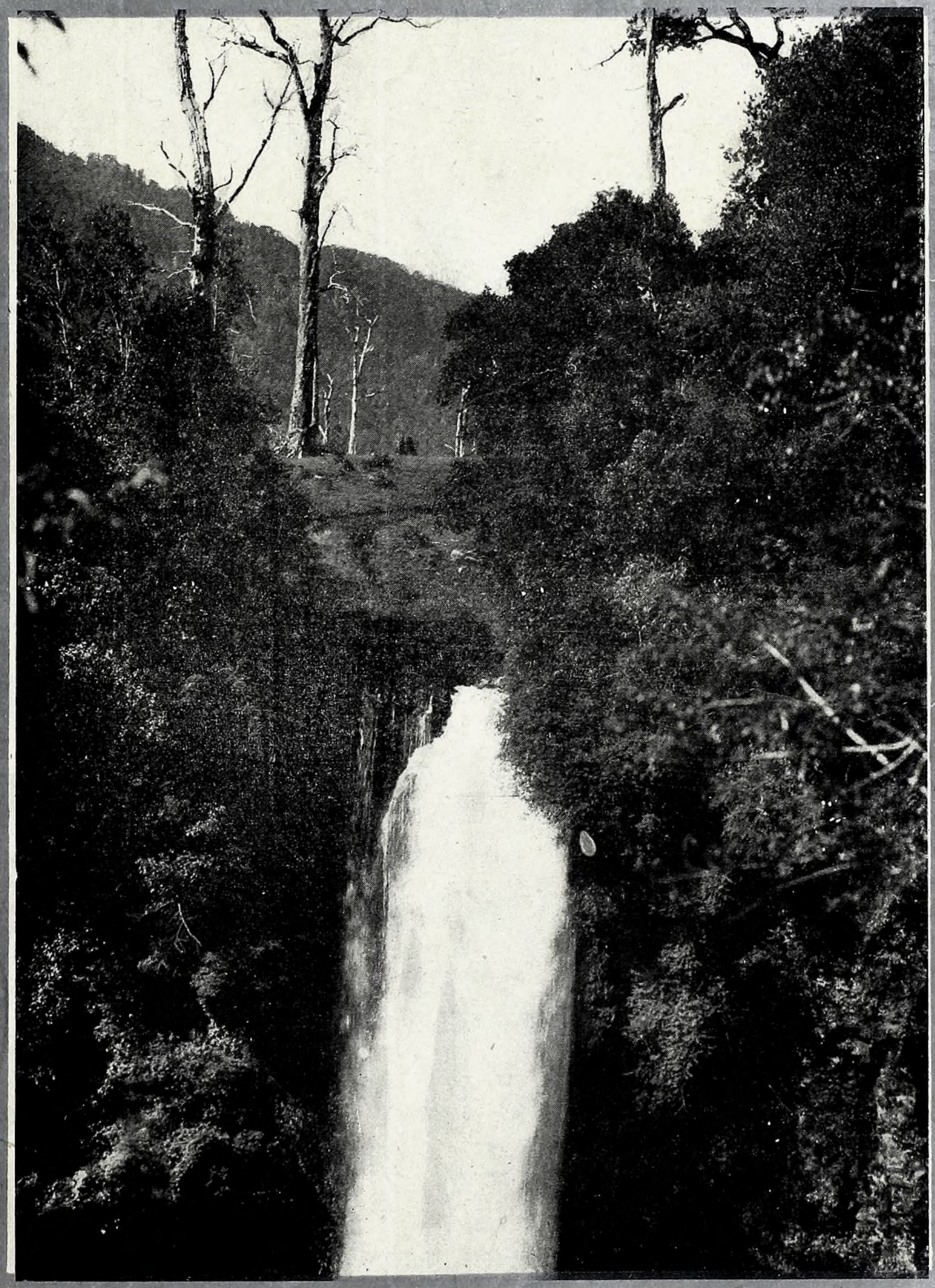
AÑO XXII FEBRERO DE 1951 Nº 235

Argentina Austral



UNA CASCADA EN TIERRA DEL FUEGO.
(Foto especial para ARGENTINA AUSTRAL.)



La estación de la Plaza del Parque, Buenos Aires, al salir el primer convoy ferroviario, el 30 de agosto de 1857.

CUANDO SE INAUGURO EL PRIMER FERROCARRIL...

que rodó por tierras Sudamericanas, los Productos Cooper ya eran conocidos y usados en muchas partes del mundo.

Allá por 1843, William Cooper estableció una fabriquita dedicada a producir antisárnicos a base de azufre y arsénico - los famosos Polvos de Cooper que llegaron a ser conocidos y usados en todo el mundo.

Andando el tiempo, esa modesta industria, alentada por el genio de su fundador, se convirtió en la poderosa organización de nuestros días, cuyos laboratorios han prestado y prestan ingentes servicios a la ganadería, creando y perfeccionando remedios para el ganado.

Ahora, respaldados por el prestigio y el enorme caudal de experiencia acumulado en más de 100 años de labor intensa y honesta, los productos Cooper - ***reconocidos como los mejores*** - son usados donde quiera que se crie ganado.

