcomisario Juan Hermida, oficial Muriega, cabo F. Anidu y varios agentes de policía. Esta lista incluía varios gerentes de sucursales de las grandes firmas patagónicas, y los "rojos" se jactaban de que sólo les faltara entonces un gerente de banco y el señor Bianchi, gerente general de las estancias Menéndez-Behety. Muchos trabajadores británicos habían escapado a la "redada" del lago San Martín y permanecieron escondidos en la Cordillera durante todo el movimiento.

En la estancia de Bartolomé Fernández, "sección Río Chalía", entre Piedra Clavada y Mata Amarilla, se produjo la primera "baja". Un peón chileno que se negó a alzar los brazos o a unirse a los "huelguistas" fué muerto de un balazo por un tal Chacón, ex-contador de la "Viedma Tercera" (noche del 12 al 13).

Al aproximarse a Laguna Grande el avance, se suicidó allí, en un acceso de crisis nerviosa, el señor Herbert Robbins, uno de los dueños de la estancia Kachaike (cerca del Lago Tar). Como cabecillas del movimiento estaban sindicados J. Descouvieres (chileno de origen francés, conocido por "Cara de laucha"), Ramón Outerelo, un Sánchez y un Pascual Nadal.

Paso Ibáñez en poder de los "rojos" - 16 de nov. 1921

En la noche del 16, mientras el grueso de los huelguistas permanece acampado a cierta distancia, 40 hombres elegidos y bien armados, destacados desde el día 13 se presentan en Paso Ibáñez (hoy Cte. Piedrabuena), población entonces de unas 500 almas, terminal de los viajes en carreta o camión para una extensa región al norte del río Santa Cruz, paso de balsa y asiento de varias fuertes casas de comercio ("Anónima", Watson Gordoniz, Argentina del Sur, Kreglinger, M. Vidal).

Aunque no hubo la menor resistencia la sorpresa pudo fracasar por una curiosa circunstancia. Durante el crepúsculo varios muchachos estaban jugando fútbol en los médanos y los asaltantes se detuvieron allí temiendo se tratara de la "Guardia Blanca" que creían haber allí. Descouvieres se adelantó en exploración y reconoció el error.

Partidas menores cortaron la línea telegráfica y se dirigieron inmediatamente a la comisaría, oficina telefónica y casas de comercio. En contados minutos, toda la población quedó ocupada antes de que la mayoría de la gente se diera siquiera cuenta de lo ocurrido. Tal fué la sorpresa que el sargento de policía acababa de telefonear a Santa Cruz "parte sin novedad" cuando al colgar el tubo se dió cuenta de que había varios winchesters asestados sobre su persona. Por lo demás los revoltosos encontraron sobrados simpatizantes en la localidad.



Paso Ibáñez. Fardos de lana ante los cuales los revoltosos pusieron en fila a los rehenes mientras ellos se parapetaban detrás.



Piedra Clavada. Grupo de pobladores liberados en camino de regreso.

El grueso del "ejército rojo", con los prisioneros, llegó al Paso a mediodía del 19; fué capturado el pailebote *Alfa* que, ignorante de los sucesos, arribó cargado de mercaderías. El día transcurrió en relativa calma.

Durante una semana los huelguistas saquearon concienzudamente los negocios, y los camiones recorrieron las calles día y noche llevándose lo mejor de las "existencias" a las residencias elegidas por los jefes.

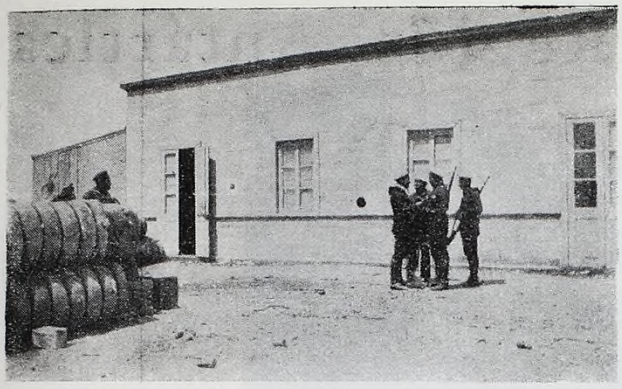
Ante la impunidad registrada hasta allí los izquierdistas del Paso creyeron positivamente en el triunfo del comunismo y en la próxima ocupación de Santa Cruz, antigua capital del territorio, situada a pocas leguas de distancia. Prácticamente sólo los separaba de esta meta el río, de unos 500 metros, pero se habían cortado los cables de la balsa y además existía el grave inconveniente de la presencia allí del guardacostas *Almirante Brown*, capitán de fragata Dalmiro Sáenz.

Al día siguiente de la llegada de los "huelguistas" salió de Santa Cruz un destacamento de 25 marineros del *Brown* con algunos gendarmes y numerosos voluntarios, y por la costa sur del río llegó hasta frente a Paso Ibáñez Se encontró con que los revoltosos, dueños de la población, se habían protegido hacia el Este con un parapeto de fardos de lana, y que delante de éste a unos 50 metros, estaban los estancieros prisioneros, brindados así como blanco de las balas. Reconocida la situación, regresó a Santa Cruz, dejando allí una embarcación con ametralladoras para vigilar el paso.

La alarma en Santa Cruz

En Santa Cruz es grande la alarma, a pesar de la presencia del *Brown*, y principalmente por temor a la agitación local, pues abundan los izquierdistas y se ha descubierto una sociedad secreta, organizada por rusos traídos un año antes por el Frigorífico y despedidos luego a consecuencia del primer movimiento; secuéstranse entonces cantidad de manifiestos, pólvora y elementos para su fabricación y se organiza una Liga Patriótica local. Muchas familias se refugian en el *Brown*.

La marinería guarnece al Frigorífico Armour (Punta Beagle) y realiza desde allí (día 21) un reconocimiento de madrugada sobre Paso Ibáñez, precedido de un amago desde el sur del río. La incursión fracasa debido a la causa antes registrada —parapeto de fardos con rehenes al frente—, pero no sin que una bala desde la margen



Marineros en Paso Ibáñez, después de la evacuación por los revoltosos.

sur hiera mortalmente a uno de éstos, capataz Molina, de la estancia La Barrancosa.

El mismo día llega a Santa Cruz un mensaje de los huelguistas, con una exposición firmada por los 65 rehenes expresando que se ejercerá represalia sobre ellos en caso de ataque. La contestación del capitán Sáenz es una exigencia de rendición incondicional.

El comandante Varela

El comandante Varela, desde Gallegos, se ha comunicado telegráficamente (día 20) con el comandante del *Brown*, anunciándole el envío del teniente Schweitzer con unos 15 hombres, así como la partida desde Puerto Belgrano, del capitán Anaya con 63 soldados, quienes llegarán a San Julián el 26 con el *Guardia Nacional;* cree que Schweitzer, reforzado por algunos marineros, podría atacar desde el Frigorífico, pero Sáenz le contesta que el ataque a la población pondría en peligro la vida de rehenes y civiles, y que se necesitan más tropa y automóviles para evitar la fuga de los revoltosos al norte.

Los huelguistas se acercan a su vez al Frigorífico, pero son rechazados con ametralladora por los marinos. Piden luego que se suspendan las operaciones contra Paso Ibáñez y manifiestan el deseo de hablar con Varela; parece que tienen ya varios heridos; Schweitzer ha llegado con su piquete.

Evacuación de Paso Ibáñez - 25 de noviembre

Con el fin de evitar consecuencias lamentables para los rehenes, Varela, dejando en Gallegos al teniente Anello como jefe de policía, se presenta en Santa Cruz el 23, cruza el río y se entrevista personalmente —acompañado de su ayudante Schweitzer y de dos civiles— en Paso Ibáñez con los huelguistas, quienes le presentan el siguiente pliego de condiciones:

1º Devolución de todos los deportados y libertad de todos los detenidos desde el 25 de octubre en toda la costa patagónica.

2º Retiro de todos los trabajadores "libres" (o sea de los "golondrina", no agremiados) y de los traidores a la huelga.

3º Aceptación sin discusión por los estancieros de la nota pasada en julio por la federación obrera de Santa Cruz.

4º Firma por los estancieros del pliego de condiciones.

5º Prohibición de tomar represalias con el movimiento.

La contestación escrita de Varela es una exigencia de sometimiento incondicional dentro de las 24 horas con prisioneros, armas y caballada, a cambio de lo cual se compromete a darles toda clase de garantías, a hacerles justicia y a arreglar su situación de vida futura; en caso contrario se les considerará como enemigos del país. Se les hará responsables por la vida de cada uno de sus cautivos. El que dispare arma contra la tropa será fusilado. Los revoltosos no podían ya alegar que sólo luchaban con la desprestigiada policía.

Una vez iniciada una acción no habrá ya parlamento ni suspensión de hostilidades.

Frente a la progresiva acumulación de elementos para la represión (en San Julián era inminente la llegada del *Guardia Nacional,* con la tropa del capitán Anaya), la situación de los revoltosos se volvía evidentemente insostenible. Entre ellos manifestáronse divergencias, y en una asamblea 150 sobre 400 se habían opuesto a la continuación de la campaña.

De acuerdo con lo previsto por Varela, evacuaron prudentemente a Paso Ibáñez el 25, no sin completar su saqueo, y se pusieron en marcha hacia el norte, por la margen sur del valle del río Chico, zona relativamente rica en el desierto patagónico. Durante sus diez días de ocupación se les había incorporado gente de las inmediaciones, con lo que su fuerza sumaba ya unos 600 hombres. Soltaron la mayor parte de sus rehenes —que llegaron a Santa Cruz con el *Alfa*—, y se quedaron con unos 15 "no agremiados" de nacionalidad británica, que así tuvieron que acompañarlos en su nueva serie de desmanes. Llevábanse 3000 caballos, 50 automóviles y enorme cantidad de mercaderías robadas. Varela interpretó la nueva actitud de los rebeldes, al desechar su generosa proposición, como un desafío a la lucha armada en campo abierto.

Según varios de los rehenes liberados era sorprendente la organización militar de los bandidos, y una de sus normas era prohibir en los saqueos el alcohol para evitar desórdenes; celebraban frecuentes asambleas; los rehenes fueron generalmente bien tratados, aunque se les hacía participar en los trabajos de carneada y otros menesteres; la alimentación era abundante, como que nada les costaba, y no escaseaban café y cigarrillos; no apresaron mujeres, tampoco generalmente a los hombres con familia.

El día 26, previo restablecimiento de la balsa por el teniente Schweitzer, Varela ocupa el Paso, y una prolija búsqueda por gente del *Brown* y por los gerentes de las casas de comercio conduce al rescate de cantidad de mercaderías ocultadas en escondrijos difíciles por complicidad con gente local; estas mercaderías se devuelven ordenadamente a sus dueños.

Hecho lo cual Varela, con su ayudante Schweitzer, su minúsculo piquete de quince conscriptos, y algunos civiles de buena voluntad, se interna valientemente en el desierto patagónico en busca de aquella primera horda de seis centenares de revoltosos.

Muy pronto llegarán a los puertos, junto con noticias de nuevas depredaciones en todas partes, otras tranquilizadoras sobre desparramo de "huelguistas", por Varela en Bellavista —al sur de Cañadón León—, en Jaramillo y en Tehuelches y por Anaya entre los escoriales de la zona norte San Julián —sur de Deseado.

En menos de un mes quedarán restablecidos la constitución y el orden en la Patagonia devastada, y los pobladores refugiados en los puertos podrán volver a sus establecimientos y reanudar la faena de esquila suspendida por aquella incomprensible pesadilla.

En otros artículos nos ocuparemos de las notables campañas de los militares en los páramos patagónicos.

La flora fósil en la Región Antártica

Por Carlos E. Menéndez

(Trabajo autorizado por la Dirección del Museo Argentino de Ciencias Naturales. Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

En esta breve nota divulgativa, pasaremos una revista rápida a las plantas fósiles halladas en la zona austral del hemisferio sur, aún como simple información ilustrativa, ya que es necesario hacer conocer las particularidades de la Antártida, región hasta donde llega nuestro territorio.

Es común asociar al nombre de región antártica la idea de una zona desolada, árida y sin vida; sin embargo este escenario de desfavorable estado climático conoció en épocas remotas una flora y fauna con la exuberancia de un ambiente más templado y húmedo. Para tener una noción aproximada de lo que fué la vegetación de dicha región, la podemos comparar a la de los bosques actuales de la Provincia botánica denominada Antartándica, por la similitud de su flora con la extinguida del territorio antártico.

La Provincia Antartándica ocupa un área a lo largo de la cordillera, con algunas interrupciones desde la laguna Epú-lafquen (36° 50′ de lat. S.) hacia el Sud siendo su límite más austral la isla de Hornos a 55° 57′ de lat. S. y 67° 17′ de long. W.

La afinidad de la flora fósil del Continente Antártico con las de Sud América, Australia, Nueva Zelandia, Sud Africa y Tasmania, hacen suponer una antigua conexión entre estas unidades formando un macizo continental lo suficiente estable como para permitir una contínua sucesión de floras y faunas terrestres capaces de evolucionar y propagarse hacia el medio más favorable a su existencia; tenemos además como prueba de esta antigua unión, la presencia de un grueso depósito de sedimentos terrestres que aparecen en Australia, Argentina, Islas Malvinas, Sud Africa, India Oriental y en el continente antártico acompañados de una flora común integrada por helechos, coníferas y equisetales, conocida con la denominación de "Flora de Gondwana o de Glossopteris", integrada por ejemplares de gran tenacidad ya que sufrieron la acción de bruscas oscilaciones climáticas como la provocada por la glaciación permo-carbonífera.

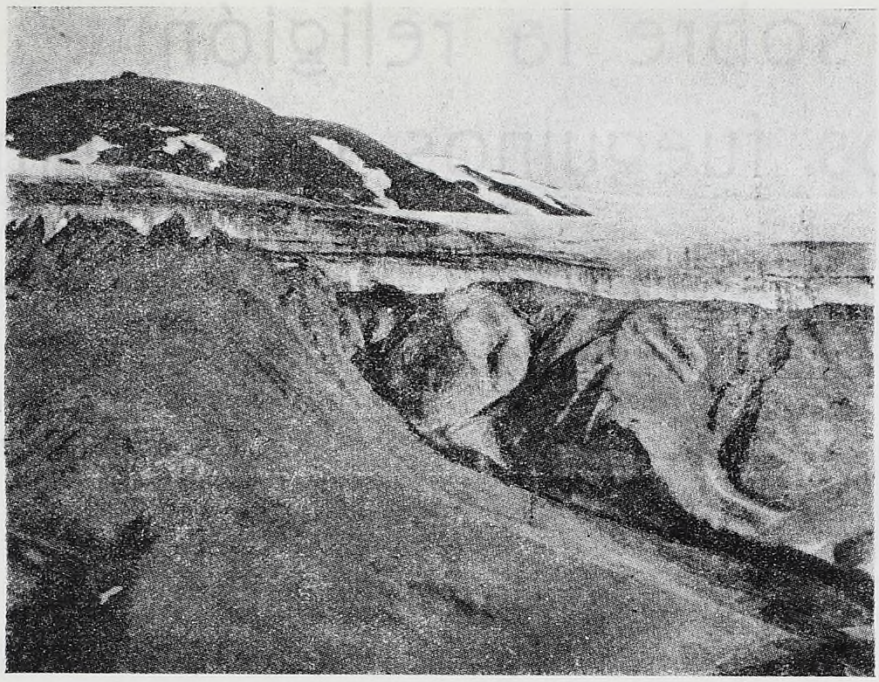


Vista de las islas Seymour y Cockburn, en las cuales la Expedición antártica del Dr. Otto Nordenskjöld (1901-1903) realizó importantes investigaciones geológicas.

Para poder explicar la existencia de un ambiente con temperatura más elevada que la actual y la similitud de fauna y flora entre las unidades continentales citadas, tendremos que recurrir a algunas teorías que solucionen estos problemas.

En un principio se pensó en la existencia de puentes naturales entre los continentes, los cuales habrían permitido la migración biológica; más tarde Suess admitió la ubicación de un antiguo continente en el actual Océano Atlántico, el continente Gondwana, el cual dejó como remanente las masas continentales e islas actuales. Otra teoría más aceptable por la fuerza de sus argumentos geológicos y biológicos, aunque no lo suficiente universal como para explicar todos los problemas, es la teoría de Alfred Wegener sobre el desplazamiento horizontal de los continentes hacia el Oeste a partir del Carbonífero, período hasta el cual formaban un solo bloque, la "Pangea", cuya fracturación y separación por procesos geofísicos dió lugar a los actuales continentes con la formación de los Océanos Atlántico y Sud Atlántico, este último separando la Patagonia del sector antártico. Además la teoría wegeneriana incluye una distinta ubicación de los polos, la cual dejaba a la zona del Antártico en condiciones climáticas aptas para un desarrollo biológico más amplio.

Gracias al estudio de la flora fósil podemos conocer los cambios producidos en la distribución de los géneros a través del tiempo y así vemos cómo algunos grupos de plantas se mantienen en una misma localidad desde épocas remotas y otras han emigrado por hacérseles el medio desfavorable a su desarrollo, ya sea por disturbios geológicos como hundimiento o elevación de costas o movimientos tectónicos generadores de montañas los cuales por diversos motivos pueden producir variaciones ecológicas al modificarse la temperatura, humedad, altitud, etcétera. Un ejemplo de esto podríamos tomarlo en el



Panorama de Snow Hill, lugar de la invernada del Dr. Otto Nordenskjöld y sus compañeros (entre ellos nuestro compatriota el Ten. José M. Sobral).

cambio de condiciones consecuentes al movimiento generador de la Cordillera Patagónica, la cual sirvió de barrera a los vientos húmedos del Océano Pacífico limitando la extensión del área ocupada en la Epoca Terciaria por los bosques de *Fagus* y *Nothofagus*.

A medida que retrodecemos en el tiempo las floras son más distintas a las actuales y la extensión abarcada por ellas es, en ciertos casos, mayor; un ejemplo bien gráfico de ésto lo tenemos en el género *Ginkgo* con una distribución casi universal en épocas anteriores, hoy sólo viviente al Este de Asia y gracias al cuidado del hombre, pero aún así hay una tendencia a una gradual extinción pese al interés en conservarlo, sin tener factores externos adversos, posiblemente debido a un cambio hereditario en miles y miles de años.

La flora fósil de la Antártida es conocida a través de las muestras recogidas por las distintas expediciones a estas regiones australes.

Los miembros de la Expedición Antártica Sueca de 1901-03 recogieron material paleobotánico en Hope Bay (Tierra de Graham) a 63° 15′ de latitud Sur, perteneciente a una rica flora jurásica según Halle, que fué quien la estudió, flora ésta, compuesta de Filicales, Coníferas y Cicadofitas.

El Profesor A. G. Nathorst examinó ejemplares del Mount Flora, también de Hope Bay, entre los cuales cita: *Equisetum columnare*, Brong., *Sagenopteris Phillipsi* Brongn., *Cladophlebis sp.*, *Thinnfeldia indica* Feistm., *Sphenopteris Williamsoni*, *pecten* Phil., *Araucarites cutchensis* Feistm., y otros.

En la isla Seymour (64° 16′ de lat. S.) bahía de La Esperanza, Dusén describió varias plantas terciarias obtenidas por los exploradores suecos, de varios géneros que aún existen en la flora sudamericana.

Dusén vincula parte de esta flora antártica con la actual del Oeste de La Patagonia austral, con los géneros: *Drymis*, *Laurelia*, *Lomatia*, *Caldcluvia*, *Fagus* y *Nothofagus*, considerándolos pertenecientes a un clima templado debido a distinta altimetría con respecto a otro grupo que él considera subtropical ubicándolo en las partes bajas y lo relaciona con la flora del sur del Brasil con los géneros *Araucaria*, *Taeniopteris*, *Pecopteris*, *Sphaenopteris*, *Asplenium*, *Alsophila*, *Dryopteris*, *Lauriphyllum*, *Polypodium*, *Miconiiphylum*, *Mollinedia*, etc. Estas ideas de Dusén son discutibles.

El clima templado en el Terciario de la isla Seymour puede aceptarse perfectamente, pués el estudio de Gothan sobre maderas petrificadas de este lugar comprobó la existencia de anillos de crecimiento anual.

A. T. Ferrar, geólogo de la primera Expedición del Capitán Scott, encontró restos de plantas fósiles indeterminables en el glacial Ferrar y en Inland Fort.

En la Expedición de Sir E. Shacklenton y de Sir Douglas Mawson también se encontraron restos indeterminables de plantas fósiles en Cloudmaker y en Adelie (67° de lat. S. 140° de long.) respectivamente.

La Expedición Británica del Capitán Scott de 1910-14, encontró interesantes restos de plantas triásicas en Bukley, a los 85° de latitud S. En enero de 1912, se encontró una impresión de tronco en una arenisca cuarcítica de la morena del Glaciar Priestley (74° de lat. S.) que Seward llamó *Antarcticoxyon Priestleyi;* en febrero del mismo año el Dr. Wilson vió en el Mount Buckley o Buckley Island, sobre una arenisca calcárea varios trozos con huellas de hojas correspondientes a *Glossopteris indica Schimp.*

Este hallazgo fué sumamente afortunado, pues siendo un género característico de la flora del mismo nombre es importante para correlaciones geológicas y paleogeográficas.