PRODUCTO COOPER

FUNDADA EN 1843

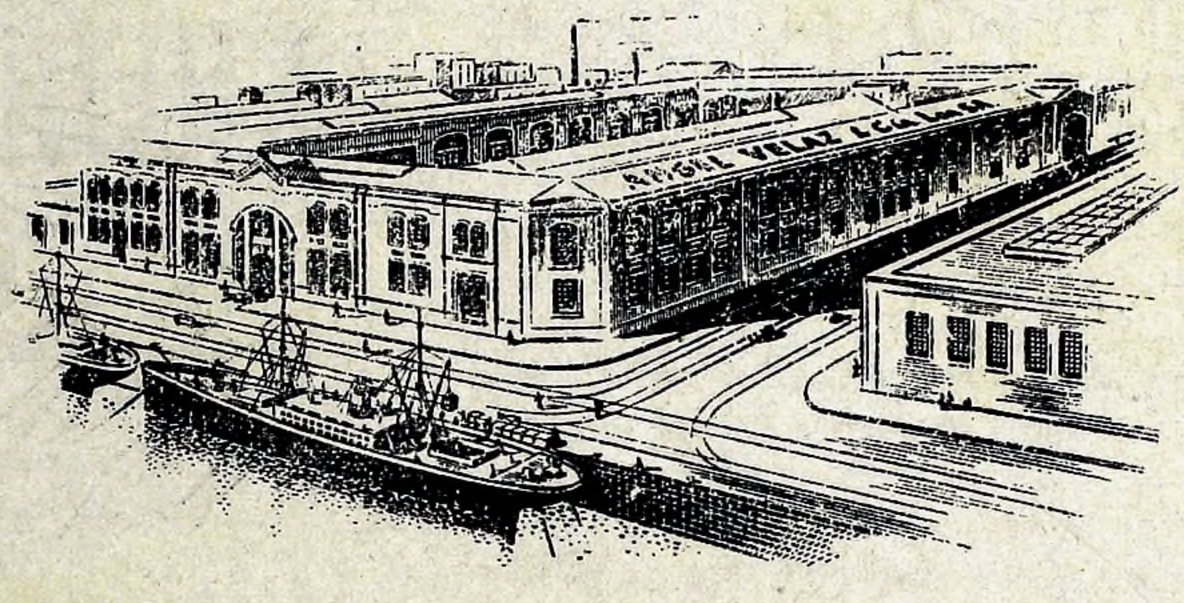
ANTISARNICOS ★ GARRAPATICIDAS ★ LOMBRICIDAS
REMEDIOS VETERINARIOS ★ INSECTICIDAS

WILLIAM COOPER & NEPHEWS (SOUTH AMERICA) LTD.
S. A. Importadora y Comercial
25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

Angel Vélaz & Cía. Ltda. S. A.

CONSIGNATARIOS

Dirección Telegráfica: AVELAZCIA



L A N A S

AUDICIONES DE

ANGEL VELAZ & Cía. Ltda.

que se trasmiten por las estaciones L. U. 4 Radio Comodoro Rivadavia, los domingos a las 20 horas, y L. U. 12 Radio Gallegos, los lunes a las 13.20, en las que se da un amplio informe del movimiento del mercado de lanas, de haciendas vacunas, lanares y de cereales, además de un panorama detallado del mercado lanero en su actividad semanal.

¡ E S C U C H E L A S !

A G E N T E S

Agente General en la Patagonia
ENRIQUE GARCIA JAUNSARAS **Puerto Deseado**

En Camarones	ARSINOE MALATTO
„ Trelew	ALVAREZ y ROLLITT
„ Puerto Madryn	AURELIO GARAGARZA
„ Comodoro Rivadavia	GIL ALVAREZ
„ Las Heras	RODRIGO FERNANDEZ y Cía.
„ San Julián	JULIO ALOYZ
„ Santa Cruz	H. W. C. ROLLITT y Cía.
„ Río Gallegos	JUAN LIEGEOIS

Escuche nuestro comentario:
por L.U. 4, Radio COMODORO RIVADAVIA
los domingos a las 20 horas
y por L. U. 12, Radio RIO GALLEGOS
los lunes a las 13 y 20 horas

SARMIENTO 456
Buenos Aires

El Mostrador Amigo de las MIL Alegrías



Siempre esforzándonos para proporcionar a nuestros estimados clientes de la CIUDAD y CAMPAÑA, todo lo necesario para el bienestar de su vida y defensa de sus intereses.

ALMACEN
TIENDA
BAZAR
MENAJE
FERRETERIA
CORRALON
BARRACA
VAPORES

LA ANONIMA

SOC. ANON. IMP. y EXP. de la PATAGONIA



Argentina Austral

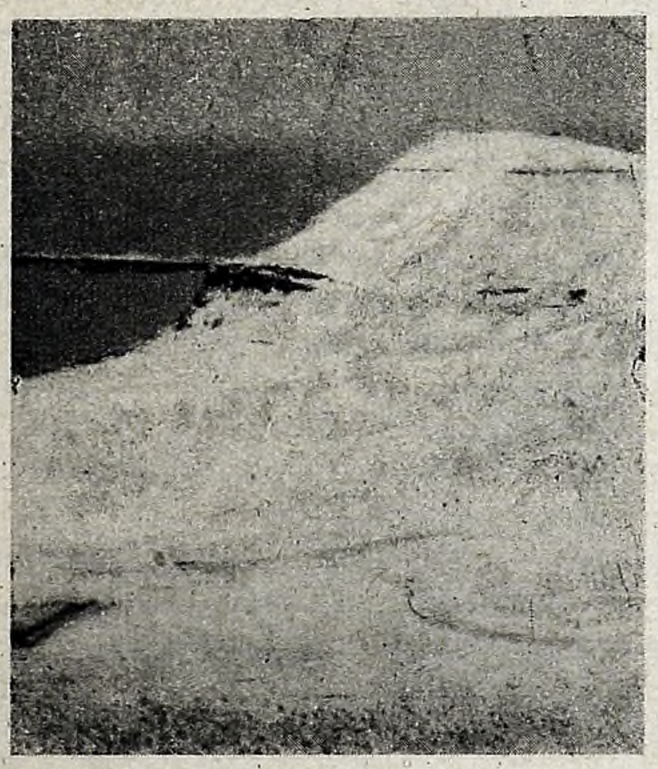
Inscripto en el Registro de
Propiedad Intelectual Nº 204.421

Editada por la Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Dirección y Administración:

Avda. Presidente Roque Sáenz Peña 547
T. E. 33 (Avenida) 0503

Director: Dr. Carlos A. Menéndez Behety



El Chenque nevado.
(Foto Busto.)

AÑO XXII - NUMERO 235

FEBRERO DE 1951

BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA DE ESTA REVISTA
FUERA DE LA PATAGONIA
$ 1.50 MONEDA ARGENTINA

CINCUENTENARIO DE COMODORO RIVADAVIA

1901 - 23 DE FEBRERO - 1951

Vamos a nuestra vez marchando con renovadas energías por la segunda mitad de un siglo cuyos comienzos fueron de extraordinario avance para el progreso general de la República y muy especialmente por lo que se refiere a nuestras regiones del lejano sur, hasta entonces descuidadas como ninguna otra de las que constituyen el patrimonio nacional. Con la entrevista de Punta Arenas entre los Presidentes argentino y chileno, quizás alcanza su culminación la obra pacificadora, patriótica y afirmativa del General Roca, acontecimiento público de tanta trascendencia económica como realidad política, seguido por un despertar de energías privadas que en muchos casos fueron su inmediata consecuencia, y de otros muchos sucesos igualmente venturosos entre cuyos móviles principales habría que colocar, tal vez, el prestigio ganado para nuestra patria por la serenidad y altas miras del gobierno que a la sazón regía sus destinos. Es lo cierto que ganaderos y comerciantes se establecen sobre las costas patagónicas y, como deseando recuperar los años perdidos, una oleada de actividad colonizadora principia a extenderse desde el río Colorado hasta el canal de Beagle, invadiendo tierra adentro, fecundando las yermas mesetas, desmontando las milenarias selvas fueguinas y alimentando con el caudal ininterrumpido y siempre creciente de las nuevas producciones los naturales lugares de estacionamiento, bien a la salida de los ríos, ya en el desemboque o convergencia de los valles, ya utilizando el abrigo de escotaduras y radas que ofrezcan alguna ventaja para el transporte marítimo. Esta es la época en que el mundo científico también comienza a interesarse por los asuntos de la Antártida, y nuestro país participa en las expediciones que se organizan en Europa, y monta observatorios como el de la isla de los Estados, y colabora con delegados y aprovisionamientos, y envía barcos de socorro . . . El pabellón nacional flamea sobre las Orcadas, la más alta latitud habitada sin interrupción por el hombre. Una compañía ballenera se establece en Buenos Aires para operar en aguas antárticas; es la primera de su índole que se asienta en el hemisferio austral. Mientras tanto, y también allá en el sur, ha nacido una ciudad que está llamada a ejercer poderosa influencia en la economía de la República.

Entre tales prodigios australes, entre tanta actividad humana que avanza hacia el sur, ya sin detenerse en los mares tempestuosos de la extremidad continental ni ante los mares helados de la misteriosa Antártida, el mayor prodigio es sin duda alguna esta ciudad fundada en el desierto y donde la causa de su esterilidad se transforma en el motivo de su potencialidad extraordinaria. Comodoro Rivadavia, más que la obra de los hombres, es uno de esos milagros de la naturaleza con el que los hombres no contaban, pero que obligan a una modificación de propósitos y de planes, a un cambio de ruta, a un viraje, por gracia de Dios afortunado, en los caminos de la Historia.

Primer viaje de instrucción de la corbeta "La Argentina"
1884

Por el almirante Juan A. Martin

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

II

AUSTRIA - ITALIA

La plana mayor del buque estaba constituída en la siguiente forma: Comandante, coronel Daniel de Solier; Segundo Comandante, capitán Federico W. Fernández; oficiales: tenientes Leopoldo Funes, oficial de maniobra, y Félix Dufourg, artillería; subtenientes Daniel Rojas Torres, derrota, y Belisario P. Quiroga, detall. Ayudantes de cargos y servicio de guardias: subtenientes Juan A. Martin, Vicente E. Montes, Adolfo M. Díaz, Gustavo Sundblad Roseti, Hortensio Thwaites, Esteban Fernández y Francisco G. Torres; cirujanos: Mario Cornero y José M. Martínez; Comisario contador, Carlos J. Barraza: farmacéutico Caupolicán Castilla; maquinistas: 1º Jorge Schranz, 2º Gabriel Tonelli y 3º Cosme Gregorio; guardamarina, Francisco Zorn.