El material recogido por el almirante R. E. Byrd en Pequeña América, en el Monte Weaver, a 3.000 metros sobre el nivel del mar, y a pocos grados del Polo Sur (86° 58′ de lat. S.), fué estudiado por H. Darrah e incluye *Araucarites*, *Taeniopteris*, *Sagenopteris*, *Glossopteris*, etc.

Queda aún mucho por estudiar de la flora antártica y esperemos que el adelanto de los medios para explorar las regiones frías nos permitan conocer más el interesante material que guardan estas atrayentes tierras australes.

Notas sobre la religión de los fueguinos más primitivos

Por Armando Vivante
(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

La cuestión de que existan o no existan pueblos primitivos sin la creencia en dios y algún esquema de creencias (mitología, supersticiones), no ha sido una cuestión mera y puramente hierológica o etnográfica.

El hecho de que todos los pueblos del mundo, especialmente los menos civilizados, hayan creído en un dios, era un hecho que se convertía en un argumento teológico. Del mismo modo, la comprobación contraria se transformaba en una prueba antiteológica (cuando no antieclesiástica), la negación de una antiquísima revelación original, base de cualquier ortodoxia positiva.



Tipo de indio fueguino yamana, según un dibujo tomado del natural por C. Martens, que viajó a bordo del "Beagle".

Esta inevitable mezcla de dos cuestiones distintas, la etnográfica y la religiosa, ha obscurecido y dificultado la dilucidación de este problema, que pertenece a la historia de la cultura.

Esta mezcla —que por un lado es producto de la confusión del verdadero objeto de la etnografía y de la teología, y por otro lado disfraza una evidente lucha política— perdura aún. Es muy conocida la acusación de que ha sido objeto el notable investigador jesuíta W. Schmidt, cuya obra principal, consagrada a la idea de Dios, presentaría una preocupación subyacente excesivamente clerical.

Sin duda, cualquier estudio consagrado a la religión de los primitivos tendrá que ser precedido por un examen crítico del mismo concepto religión y de todos los demás conceptos que le son subsidiarios.

Aparentemente el objeto de este examen será el de colocar en primer término los hechos y no las teorías, es decir, no buscar los hechos para rellenar un sistema teórico, sino permitir que la simple objetividad de los mismos constituya una teoría como su expresión abstracta y generalizada.

En esta proposición ideal, sin embargo, persisten dos dificultades muy serias: una es la separación arbitraria del hecho y de la teoría; la otra, cuál sería la legítima determinación de la "objetividad" de los hechos.

Respecto a esto último la experiencia ha probado que tomado con la misma medida de "objetividad", los hechos observados se han mostrado como contradictorios. De los fueguinos más primitivos se ha dicho, sucesivamente, que no tenían religión alguna y que poseían la creencia en un dios superior, imagen esfumada y réplica de la divinidad cristiana. Véase *W. Koppers:*

"*El propio Darwin durante su famoso viaje a bordo del* Beagle, *tanto como sus compañeros, no pudieron constatar en los habitantes de Tierra del Fuego —el archipiélago situado en la extremidad del continente americano— la creencia en un ser que llamaríamos Dios, ni el vestigio de una práctica religiosa cualquiera*" — L. Büchner: "Fuerza y Materia", cap. XXI.



Vista del estrecho del Almirantazgo, en Tierra del Fuego, según un dibujo de E. de Berard.

"*Gottesglaube und Gebete der Yamana auf Feurland*", *Dusseldorf*, 1925.

¿Cómo eliminar estas dos dificultades? He aquí una tarea crítica que debemos proponernos; pero esta tarea parece estar más allá de las exigencias e intereses inmediatos de nuestros tiempos. No obstante es un buen indicio de que se haya tenido conciencia de esta necesidad revisionista. Por lo pronto es promisoria la actitud de algunos investigadores que han entrevisto la posibilidad e importancia de separar la idea de dios del concepto de religión, de que se pueda hablar de religión primitiva sin dios.

En el resumen de las concepciones religiosas de los yamanas, leemos las siguientes líneas de R. Altieri: Se ha dicho que los yamanas no tenían religión, de la misma manera como se ha afirmado que eran antropófagos. Tanto lo uno como lo otro es falso, pues creen en un Ser Supremo y jamás comieron carne humana ([1]).

Aparte de un verdadero mundo de espíritus buenos y malos, tenían los yamanas idea de *Watauinewa* dueño de todo lo existente, aunque no creador (Lothrop); que envía la muerte, los alimentos, las aguas y a quien dirigían sus plegarias en ocasiones graves. *Watauinewa* era el dispensador supremo de justicia y castigaba siempre al malvado; era un ser altamente moral. Existían entre los yamanas hechiceros o médicos y hechiceras cuyo poder servía para contrarrestar los espíritus y el alma de los hechiceros muertos. La mitología yamana es de carácter simple y está representada por una notable cantidad de mitos. Cuando alguien moría se envolvía el cuerpo en viejas pieles de lobo marino y era inhumado dentro de las veinticuatro horas, en el hielo, cubierto el cuerpo con piedras y follaje, en una caverna o pequeña isla. Si la muerte ocurría en un lugar lejano de la choza, el difunto era quemado con el objeto de que los enemigos no tomaran sus huesos para fabricar arpones. El luto consistía en pinturas negras y en griterías colectivas en las que intervenían los parientes y amigos. Todos celebraban la danza de la muerte, que se repetía a intervalos, por varios meses. En esta danza, hombres y mujeres se adornaban con una cinta de plumón de ganso colocada sobre la frente; los hombres se proveían de largos bastones y las mujeres de sus remos. Esta ceremonia tenía por objeto una acción vengativa contra las fuerzas de la muerte, ya que los yamana creían que el deceso era debido a una fuerza activa y positiva. Los bienes del muerto se destruían, se abandonaba el lugar y el nombre del difunto se convertía en *tabú*.

Las investigaciones recientes de M. Gusinde y G. Koppers, en efecto, enfatizan el monoteísmo yamana. La expresión *Watauinewa*, el Eterno, el Viejísimo, es equivalente al nombre *Hitapúan*, "mi padre".

Posiblemente, en tiempos anteriores poco menos que olvidados, se le dirigían oraciones de petición y agradecimiento; estas oraciones han sido substituídas por palabras y fórmulas estereotipadas que se repiten de generación en generación. Es de suponer que con la profunda y permanente alteración de sus ideas religiosas también se han transformado las prácticas religiosas y actualmente no se conoce ningún acto de culto externo dirigido al Ser Supremo.

Watauinewa no es un ser supremo pasivo, alejado e indiferente a las necesidades de los nativos; durante las temporadas de apremio por los alimentos el yamana lo invoca y le pide en oración su ayuda, confiando de que su petición será respondida por este ser divino y bueno, realmente compasivo.

En este aspecto los alacalufes son distintos a los yamanas. Los alacalufes reconocen que la oración de petición es inútil, porque el castigo impuesto por el ser supremo es inevitable y el bien lo concede sin que se le pida (R. P. W. Schmidt). Los yamanas poseen, además de oraciones de petición, oraciones de agradecimiento.

El *Watauinewa* yamana es concebido como una divinidad que ejerce su actividad entre los indios vivos y entre los muertos, ya que sus sanciones de castigo y premio son dispensadas y aplicadas más allá de la muerte, ese "más allá" del que tan pocos informes pueden ellos dar.



Indios fueguinos en la Misión La Candelaria. (Foto tomada a principio del siglo actual.)

Ningún sacrificio es ofrecido a *Watauinewa*, lo que concuerda con su carencia de culto externo. Este mismo hecho es observado entre los alacalufes.

El mundo de los espíritus es rico y animado, "un mundo mágico", como alguien lo ha bautizado. Estos espíritus personifican los objetos y fenómenos de la naturaleza o son simplemente el alma de los brujos fallecidos, tanto más peligrosos desde esa extraña dimensión vital que sería el mundo de los muertos.

Denominan *kachpik* tanto a los seres imaginarios muy malos que viven ocultos en los misteriosos recovecos de los bosques, como a las personas que presentan una característica llamativa o curiosa en su carácter. *Hanuch* son seres también imaginarios con un solo ojo detrás de la cabeza, totalmente desprovista de cabello. *Hanuch* son los alterados mentales que conviven con la tribu o prefieren la vida solitaria en los bosques.

Mencionamos, poco más arriba, que el mundo de los espíritus había sido bautizado como un mundo mágico, pero Déniker (1926) cree necesario aclarar que estos *espíritus* no son concebidos por los yamanas con claridad alguna y que únicamente con las primeras sombras de la noche comienzan a preocuparse e inquietarse por estos seres fabulosos que algunos imaginan como "salvajes venidos del oeste", los *ualapatu*, y que a veces identifican con miembros de grupos alacalufes.

"C'est á la croyance en ces trois ou quatre êtres imaginaires que se réduisent toutes les manifestations religieuses des Yahgans", escribe Déniker.

Como se podrá apreciar, las conclusiones de este investigador francés no pueden ser más opuestas a las de sus colegas Gusinde y Koppers.

"Cuando los niños de ambos sexos llegan a la pubertad están obligados a asistir a ciertas ceremonias de iniciación cultural llamadas *chiejaus*. A los jóvenes, dice Gusinde, se les instruye de preferencia en el manejo de las armas, en la pesca y en la caza, y a las niñas se les enseña las obligaciones de mujer y esposa. En esta ocasión se les revela ciertos secretos de la tribu, que deben conservar cuidadosamente para transmitirlos a las generaciones venideras. Esta reunión, que tiene el carácter de un colegio, dura varias semanas y mientras los jóvenes educandos pasan por duras pruebas de ayuno y de trabajo, los demás cantan sus himnos favoritos, bailan y juegan. Cuando los jóvenes, varones exclusivamente, han pasado dos veces por el *chiejaus*, están listos para ser iniciados en la *kina*, institución secreta semejante al *kloketen* de los indios onas. También entre los yamanas, si bien con ciertas variantes, existe la tradición del dominio

que ejercían las mujeres sobre los hombres y que éstos supieron quebrar, convirtiéndose en los verdaderos dueños de la tribu. La *kina,* como el *kloketen* entre los onas, tiene por objeto instruir a los jóvenes sobre la forma de mantener el dominio de los hombres, para lo cual simulan, pintándose de diversas maneras, demonios y espíritus malignos con que amedrentan a mujeres y niños." (Serrano, 1930.)

Entre los alacalufes se ha señalado la creencia en un ser superior, creador del universo y de la tierra; las estrellas son sus ojos que ven todo lo que pasa en este mundo, lo que caracteriza su omnisciencia, según W. Schmidt.

Este ser supremo envía a cada cuerpo su alma y regula su destino.

El misionero salesiano M. Borgatello señala la creencia alacalufe en un ser bueno e invisible, llamado *Alep-layp* o *Arca-kercis,* al cual le dan las gracias cuando a causa de un naufragio reciben copioso alimento, o cuando una ballena va a morir sobre la playa. A este ser bueno se le opone otro malo, *Alel ceislaber* o *Taquatú,* ser sobrenatural que boga de día y de noche en una gran canoa, o camina por los bosques y montañas llevándose a las personas que encuentra a su paso. Creen en la vida futura, donde esperan, si son buenos, un delicioso bosque, aves y pájaros, moluscos y numerosas focas, y si fueron malos, un profundo pozo, obscuro, lleno de sangre, del cual jamás podrán salir. ("Nella Terra del Fuoco".)

El alacaluf muerto debe someterse a un verdadero juicio postrero ante el ser supremo, el alma debe dar cuenta de sus acciones y del juicio depende su futura residencia en el delicioso bosque o en el infernal pozo.



Bastones de ritmo (de entrechoque) usados por los yamanas durante los cantos funerarios (según Lathrop - Imbelloni).

La juventud masculina alacaluf era iniciada en ceremonias secretas semejantes a la *kina* yamana y *kloketen* ona, pero esta costumbre puede considerarse extinguida.

Si comparamos estas notas, basadas en los trabajos de Gusinde y Koppers, con el siguiente párrafo de Carlos Darwin ("Viaje de un naturalista"); "El capitán Fitz-Roy jamás ha podido llegar a saber si los fueguinos creen en otra vida. Algunas veces entierran a sus muertos en cavernas y otras en las montañas; pero no hemos podido saber cuáles son las ceremonias que acompañan al entierro. Jemmy Button no quería comer pájaros, porque se alimentan de *hombres muertos;* los indígenas incluso no hablan de sus difuntos por temor. No teníamos razón para creer que cumplieran ceremonia alguna religiosa; sin embargo, quizás las palabras pronunciadas por el viejo antes de distribuir la ballena podrida entre la familia hambrienta, viniera a ser una plegaria y constatamos la existencia de elementos comunes, pero estamos muy lejos de poder hablar del "croquis" de una religión monoteísta, tal como quedaría esbozada de las investigaciones de Gusinde y Koppers y de la síntesis de W. Schmidt en su monumental obra "El origen de la idea de Dios".

(1) A propósito del canibalismo fueguino véase en esta revista: A. Vivante, "Algo sobre el canibalismo fueguino". (Nº 191, mayo 1947.)



Nativos de Tierra del Fuego, según un dibujo del capitán Fitz Roy.



1907

Foto tomada en oportunidad de la primera perforación petrolífera

Ayer y hoy en Comodoro Rivadavia



Calle San Martin en la actualidad. (Foto de José Suárez.)



Gobernador de la Zona Militar de Comodoro Rivadavia, general de brigada don Armando S. Raggio.

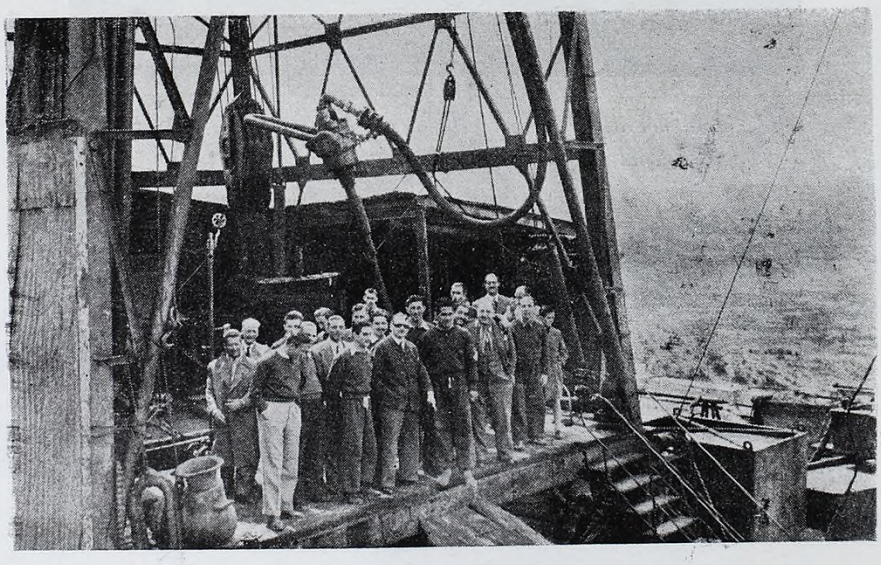


Ingeniero D. Bernardo L. Astiz, administrador de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Comodoro Rivadavia.

Día del Petróleo Nacional

13 de diciembre
1907 - 1947

Proporciones excepcionales alcanzaron en Comodoro Rivadavia los actos conmemorativos del 13 de diciembre, Día del Petróleo Nacional; a su reseña gráfica van dedicadas las páginas presentes, recuerdo perdurable de un patriótico júbilo y adhesión entusiasta de ARGENTINA AUSTRAL.



El ingeniero Bernardo L. Astiz acompañando al equipo del Club "San Lorenzo de Almagro" en su visita a un pozo en producción.



Entrega de diplomas y medallas al personal de Y.P.F. de Comodoro Rivadavia, que ha cumplido sus 25 años de servicios.



Personal de Y.P.F. de Comodoro Rivadavia con 25 años de servicios en la repartición.

BARTOLOMÉ VIGNOLO e HIJOS

TALLER ELECTRO-MECANICO

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES - BOBINAJES - DINAMOS - TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971 AL 973 — U. T. 26, Garay 2760

CAP

La Corporación Argentina de Productores de Carnes tiene el agrado de comunicar a continuación los precios definitivos fijados para la zafra de la presente temporada en el Frigorífico de Puerto Deseado:

LISTA DE PRECIOS POR KILO DE CARNE LIMPIA

Corderos 1ª livianos	$ 0.8902
Corderos 1ª pesados y 2ª	„ 0.8657
Corderos 3ª	„ 0.8003
Corderos 1ª livianos, tipo Europa	„ 0.8609
Corderos 1ª pesados y 2ª Europa	„ 0.8364
Corderos 3ª tipo Europa	„ 0.7710
Capones livianos	„ 0.6464
Capones pesados	„ 0.5893
Capones livianos Europa	„ 0.6138
Capones pesados Europa	„ 0.5566
Ovejas livianas	„ 0.4710
Ovejas pesadas	„ 0.4220
Ovejas livianas, tipo Europa	„ 0.4384
Ovejas pesadas, tipo Europa	„ 0.3894
Borregos y Borreguitos	„ 0.6951
Borregos y Borreguitos, tipo Europa	„ 0.6658
Conserva corderos	„ 0.2755
Conserva capones	„ 0.3500
Conserva ovejas	„ 0.2655
Digestor corderos	„ 0.2200
Digestor capones	„ 0.3061
Digestor ovejas	„ 0.2073
Manufactura, corderos	„ 0.4619
Manufactura, capones	„ 0.5706
Manufactura, ovejas	„ 0.4693
Manufactura, borregos	„ 0.5437

Los carneros se liquidarán al precio de capones Conserva.

Los compradores de la CAP están en jira por las zonas de influencia del Frigorífico de Puerto Deseado, para informarse sobre las cantidades y tipos de hacienda disponibles para la zafra de la actual temporada. Se ruega a los señores ganaderos que aún no lo hayan hecho que formulen sus ofertas lo antes posible, ya sea a los compradores, o directamente al Frigorífico, para así facilitar la organización de las entregas.

En vista de los problemas originados por la prolongación de la sequía, la CAP ha resuelto poner a disposición de todos los ganaderos cuatro grandes camiones para facilitar el transporte de los corderos hasta la estación de ferrocarril. El flete fijado para estos transportes es económico y beneficioso para los productores.

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

Frigorífico Puerto Deseado



Arribo al aeródromo de Comodoro Rivadavia del Ministro de Agricultura, Ing. Carlos A. Emery, y comitiva. Es recibido por el gobernador de la Zona Militar, general Armando S. Raggio, y otras altas autoridades.

COMODORO RIVADAVIA

Día del Petróleo Nacional



Inauguración del barrio Juan Domingo Perón, para el personal de Y.P.F.



Inauguración del monumento a los "caídos en Y.P.F.", levantado por el personal de la citada repartición.

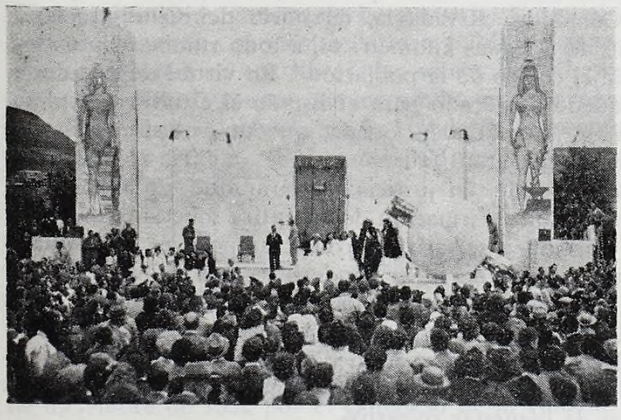


Bendición del petróleo por S. S. Ilma, el Obispo de Viedma, Monseñor Dr. Nicolás Esandi. (Asiste a la ceremonia la Srta. Marta Campdepadros, electa Reina del Petróleo Nacional.)