Se embarcan los dos años de cadetes que a continuación se nombran. Primera División, 4º año, Lorenzo Maldonado, Fernando Dousset, Eduardo Quesnel, Luis Almada, Manuel J. Lagos, Luis Estebe, César Silveyra, Pedro Mohrade, Juan I. Peffabet, José Quiroga Furque, Alberto Encina, Augusto Sarmiento, Segundo Pozzo, Juan Spraggom y Carlos García. Segunda División, 3º año, Juan Attwell, Adolfo Lamarque, Ramón Casas, Francisco Lami, Jorge Victorica, Juan Grienson, Angel Irurtia, Carlos Montaña, Beltrán Besson, Luis A. Imperiale, Hilario Ibarra, Luis A. Lan, Lorenzo Zaborido, Enrique Laborde y José Ferrini.

Sumaban catorce entre jefes y oficiales, ocho oficiales asimilados y treinta cadetes, en total 52. Tripulación de cubierta, máquinas y servidumbre, 120 hombres, con lo que "La Argentina" llevaba en total 172 hombres.

Hasta ese año 1884 ningún oficial egresado de la Escuela Naval había llegado en la Armada a la categoría de jefe; el Segundo Comandante de "La Argentina", capitán Federico W. Fernández, que iba a cargo de la Escuela no había cursado estudios en ella, pero en 1876 solicitó su alta en la escuadra, rindiendo los exámenes reglamentarios del plan de la 1er. escuela, que fueron aprobados, dándolo de alta como subteniente y embarcándose en el monitor "El Plata"; también fué al sur, y en el 78 a Europa, donde embarcó durante dos años en la Marina francesa. El teniente Funes pertenecía a la segunda promoción, el teniente Dufourq a la cuarta, los subtenientes Rojas Torres y Belisario Quiroga a la séptima, y los demás, a la octava, recientemente egresada.

El Comandante tampoco había cursado la Escuela Naval, pero incorporado a la escuadra después de la guerra del Paraguay, fué a Europa para estudiar navegación y materias afines, lo que realizó en el Observatorio Naval de Toulón, donde se vinculó con su director, teniente de navío Francisco Beuf, a quien más adelante hizo llamar para dirigir nuestra Escuela Naval; de regreso al país ejerció mando de buques, navegó por el litoral del sur dando pruebas de sus condiciones, conocimientos y pericia marinera. Podía considerarse, pues, que su elección para el comando de "La Argentina" fué acertada.

Era común o reglamentario, en nuestra escuadra que los barcos tuvieran a bordo "pilotos" para la navegación en el mar que provenían, por lo general, de escuelas de náutica españolas.

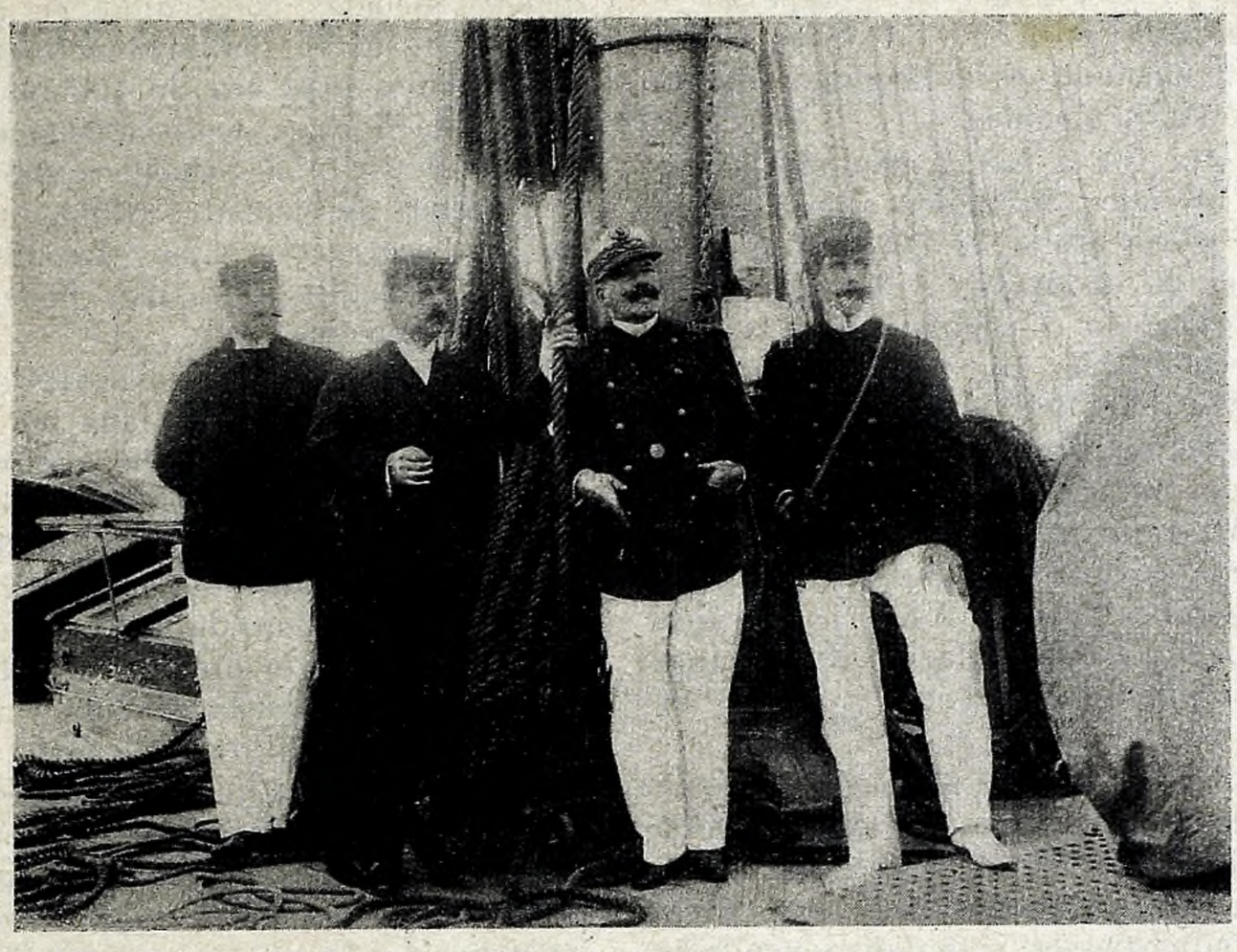
En este viaje no lo tuvo "La Argentina", y la derrota estuvo a cargo, primero de un oficial egresado el año anterior, y después de otro de los recién egresados. Fué así "La Argentina" el primer buque de la Armada cuya navegación y servicio interno estuvo a cargo exclusivamente de oficiales jóvenes de nuestra Escuela Naval que de este modo comenzaban a actuar, respondiendo a las exigencias de la moderna escuadra de tener oficiales capacitados.

En el fondeadero de la rada de Trieste se hacían los preparativos para la partida. El tiempo era bueno y se acentuaba la primavera, aunque no nos escapamos de unos días de *bora,* viento duro y frío, molesto en las calles de la ciudad y peligroso en el puerto para las embarcaciones menores; pero felizmente sin interrumpir nuestro trabajo, ni causar más daño que las mojaduras producidas por la marejada.

Mientras se equipaba el buque fueron enviados los cadetes en un vaporcito a Venecia para visitar el arsenal, donde el Jefe, Vicealmirante Martini, los llenó de atenciones, realizando otra excursión a la escuela naval austríaca en el puerto de Pola, donde ocupaba un soberbio edificio con toda clase de comodidades para el estudio y la vida, que incluían fuera de las aulas, gabinetes y plaza de ejercicios, un salón para fiestas; también aquí los cadetes fueron muy agasajados.

Terminaba "La Argentina" sus preparativos cuando llegó a la rada una división de la Marina austríaca en la que venía el archiduque Alberto inspector general del Ejército y Armada con insignia en el acorazado "Lissa", ejerciendo el mando de la División el Contralmirante Wipplinger; ambas insignias fueron saludadas haciéndoles las visitas reglamentarias. Este arribo permitió por primera vez a nuestros oficiales y cadetes ver y visitar buques de tales características y porte, que resultaban imponentes en comporación con los nuestros. Las visitas fueron cordiales, las tripulaciones confraternizaron y hubo recepciones y comidas en las cámaras de oficiales, y en tierra.

El 11 de mayo inició el viaje "La Argentina" con la visita a Pola, base naval de la Marina austríaca, con cuya oficialidad renovamos nuestras relaciones; se saludó a la plaza, a la insignia del jefe de la escuadra, V. A. Bocarow, y se hicieron las visitas reglamentarias conviniendo con las autoridades las de nuestros cadetes que visitaron después el arsenal y los astilleros, comenzando de este modo la lección objetiva de lo que eran las Marinas de Europa, ejemplo de lo que en el futuro debería ser la nuestra. Las visitas de protocolo complementáronse en tierra con las sociales, y en los casinos de oficiales, donde las reuniones, como estábamos en verano, eran regadas abundantemente con la deliciosa cerveza Pilsen, la nacional del país.



Se hizo también una excursión a Fiume para visitar los talleres de torpedos Whitehead, donde construían material para nuestra nación. El material había sido contratado en Inglaterra por nuestra legación en Londres, pero la firma tenía en Fiume sus talleres principales de construcción. Eran los primeros torpedos autónomos que se fabricaban; los de entonces se podían lanzar a 800 metros de distancia, medían unos 3 metros de largo y llevaban 32 kilogramos de explosivo. Nos mostraron los detalles de la construcción. El casco, de acero, constaba de tres partes que se reunían y ajustaban; a proa tenía el explosivo; después la cámara de aire comprimido para el movimiento de la máquina, el departamento secreto de regulación de profundidad, y las máquinas. No nos enseñaron el compartimento "secreto", que sólo se hacía conocer a las naciones que "compraban la patente" y el derecho de construcción, caso que no realizara el nuestro; sin embargo esa parte la pudimos ver más adelante, en otra oportunidad del mismo viaje, al visitar la escuela de torpedos de Francia, en Boyardville.

Desde el muelle donde estaban los aparatos respectivos presenciamos lanzamientos con la previa preparación de los torpedos. Sin inconvenientes pudimos seguir con la vista su trayectoria y su salida a la superficie, al fin de su carrera, donde eran fácilmente recogidos.

Según el contrato con los torpedos vendría a Buenos Aires un ingeniero técnico, el Sr. Warren, quien sería el encargado de instruir a nuestro personal en el manejo de ese material. Cuando regresamos al país, con el conocimiento que traíamos, en contratos posteriores de modelos más modernos, con mayor alcance, velocidad y carga de explosivos, terminó el "secreto". El torpedo se convirtió en un aparato de orden común, localizándose su servicio al principio en la estación de torpedos de Río Luján, a bordo del "Maipú", después en Río Santiago y en todas las bases navales.