Crónica gráfica de los diversos actos conmemorativos

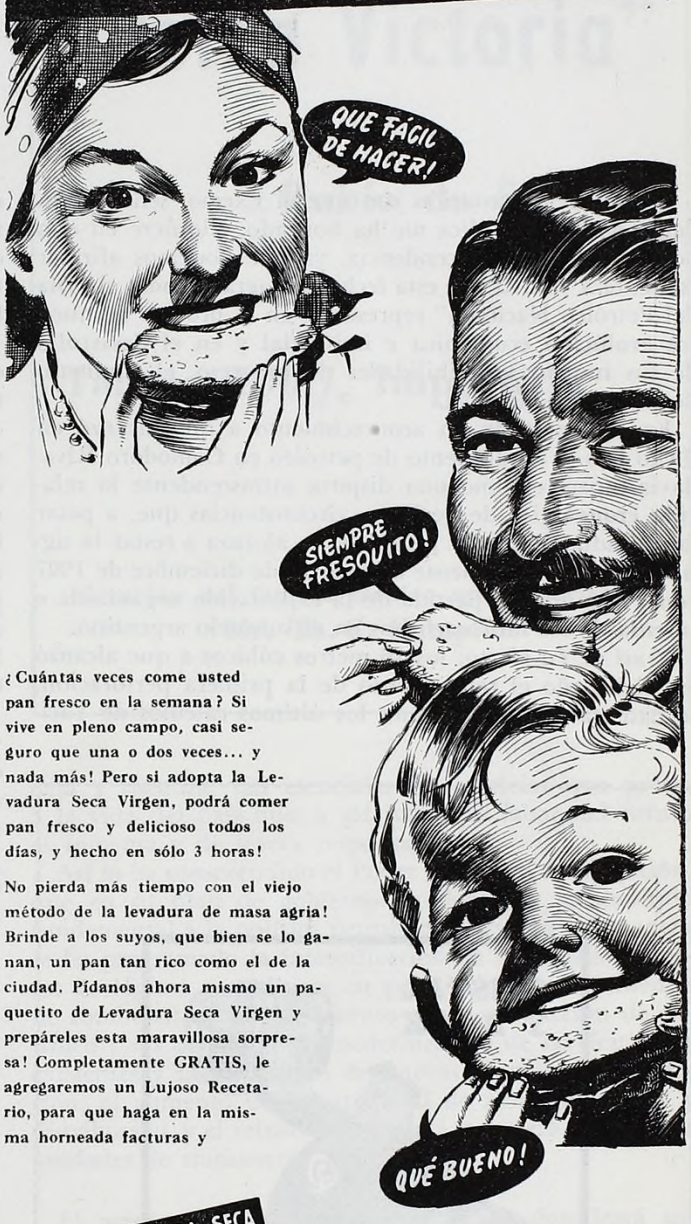


Procesión con la imagen de Santa Lucía, patrona del campamento de Y.P.F.



Presentación de las reinas que intervinieron en la elección final de la Reina del Petróleo, acompañadas de sus respectivas cortes.

Pan fresco todos los días! hecho en sólo 3 horas!..



¿Cuántas veces come usted pan fresco en la semana? Si vive en pleno campo, casi seguro que una o dos veces... y nada más! Pero si adopta la Levadura Seca Virgen, podrá comer pan fresco y delicioso todos los días, y hecho en sólo 3 horas!

No pierda más tiempo con el viejo método de la levadura de masa agria! Brinde a los suyos, que bien se lo ganan, un pan tan rico como el de la ciudad. Pídanos ahora mismo un paquetito de Levadura Seca Virgen y prepáreles esta maravillosa sorpresa! Completamente GRATIS, le agregaremos un Lujoso Recetario, para que haga en la misma horneada facturas y

LEVADURA SECA
VIRGEN

PRECIOS
1 Bolsita 250 grs. . . . $ 1,05
1 Kilo (4 bolsitas). . . $ 4,20

FRANQUEO
1 a 3 bolsitas. . . . . $ 0.60
4 a 7 bolsitas. . . . . $ 0.85

FERMENTOS S.A.I.C. - Brasil 731 - Buenos Aires

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

Nombre .....

Localidad ..... Pcia. ..... F. C. .....

Pasado, presente y futuro del Petróleo Nacional

Texto íntegro del discurso del Ministro de Agricultura, Ing. Carlos Alberto Emery, pronunciado en el acto público realizado la tarde del 13 de diciembre en el estadio de la Federación Atlética de Y.P.F. en Comodoro Rivadavia.

La alta representación con que el Excmo. señor presidente de la República me ha honrado, adquiere en esta ocasión singular trascendencia, ya que podemos afirmar con entera verdad que esta fecha consagrada como el "Día del Petróleo Nacional" representa, en el proceso de nuestra evolución económica e industrial y en el desarrollo de sus inmensas posibilidades de progreso, el comienzo de una etapa decisiva.

En presencia de un acontecimiento a que alcanzó en dicho año el rendimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia, aparece como una disputa intrascendente la relación cronológica de hechos o circunstancias que, a pesar de su indudable valor histórico, no alcanza a restar la significación que realmente tiene el 13 de diciembre de 1907 como el punto de partida de la explotación organizada e intensa de los hidrocarburos en el subsuelo argentino.

Y así es, en efecto; los 16 metros cúbicos a que alcanzó en dicho año el rendimiento de la primera perforación, se han transformado, según los últimos cálculos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales para su producción durante 1947, en 2.421.000 metros cúbicos; y lo que fué obra del azar y de la casualidad, se ha convertido en una gigantesca empresa argentina, manejada y explotada por cerebros y brazos argentinos.

Me imagino la emoción creciente de aquellos lejanos días de hace 40 años, cuando ese pequeño grupo constituído por once hombres que formaban entre técnicos y demás personal el equipo del pozo Nº 2, empezó a observar que, al llegar la perforación a 535 metros de profundidad, en vez del agua potable que se buscaba empeñosamente para satisfacer los reclamos de esas apartadas poblaciones del sur, brotaban las primeras manifestaciones insospechadas de la existencia de petróleo; y el grito de júbilo que debieron sentir cuando, al redoblar los esfuerzos y tocar los 540 metros, tuvieron la certeza de que habían encontrado una napa de ese combustible, que poco después vieron surgir espontáneamente.

El hecho real y positivo de este hallazgo y su influencia y gravitación en la vida argentina de los últimos 30 años, es que trajo como inmediata consecuencia otro suceso que es, en su esencia, una de las primeras manifestaciones de la política de recuperación económica que, por fortuna para nuestra patria, está materializándose con la plenitud de las grandes realizaciones por obra de la gestión del actual gobierno que preside el general Juan Perón.



MEDIDA DE GOBIERNO

Al día siguiente de conocerse tan feliz y auspicioso acontecimiento, el Poder Ejecutivo Nacional dictó un decreto cuyo único artículo dispositivo expresaba textualmente: "Queda prohibida la denuncia de pertenencias mineras y concesión de permisos de cateos en el puerto de Comodoro Rivadavia, territorio del Chubut, en un radio de 5 leguas kilométricas, a todo rumbo, contándose desde el centro de la población". En virtud de este decreto, quedó asegurado para el Estado el estudio y exploración de la zona mencionada, que un vetusto código de minería no garantizaba.

Corresponde, en justicia, declarar que ese acto de gobierno es una afirmación de auténtica soberanía nacional, sin sujeción a sectarismo, como tampoco es el resultado de un choque de ideas banderizas, sino la expresión de un bien entendido patriotismo. La vida de los pueblos registra muchas veces sucesos que, por natural gravitación de las circunstancias, están destinados a cambiar la fisonomía económica o social y a convertirse en las grandes obras de bienestar colectivo.

El decreto del 14 de diciembre de 1907, a que acabo de hacer referencia, es el primer paso hacia la formación de la empresa fiscal petrolera de que hoy con justicia nos

enorgullecemos. Como titular de un departamento de Estado que recibió la primera y lacónica comunicación en la que el jefe de sondeo, José Fuchs, expresaba: "garantimos que es kerosene de la mejor calidad, en buen estado", y luego puso en marcha esta obra, comparto la emoción de estos momentos en que a través del tiempo transcurrido, podemos contemplar la magnífica realidad presente.

Son muchos los antecedentes y los sucesos de diversa índole que van jalonando el próspero desarrollo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Pero ¿qué pueden decir los contumaces partidarios de la teoría fácil de exponer, como negación sistemática de espíritu constructivo, de que el Estado es pésimo administrador, cuando, como en este caso, se cotejan cifras y analizan hechos?

Sólo medio millón de pesos destinó el gobierno en 1908 para las exploraciones, y entre los años 1912 y 1916 no alcanzaron a nueve millones de pesos las sumas invertidas en la industria petrolífera fiscal, que hasta entonces únicamente había perforado 39 pozos, con un rendimiento de 181.000.000 de litros de petróleo y 117.000 litros de nafta.

Al celebrarse en el año 1932 el vigésimo quinto aniversario de la organización de la explotación industrial del petróleo por la entidad oficial, informando sobre ese aporte inicial del erario público que he mencionado, Y. P. F. presentaba este cuadro de asombroso crecimiento de sus actividades: 1319 pozos perforados en Comodoro Rivadavia, Neuquén, Salta y Mendoza; 4 destilerías; 14 plantas de almacenaje; 7 buques-tanques y otros elementos de transporte, y alrededor de 8.000 personas ocupadas en la empresa.

Pruebe el nuevo cigarrillo

"Reina Victoria"

Rubio de 50 ctvs.

Tabaco 100% Importado

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

GRAVITACION DEL PETROLEO EN LA ECONOMIA NACIONAL

Pero esto sólo era el exponente material de un progreso y de una potencialidad crecientes; había otro aspecto más trascendental, referido al significado económico, político y social de la acción desplegada por el organismo: su influencia se hizo sentir, con preponderante gravitación e innegables beneficios, en el contralor del mercado interno del petróleo; en la uniformidad de los precios; en el abastecimiento preferencial para la defensa nacional, las industrias, las comunicaciones y otros servicios, y en la vida privada y colectiva, que en la época moderna no pueden prescindir de un elemento primordial como es el petróleo y sus derivados.

Con razón pudo decir el ex ministro de Tomaso: "A Yacimientos Petrolíferos Fiscales no lo anima e inspira el propósito único y ciego de la ganancia. Lo guía, fundamentalmente, un propósito de bien público y gana, sin que se registren en sus libros, las sumas que el pueblo argentino paga de menos por los productos que consume y que la industria privada no le brindaría, seguramente, a los precios actuales, si el campo estuviera librado a su imperio absoluto".

LA PRODUCCION

Leyes posteriores, como la sancionada justamente el 13 de diciembre de 1932 por el Congreso de la Nación, dieron estructura legal más completa a la empresa petrolífera fiscal. Sin embargo, es tan complejo el campo que abarcan sus actividades, tan cuantiosos los intereses que maneja y fiscaliza, tan esenciales los servicios que presta a la vida del país que, a mi juicio, la labor del futuro es inmensa y de severa responsabilidad.

Así lo ha comprendido el Poder Ejecutivo de la Nación, que en su plan de gobierno ha dedicado un capítulo fundamental a la política petrolífera fiscal. De tal manera se ha programado la intensificación de los reconocimientos geológicos y geofísicos en procura de nuevas fuentes de combustibles; el incremento de la producción de petróleo y sus derivados; la modernización de las destilerías existentes y la instalación de nuevas plantas de elaboración; el aumento de la capacidad de almacenamiento y distribución, y el refuerzo de la flota petrolera con nuevas unidades de transporte.

El acrecentamiento de la producción significará un aumento calculado en tres millones y medio de metros cúbicos para 1951, es decir, 1.300.000 m³. más, comparado con el volumen de 1946. Pero los propósitos que se persiguen son de más vastos alcances: como que se desea llegar a la cifra de seis millones de metros cúbicos, con los que podrá cubrirse en su casi totalidad el incesante aumento del consumo interno, que se elevó el año anterior a 6.770.619 m³. Nuestra producción en el mismo año fué de 3.307.300 m³., y la diferencia para cubrir las necesidades internas —casi el 50 por ciento del total, aproximadamente—, ha tenido que ser adquirida al extranjero.

Meditemos un momento sobre lo que representa esta diferencia, como cuantioso drenaje de dinero y de trabajo substraído a la potencialidad del país, para comprender la importancia de llevar a feliz término las iniciativas del Plan Quinquenal.



Vista parcial del público concurrente al estádium de la Federación Atlética de Y. P. F. durante el acto de proclamación de la Reina del Petróleo.

(Todas las fotos que integran la presente nota gráfica, salvo excepciones que se mencionan, fueron amablemente facilitadas por la Administracion de Y. P. F. en Comodoro Rivadavia.)

Señores:

En escueta síntesis he querido reflejar el pasado, el presente y el futuro de esta magna obra que, como se ha dicho, tantas veces surgió de la casualidad, pero no tanto como para no ver en ella la mano de la Divina Providencia, prodigando como siempre sus bienes sobre nuestra tierra privilegiada.

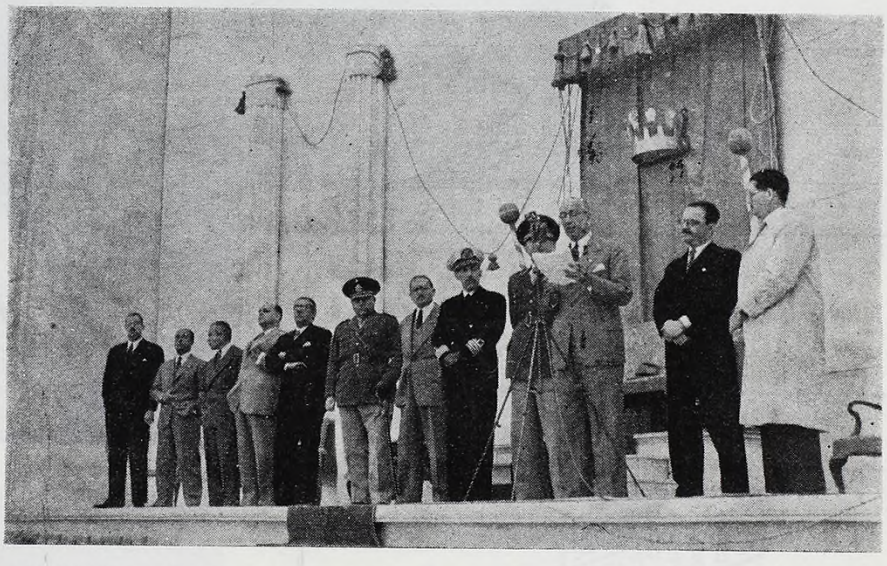
Un nombre y una vida que serán recordados siempre inseparablemente unidos a fechas jubilosas como la de hoy, y que para mayor satisfacción perteneció a nuestras fuerzas armadas, el general Enrique Mosconi, escribió: "El petróleo ya no es simplemente un mineral explotable y comerciable, que puede dar origen a grandes operaciones, a grandes movimientos de exportación, del cual se deducirán beneficios para el país que lo posea; el petróleo es hoy algo que cada país debe guardar para sí, conservar cautamente, recelosamente, si es preciso, porque el petróleo significa la vida futura de las naciones".

Cuando está de por medio el supremo deber de servir al país, hay que mantener unidos en un solo haz y confundidos en el mismo ritmo, la voluntad y el esfuerzo, el corazón y la mente. Este es el reclamo de la hora, en que la República, impulsada hacia sus grandes destinos, espera confiada en el patriotismo de sus hijos.





La reina de Comodoro Rivadavia, Srta. María Elena Iparrea, rodeada de su corte.

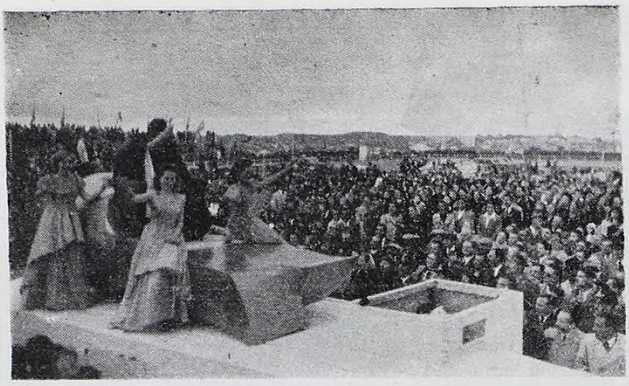


El Ministro de Agricultura de la Nación, Ing. Carlos A. Emery, leyendo su discurso momentos antes de la proclamación de la Reina del Petróleo.

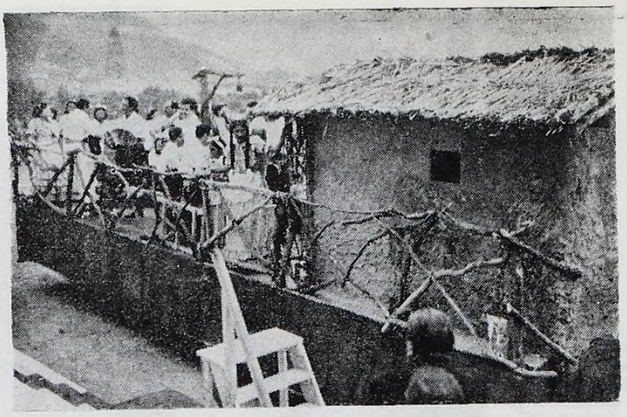
Sheward y Taylor

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

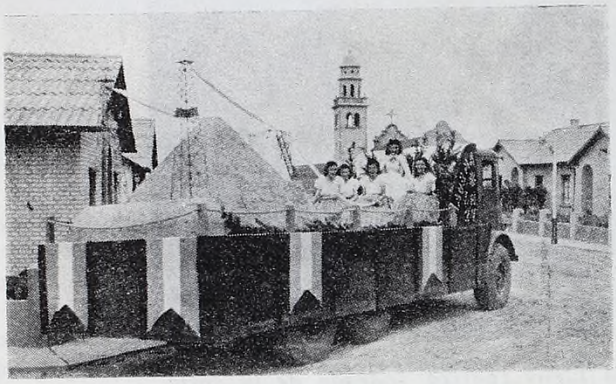
Avda. Pte. Roque Sáenz Peña 547 **T. A. 33, (Avenida) 1688 y 8770**



Carroza de la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo.



Carroza "Rincones de la Patria", con el conjunto de artes nativos de Y.P.F., Comodoro Rivadavia.



Carroza de la Compañía Diadema Argentina, S. A. de Petróleo.

Una de las notas más brillantes en la gran fiesta del Día del Petróleo Nacional: el desfile de las carrozas con las reinas respectivas y sus cortes

INDYAS

INDUSTRIAS Y ASTILLEROS

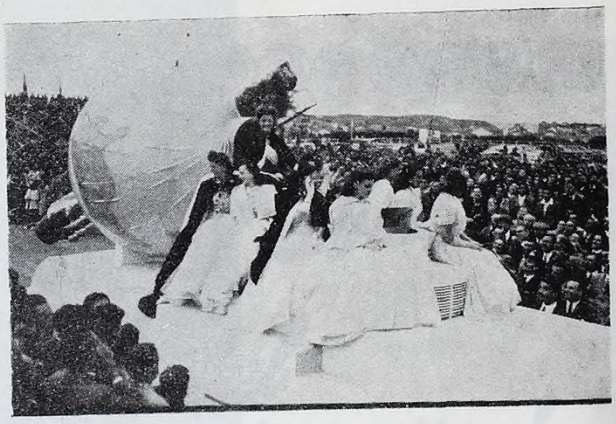
S. A. Arg. Ind. y Com.
(Sucesores de CIA. DE INDUSTRIAS NAVALES Y MECANICAS
Silvestre Solari S. A.

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



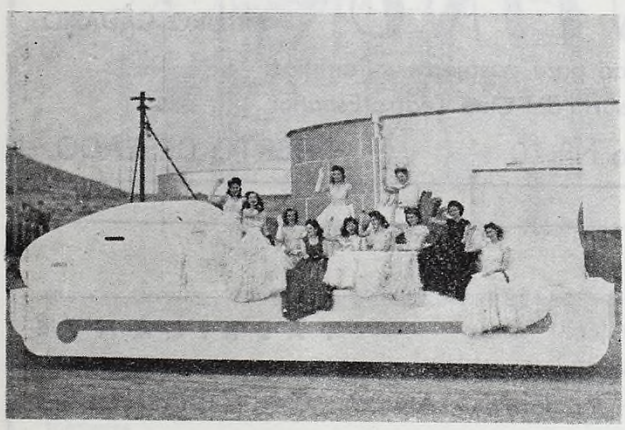
Carroza de Comodoro Rivadavia.



Carroza de la Compañía Astra.



Srta. Marta Campdepadros, elegida Reina del Petróleo.



Carroza de Y.P.F.
conduciendo la Reina del Petróleo, señorita Marta Campdepadros, y sus damas de honor.

BORCON

BORDAS & CIA.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

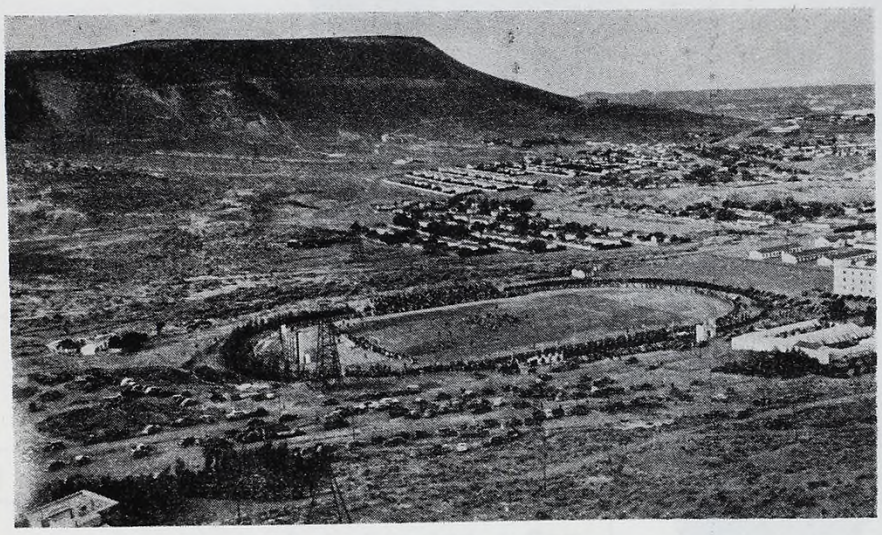
•

MEDRANO 1658 — **BUENOS AIRES**

Otro número destacado en el programa de festejos del Día del Petróleo Nacional en Comodoro Rivadavia



Palco oficial y vista parcial del público durante el desarrollo del partido de football efectuado entre el equipo de primera división del Club "San Lorenzo de Almagro" de Buenos Aires y un combinado de Comodoro Rivadavia.