Salimos de Pola el 17 de mayo, navegando por el Adriático con rumbo SE para despuntar la isla de Lissa, que pasamos a media noche. En este paraje había tenido lugar la histórica batalla naval que lleva ese nombre, en la que el Almirante austríaco Tegetoff con una escuadra menor venció a la napolitana del Almirante marqués de Persano, conquistando el dominio del mar en esa región, victoria que los austríacos celebraron por mucho tiempo dando el nombre del lugar y el de ese almirante a sus acorazados principales.

De allí seguimos en dirección al extremo sudeste de Italia, navegando a la vista de costa y situándonos por marcaciones día y noche, a los puntos característicos o a los faros. Continuaba el tiempo bueno, días claros y agradables, navegando a máquina y a una marcha económica de 10 millas por hora, con vientos flojos que no permitían dar velas; no había marejada y teníamos poco movimiento de rolido. A bordo se hacían diariamente formaciones, instrucción y ejercicios como si se estuviera en puerto, y la tripulación, especialmente los cadetes, se amoldaban fácil y gradualmente a la vida marinera. Cruzábamos a menudo con barcos costeros y con lanchas de pescadores.

Doblando el cabo Otranto cruzamos el golfo de Tarento y pasamos el estrecho de Messina con sus costas llenas de poblaciones; Caribdis y Scylla no ofrecieron novedad, aunque se avistaron sus remolinos, y pasado el estrecho, los volcanes Etna y Strómboli y las islas Lipari inmediatas continuaron sirviéndonos de punto de marcaciones. Con la noche aparecieron por la proa los resplandores de luz rojiza de un faro desconocido, en el primer momento, hasta que en seguida reconocimos que era el Vesubio con sus llamaradas intermitentes. Al aclarar el 22 estábamos sobre Nápoles; reconocimos las costas y los puntos notables, entrando al golfo, donde fondeamos temprano frente a Santa Lucía. A las 8 hicimos nuestro saludo a la plaza.

Como en tierra ya tenían noticias de nuestra próxima llegada, apenas fondeados se vió el buque rodeado de lanchas llenas de gentes ataviadas con ropas vistosas de variados colores, recibiéndonos con música de mandolinas y canciones del país. El pueblo de Nápoles saludaba con alegría a este buque amigo, cuya bandera por primera vez llegaba a estas aguas, emisario de un país donde se albergaban ya tantas compatriotas suyos.

Llegaron las embarcaciones de la sanidad y autoridades portuarias y, encontrando todo en regla y sin novedad a bordo, dejaron al buque en libre práctica. En seguida se cambiaron las visitas oficiales con la Marina y después se hicieron las de los comandantes, dejándose más tarde atracar los botes de los proveedores y acordando hora y turno para que el pueblo y comerciantes napolitanos pudieran subir a bordo. Aquí debíamos permanecer una semana, tiempo que se distribuyó, primero para las visitas de interés militar, después para las de orden civil a los parajes históricos y pintorescos, innumerables en esta región; por una parte, buques, arsenales, astilleros, fábricas, etc., y por la otra los museos,

el Vesubio, las ruinas de Herculano y de Pompeya, ya bastante descubiertas en esa época; el Possilipo, Capri y sus bellezas, el paseo nacional y las regiones de los cantos, las flores y los vinos amables.

La mitad de los cadetes fué a Roma, con el Comandante y un grupo de oficiales, invitados a una recepción por nuestro ministro en Italia, el Dr. Antonio del Viso, en celebración del 25 de Mayo. A bordo conmemoramos también esa fecha con el engalanado y las salvas reglamentarias, ceremonia en que nos acompañaron los buques italianos. Era jefe del departamento marítimo el Vicealmirante Acton. También la sociedad de Nápoles nos agasajó. La princesa de Montirrochietta, que tenía en Buenos Aires un hijo, el marqués de Morra, casado con una hija de nuestro ministro de Marina, vino a bordo a visitar al cadete Victorica, y después ofreció una recepción en su palacio. En algunas otras casas de familias napolitanas y en el casino de oficiales hubo también recepciones.

La ciudad característica se extendía alrededor del golfo con sus calles estrechas, tortuosas, de casas apiñadas sobre las laderas. En todas aquellas callejuelas había colgadas ropas en lo alto y a veces pastas en la parte baja, para secar. Por todas partes ambulaban vendedores de frutas y helados.

Dejamos Nápoles el 30 de mayo, despuntamos la isla de Ischia y tomamos rumbo NO paralelo a la costa, en dirección a Livorno, donde llegamos al día siguiente. Nos dieron amarradero en la parte interior del murallón rompeolas que protege la entrada al puerto, fondeando a dos anclas y con amarras a tierra por la popa; así quedábamos al abrigo de los vientos y de la mar de afuera. Frente a nosotros estaba la entrada al puerto artificial, el cual tiene dársenas de maniobra y para comercio, muelles, diques de carena, gradas de construcción, etc. Era jefe de la base el Contralmirante Fincati, quien inmediatamente devolvió la visita de nuestro Comandante, haciéndosele los honores y salvas reglamentarias, y que dictó todas las disposiciones del caso para las visitas de nuestros cadetes y personal.

Visitamos allí los astilleros navales de los Fratelli Orlando, que efectuaban construcciones importantes para la marina militar y mercante italianas, y que más adelante contruyeron nuestros acorazados "San Martín" y "Belgrano" del tipo Varesse. La firma Orlando tenía instalados equipos modernos para las grandes construcciones navales que realizaban ya todas las marinas europeas. Visitamos también las acererías de Terni, donde se fabricaban corazas, cañones y proyectiles, y se hacía laminación general de acero. Ligado a esta industria había laboratorios, fábricas de nitro celulosa y explosivos para carga de granadas, que nos mostraron en todos sus detalles.

Seis días permanecimos en Livorno, cuyo puerto dejamos el 5 de julio, llegando el 6 al golfo de Spezzia. Fué otra corta travesía de navegación costera.

Spezzia era el puerto militar por excelencia de la Marina italiana, ubicado al fondo del golfo sobre la costa norte y cerrado a cierta altura por una escollera que lo cruzaba de norte a sur, dejando en cada extremo un pasaje para los buques. Sobre la costa había dársena, muelles de atraque, dársenas interiores y diques de carena en número y extensión suficientes, equipados para todos y cada uno de los servicios: embarcadero de personal, de aprovisionamientos, artillería, combustible, máquinas, etc. Detrás de la escollera había extensión considerable de agua tranquila, con muertos para amaderro de los barcos, tanto de la escuadra como de los mercantes. Había en el puerto una escuadra con insignia de vicealmirante y dos divisiones con insignias de contralmirantes; la de vicealmirante estaba en el acorazado "Duilio", buque gemelo del "Dándolo", de 10.000 toneladas, construídos en 1870, portadores de los cañones de mayor calibre entre todas las marinas europeas y cuyo peso era de 100 toneladas. Se caracterizaban también estos acorazados por un túnel a popa capaz de llevar una torpedera para lanzarla al mar en operaciones de combate. Italia tenía ya a flote y armados dos acorazados tipo "Lepanto", de 14.000 toneladas, comparables a los más poderosos de las flotas inglesa y francesa.

Cambiadas las visitas oficiales se organizó por las autidades de la marina italiana las visitas de nuestros cadetes y oficiales a todas las reparticiones de la base naval y buques principales de la escuadra, acompañados por oficiales italianos con toda deferencia hacia los huéspedes. Fueron días de actividad extrema y utilísimos para la instrucción de los cadetes, quienes así podían comprobar todo lo que puede hacer una marina joven como era la moderna marina italiana, para implantar la industria naval en todos sus detalles, creando una flota nueva capaz de competir con las antiguas de las otras naciones de Europa.

Aparte de esta organización de talleres y astilleros Italia estaba creando en gran escala la organización y construcción de grandes usinas hidro-eléctricas en su región del norte para las diversas industrias, en reemplazo de las a carbón, que el país no tenía, lo que conjuntamente con los jornales bajos que tenía Italia, permitía a la nación desarrollar económicamente sus industrias fundamentales.

En los polígonos de tiro de Spezzia se habían realizado grandes experiencias con cañones, proyectiles y planchas de corazas fabricadas por procedimientos nuevos que estaban revolucionando las construcciones navales en este país y en otros de Europa. Aunque no se repitieran las características del tipo "Duilio" —gruesa artillería, espesa coraza y empleo de las torpederas— fué ésta una vision italiana que más adelante en las guerras modernas se ha ido desarrollando y perfeccionando; también otros proyectos de ingenieros navales italianos han podido ser utilizados por otras marinas en sus construcciones.

Además de estas relaciones con oficiales y técnicos italianos tuvimos oportunidad en Spezzia de frecuentar la sociedad italiana, especialmente de los oficiales de marina. Nuestro ministro en Roma, el Dr. Del Viso, vino hasta Spezzia a visitar nuestro buque, donde fué recibido con los honores reglamentarios.

Llevábamos una gran impresión de todo lo que se refería a la industria naval italiana, su creación y desarrollo. Habíamos visto buques modernos, fábricas de cañones propios, de corazas y de municiones, astilleros de construcción de buques de guerra y mercantes... Eran numerosas las compañías de navegación que extendían sus líneas de buques de carga y pasajeros por todo el mundo, hacia el lejano Oriente, en el Mediterráneo y por el Atlántico y a ambas Américas. Las líneas al Río de la Plata habían introducido ya la navegación rápida, haciendo competencia a las antiguas flotas inglesas y francesas.

Tomaba mucho incremento en esa época la inmigración italiana a nuestro país, trayéndonos buenos obreros y numerosos agricultores, con lo que nuestra agricultura tuvo aquel desarrollo sorprendente, que pronto convirtió al país en gran exportador.

De este contacto con la vida y la industria de Italia nació la decisión de varios de nuestros oficiales jóvenes de quedarse, o volver para ingresar en sus institutos, formándose allí nuestros primeros ingenieros navales, y donde también adquirimos conocimientos para mejorar la organización y administración de nuestra naciente marina.

Toponimia indígena de Patagonia

BAHIA DE COY

Por Leoncio S. M. Deodat

(*Especial para ARGENTINA AUSTRAL. Véase número* 223.)

II

Coyle

El capitán Parker King —sucesor de su camarada Pringle Stokes, el iniciador de los estudios hidrográficos en nuestras costas marítimas por orden del Almirantazgo británico—, mantuvo intacta, como lo había hecho el segundo, la inscripción geográfica de Bauzá: "bahía de Coy" —*Coy Bay*— en el relato de su viaje (*22*, I, 120). Posteriormente, la clasificación de la abertura fué corregida, según la carta del Almirantazgo *Sheet X* en la cual se lee: COY INLET, o sea ensenada o cala Coy (fig. 8).