Vista aérea del stádium durante el partido.

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

GREGORIO FAINGUERSCH

FABRICANTE

CAMISAS • PIJAMAS • CALZONCILLOS

SANTIAGO DEL ESTERO 532 — BUENOS AIRES

T. A. 37, Rivadavia 0769



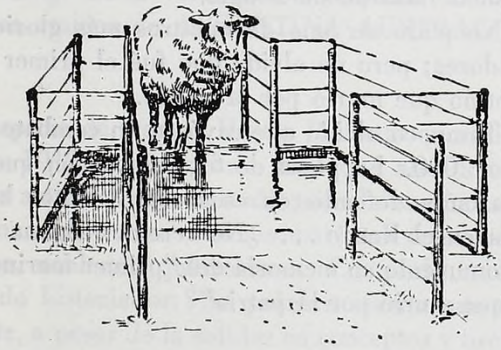
El Ministro de Agricultura de la Nación, Ing. Carlos A. Emery, acompañado del gobernador militar de Comodoro Rivadavia, general Armando S. Raggio, y administrador de Y.P.F., Ing. Bernardo L. Astiz, con sus respectivas esposas, rodeados de las reinas y damas de honor durante las kermesses del Día del Petróleo.

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

Calidad Superior



CINZANO

VERMOUTH

Capitán de fragata (R.) Héctor R. Ratto

Su fallecimiento

Cuando comenzamos la preparación de la última edición extraordinaria de esta revista —la dedicada a la Antártida—, corrimos en busca del capitán Ratto. Aparte de que su nombre no podía faltar entre nuestros principales colaboradores, como investigador de olvidados documentos y sagaz analizador de cuestiones históricas, su trabajo habría resultado en todo sentido valiosísimo. Buscábamos, justo es decirlo, no tan sólo al escritor, sino también al guía capaz de asesorarnos y al amigo con quien mantener una hora de alentadora conversación. No estaba en el lugar habitual de citas anteriores, la biblioteca del Centro Naval; una indisposición lo retenía en su domicilio. Esa fué la primera noticia de una enfermedad que nos ha privado para siempre de una presencia en toda hora tan grata como necesaria.

La última vez que lo viéramos fué a propósito de su trabajo "Cartografía inédita del siglo XVIII en el Museo Naval", que nos proponíamos reproducir como asunto de excepcional interés patagónico. Se trataba de una de las cuestiones más abandonadas de la historiografía americana y a cuyo esclarecimiento él ha servido con mayor entusiasmo y resultado. Antes de Ratto, al menos por lo que se refiere a la Argentina, el conocimiento hidrográfico de esta porción del continente aparecía como obra exclusiva de extranjeros, los cuales, con su cuenta y razón, bien se encargaban de "descubrir" la Patagonia con las antiguas cartas españolas en la mano. A nadie le sorprendía, por lo tanto, que a la entrada del canal de Beagle hubiera un "cabo Hall", traducción literal de un "cabo Sala".

Cosas hay, pequeñas en apariencia, pero en realidad muy importantes. Y es lo que ocurre con los cambios de nombres geográficos, igual que con las toponimias injustificadas. El "cabo Sala" repite el apellido de un marino nacido en Buenos Aires, participante de la última expedición a la Tierra del Fuego organizada por las autoridades del Virreynato del Río de la Plata y caído, precisamente, en la heroica defensa de esta ciudad, según una investigación de Ratto cuyos frutos vieron la luz en las páginas de esta revista. Por cierto, que no olvidamos las palabras de nuestro amigo desarrollando ese mismo tema, en nuestra última conversación, inconclusa, como todas las conversaciones de cierto mérito.

Palabras que desearíamos evocar de algún modo en las presentes páginas.

—El relevamiento hidrográfico de la Tierra del Fuego —dijo respondiendo a la pregunta que le hicimos— quedó incompleto en algunos pormenores.

—Los sucesos internacionales con que terminaba el siglo . . .

—Efectivamente. Desde 1797 en que La Sala es nombrado alférez de navío hasta 1806 en que fué ascendido a teniente por méritos de guerra, hay una laguna en su biografía. Pero cabe suponer que sin la interrupción motivada por los asuntos de Europa los trabajos hidrográficos en Tierra del Fuego habrían quedado terminados en muy breve tiempo, quizás por el propio La Sala.

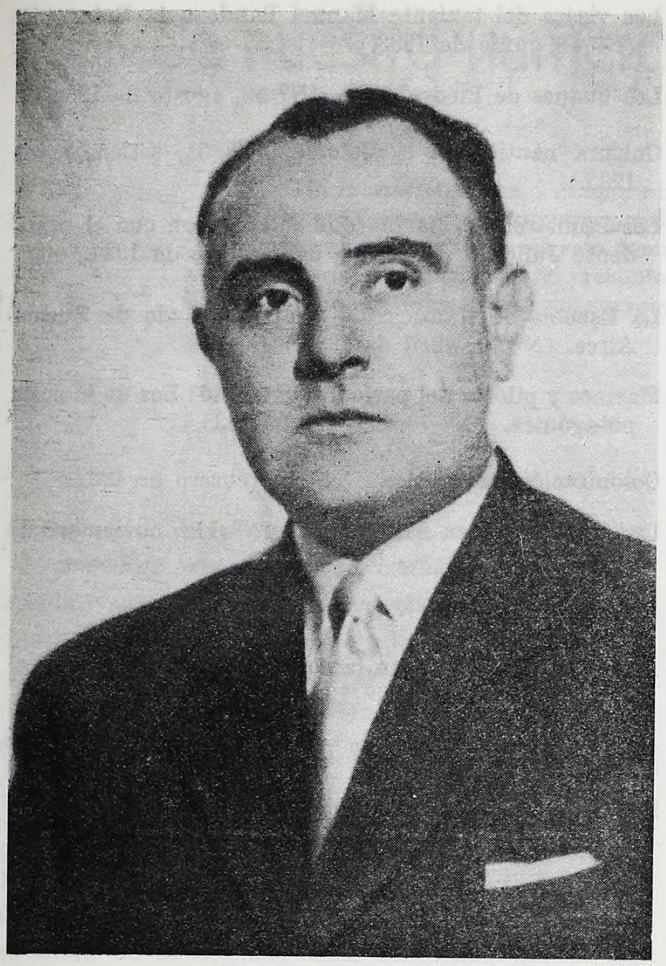
—Suya sería la gloria del descubrimiento completo del canal llamado de Beagle.

—No pudo ser uno de nuestros más gloriosos exploradores; pero no olvide que fué el primer marino argentino que murió por la patria.

—Tampoco olvido que cayó en un combate de 400 contra 2000. La plaza de toros, posición que reconquistaron y defendieron esos cuatrocientos hombres, estaba en el Retiro . . . ¿No veremos alguna vez allí un monumento en memoria del "primer marino argentino que murió por la patria"?

El capitán sonrió y me habló de otra cosa, hasta que nuestra conversación, sin alejarse de los mismos tópicos, derivó hacia la batalla de Trafalgar, que él tenía profundamente analizada en todos sus detalles.

Aquella conversación que aquí recordamos fué muy fecunda en datos y sugerencias. Esto dará una idea



Nacido en Luján el 21 de enero de 1892, ha fallecido en esta Capital el 12 de febrero en curso.

de lo que para nosotros significa la desaparición de nuestro interlocutor. Hemos perdido, con este ferviente amigo de la verdad histórica, uno de los más queridos amigos de ARGENTINA AUSTRAL.

El capitán de fragata Héctor R. Ratto, guardia marina en 1912, hacía quince años que abandonara el servicio activo. Con el estudio, con la enseñanza, con la pluma, sirvió a su vocación marinera con no menor esfuerzo, nobleza y patriotismo. Cumplido marino y cumplido historiador. Su palabra escrita era ágil y brillante, a pesar de la solidez en conceptos y brevedad en descripciones. Nada hay demás en su prosa, sin que nada falte de lo que hay que decir.

Deja el capitán Ratto una obra múltiple y valiosa, casi toda dispersa en publicaciones periódicas y de la cual ofrecemos un catálogo, algo incompleto tal vez, en la lista adjunta.

CATALOGO DE OBRAS DEL CAPITAN DE FRAGATA (R) HECTOR R. RATTO

Bordejeando. Trabajo de vulgarización sobre los descubrimientos, exploraciones y levantamientos de las costas patagónicas. Buenos Aires, 1928. Talleres Tixi y Schaffner.

Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII. Buenos Aires, Gmo. Kraft Ltda., 1930. 1 vol. en 4º.

Actividades de pesca en la costa patagónica y fin de sus poblaciones coloniales, por el teniente de navío Héctor R. Ratto. Publicado en el "Boletín del Centro Naval". Año XLIX, Tomo XLIX, Nº 489, julio y agosto 1931, págs. 187 al 201.

Acotaciones náuticas correspondientes a la primera década descubridora. Las compuso H. R. Ratto siguiendo trabajos originales de Julio Guillén, Cesáreo Fernández Duro, Martín Fernández de Navarrete y Carlos Pereyra, sirviendo de exordio una recopilación anteriormente publicada. Las ilustró Z. C. de Ratto. Buenos Aires, 1931. 1 vol. en 8º.

Hombres de mar de la historia argentina. Con numerosas ilustraciones originales. Buenos Aires, Talleres Gráficos de Luis Bernard, 1934. 1 vol. en 16º.

A propósito de la "25 de Mayo". Ensayo de arqueología náutica preparado con miras de una reconstrucción. Del Boletín del Centro Naval, Nº 506, T. 53. Con ilustraciones. Buenos Aires, 1934. Folleto de 47 págs. en 4º.

Espora. 1835-1935. Noticia biográfica. Impresión dispuesta por el Centro Naval al cumplirse el centenario del fallecimiento. Ilustraciones de Emiliano Celery. Buenos Aires, Establecimientos Gráficos Argentinos S. A., 1935. 1 vol. en 4º.

Hombres de mar en la historia argentina. Talleres gráficos de Luis Bernard, Billinghurst 623. Año 1936, Buenos Aires. 1 vol. en 8º.

Rosales. 1836-1936. Impresión dispuesta por el Centro Naval al cumplirse el centenario del fallecimiento. Llustraciones de Emiliano Celery. Taller gráfico de Luis Bernard. Billinghurst 623, Buenos Aires, año 1936. 1 vol. en 8º.

Glorias, abnegaciones y contrastes en la vida del almirante Brown. Conferencia pronunciada por el capitán de fragata D. Héctor R. Ratto en la Biblioteca del Jockey Club, el día 21 de junio de 1937. Santiago del Estero, 31 mayo 1937. Buenos Aires, 16 junio 1937. Folleto en 20 páginas.

Hombres de mar en la historia argentina. Edición aumentada. Edit. "El Ateneo", Buenos Aires, 1938.

Historia de Brown. (Volúmenes VIII y IX de la Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina). Buenos Aires.

Carabelas descubridoras. Planos originales de H. Leban. Buenos Aires, 1942.

La expedición de Malaspina (siglo XVIII). Con ilustraciones. Emecé Editores, S. A. Buenos Aires, 1945. 1 vol. en 8º.

Vida de Brown. Con ilustraciones. Emecé Editores, S. A. Buenos Aires, 1946.

Exploraciones y actividades marítimas españolas en el litoral patagónico argentino durante los siglos XVII y XVIII. Con ilustraciones. Buenos Aires, 1 vol. en 4º.

La expedición Malaspina en el Virreinato del Río de la Plata. Reedición de los documentos relativos al viaje de las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" e informes de sus oficiales sobre el virreinato, extraídos de la obra de Novo y Colson, con prólogo y adición por el capitán de fragata (R) Héctor R. Ratto. Taller Gráfico de Luis Bernard, Billinghurst 623, Buenos Aires, 1 vol. en 16º.

Artículos publicados en ARGENTINA AUSTRAL

Episodios marítimos de nuestra costa patagónica. (Nº 40, octubre de 1932.)

Las expediciones de Pizarro y Anson. (Nº 43, enero de 1933.)

Los viajes del teniente Manuel Pando a la Patagonia. (Nº 48, junio de 1933.)

Los buques de Piedrabuena. (Nº 50, agosto de 1933.)

Cultura náutica de la Colonia. (Nº 51, setiembre de 1933.)

Los Ministros de Marina que colaboraron con el presidente Julio A. Roca. (Nº 64, octubre de 1934.)

La Escuela de Náutica del Real Consulado de Buenos Aires. (Nº 70, abril de 1935.)

Marinos y pilotos del período virreinato: Los de la costa patagónica. (Nº 76, octubre de 1935.)

Colonización patagónica. (Nº 92, febrero de 1937.)

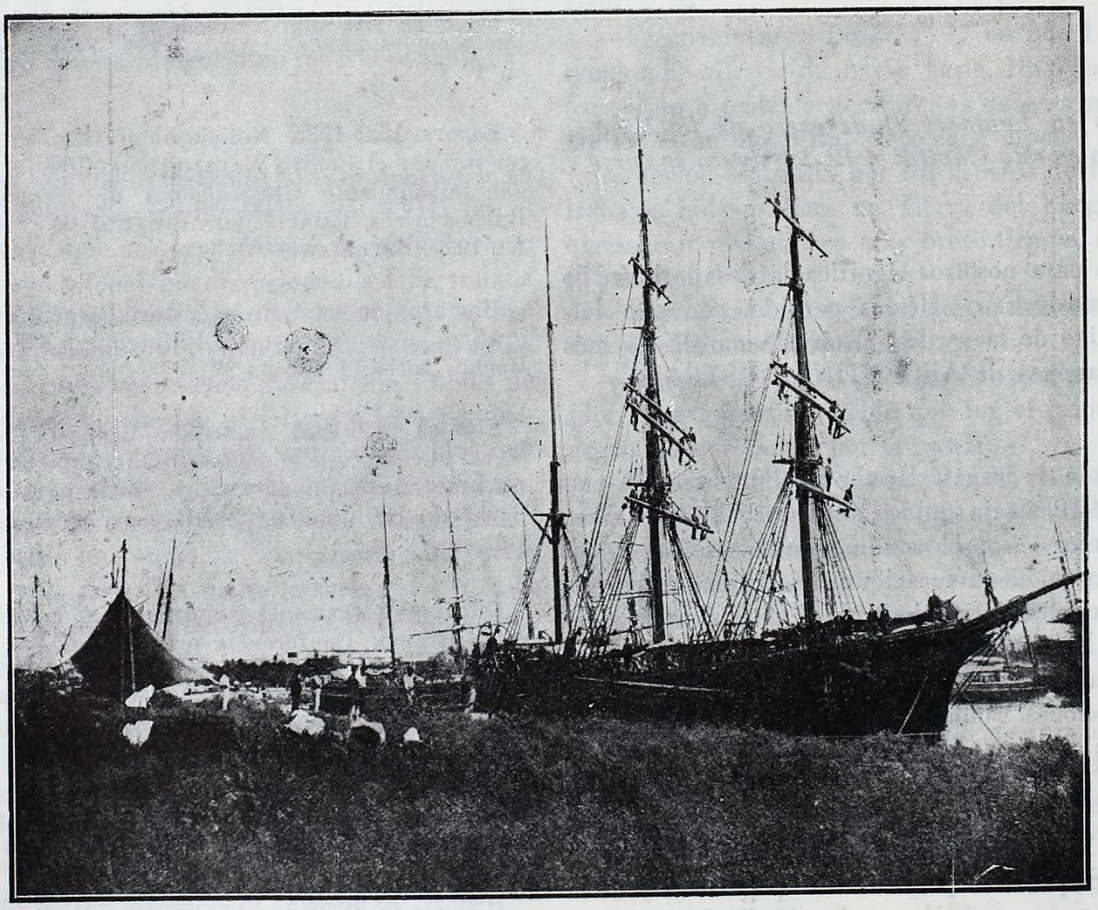
La "Uruguay" en Santa Cruz. (Nº 113, noviembre de 1938.)

Historia de Brown. (Nº 129, junio de 1939.)

Actividades de pesca en la costa patagónica durante el período virreinal. (Nº 138, diciembre de 1942.)

Viaje de precursores. (Nº 144, junio de 1943.)

El teniente de navío Cándido de La Sala. (Nº 172, octubre de 1945.)



La goleta "Cabo de Hornos" en el Riachuelo.

Ecos de nuestro número dedicado a la Antártida

Con interés superior a cuanto nos fuera dado esperar ha sido recibido el número de esta revista correspondiente al pasado noviembre, y de entre la correspondencia que en este sentido nos llega se destacan las dos significativas notas que en la presente página transcribimos total o parcialmente, no sin dejar previa constancia de nuestra gratitud para tan amables conceptos.

El Director General del Instituto Geográfico Militar, general de brigada Otto H. Helbling (firmado) saluda con su más distinguida consideración al señor doctor D. Carlos A. Menéndez Behety —Director de ARGENTINA AUSTRAL—, y le agradece su gentileza al hacerle llegar el interesante ejemplar editado especialmente para el mayor conocimiento de la Zona Antártica.

No lo ha hecho de inmediato, pues deseaba compenetrarse de los artículos publicados. Cumplido esto, le es sumamente grato poder felicitarlo por la tan interesante selección realizada que representa un esfuerzo fuera de lo normal, como asimismo, por el alto espíritu patriótico puesto de manifiesto al contribuir, una vez más, en defensa del patrimonio nacional, correspondiente en este caso, a nuestras vastas y ricas regiones australes, cuyo progreso, en gran parte se ha debido, casi exclusivamente, al esfuerzo continuado, realizado por un núcleo de hombres de trabajo, intuídos de una clara visión de su porvenir y dotados, indiscutiblemente, de un alto espíritu de abnegación.

Con este motivo le es grato reiterarle las seguridades de su más alta consideración y estima.

Buenos Aires, 16 de febrero de 1948.

MINISTERIO DE MARINA

Buenos Aires, febrero 4 de 1948.

Al señor Director de ARGENTINA AUSTRAL,
Dr. Carlos A. Menéndez Behety.
Avda. R. S. Peña 547 - CAPITAL

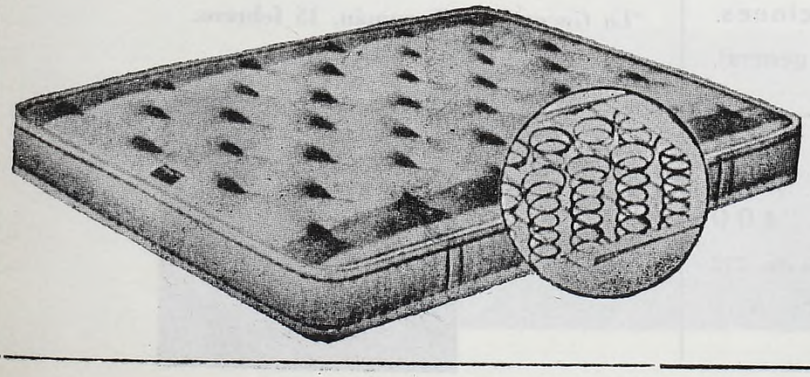
. . . . . .

Haciéndome intérprete del sentir general de este Servicio de Informaciones, me complazco en felicitarlo sinceramente por el esfuerzo realizado y la magnífica perfección constructiva y artística alcanzada por este número, a la vez que agradezco en nombre de este Ministerio su patriótica contribución a la difusión de conocimientos sobre un tema de tan vital importancia para la grandeza actual de nuestro país.

Hago propicia la oportunidad para saludarlo con las expresiones de mi más distinguida consideración.

Manlio Buldrini.
Capitán de navío,
Jefe del Servicio de Informaciones Navales.

Cándido Lorenzo



Colchonería

Tapicería y cortinas para buques en general

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

Palabras amigas

Continuamos la reproducción de comentarios periodísticos motivados por nuestro número dedicado a la Antártida

Número extraordinario de "ARGENTINA AUSTRAL"

La conocida revista ARGENTINA AUSTRAL, mensuario que aparece desde hace 29 años, dedicando su atención informativa y comercial a los territorios del sur argentino, ha publicado con carácter extraordinario su número de noviembre ppdo., en el que ha reunido un copioso e interesante material informativo sobre la Antártida. En su sumario incluye varios artículos de gran interés al respecto, todos ellos bien ilustrados, y con algunos mapas de las regiones a que se refieren. Se destacan, entre ese material, los siguientes: "La República Argentina y sus tierras australes", por el Dr. Pascual La Rosa; "Pero existen, además, otras razones...", por Armando Braun Menéndez; "Expedición a a Antártida 1947", por el capitán de fragata Luis M. García; "Mi viaje a la Antártida", por el capitán de fragata T. Caillet-Bois; "Tierras australes de América" (cronología y bibliografía sobre la Antártida), por Julián Pedrero; "Exploraciones científicas de los mares argentinos", por Alberto Carcelles; "El rescate de los expedicionarios del Antartic", por el teniente Jorge Jalour; "La vida en la región polar", por el teniente José M. Sobral.

"Revista Geográfica Americana"
Febrero de 1948.

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

"ARGENTINA AUSTRAL"

Esta publicación acaba de poner en circulación un magnífico número extraordinario dedicado al "mayor y mejor conocimiento de la Zona Antártica del país". Con una espléndida portada a todo color y un selecto material de lectura y colaboración de firmas prestigiosas, "*Argentina Austral*" nos ofrece un número singularmente atrayente, de insuperable presentación y de evidente valor documental y gráfico. Contribuye así a reseñar aspectos y modalidades de una riquísima zona del país y a enriquecer la bibliografía de esa misma región con descripciones y evocaciones históricas de positivo valor. En cuanto a la distribución y diagramación impecable del número que comentamos de "*Argentina Austral*", se ve en él la mano experta del señor Julián Pedrero prestigioso periodista y escritor de larga y destacada actuación.

"*Sud - Oeste*", Marzo 1948.

"ARGENTINA AUSTRAL"

La revista mensual "*Argentina Austral*", ha puesto en circulación una edición extraordinaria, motivada por la expedición a la Antártida 1947, bajo la dirección del capitán de fragata Luis M. García.

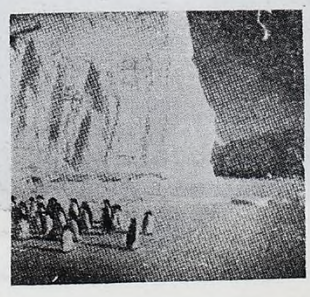
Este número está destinado completamente al mayor conocimiento de aquellas regiones extremas de nuestro país, reuniendo en sus páginas datos relativos a su historia, geografía y a la labor realizada por la expedición antes nombrada, que hacen de esta edición un exponente gráfico de la misma y demuestran el esfuerzo realizado por la dirección de la revista.

"*Noticias Gráficas*", 19 enero.

"ARGENTINA AUSTRAL"

En el número que se distribuye de esta revista se historian las hazañas de los marinos argentinos y las realizadas por exploradores y hombres de ciencia que contribuyeron con su actuación al conocimiento de una extensa zona del territorio nacional.

"*La Gaceta*" de Tucumán, 15 febrero.



Correspondencia de un colaborador

Uno de nuestros colaboradores en la edición extraordinaria de esta revista dedicada a la Antártida, el doctor Armando Braun Menéndez, movido por delicada escrupulosidad de historiador, nos envía la atenta carta que a continuación nos complacemos en reproducir.

Buenos Aires, 9 de Marzo de 1948

Señor Director de
"Argentina Austral"
Presente.

Muy señor mío:

En el artículo titulado "Pero existen además otras razones..." que escribí para el número extraordinario que publicó la estimada revista de su digna dirección dedicado al mejor conocimiento de la Zona Antártica, se ha deslizado un dato que por incompleto puede inducir en error a quienes lo lean.

Al referirme a los esfuerzos que realizó el explorador británico Sir Ernest Shackleton para socorrer a los náufragos del "Endurance" mencioné entre otras gestiones el pedido que hizo al Gobierno de este país de que le facilitaran la corbeta "Uruguay" —la misma que antes salvó a la expedición Nordenskjold—, y expresé a renglón seguido que el Gobierno no pudo complacerlo pues "la vieja e histórica nave ya había sido eliminada del servicio".

En realidad la "Uruguay" se hallaba temporariamente fuera de servicio; y es eso lo que he debido decir. Yo mismo la he visto varias veces años después de 1916, en la costa argentina y en el puerto de Buenos Aires.

La información, pues, tal como aparece en mi artículo puede inducir en error y así me lo ha advertido don Angel Rodríguez en una bien documentada carta de la cual extraigo algunos datos de interés.

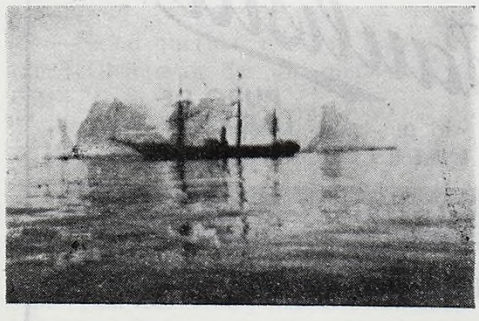
Según mi distinguido informante, a principios del año 1916, el Ministerio de Marina, requerido por Shackleton, consideró la posibilidad de enviar la "Uruguay" en busca de los náufragos del "Endurance" y a dicho efecto ordenó a su comandante, por telegrama, que informara si el buque estaba en condiciones de realizar un viaje a la zona Antártica, a lo que contestó éste que las averías que en ese momento se reparaban provisoriamente no se lo permitían.

Se hallaba el buque en San Julián, en comisión hidrográfica, efectuando el relevamiento de la Carta del puerto y sus alrededores y poco tiempo antes había sido embestido por el "Trevier", buque mercante de bandera belga que descargaba carbón para el frigorífico; del choque resultaron serias averías en el lomo de ballena de popa, a estribor, quedando destruído el camarote y parte de la cámara del comandante, afortunadamente sobre la línea de flotación. En tales condiciones el buque se vió retrasado en sus tareas por hallarse impedido de salir al mar; fué reparado provisoriamente con los escasos elementos existentes y con la cooperación del frigorífico de San Julián regresando a Buenos Aires, una vez terminadas sus tareas, el 6 de julio de 1916. Era comandante en ese entonces el teniente de navío Dalmiro Sáenz, que falleciera siendo contralmirante en el año 1944.

Posteriormente la corbeta "Uruguay" siguió prestando servicios como buque hidrográfico hasta el año 1926 ó 1927 en que fuera transformado en polvorín, último destino que hoy todavía desempeña fondeada en el canal de la Base Naval de Río Santiago.

Agradeciéndole dé a publicidad estas líneas, lo saluda con la consideración de afmo. y S. S.

Armando Braun Menéndez



Los hijos del capitán Grant

Novela de **JULIO VERNE**

(Continuación)

Así pasaron los primeros meses de su matrimonio. Pero lord Glenarvan no olvidaba que su esposa era hija de un gran navegante, y calculó que lady Elena debía alimentar en su corazón las aspiraciones de su padre. No se engañaba. Construyóse el *Duncan* expresamente para llevar a lord y lady Glenarvan a los más hermosos países del mundo, a las costas del Mediterráneo, y hasta a las islas del archipiélago. ¡Cuál no sería la alegría de lady Elena cuando su marido puso el *Duncan* a su disposición! En efecto, ¿qué felicidad podía haber comparable a la de pasear su amor por las encantadoras comarcas de Grecia, y ver nacer la luna de miel en las pintorescas playas de Oriente?

Lord Glenarvan había, sin embargo, partido para Londres. Reconociendo por causa su momentánea ausencia el deseo de salvar a unos desventurados náufragos, lady Elena no se manifestó por ello más impaciente que afligida. Al día siguiente recibió un parte de su marido anunciando su próximo regreso, pero en otro parte que recibió por la tarde, dijo el noble lord que tenía necesidad de una prórroga, porque sus gestiones tropezaban con algunas dificultades, y al otro día, en un nuevo telegrama, no ocultaba lo poco satisfecho que estaba del Almirantazgo.

Lady Elena empezó aquel día a inquietarse. Por la tarde, hallándose sola en su gabinete, vió entrar a M. Halbest, intendente del castillo, el cual la preguntó si tendría a bien recibir a dos jóvenes que deseaban hablar a lord Glenarvan.

—¿Son gentes del país? —preguntó lady Elena.

—No señora, —respondió el intendente,— porque no les conozco. Acaban de llegar por camino de hierro de Belloch, y de Belloch a Luss han hecho el viaje a pie.

—Decidles que tengan la bondad de subir, Halbert, —dijo lady Glenarvan.

El intendente salió. Pocos instantes después fueron introducidos en el gabinete de lady Elena dos jóvenes de distinto sexo. Eran dos hermanos, como lo decía muy bien su parecido. La jóven tenía diez y seis años. Su bellísimo rostro algo fatigado, sus ojos, que sin duda habían llorado mucho, su fisonomía triste, pero resignada y valerosa, su traje muy limpio, aunque muy modesto, todo prevenía en su favor. Daba la mano a un niño de doce años, de continente decidido, que tan niño como era, parecía tomar a su hermana bajo su custodia, y la verdad es que cualquiera que hubiere faltado en lo más mínimo a la interesante jóven habría tenido que habérselas con él.

La hermana quedó algo cortada al hallarse delante de lady Elena. Esta, al ver su turbación, se apresuró a tomar la palabra.

—¿Deseábais hablarme? —dijo alentando a la jóven con su dulcísima mirada.

—No, —respondió el niño resueltamente—, no a vos, sino al mismo lord Glenarvan.

—Dispensadle, señora, —dijo entonces la jóven mirando a su hermano.

—Lord Glenarvan no está en el castillo, —contestó lady Elena— pero yo soy su esposa, y si puedo reemplazarle en el asunto que os trae.

—¿Sóis lady Glenarvan? —preguntó la joven.

—Sí, miss.

—¿La esposa de lord Glenarvan de Malcolm-Castle que ha publica-



do en el *Times* una nota relativa al naufragio de la *Britannia*?

—¡Sí, sí! —respondió lady Elena apresuradamente—; ¿y vos?

—Yo soy miss Grant, señora; y ved aquí a mi hermano.

—¡Miss Grant! ¡Miss Grant! —exclamó lady Elena—, y atrayendo hacia sí a la jóven; la cogió las manos y besó las frescas mejillas del niño.

—Señora, —dijo la jóven—, ¿qué sabéis del naufragio de mi padre? ¿Mi padre vive? ¿Le volveremos a ver? Hablad, os lo suplico.

—Hija mía, —dijo lady Elena—, líbreme Dios en semejantes circunstancias de responderos con ligereza, no quisiera daros una esperanza ilusoria...

—¡Hablad, señora, hablad!, el hábito de sufrir me ha fortalecido contra el dolor y puedo oírlo todo.

—Hija mía, —respondió lady Elena—, la esperanza es muy débil, pero con la ayuda de Dios, que todo lo puede, es posible que volváis a ver un día a vuestro padre.

—¡Dios mío, Dios mío! —exclamó miss Grant sin poder reprimir sus lágrimas, mientras Roberto cubría de besos las manos de lady Glenarvan.

Pasado el primer arrebato de aquella dolorosa alegría, la jóven empezó a hacer preguntas y más preguntas; lady Elena le contó la historia del documento: cómo la *Britannia* se había perdido en las costas de la Patagonia; de qué manera, después del naufragio, el capitán y dos marineros, únicos que sobrevivieron, debían haber ganado el continente, y por último, cómo aquellos desgraciados imploraban el auxilio del mundo entero en un documento escrito en tres lenguas y abandonado a los caprichos del Océano.

Durante la narración, Roberto Grant devoraba con los ojos a lady Elena, de cuyos labios estaba suspendida su vida; su imaginación infantil le trazaba las terribles escenas de que su padre debió ser víctima, le veía en la cubierta de la *Britannia;* le seguía en el regazo de las olas, se agarraba con él a las rocas de la costa, hincando en ellas las uñas, y se arrastraba jadeando por la arena y fuera del alcance de las olas. Durante la narración, se escaparon muchas veces de su boca palabras, a pesar suyo.

—¡Oh papá! ¡mi pobre papá! —exclamó abrazando estrechamente a su hermana.

Miss Grant escuchaba juntando las manos, y no pronunció una sola palabra hasta que hubo terminado el relato. Entonces dijo: —¡Oh señora! ¡el documento, el documento!

—No lo tengo, hija mía, —respondió lady Elena.

—¿No lo tenéis ya?

—No; en interés de vuestro padre, lord Glenarvan le ha llevado a Londres, pero ya os he dicho palabra por palabra todo su contenido, y cómo hemos llegado a averiguar su sentido exacto. Las olas, que han truncado y borrado algunas frases, han respetado algunas letras pero desgraciadamente la longitud...

—¡Nos pasaremos sin ella! —exclamó el niño.

—Sí caballero Roberto, —respondió lady Elena sonriéndose al verle tan resuelto. Así, pues, ya lo véis, miss Grant, sabéis tanto del documento como yo, habiendo puesto en vuestro conocimiento todos sus pormenores.

—Sí, señora, —respondió la jóven—, pero hubiera querido ver la letra de mi padre.

—Pues bien, mañana, mañana tal vez esté aquí de vuelta lord Glenarvan. Mi esposo, provisto del incontestable documento, ha querido someterlo a la comisión permanente del Almirantazgo, para inducirle a enviar inmediatamente un buque en busca del capitán Grant.

—¡Es posible señora! —exclamó la jóven. ¿Todo eso habéis hecho por nosotros?

—Si mi querida miss, y espero a lord Glenarvan de un momento a otro.

—¡Señora! —dijo la jóven con religioso fervor y un profundo acento de reconocimiento—, ¡que lord Glenarvan y vos sean benditos del cielo!

—Hija mía —respondió lady Elena—, no merecemos nos déis las gracias; cualquier otro en nuestro lugar hubiera hecho lo mismo que nosotros. ¡Ojalá se realicen las esperanzas que os he dejado concebir! Hasta que vuelva lord Glenarvan, permaneceréis en el castillo...

—Señora, —respondió la jóven—, no quisiera abusar de la simpatía que os inspiran unos extraños...

—¡Extraños, hija mía!, ni vuestro hermano ni vos sóis extraños en esta casa, y quiero que lord Glenarvan apenas llegue tenga el gusto de dar a conocer a los hijos del Capitán Grant lo que se va a intentar para la salvación de su padre.

No era posible rehusar tan cordial ofrecimiento, por lo que miss Grant y su hermano quedaron aguardando en Malcolm-Castle que lord Glenarvan estuviese de vuelta.

Capítulo IV

UNA PROPOSICIÓN DE LADY GLENARVAN

Durante la conversación precedente, lady Elena no había hablado de los temores que en sus cartas o telegramas revelaba lord Glenarvan respecto de la acogida que había merecido su petición a la comisión permanente del Almirantazgo. Ni una palabra dijo acerca del probable cautiverio del capitán Grant entre los indios de la América meridional. ¿A qué hubiera conducido contristar aquellas pobres criaturas con la situación de su padre y disminuir la esperanza que acababan de conce-





CUSENIER

LICORES FINOS

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

bir? Esto en nada modificaba el estado de cosas. Lady Elena había, pues, guardado silencio sobre el particular, y después de contestar a todas las preguntas de miss Grant, la interrogó a su vez sobre su vida y su situación en el mundo en que parecía ser ella la única protectora de su hermano.

La historia de la jóven era patética y sencilla y aumentó la simpatía que a lady Glenarvan había inspirado desde un principio la interesante huérfana.

Miss Mary y Roberto Grant eran los únicos hijos del capitán Harry Grant, el cual había perdido a su esposa al nacer Roberto, y durante sus largos viajes dejaba a sus hijos confiados a una buena anciana prima suya. El capitán Grant era un valiente marino, un hombre que sabía bien su oficio, buen navegante y buen negociante, reuniendo por consiguiente una doble aptitud que no tiene precio en los *skippers* de la marina mercante. Tenía su residencia en la ciudad de Dundee; condado de Perth en Escocia. Era, pues, un hijo del país. Su padre, ministro de Sainte-Katrine Church, le había dado una educación completa, pensando que una buena educación no puede perjudicar a nadie, aunque sea un capitán de largas travesías.

Como segundo de a bordo, y después en su cualidad de *skippers*, en sus primeros viajes de ultramar tuvieron sus negocios buen éxito, y algunos años después del nacimiento de Roberto, era Harry poseedor de una modesta fortuna.

Entonces concibió una grande idea que dió a su nombre popularidad en Escocia. Lo mismo que Lord Glenarvan y algunas grandes familias de los Lowlonds, estaba, ya que no de hecho, de corazón separado de la invasora Inglaterra. Los intereses de su país no podían en su concepto hermanarse con los de los anglo-sajones, y para darles un desarrollo personal resolvió fundar una gran colonia escocesa en uno de los continentes de la Oceanía. Soñaba para el porvenir con la independencia de que habían dado ejemplo los Estados Unidos, y, que las Indias y Australia no pueden dejar de conquistar también tarde o temprano? Es posible, y posible es también que dejase traslucir sus proyectos y secretas esperanzas. Era pues natural que el gobierno se negase a favorecer sus planes de colonización, y en efecto, no solo se negó a prestarle apoyo, sino que le creó dificultades que en cualquier otro país hubieran acabado con un hombre. Pero Harry no se

dejó abatir; hizo un llamamiento al patriotismo de sus compatriotas, puso su fortuna al servicio de su causa, construyó un buque, y, con una tripulación arrojadísima, después de haber confiado sus hijos al cariño y bondad de su anciana prima, partió para explorar las grandes islas del Pacífico. Esto sucedió en 1861. Tuviéronse de él noticias hasta Mayo de 1862, pero desde el mes de Junio en que salió del Callao, nunca más se oyó hablar de la *Britannia*, y la *Gacette marítima* no hizo ni una sola mención de la suerte del capitán.

En estas circunstancias murió la anciana prima de Harry Grant, y los dos niños quedaron sólos en el mundo.

Mary Grant tenía entonces catorce años. Su alma fuerte no retrocedió ante la situación que la había creado la adversidad, y se dedicó completamente a su tierno hermano. Era preciso educarle e instruirle. A fuerza de economías, de prudencia y de sagacidad, trabajando día y noche, dándose toda entera a él y negándose toda entera a sí misma, la hermana bastó al hermano; y cumplió valerosamente sus deberes maternales.

Los dos hermanos vivían en Dundee en la patética situación de una miseria noblemente aceptada, pero valerosamente combatida. Mary no pensaba más que en su hermano, soñaba para él un dichoso porvenir. Para ella no soñaba nada. Para ella ¡ay! la *Britannia* se había perdido, y su padre había muerto. Es imposible, pues, pintar la conmoción que experimentó cuando el anuncio del *Times*, que la casualidad puso a su vista, la arrancó súbitamente de su desesperación.

REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA

☆

TARIFA DE SUSCRIPCION

UN AÑO

Capital e interior ..... $ 15.—
Exterior $ 18.— m/arg. o U$S 4.50

Aconsejamos a nuestros suscriptores el gasto suplementario de $ 2.40 m/n. anuales para certificar el envío de la revista y asegurarse su recepción. Las pérdidas son tan frecuentes que no podemos hacernos cargo de la misma.

☆

CHEQUES Y GIROS A LA ORDEN DE:

SOCIEDAD GEOGRAFICA AMERICANA

San Juan 738 - T. A. 23-0487 - Bs. Aires

Tomó inmediatamente su partido sin vacilación alguna. Aunque le dijeran que se había encontrado el cuerpo del capitán Grant en una playa desierta o en el fondo de un buque abandonado, la noticia había de ser menos cruel que la incesante duda, el eterno tormento de la incertidumbre.

Se lo dijo todo a su hermano. Aquel mismo día, los dos jóvenes tomaron el camino de hierro de Perth, y llegaron por la tarde a Malcolm-Castle; donde después de tantas angustias, empezó Mary a concebir algunas esperanzas.

Tal fué la dolorosa historia que refirió Mary Grant a lady Glenarvan, y se la refirió con la mayor sencillez, sin pensar siquiera que en lo que había hecho, en sus largos años de prueba, se había conducido como una verdadera heroína. Pero lady Elena lo pensó por ella, y varias veces, sin ocultar sus lágrimas, estrechó en sus brazos a los dos hijos del capitán Grant.

Parecía que Roberto oía aquella historia por primera vez; abría desmesuradamente los ojos escuchando a su hermana: comprendió todo lo que por él había hecho, todo lo que por él había sufrido, y, por fin, abrazando a su hermana:

—¡Ah! ¡mamá! ¡mi querida mamá! —exclamó sin poder contener aquel grito que salía de lo más profundo de su corazón.

Durante esta conversación la noche había cerrado completamente. Lady Elena teniendo en cuenta el cansancio de las dos pobres criaturas, no quiso prolongar más la conversación; y los mandó conducir a sus habitaciones, donde se durmieron y soñaron en un porvenir mejor.

Apenas salieron, lady Elena llamó al mayor, y le refirió todos los incidentes de aquella tarde.

—¡Virtuosa joven es Mary Grant! —dijo Mac-Nabbs, después de oir a su prima.

—¡Quiera el cielo que mi esposo obtenga un buen resultado! —respondió Lady Elena—. Si no lo obtuviese, la situación de esas dos criaturas sería horrible.

—Lo obtendrá —respondió Mac-Nabbs—, como los lores del Almirantazgo no tengan el corazón más duro que la piedra de Portland.

A pesar de las seguridades del mayor, lady Elena pasó la noche muy llena de desconfianza, sin poder conciliar un instante de sueño.

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES

T. A. 33 - AVENIDA 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

Al día siguiente Mary Grant y su hermano se levantaron al rayar el alba, se paseaban por el gran patio del castillo, cuando oyeron el ruido de un carruaje. Lord Glenarvan, volvía a Malcolm-Castle a todo escape. Inmediatamente lady Elena, acompañada del mayor, apareció en el patio y corrió a recibir a su esposo.

Este pareció estar triste, desazonado, furioso. Abrazaba a su esposa y callaba.

—¿Y bien, Edward? —exclamó lady Elena.

—¡Mi querida Elena —respondió lord Glenarvan—, esos hombres no tienen corazón!

—¿Se han negado?

—¡Sí! se han negado a enviar un buque. ¡Han hablado de los millones gastados inutilmente para descubrir el paradero de Franklin! ¡Han calificado el documento de oscuro e ininteligible! ¡Han dicho que la pérdida de esos desgraciados data ya de dos años, y que había pocas probabilidades de encontrarles! ¡Han sostenido que prisioneros de los indios, habrán sido conducidos tierra adentro, y que no es cosa de registrar toda la Patagonia para buscar tres hombres —¡tres escoceses!—, y que las investigaciones serían vanas y peligrosas y que el número de víctimas que costarían sería mayor que el que se podría salvar con ellas! En fin, han dado todas las malas razones que sugiere la falta de voluntad de hacer algo. ¡Recuerdan los proyectos del capitán, y el desgraciado Grant está perdido para siempre!

—¡Mi padre! ¡Mi pobre padre! —exclamó Mary echándose de rodillas a los pies de lord Glenarvan.

—¡Vuestro padre! ¡cómo! miss... —dijo el lord sorprendido viendo a sus pies a aquella joven.

—Sí, Edward, miss Mary y su hermano —respondio lady—, los dos hijos del capitán Grant, a quienes el Almirantazgo condena a quedarse huérfanos.

—¡Ah! miss —repuso lord Glenarvan, levantando a la joven—; si hubiese sabido que estabáis presente...

No dijo más. Un penoso silencio, que interrumpían los sollozos, reinaba en el patio. Nadie levantaba la voz, ni lord Glenarvan, ni lady Elena, ni el mayor, ni la servidumbre del castillo colocada silenciosamente alrededor de sus señores. Pero todos aquellos escoceses protestaban con su actitud contra la conducta del gobierno inglés.

Pasados algunos momentos, el mayor tomó la palabra, y dirigiéndose a lord Glenarvan, le dijo:

—¿No queda, pues, ninguna esperanza?

—Ninguna.

—Pues bien —exclamó el joven Roberto—, yo iré a buscar a esas gentes y... veremos.

Roberto no acabó su amenaza, porque su hermana le detuvo; pero sus puños cerrados revelaban intenciones poco pacíficas.

—¡No, Roberto —dijo Mary Grant — no! demos gracias a estos buenos señores por lo que han hecho por nosotros, quedémosles eternamente reconocidos, y partamos.

—¡Mary! —exclamó lady Elena.

—¿Adónde queréis ir, miss? —dijo lord Glenarvan.

—Voy a echarme a los pies de la reina —respondió la joven—, y veremos si es sorda a las súplicas de dos hijos que le piden la vida de su padre.

Lord Glenarvan movió la cabeza, no porque dudara del buen corazón de su Graciosa Majestad, sino porque sabía que Mary Grant no podía llegar hasta ella. Los que suplican llegan rara vez a las gradas de su trono, y parece que sobre la puerta de los palacios reales está escrita la advertencia que los ingleses ponen en la rueda de los gobernalles de sus buques:

Passaers are requested not to speak the man at the wheel (1).

Lady Elena había comprendido el pensamiento de su esposo. Sabía que la joven iba a practicar una gestión inútil, y que los dos pobres hermanos arrastrarían en lo sucesivo una existencia desesperada. Concibió entonces una idea grande y generosa.

—Mary Grant —exclamó—, esperad, hija mía, y escuchad lo que voy a decir.

La joven, que tenía a Roberto cogido de la mano disponiéndose a partir, se detuvo.

Entonces lady Elena, con los ojos llenos de lágrimas, pero con firme voz y facciones animadas, se acercó a su marido.

—Edward —le dijo—, el capitán Grant, al escribir y echar al mar su carta, la confiaba al cuidado del mismo Dios. Dios nos la ha enviado a nosotros. Sin duda Dios ha querido que nos encargásemos nosotros de la salvación de esos desgraciados.

—¿Qué queréis decir, Elena? —preguntó lord Glenarvan.

—Quiero decir —continuó lady Elena—, que debemos considerar como una gran dicha el poder empezar con una buena acción la vida del matrimonio. Vos, mi querido Edward, habéis proyectado para complacerme un viaje de recreo. ¿Pero, qué más recreo, qué más placer que el de salvar a esos desventurados a quienes abandona su patria?

—¡Elena! —exclamó lord Glenarvan.

—¡Sí, me comprendéis, Edward! El *Duncan* es un magnífico buque; puede arrostrar los mares del Sur, puede dar la vuelta al mundo, y la dará en caso necesario. ¡Partamos, Edward! ¡Vamos a buscar al capitán Grant!

Al oir tan dignas palabras, lord Glenarvan tendió los brazos a su esposa, y mientras él la estrechaba contra su corazón, Mary y Roberto la besaban las manos.

Y durante aquella patética escena, la servidumbre del castillo conmovida y entusiasmada, lanzó este grito de reconocimiento salido del corazón:

—¡Hurra por la señora de Luss! ¡Hurra! ¡Tres veces hurra por lord y lady Glenarvan!



HOTEL COLON
COMODOPO RIVADAVIA
de TEODORO CERECEDA
Teléfono 283 - Casilla Correo 5187
San Martín 341

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

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

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

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

Capítulo V

LA PARTIDA DEL DUNCAN

Ya hemos dicho que lady Elena estaba dotada de un alma fuerte y generosa, y en verdad que lo que acababa de hacer, era de ello una prueba incontestable. Lord Glenarvan estaba con razón orgulloso de aquella mujer tan capaz de comprenderle y seguirle. El propósito de ir a buscar al capitán Grant se había apoderado ya de su mente cuando vió en Londres rechazada su demanda, y si no se había anticipado a lady Elena, fué sólo porque le repugnaba demasiado la idea de separarse de ella. Pero desde el momento en que lady Elena deseaba partir, todas las vacilaciones cesaban. Los criados del castillo habían saludado con entusiasmo la proposición,pues se trataba de la salvación de hermanos, de escoceses como ellos, y lord Glenarvan unió cordialmente su voz a las aclamaciones con que fué victoriada la señora de Luss.

Habiendo resuelto marchar, no había que perder tiempo. Aquel mismo día, lord Glenarvan mandó a John Mangles pasar con el *Duncan* a Glasgow, haciendo todos los preparativos para un viaje a los mares del Sur que podía muy bien convertirse en un viaje de circunnavegación. Además, lady Elena, cuando formuló su proposición, no había exagerado las cualidades marineras del *Duncan*, construído con notables condiciones de solidez y velocidad, que le permitían lanzarse con buen éxito a los más largos viajes.

Era el *Duncan* un yate de vapor elegantemente cortado, del porte de 210 toneladas. Los primeros buques que llegaron al Nuevo Mundo, los de Colón, Vespucio, Pinzón, Magallanes, eran de mucho menores dimensiones.

El Duncan tenía dos palos, el trinquete con su mayor, velacho, juanete y sobrejuanete, y el mayor con mesana y balastrilla, y además el correspondiente bauprés con sus foques, perifoques y petifoques, sin contar las alas y arrastraderas con que se podían prolongar las velas en caso necesario. Era, pues, su velamen suficiente, y le permitía aprovecharse del viento como un simple clipper, pero su principal agente de locomoción era la potencia mecánica que encerraba en su flancos. Su máquina, de una fuerza efectiva de 160 caballos, estaba construída por un nuevo sistema. Poseía aparatos de calefacción que daban al vapor una tensión mayor que la ordinaria, era de alta presión y ponía en juego una hélice doble. El Duncan, a todo vapor, podía adquirir una velocidad superior a todas las obtenidas hasta ahora. En sus ensayos en el golfo de Clyde, había andado, según el *patent-long*, 17 millas por hora. Tal como era, podía, pues, hacerse a la mar y dar vuelta alrededor del mundo. John Mangles no tuvo que ocuparse más que de los arreglos interiores.

Su primer cuidado fué convertir en carboneras algunos pañoles más para poder llevar la mayor cantidad posible de carbón, pues era difícil en el camino renovar las provisiones de combustible. La misma precaución tomó respecto de las despensas, y así pudo almacenar víveres para dos años. Tenía bastantes fondos a su disposición, que le permitieron comprar un cañón giratorio que se colocó en la proa. Nadie sabía lo que podía suceder, y siempre es bueno poder enviar una bala de 8 a 4 millas de distancia.

John Mangles, dicho sea de paso, era hombre que sabía donde tenía la mano derecha. Aunque no mandaba más que un yate de recreo, no era un marino de tres al cuarto. En Glasgow, donde los buenos *skippers* no escaseaban, se le contaba entre los más diestros, más inteligentes y más resueltos. Tenía 30 años, y sus facciones, aunque algo severas y rudas, denotaban valor y bondad. Había nacido en el castillo, y la familia Glenarvan que tomó a su cargo su educación e instrucción, hizo de él un excelente marino. John Mangles dió repetidas pruebas de habilidad, firmeza de carácter y sangre fría en algunos viajes transatlánticos. Cuando lord Glenarvan le ofreció el mando del Duncan lo aceptó con la mayor satisfacción, porque quería como a un hermano al señor de Malcom-Castle, y buscaba una ocasión que hasta entonces no había encontrado, de sacrificarse por él.

El segundo era Tom Austín, viejo marino digno de toda confianza. Incluyendo a éste y el capitán, la tripulación se componía de 25 hombres, pertenecientes todos al condado de Dumbarton, todos marineros consumados, hijos de arrendatarios de la familia que formaban a bordo un verdadero clan de honradas gentes a las cuales no faltaba nada, ni tan siquiera el *piper-bag* (2) tradicional. Lord Glenarvan tenía una tripulación compuesta de hombres honrados, satisfechos de su oficio, adictos, valientes, hábiles en el manejo de las armas y en las maniobras de un buque, y capaces de acompañarle a las más peligrosas expediciones. Cuando la tripulación del *Duncan* supo donde tenía que ir, no pudo contener su alegría, y los ecos de los peñascos de Dumbarton repitieron sus hurras entusiastas.

John Mangles, mientras se ocupaba de la estiva y abastecimiento de su buque, no olvidó las cámaras de lord y lady Glenarvan, y las dispuso como correspondía a personas tan distinguidas y queridas en un viaje que podía ser muy largo. Preparó igualmente los camarotes de los hijos del capitán Grant, pues lady Elena no pudo negar a Mary el permiso de seguirla a bordo del *Duncan*.

En cuanto a Roberto, si no le hubiesen dejado partir, se hubiera escondido en la sentina. Se hubiera

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

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.**

embarcado aunque hubiese tenido, como Nelson y Franklin, que empezar a servir de grumete. No había medio de resistir a semejante hombrecito. Ni siquiera se pudo conseguir que se embarcase como pasajero, y se empeñó en servir de cualquier cosa, de grumete, aprendiz u hombre de proa. John Mangles se encargó de enseñarle el oficio.

—¡Bueno —dijo Roberto—, y no me escatime los disciplinazos(3), si no ando derecho como Dios manda!

—Vive tranquilo, hijo mío —respondió Glenarvan, afectando hablar con formalidad, y sin decirle que las disciplinas estaban prohibidas a bordo del Duncan, donde, además, eran completamente inútiles.

Para completar el rol de pasajeros, bastará nombrar al mayor Mac-Nabbs. Era éste un hombre de 50 años, de facciones tranquilas y regulares, que iba donde le decían que fuese, de excelente índole, modesto, silencioso, pacífico y amable. De acuerdo siempre con todo el mundo, no discutía, no disputaba, ni se incomodaba nunca. Lo mismo que subía por la escalera de su cuarto, hubiera subido por una muralla batida en brecha, sin que nada en el mundo le conmoviese, ni turbase, ni una bala de cañón, y moriría probablemente sin haber encontrado en la vida una ocasión de encolerizarse. Mac-Nabbs poseía en grado heroico, no solo el valor físico, únicamente debido a la energía muscular, sino el valor moral que es el que más vale, es decir, la firmeza de alma. Su único defecto, si tenía alguno, consistía en ser absolutamente escocés hasta la médula de los huesos, caledonio de sangre pura, rígido observador de las añejas tradiciones y costumbres de su país. Nunca quiso servir a Inglaterra, y el grado mayor lo ganó en el regimiento 42 de los Highland-Black-Watch, guardia negra, cuyas compañías estaban formadas de nobles escoceses. Pero en su cualidad de primo de los Glenarvan, residía en el castillo de Malcolm, y en su calidad de mayor creyó muy natural embarcarse como pasajero en el *Duncan*.

Tal era el personal de aquel yate, llamado por circunstancias imprevistas a llevar a cabo uno de los viajes más sorprendentes de los tiempos modernos. Desde su llegada a Steamboast Quay de Glasgod, había monopolizado en su provecho la curiosidad pública. Una multitud considerable le visitaba todos los días; él era el único buque que inspiraba interés, y no se hablaba más que de él, con mucho contentamiento de los demás capitanes del puerto, entre otros el capitán Burton, que mandaba el *Scotia*, magnífico vapor anclado junto al Duncan, y próximo a zarpar para Calcuta. El *Scotia*, por sus dimensiones, tenía motivos para considerar al *Duncan* como un simple *fly-boat* (4). Eso no obstante, todo el interés se concentraba en el yate de lord Glenarvan, e iba en incesante aumento.

Se acercaba el momento de partir. John Mangles se había manifestado hábil y expedito. Un mes después de haber hecho sus pruebas en el golfo de Clyde, el *Duncan*, tripulado, estivado y provisto de todo, podía hacerse a la mar. Se fijó la partida para el 25 de agosto, lo que permitía al yate llegar a las latitudes australes a principios de primavera.

No dejó lord Glenarvan, apenas fué conocido su proyecto, de recibir, para quitárselo de la cabeza, algunas observaciones muy sensatas acerca de las fatigas y peligros del viaje; pero no hizo caso de ellas y se dispuso a salir de Malcolm-Castle. De advertir es que muchos le admiraban sinceramente, al mismo tiempo que no le aprobaban. Además, la opinión pública se le declaró francamente propicia, y todos los periódicos, exceptuando los órganos del gobierno, censuraron la conducta de los comisarios del Almirantazgo. Lord Glenarvan fué tan insensible a los elogios como a los vituperios, porque tenía la conciencia del deber, y cumpliendo con éste, le importaba lo demás muy poco.

El 24 de agosto, Glenarvan, lady Elena, el mayor Mac-Nabbs, Mary y Roberto Grant, M. Olbinett, el steward del yate y su mujer, Mrs. Olbinett, puesta al servicio de lady Glenarvan, salieron de Malcolm-Castle, después de haber recibido un tierno adiós de los asociados de la familia. A las pocas horas estaban todos a bordo. La población de Glasgow acogió con simpática admiración a lady Elena, a la joven y valerosa señora que para volar al auxilio de unos infelices náufragos renunciaba a los tranquilos y fáciles goces de una vida opulenta.

Los departamentos de lord Glenarvan y su esposa ocupaban en la toldilla toda la popa del Duncan, y se componían de dos dormitorios, un salón y dos gabinetes para tocador. Después había una sala común con seis camarotes, de los cuales estaban cinco ocupados por Mary y Roberto Grant, M. y Mrs. Olbinett y el mayor Mac-Nabbs. Los camarotes de John Mangles y Tom Austin estaban situados junto a la escotilla, muy cerca de la cubierta. La tripulación tenía sus covs en el entrepuente, y estaba muy cómodamente, porque el yate no tenía más cargamento que carbón, víveres y armas para su propio uso. No había, pues, John Mangles carecido de espacio de que disponer para los

AGROCOM

Soc. Resp. Ltda. Cap. $ 100.000

ALMACEN POR MAYOR

Importación - Exportación

MEXICO 1672 - T. A. 38-8081 - Bs. As.

arreglos interiores, y se aprovechó de él de manera que nada dejaba que desear.

El *Duncan* debía partir en la noche del 24 al 25 de agosto, con la marea descendente de las tres de la mañana. Pero antes la población de Glasgow fué testigo de una ceremonia patética. A las 8 de la noche, lord Glenarvan y sus huéspedes, con toda la tripulación, desde los fogoneros al capitán, todos los que debían tomar parte en aquel viaje filantrópico, pasaron desde el yate a Saint-Mungo, la antigua catedral de Glasgow. Aquella vieja iglesia, que quedó intacta en medio de las ruinas causadas por la reforma y que tan maravillosamente describe Walter Scott, recibió bajo sus bóvedas macizas a los pasajeros y tripulantes del *Duncan*. Los acompañaba una inmensa muchedumbre. En la espaciosa nave, llena de tumbas como un cementerio, el reverendo Morton imploró las bendiciones del cielo y colocó la expedición bajo la salvaguardia de la Providencia. Hubo un momento en que resonó la voz de Mary Grant en la antigua iglesia. La joven rogaba por sus bienhechores y derramaba delante de Dios las dulces lágrimas del reconocimiento. Después se retiraron todos profundamente conmovidos.

A las once habían vuelto todos a bordo, donde John Mangles y la tripulación hicieron los últimos preparativos.

A media noche se encendieron los fogones, y el capitán dió orden de activar mucho el fuego. Torrentes de humo negro condensaron los vapores de la noche. Las velas del *Duncan* fueron cuidadosamente envueltas en el estuche de tela que servía para resguardarlas del humo, porque el viento soplaba del Sudoeste y no podía favorecer la marcha del buque.

CONFECCIONES
MOIS CHAMI
CASA FUNDADA EL AÑO 1912

ALSINA 772
T. A. 33, Avenida 2551
BUENOS AIRES

A las dos empezó el *Duncan* a estremecerse bajo la trepidación de sus calderas; el monómetro marcó una presión de cuatro atmósferas; el vapor empezó a silbar por las válvulas; estaba la marea tendida; el día permitía reconocer ya los pasos de la Clyde entre las balizas y los *biggings* (5) cuyos faros iban poco a poco cediendo a su luz al alba naciente. Era el momento de partir.

John Mangles hizo prevenir a lord Glenarvan, y éste subió en seguida a cubierta.

Muy pronto se empezó a percibir el reflujo; el Duncan lanzó vigorosos silbidos, largó sus amarras, y salió de entre andanas, separándose de los demás buques, púsose la hélice en movimiento y empujó al yate por el canal. John conocía admirablemente los bajos de la Clyde, y los sorteó sin necesidad de tomar práctico. El yate evolucionaba dócilmente a una señal suya: el hábil marino mandaba con una mano la máquina y con la otra el timón. Pronto se ofreció al buque un paisaje nuevo, siendo reemplazadas las últimas fábricas de la costa por las lindas casas de recreo que coronan las colinas, y poco a poco se desvanecieron los últimos rumores de la ciudad.

Una hora después, el *Duncan* pasó cerca de las rocas de Dumbarton, y pasadas otras dos horas, se hallaba en el golfo de la Clyde. A las seis de la mañana dobló el cabo de Cantry, salió del canal del Norte, y navegó en pleno océano.

Capítulo VI

EL PASAJERO DEL CAMAROTE NUMERO SEIS

Durante el primer día de navegación, el mar estuvo bastante picado, y al anochecer refrescó el viento. Con motivo de la marejada, eran los balanceos del *Duncan* bastante fuertes, por lo que las señoras tuvieron el buen gusto de quedarse echadas en sus camarotes sin aparecer por la toldilla.

Pero al día siguiente una ligera variación del viento permitió izar el trinquete, la cangreja y la gabia, con lo que el buque, ciñendo más y apoyándose mejor en las olas, fué menos violento en sus arfadas y balances. Apenas rayó el alba, lady Elena y Mary Grant pudieron reunirse en la cubierta con lord Glenarvan, el mayor y el capitán. La salida del sol fué magnífica. El astro del día, semejante a un disco de metal dorado por el procedimiento de Ruolz, salía del océano como de un inmenso baño galvánico. El *Duncan* se deslizaba en medio de una irradiación espléndida, y hubiérase dicho que se hinchaban sus velas al impulso de los rayos solares.

Los huéspedes del yate contemplaban silenciosos la aparición del astro radiante.

BOSTON
COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS
INCENDIOS
Robo (casa flia.)
Cristales
Golf. Automóviles
Sección Marítima
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"
T. A. 33, Avda. 3046 **Buenos Aires** **T. A. 34, Def. 6989**

—¡Qué admirable espectáculo! —dijo en fin lady Elena—. Hermoso empieza el día. Dios quiera que el viento siga siéndonos propicio y favorezca la marcha del *Duncan*.

—Imposible sería desear un día mejor, mi querida Elena —respondió lord Glenarvan—, y no podemos quejarnos del principio de nuestro viaje.

—¿Será larga la travesía, mi querido Edward?

—El capitán John nos lo dirá —respondió Glenarvan—. ¿Andamos bien John? ¿Estáis satisfecho de vuestro buque?

—Muy satisfecho, milord —replicó John—; es un buque maravilloso que llena de orgullo al marino que lo tiene bajo sus pies. El casco es digno de la máquina. Mirad cuán igual es el surco que deja en pos de sí y con qué facilidad el tajamar echa las olas a los lados. Andamos 17 millas por hora, y a este paso cortaremos la línea dentro de diez días, y antes de cinco semanas habremos doblado el cabo de Hornos.

—¿Oís, Mary? —repuso lady Elena—. ¡Antes de cinco semanas!

—Sí, lo oigo, señora —respondió la joven—, y las palabras del capitán han hecho latir mi corazón con violencia.

—¿Y qué tal os prueba la navegación, miss Mary? —preguntó lord Glenarvan.

—No del todo mal, milord; los balanceos no son muchos, y voy acostumbrándome a ellos.

—¿Y Roberto?

—¡Oh! Roberto —respondió John Mangles—, cuando no está en la máquina está en los topes. No sabe lo que es mareo. ¡Mirad! ¿Le véis?

A una indicación del capitán todas las miradas se dirigieron al palo mayor, donde estaba Roberto suspendido de una verga de juanete a 100 pies de elevación. Mary se extremeció.

—Estad tranquila, miss —dijo John Mangles—, os respondo de él, y me atrevo a aseguraros que cuando encontremos al capitán Grant, que sí lo encontraremos, le presentaré un marino hecho y derecho.

—El cielo os oiga, capitán John —respondió la joven.

—Hija mía —repuso lord Glenarvan—, hay en todo esto algo de providencial que debe darnos esperanzas. Nosotros no vamos, se nos lleva. No buscamos, se nos conduce. Y, además, ved a todas esas honradas gentes dedicadas al servicio de una causa tan bella. No solamente triunfaremos en nuestra empresa sino que la llevaremos a cabo sin dificultad. Prometí a lady Elena un viaje de recreo, y me parece que cumpliré mi palabra.

—Sóis, Edward, el mejor de los hombres —dijo lady Glenarvan.

—No tal, pero tengo la mejor de las tripulaciones y el mejor de los buques. ¿No os causa admiración nuestro *Duncan*, miss Mary?

—Lo admiro, milord —respondió la joven—, y lo admiro como verdadera conocedora.

—¿De veras?

—Siendo aun muy niña, jugaba con los buques de mi padre, el cual hubiera al cabo hecho de mí todo un marino, y aún no me vería muy apurada para trenzar un gratel o tomar rizos.

—¿Qué estáis diciendo, miss? —exclamó John Mangles.

—Si habláis de ese modo —dijo lord Glenarvan a miss Mary—, váis a entusiasmar al capitán John y a hacer de él el mayor amigo vuestro, porque él no concibe en el mundo más que un estado, el de marino. No concibe otro, ni aún para la mujer. ¿No es verdad, John?

—Verdad es, milord —respondió el joven capitán—, sin embargo, confieso que miss Grant está mejor hablando en la toldilla que aferrando un juanete, lo que no impide que me agrade mucho oirla expresarse como se expresa.

—Y sobre todo cuando admira el *Duncan* —replicó Glenarvan.

—Que bien lo merece —respondió John.

—Tan orgulloso estáis de vuestro yate —dijo lady Elena—, que con vuestros elogios me hacéis desear visitarlo hasta la sentina, y ver qué tal les va en el entrepuente a nuestros buenos marinos.

—Perfectamente —respondió John —; están en él como en su casa.

—Y en su casa están en realidad, mi querida Elena —respondió lord Glenarvan—. Este yate es un pedazo desprendido del condado de Dumbarton que voga por gracia especial, de suerte que nosotros de hecho no hemos salido de nuestro país. El *Duncan* es el castillo de Malcolm, y el océano es el lago Lomond.

—Pues bien, mi querido Edward, hacednos los honores del castillo —respondió lady Elena.

—Estoy a vuestras órdenes, señora —dijo Glenarvan—, pero antes dejadme prevenir a Olbinett.

El *stewart* era un escocés que merecía ser francés por su importancia. Excelente cocinero, desempeñaba sus importantes y elevadas funciones con celo e inteligencia. Acudió a recibir órdenes de su amo.

—Olbinett, vamos a dar un paseo para hacer ganas de almorzar —dijo Glenarvan, como si tratase de un paseo a Tarbet o al lago Katrine—, y espero que a la vuelta encontraremos la mesa puesta.

Olbinett se inclinó gravemente.

—¿Nos acompañáis, mayor? —dijo lady Elena.

—Si me lo ordenáis —respondió Mac-Nabbs.

—¡Oh! —dijo lord Glenarvan—, dejad al mayor contemplando estático el humo de su cigarro. Ahí tenéis miss Mary al más intrépido de los fumadores. Fuma incesantemente, hasta durmiendo.

El mayor hizo un ademán de asentimiento, y los demás huéspedes de

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

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

lord Glenarvan bajaron al entrepuente.

Mac-Nabbs se quedó solo, y conversando consigo mismo, según tenía de costumbre, pero sin contradecirse jamás, se envolvió en nubes más densas. Permanecía inmóvil, y miraba hacia popa la estela del yate. Después de algunos minutos de muda contemplación, se volvió y se vió delante de un nuevo personaje. Este encuentro hubiera sorprendido al mayor, si al mayor hubiera podido sorprender algo, pues el nuevo pasajero le era absolutamente desconocido.

Era un hombre de unos cuarenta años, alto y enjuto de carnes. Tenía bastante semejanza con un clavo largo de cabeza grande, pues la suya era, en efecto, ancha y voluminosa, su frente alta, su nariz prolongada, su boca grande y su barba muy prominente. Sus ojos se escondían detrás de unas gafas redondas, y su mirada parecía tener la indecisión particular que caracteriza a los nictálopes (6). Su fisonomía era la de un hombre inteligente y jovial, sin tener en manera alguna ese aspecto repulsivo de los personajes graves que hacen de la seriedad un principio, que por sistema no rien nunca, ocultando bajo una máscara de formalidad una nulidad completa. La soltura, la amable franqueza del desconocido demostraban claramente que sabía tomar los hombres y las cosas por su buen lado. Se comprendía, antes que hablase, que era hablador; y sobre todo distraído, a la manera de esos que no ven lo que miran, ni oyen lo que escuchan. Llevaba una gorra de viaje, botas amarillas y polainas de cuero, un pantalón de terciopelo castaño y una chaqueta de lo mismo cuyos innumerables bolsillos estaban atestados de diccionarios, agendas, carteras, libros de memoria y otros mil objetos tan embarazosos como inútiles, amén de un largo anteojo de larga vista que llevaba colgado de una correa de charol a guisa de bandolera de guarda paseos.

---

(1) Se suplica a los pasajeros que no hablen al que se halle en el timón.

(2) El músico que toca una especie de gaita o cornamusa, similar al instrumento musical de gallegos y asturianos, y en uso en los regimientos de *highlanders*.

(3) En lugar de un rebenque, como fué de uso en la marina española, en la marina británica se castigaba a los marineros con unas "disciplinas" compuestas de 9 correas.

(4) Barco-Mosca.

(5) Montículos de piedra que marcan el canal de la Clyde.

(6) La nictalopia es una disposición particular del ojo que permite en la oscuridad ver los objetos.



Su agitación contrastaba singularmente con la flema del mayor, alrededor del cual giraba, mirándolo, interrogándole con los ojos, sin que Mac-Nabbs se cuidase de preguntarle de dónde venía, ni a dónde iba, ni por qué se hallaba a bordo del *Duncan*.

Cuando aquel enigmático personaje vió burladas sus tentativas por la indiferencia del mayor, cogió su anteojo, que en su mayor desarrollo medía cuatro pies de longitud, e inmóvil como el poste de una carretera, con las piernas abiertas, asestó su instrumentó a la línea del horizonte en que el cielo y el agua se confunden, y después de cinco minutos de examen bajo su anteojo, le dejó descancar en la cubierta, y se apoyó en él como si fuese un bastón. Los tubos del instrumento se metieron inmediatamente uno dentro de otro, y el nuevo pasajero, faltándole de improviso su punto de apoyo, estuvo próximo a caer cuan largo era, al pie del palo mayor.

Cualquier otro que no hubiera sido el mayor, no hubiere podido contener la risa, pero el mayor no pestañeó siquiera. El intruso tomó entonces su partido.

—*Stewart* —gritó con un acento extranjero.

Se quedó aguardando, y no apareció nadie.

—*Stewart* —repitió con voz más fuerte.

Pasaba en aquel momento M. Olbinett, que iba a la cocina situada en la proa. ¡Cuál fué su asombro al oírse llamar por aquel individuo larguirucho a quien no conocía!

—¿De dónde habrá salido ese personaje —se preguntó—. ¿Será un amigo de lord Glenarvan? Imposible.

Sin embargo, subió a la toldilla y se acercó al extranjero.

—¿Sóis vos el *stewart* del buque? —le preguntó.

—Sí, señor —respondió Olbinett —, pero no tengo la honra...

—Soy el pasajero del camarote número seis.

—¿Número seis? —repitió el *stewart*.

—Sin duda. ¿Y vos os llamáis?...

—Olbinett.

—Pues bien, Olbinett, amigo mío —respondió el extranjero del camarote número seis—, me parece que ya es hora de almorzar. Treinta y seis horas hace que no he probado bocado, o por mejor decir, treinta y seis horas hace que no he hecho más que dormir, lo que es muy perdonable a un hombre que ha venido de una tirada de París a Glasgow. ¿A qué hora se almuerza aquí?

—A las nueve —respondió maquinalmente Olbinett.

El extranjero quiso consultar su reloj, lo que no dejó de llevarle algún tiempo, pues no dió con él hasta que metió la mano en su noveno bolsillo.

—Bueno —dijo—, no han dado aún las ocho. Dadme, pues, Olbinett, un bizcochito para aguardar y un vaso de sherry, porque me estoy cayendo.

Olbinett oía y callaba sin comprender nada. Además, el desconocido se lo decía todo el solo y pasaba de un asunto a otro con una volubilidad suma.

—Y bien —dijo—, ¿y el capitán? ¡No se ha levantado aún! ¿Y el segundo? ¿Qué hace el segundo? ¿Duerme también? Afortunadamente el tiempo es bueno, el viento favorable, y el buque anda solo...

De este modo hablaba cuando apareció John Mangles por la escotilla de popa.

—Ved al capitán —dijo Olbinett.

—¡Cuanto me alegro! —exclamó el desconocido—. Celebro conoceros, capitán Burton.

John Mangles quedó como quien ve visiones oyéndose llamar capitán Burton y encontrando a bordo a un desconocido.

El otro continuó como si tal cosa:

—Permitidme daros un apretón de manos —dijo—, ya que no os lo dí antes de anoche, porque en el mo-

mento de zarpar no se debe incomodar a los marinos. Pero hoy, capitán, os digo que tengo el mayor gusto en conoceros.

John Mangles abría desmesuradamente los ojos, mirando tan pronto a Olbinett como al recién venido.

—Ahora —repuso éste—, que me he presentado ya a vos, mi querido capitán, somos comos dos antiguos amigos. Hablemos, y decidme si estáis contento del *Scotia*.

—¿Qué entendéis vos por el *Scotia*? —dijo por fin John Mangles.

—El *Scotia* que nos lleva, un buen buque cuyas cualidades físicas me han ensalzado mucho, al mismo tiempo que las prendas morales de su comandante, el bravo capitán Burton. ¿Seríais acaso pariente del gran viajero africano del mismo apellido? Es un hombre audaz. Pero nada de cumplimientos.

—Caballero —respondió John Mangles—, yo no soy pariente del gran viajero Burton, ni soy tampoco el capitán Burton.

—¡Ah! —exclamó el desconocido —, ¿es, pues, a monsieur Burdness, el segundo del *Scotia*, a quien me dirijo en este momento?

—Mr. Burdness? —respondió John Mangles que empezaba a caer en la cuenta. ¿Tenía que habérselas con un loco o con un atolondrado? Se hacía a sí mismo esta pregunta, e iba a explicarse categóricamente cuando volvieron a cubierta lord Glenarvan, su esposa y miss Grant.

Al verles, el desconocido exclamó:

—¡Ah, pasajeros, pasajeros! Me alegro mucho. Espero, Mr. Burdness, que me presentéis...

Y adelantándose con perfecto aplomo, sin aguardar la intervención de John Mangles:

—Señora —dijo a miss Grant—, miss —dijo a lady Elena—, caballero —dijo a lord Glenarvan.

—Lord Glenarvan —dijo John Mangles.

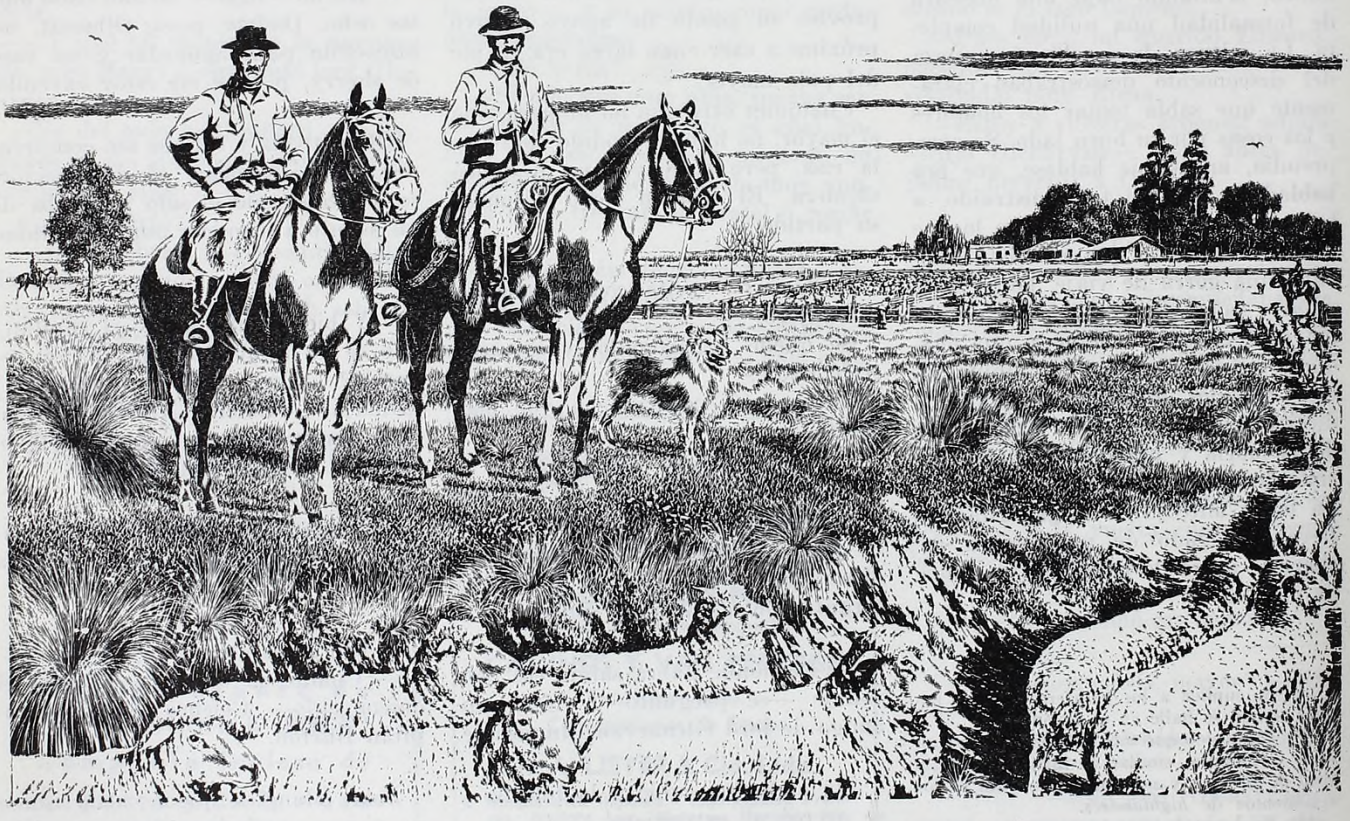
—Milord —repuso entonces el desconocido—, os pido me disimuléis el que me presente yo mismo; pero en el mar es preciso no ceñirse demasiado a ciertas fórmulas, y espero que no tardaremos en conocernos y que la compañía de estas señoras hará tan corta como agradable nuestra travesía en el *Scotia*.

Lady Elena y miss Grant no supieron qué responder.

—Señor —dijo entonces Glenarvan —, ¿a quien tengo la honra de hablar?

—A Santiago Elías Francisco María Paganel, secretario de la Sociedad de Geografía de París, miembro corresponsal de las Sociedades de Berlín, Bombay, Darmstadt, Leipzig, Londres, San Petersburgo, Viena, New York, miembro honorario del Instituto real geográfico y etnográfico de las Indias Orientales, el cual, después de haber pasado veinte años de la vida estudiando geografía en su gabinete, ha querido entrar en la ciencia militante, y se dirige a la India para coordinar unos con otros los trabajos de los grandes viajeros.

(Continuará.)



Majadas sin sarna con LITTLE

ES EL REMEDIO QUE CURA



Puerto Melchior, con la isla Bravante al fondo. En primer término, el transporte "Patagonia".

Homenaje de la Liga Naval Argentina en la Antártida

En oportunidad de nuestra última expedición a la región antártica, fué tributado un homenaje en el destacamento de Melchior, por la delegación especial enviada por la Liga Naval Argentina, integrada por los señores Palmiro A. Vanoli, Director de la revista "Marina", Julio Gallino Rivero, destacado locutor radiotelefónico y los pilotos de los Cursos de Navegación de la Entidad, doctor Rodolfo Crola y señor Raúl Ezpeleta.

En presencia de los señores jefes y oficiales de las unidades de guerra y en una emotiva ceremonia, la delegación de la Liga Naval hizo entrega de un gallardete de la institución, para ser colocado en el destacamento Melchior, como homenaje a la Marina de Guerra por la obra efectiva que realiza en esas apartadas regiones.

En esa oportunidad usó de la palabra el señor Vanoli, quien expresó:

"Le sería imposible a la palabra, a la letra, a la paleta del artista o a la lente de técnica maravillosa, aún en mano de los más magistrales artífices de todos los tiempos, poder referir o describir este espectáculo donde la naturaleza mezcló la bravura con un tipo de belleza que, armonizado como ella solo ha sabido hacerlo, ofrece este estupendo cuadro cuya sola observación aprieta el corazón y conmueve lo más profundo de nuestro ser.

¿Quién ha podido abrir el camino para llegar hasta aquí? ¿Quién ha sido capaz de dominar esta bravura indómita? Ha sido una institución meritísima, cuya labor patriótica es realmente efectiva. Esa institución es la Marina de Guerra, de la Argentina.

Gracias a ella pues, flamea en el punto más lejano del suelo argentino, la hermosa bandera de la Patria. Aquí parece más celeste y más blanca y su sol más dorado. Es que vista aquí, en este impresionante escenario, toma más fuerza, porque ha existido un esfuerzo titánico para traerla.

Nuestros marinos, hace de ello alrededor de un año, instalaron este destacamento. Recientemente habilitaron otro en la Isla Decepción, que completará la importante obra que desde hace años viene realizando el Observatorio de las Orcadas, tan querido por todos.

Esto señala la refirmación terminante de la soberanía nacional en esta apartada región del mundo. Esa soberanía que se funda en razones geográficas, históricas y jurídicas y que fué remarcada últimamente por la expedición aero-naval argentina en la región circumpolar de la jurisdicción de la Patria.

Nadie puede discutir nuestros títulos sobre esta tierra. Se fundan en la naturaleza, en la geografía. Es una prolongación del sur argentino. Es en definitiva, el zócalo geológico de nuestra Patria. Pero hay algo, tan o más importante: Nuestro país fué el primero que pisó con firmeza su suelo y el único que mantiene un observatorio permanente en las regiones antárticas.

Va formándose así, de paso, lo que la Comisión Nacional del Antártico llama: la conciencia antártica argentina.

Nuestro pueblo va teniendo esa conciencia. La ciudadanía lo demostró en la recepción que tributó a la expedición de año 1947. Fué un homenaje al espíritu de empresa nacional, poseído en alto grado por los marinos argentinos, cuya labor alcanza un claro matiz de ejemplo.

Ahora, los circunstantes, con este cuadro a la vista, debemos decir a todos los que encontremos a nuestro paso, en el país, y en el extranjero, que el esfuerzo que se realiza por la Antártida, es obra de una profunda convicción de justicia y de la seguridad limpia y honesta de un legítimo derecho. Por eso no se puede discutir. Y menos a quien ha dado siempre sin pedir nada.

La Liga Naval Argentina, institución paladín para la formación de una auténtica conciencia marítima, que para ella es sinónimo de conciencia antártida, ha querido asociarse a esta expedición obsequiando el gallardete que mi distinguido compañero de delegación, don Julio Gallino Rivero, acaba de entregar.

Este gallardete recordará a los argentinos que quedan en este lugar, la voz permanente de la Liga Naval de formar la conciencia marítima, convencida de que "el Mar es la fuerza motriz impulsora del dinamismo político, cultural, económico e industrial de los pueblos"

El Club "Enosis" de Comodoro Rivadavia en la gran fiesta del Petróleo Nacional

Presentación de "Miss Enosis"

El Club Social y Deportivo "Enosis" de Comodoro Rivadavia no quiso estar ajeno a esta grandiosa fiesta del petróleo, y consecuente con ello, decidió realizar una fiesta, la que tuvo lugar en los subsuelos de la confitería "El Aguila", alcanzando destacados relieves de cordialidad y animación, y participando de la misma asociados y simpatizantes. Durante su transcurso, se procedió a la elección de la Reina "Enosis" para participar en las selecciones de las cuales surgiría la primera Reina del Petróleo Nacional.

La elección de la Reina "Enosis" se efectuó mediante la intervención de un jurado, compuesto por caracterizadas personas del lugar; lo integraban los señores Alfredo Andújar, director de L. U. 4 Radio Comodoro Rivadavia; Soil Brohman, director del diario "El Rivadavia"; Luis A. Moltedo, gerente del Banco de la Nación Argentina; Raúl H. Sarrias, escribano nacional, y Cruz Abeijón Burgez, director del diario "El Chubut", el cual, después de una ardua tarea, pues difícil era decidir un fallo en razón de las numerosas niñas bonitas asistentes a la fiesta, decidió designar Reina "Enosis" a la simpática señorita Anita Rivas, la cual fué objeto con tal motivo de numerosas felicitaciones por parte de los concurrentes, que dió repetidas muestras de aprobación al fallo acordado.

Con el entusiasmo que es característico del Club "Enosis", de inmediato se dió comienzo a los preparativos para participar en los actos del Día del Petróleo, no resultando en vano los esfuerzos puestos de manifiesto por sus componentes para presentar a su Reina de acuerdo a las circunstancias de esta gran fecha, y fué así



Señorita Anita Rivas, que representó al Club Social y Deportivo "Enosis" en los actos del Día del Petróleo en Comodoro Rivadavia.

Crónica de nuestro corresponsal
Gualdemar A. Gatti

como en la velada efectuada posteriormente en el Teatro Español el día 3 de diciembre último, que tuvo por objeto principal la proclamación de "Miss Comodoro Rivadavia" para representar a dicha ciudad en la selección final de la "Reina del Petróleo Nacional", que se efectuó el día 13 de diciembre, la representante del Club "Enosis" mereció los más calurosos elogios, ya que unida a su gracia suave y natural, se destacaba la exquisitez y hermosura de su tocado, que llevado con suprema elegancia, fué justa causa de admiración, sin que esto desmerezca en absoluto la elegancia y atractivo personalísimo de todas las niñas participantes, las cuales, bellezas genuinas y de singular gracia y simpatía, formaban un cuadro de esplendor y hermosura en torno a la delicada figura de tez blanca y magnífica cabellera dorada de la señorita María Elena Iparrea, que resultó electa "Miss Comodoro Rivadavia".

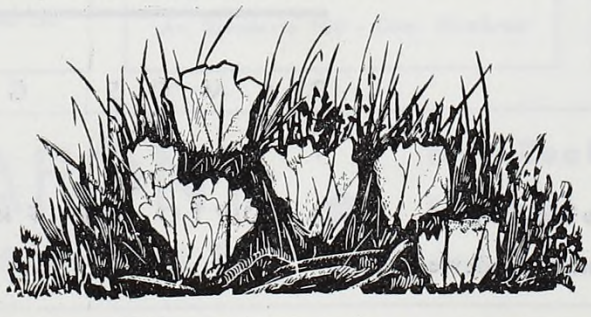
Y ahora, siguiendo con la representante del Club "Enosis", que nos ocupa, diremos que la señorita Rivas se hallaba elegantemente ataviada con un original vestido de tul de seda blanca armado con miriñaque; el corsage bordado delicadamente con pailette, se ajustaba a la espalda por una hilera de botoncitos, la falda muy amplia, sandalias plateadas, guantes bordados de tul y un many dorado; completaba el conjunto, realzando el porte distinguido de esta joven comodorense, una soberbia capa de terciopelo chiffon color granate, forrada de satén blanco, evidenciando su elegancia y belleza a través de los diversos actos realizados.



Miss Enosis
posando especialmente para *ARGENTINA AUSTRAL*.

(Fotos Figueroa.)

En esta forma, quiso el Club de Empleados "Enosis" asociar su granito de arena a la celebración de la magna fecha, cuyos actos, como se sabe, culminaron con la proclamación en el Stadium de Y.P.F., de la señorita Marta Campdepadrós, como **MARTA I**, Reina del Petróleo Nacional, a quien hacemos llegar por intermedio de estas líneas, nuestras más calurosas felicitaciones, lo mismo que a todas las niñas que en una u otra forma contribuyeron con su belleza y donaire al realce de esta magnífica fiesta, que perdurará como un recuerdo imborrable en quienes tuvieron la suerte de presenciarla.



Semana de Aeronáutica en Comodoro Rivadavia

Entusiasta celebración

(Envío de nuestro Corresponsal.)

Un acto simpático de las autoridades de Aeronáutica destacadas entre nosotros, ha dado oportunidad para que la austral población de Comodoro Rivadavia, participara de las fiestas de aviación que ha instituído la *Secretaría de Aeronáutica* con motivo de la celebración de la Semana que despierta el entusiasmo y la conciencia del medio que predominará en el futuro.

En efecto por primera vez en Comodoro Rivadavia y en la Patagonia, los actos realizados han adquirido un viso de realidad palpable, dado que fué posible apreciar por infinidad de personas el valor técnico de la aviación y sus grandes beneficios.

El Comandante de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Don Oscar Muratorio, puso a disposición del Comandante Don OscarValarche, un avión Douglas D.C.3 con el objeto de que el mencionado jefe, proporcionara al pueblo sin distinción de ninguna especie, oportunidad, para que aquellos que no conocían la emoción del aire, la pudieran experimentar aunque sea por un breve espacio de tiempo.

Fué así como una inmensa multitud de personas de ambos sexos y todas las edades desde el anciano hasta el niño, se congregaron en el aeródromo local para participar de los vuelos gratuitos que con tanto acierto implantó y autorizó el Comando de la Fuerza Aérea Argentina.

Es así como hombres y mujeres y niños hicieron su bautismo de vuelo en la zona patagónica en el Douglas facilitado al efecto y que con serena firmeza pilotearon alternativamente los tenientes aviadores militares Don Angel Croci y Don Jaime Núñez Sánchez, quienes demostraron sus condiciones de caballeros y así también la pericia en la conducción de la hermosa máquina, lo que sin lugar a dudas despertó en el público allí presente, la confianza y el deseo de querer volar en forma aumentativa.

No obstante la buena voluntad y el deseo de cumplir con todos, muchos quedaron sin su bautismo pero que podrán cumplir en cualquier oportunidad festiva de carácter aeronáutico, según lo prometido por la Autoridades de Aeronáutica.

Aero Club

El Aero Club de Comodoro Rivadavia cooperó en forma encomiable y estrecha colaboración con las Autoridades de Aeronáutica, brindando gratuitamente también

¡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

PANADERIA Y CONFITERIA

"LA FLOR DE ASTURIAS"

ELABORACION ESPECIAL

Venta de Pan y Galleta por Mayor y Menor

C. CORREO 5165 **SAN MARTIN 421** **TELEFONO 77**

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



Comandante Oscar Valarche, asesor aeronáutico de la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia y jefe de la Regional Sur de Infraestructura.

vuelos de bautismo en sus máquinas las que fueron piloteadas por los señores *Héctor Negri*, Instructor, el doctor *W. Varando*, y el señor *Juan A. Turner*.

Dicha cooperación fué recibida con particular simpatía.

Salto en Paracaídas

Como estaba anunciado, el día 27 a las 17 horas, se hizo un pequeño intervalo en los vuelos bautismales y el comandante Don Oscar Valarche, Asesor Aeronáutico de la Gobernación Militar y Jefe de la Regional Sud de Infraestructura, se dispuso a presentar ante nuestros ojos un espectáculo ansiado por muchos por lo novedoso y sobre todo por ser la primera vez que se realiza en la Patagonia.

Efectivamente, el Comandante Valarche, luego de un vuelo de reconocimiento por sobre la pista, se lanzó al espacio, presentando a la vista del público un espectáculo que despertó interés general.

Al finalizar la prueba el Comandante Valarche fué felicitado y emocionantemente ovacionado por la concurrencia.

El salto en paracaídas también dió su fruto, pues el público pudo apreciar los beneficios de esa tela de seda, que puede evitar la muerte en un caso dado.

Un gesto que tuvo trascendencia emotiva en horas de la mañana del día 27, fué el homenaje que con tanto acierto decidió realizar el Excelentísimo señor Gobernador de la Zona Militar General Don Armando Raggio, en homenaje al malogrado aviador Próspero Palazzo, frente al monolito que perpetúa su memoria, donde depositaron palmas y flores, luego de un breve discurso en el que se resaltó sus virtudes y concepto del cumplimiento del deber que le arrebató la vida.

Cabe mencionar entre otras cosas la gentileza que ha tenido la Secretaría de Aeronáutica en facilitar por intermedio del encargado Jefe Comandante Yagüe, cuatro películas de carácter aeronáutico que son: "Paracaidistas Argentinos", "Hacia las nubes", "Nidos de Cóndores" y "Precursores", todas ellas han agradado enormemente al público y se exhiben aún en las salas de la zona.

Podemos decir que nuestras alas argentinas no se han olvidado de nosotros y que han extendido sus manos progresistas hacia la promisora zona patagónica y sus pobladores que denodadamente trabajan y luchan por el engrandecimiento de nuestra Patria.

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

FARMACIA "MODERNA"
Dr. Andrés G. Blaiotta
Recetas
SAN MARTIN 380 TELEFONO 180
COMODORO RIVADAVIA

Roque González
ESCRIBANO
Registro de Contratos Públicos Nº 2
Av. Rivadavia 180 - Com. Rivadavia

ESCRIBANIA SARRIAS
Registro de Contratos Públicos Nº 3
RAUL HECTOR SARRIAS
ESCRIBANO NACIONAL
COMODORO RIVADAVIA

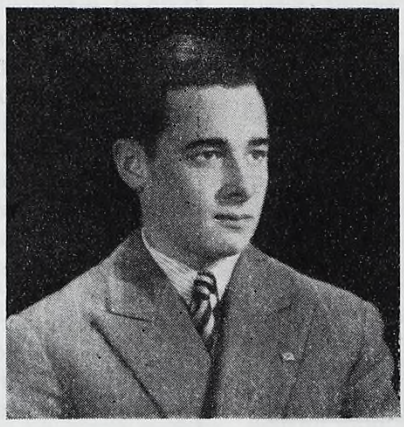
J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES
New Zealand Insurance Co. Ltd.
Sun Life Assurance of Canadá
COMODORO RIVADAVIA



Nuestros Estudiantes

(Envíos de Corresponsales.)

LAS HERAS



El señor *Julio S. Lay,* aventajado estudiante que terminó de recibirse de bachiller por eximición en la Capital Federal y quien, tras brillantes exámenes de ingreso en la Facultad respectiva, seguirá la carrera de Química, en cuya profesión hallará campo adecuado para sus notables aptitudes.

TRELEW

Don Alejandro Menéndez Behety —persona tan querida en la Patagonia por sus obras de bien— ha donado una nueva beca a un estudiante de la zona, el señor Ernesto Rafael Flores, quien acaba de obtener con excelentes clasificaciones



el título de Bachiller en el Colegio Nacional de Trelew.

Felicitamos calurosamente al joven estudiante por tan temprano como merecido éxito, y le auguramos un feliz avenir en su carrera universitaria.

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

Taller de Pintura al "Duco"
Arreglo de Carrocerías, Soldadura Autógena
de
G. GONZALEZ Hnos.
Calle Luis Jones esq. Sarmiento 99
TRELEW (Chubut)

Dr. PEDRO N. SILVA
MEDICO
TRELEW Teléf. 72

Dr. Adolfo Margara
MEDICO CIRUJANO
TRELEW

FARMACIA
MARGARA
●
Trelew - Chubut

Dr. Amadeo Antonelli
Médico Cirujano
Tel. 58 - Las Heras - Sta. Cruz

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. Asdrúbal R. Crego
Médico - Cirujano
Las Heras Santa Cruz

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



CREPUSCULAR

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

El crepúsculo destiñe en sombras nacaradas los últimos resplandores de un sol primaveral. Sobre la costa, bordeando la ría, el oro blanco de la meseta patagónica envuelve en sedosos vellones el fruto de arduas tareas rurales.

La quietud silente de la ribera se estremece con la pitada del vapor, que trazando paralelas con el humo flotante en el espacio y la estela que bosqueja en el piélago, marca un derrotero de esperanzas, de sueños, de quimeras... En torno, las olas rompen cual musitado murmullo, como pregoneras de un salmo promisor, coronando con la vorágine de espuma transparente, el perfil ondulado del Puerto.

Asela Carmen Oroz

(Dibujo de Antonio Alvarez.)

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



Sta. Amanda Pellón, de Las Heras.



Sta. Lucila San Miguel,
de Río Gallegos.

Cafés
y Tés Finos
"La Cosechera"
Pruébelos
una vez y
compare



Sta. Rosa Arroqui, de Trelew.
(Foto : tillitani.)



Sta. Danka Goic, de San Julián. *(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.

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR

SOLAMENTE EN LA ANONIMA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER"



Sta. Dorotea Susallech, de Río Gallegos. *(Foto Roil.)*

Caras bonitas



Sta. Ofelia Laquintana, de San Julián. *(Foto Mitre.)*

Niños



Dolly Raquel Felizzola, de Puerto Deseado.



José Espina, de San Julián.
(Foto Mitre.)





Luis, Marilú, Inés y Ramón Dominguez, de San Julián. *(Foto Mitre.)*



Omar Ghizzardi, de San Julián
(Foto Mitre)

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



Hugo Daniel Andreoli, de Comodoro Rivadavia.



Juan José Villa, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Liria y Francisco Novoa, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Irene Camerón, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Maria Cvjetanovic, de San Julián.
(Foto Mitre.)



Ramón y Carlos Albacete, de San Julián.
(Foto Mitre.)

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 T. A. - 23 Buen Orden
2608 - 6840 - 9611



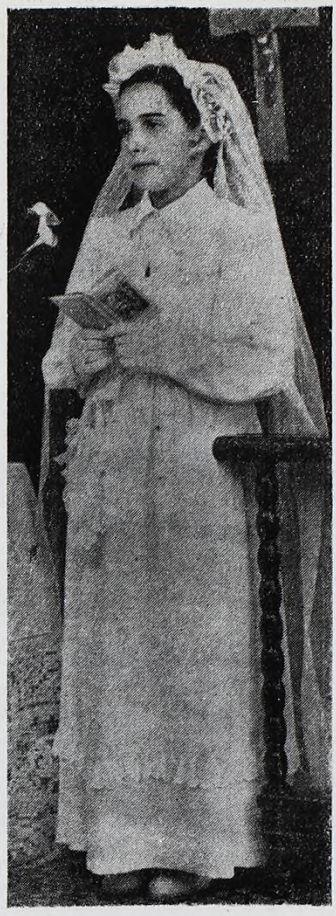
Roberto Fernández, de San Julián.

(Foto Mitre.)



Vilma Alvarez, de San Julián.

(Foto Mitre.)



Isabel Santesteban, de San Julián.

(Foto Mitre.)

ORANIA

ACEITE DE GUSTO DELICADO
DE CALIDAD INSUPERABLE

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

PIDALO EN LA ANONIMA



La playa de Puerto Madryn.

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES **COMISIONES** **CONTABILIDAD**

SARMIENTO 24 **RIO GALLEGOS**

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)

CARLOS DOMINGUEZ

Agente Comercial

Representaciones: Cía Swift de la Plata S. A. - Peters Hnos S. A. - Suchard Argentina S. A - Paul Hnos.
Lanas y Cueros: Curto, González y Cía., Consignatarios
Agencia de Seguros Generales: La Franco Argentina

Escritorio: C. Pellegrini 874 C. RIVADAVIA C. Correo 5367 T. A. 28

❖

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

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**



Playa de Puerto Santa Cruz.

Dr. ALBERTO FORMAGGIA
Médico Cirujano

Cirugía general - Garganta
Señoras - Partos - Enfermedades internas.

PUERTO SAN JULIAN - Teléf. 129

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

❖

Usina Eléctrica de Luz y Fuerza
Cte. LUIS PIEDRABUENA

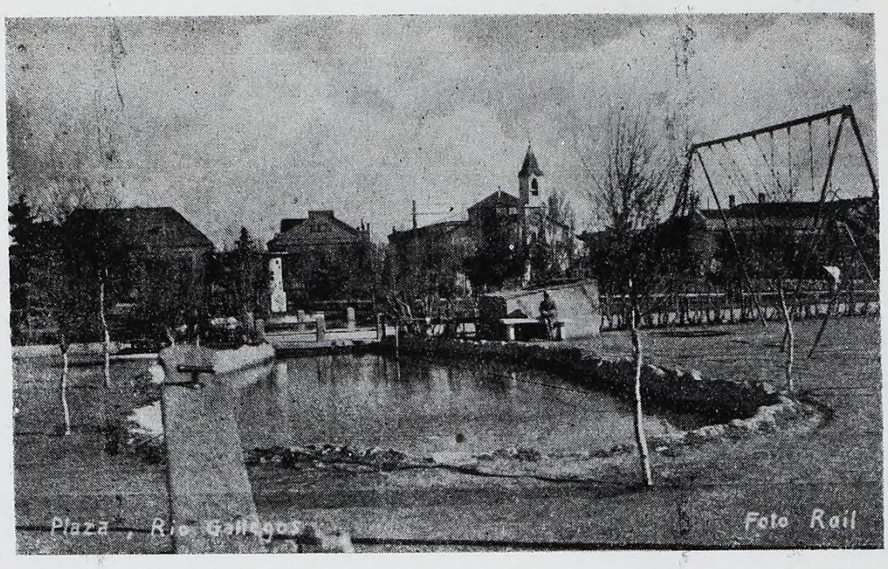
al servicio de su salud:
Farmacia "AMEGHINO"
JOSE B. FREIBERG
(Farmacéutico)
Los pedidos de la campaña se despachan con el primer correo. Formúlelos por carta
Cte. L. Piedrabuena Teléf. 40

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

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

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



La plaza de Rio Gallegos. *(Foto Roil.)*

Farmacia "DEL PUEBLO"
de Rubén Darío Rauch
•
La más austral del mundo
Teléfono 38 - Ro Grande (Tierra del Fuego)

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

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)

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)

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

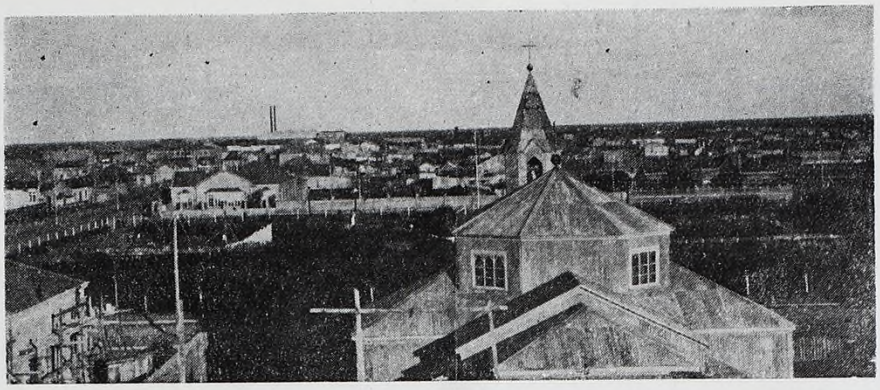


AURELIO F. MAZZIOTTI
Martillero Público
Representaciones
Río Grande (Tierra del Fuego)

Vicente José Gaspari
Constructor
CONSTRUCCIONES
EN GENERAL
Puerto SAN JULIAN

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

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



RIO GALLEGOS. Vista panorámica, tomada desde el Colegio Salesiano.

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

Julio Aloyz

Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros - Haciendas

S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

Dr. Eduardo Canosa

Doctor en Medicina

M. P. 0.7668

Consultas: 14 a 17 horas

*

Puerto Santa Cruz - Teléfono 69

Estudio "Foto Mitre"

Walter Hamburger

Fotografía Artística
Ampliaciones, Revelaciones, Copias

Bartolomé Mitre 375
Puerto San Julián



EUGENIO LLUIS

RAMOS GENERALES

El mejor surtido en plaza

●

CAÑADON LEON

(C. C. Nº 15)

Fotografía "ROIL"

Trabajos de primera calidad

"Gran existencia de fotos del Lago Argentino"

Roca 728 **Río Gallegos**

Luis S. Valladares

Escribano Público

Don Bosco 307 - Río Gallegos

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flota Mercante del Estado - Curto, González y Cía., Consignatarios

Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

"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)**

CONFITERIA "IDEAL"



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

de
MELQUIADES GONZALEZ

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

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, Camiones - 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

Aserradero "OLIVIA"

Al pie del Olivia
de
JUAN NJIRIC

Maderas aserradas y elaboradas

USHUAIA (T. 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)

TALLERES MECANICOS de Enrique Lavergne y Cía.

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



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"

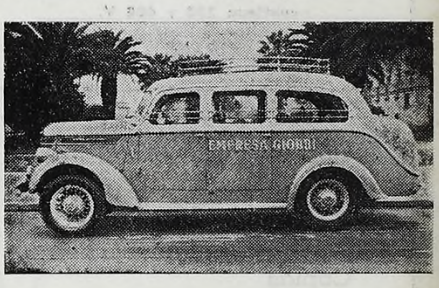
OSVALDO RIGAMONTI
Soc. An. Comercial e Indust.
Entre Ríos 2458 - Buenos Aires

CALLE 9 DE JULIO 285
RIO GALLEGOS - Teléfono: 143

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

Saturnino Pastoriza hijo

Tambo y
Aserradero

USHUAIA T. del Fuego

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