Al arribo a nuestras costas de los marinos ingleses, la grafía Coy tenía un antecedente en el mapa del hidrógrafo Arrowsmith (1811) (*63*) que, cabe suponer, no desconocerían. La pregunta de Groussac acerca del conocimiento de la "graphie fautive de *Coy*" por parte de Fitz-Roy, resulta inoficiosa. El capitán británico, como sus antecesores, no hizo sino respetar un nombre que no le era dable, ni lícito, modificar o destruir.

COYLE no es una entidad toponímica independiente, deriva de COY. Por su origen es un producto híbrido indobritánico; desde el punto de vista del idioma, una síncopa. Para Groussac "quelques maîtres d'école ou géographes en chambre on fait la dérivation barbare *Coyle*" (*18*, VIII, 408). *Coyle* —se explica sin esfuerzo— es abreviatura o contracción de COY (*in*) LE (*t*). Manifestarlo no es una novedad; se sabe desde hace sesenta y seis años. Moyano es quien descubre la procedencia del nombre, patagónica, por supuesto. El texto pertinente del marino argentino librará a maestros de escuela y geógrafos de gabinete de tan quisquilloso reproche. Es éste: "El arroyo se conoce actualmente por dos nombres. *Coy Inlet*, que es el de la Cala, donde desemboca el océano, y *Coile*, corrupción de aquél —la "dérivation barbare" tiene ahora cómoda aplicación—, con el cual lo distinguen los cazadores, los chilenos de *Punta Arenas* que van y vienen comerciando con los indios, y algunos viajeros distinguidos de quê después hablaré y que parece han aceptado esta última denominación" (*40*, 126). Por ejemplo, en el mapa fragmentario que ilustra acerca del itinerario seguido por el aventurero Julius Beerbohm en el sur patagónico —según su libro editado en 1879, cuatro años antes de que Moyano realizara su viaje a las nacientes de los ríos Gallegos, Coyle, Santa Cruz, etc.—, se adjudica al río el nombre de *Coy Inlet* [10] (fig. 9), y, asimismo, el teniente Roncagli, en 1883 (*52*, 753, 754, 757).

En Musters (1869) asoma la perezosa ortología del campesino siempre dispuesto a hablar con economía de tiempo y un mínimo de esfuerzo mental, que le lleva a suprimir letras y sílabas si la dicción es dificultosa. El viajero inglés no repara en la semejanza de *Coy Inlet* con *Coyle*, y aplicando al segundo su fonética regional, escribe *Cuheyli*: "We descended into the valley of Rio Cuheyli, or the river which debouche at Coy Inlet" (*41*, 26) [fig. 10]. Este aparente hiperbólico juego de palabras homófonas ofrece el curiosísimo caso de la deformación verbal de un topónimo que, siendo producto del apareamiento de una voz indígena con otra inglesa, en su propia tierra de origen pasa a convertirse en *Coyle* como consecuencia de una cabal "défiguration bizarre", y hasta en *Cuheyli* al ser oído por un británico de paso por el lugar y desconocedor de la procedencia de *Coy Inlet*.

La *vox populi* no indígena, el habla inculta de los mercachifles ambulantes, había impuesto ya, en 1869, la ley de su influencia degenerante y trasladado al río el nombre del seno. Lo demás, fué obra de la incomprensión.

Sin embargo, se considera a *Coyle* "epíteto infamante" (*sic*!) al atribuírsele un origen araucano, por derivación de *coila*, mentira. *Coile* —admítese— es un vocablo "deformado en boca del tehuelche; coile por coila (*57*, 64). El fundamento se encuentra en la suposición de que primara en el ánimo del indio cierto fenómeno geológico que obliga al río a llevar sus aguas por conducto subterráneo, en algunos trechos, surgiendo más adelante. "La desaparición y el renacimiento de las aguas —presume el cartógrafo Alberto Vúletin— debieron intrigarlo y él también, como sus hermanos el caduveo y el quichua, aplicóle al río el epíteto infamante: *Coila*, llamándolo falso o incierto" (*Id.*, 65). El presbítero Milanesio, sumando un error más a los tantos existentes en su opúsculo, algo dijo en 1915 de la procedencia del nombre geográfico Coile (por *Coyle*): "parece der. de *coila*, mentira (*37*, 11). El *Aônüküin'k* (Aónekenk) morador de todo el suelo que ocupa el territorio nacional de Santa Cruz, nunca tuvo hábitos marinos. Nada supo del arte de la navegación. Para vadear una corriente algo profunda construía una balsa de ramas o palos de toldo, según Moreno, citado por Lista (*28*, VI, 16), y lo indujera Fitz-Roy mientras remontaba el río de aquel nombre, en abril de 1834 (*22*, II, 344). Los accidentes geológicos causativos de perturbaciones en el arrastre de las aguas superficial u oculto, jamás le desvelaron; no le ofrecían beneficio ni le ocasionaban daño. En su lengua no hay vocablos para designarlos o calificarlos; tampoco viajero alguno dice algo al respecto. Si el agua burbujeante, tibia, no potable, de un pequeño misterioso surjidor del valle del Shewen, mencionado por Moreno, hizo despertar el temor receloso del indio, nunca la mofa o el escarnio sirvieron a su desahogo espiritual, porque en esa fuente "que hervía", de líquido "tóxico", hallábase el aposento

---

Errata. — En la página 16 del número 223 de ARGENTINA AUSTRAL hay un error toponímico, que se produjo al escribir Cala Escondida por Cala Encerrada, verdadero nombre hidrográfico de la abertura costanera en cuya margen occidental se halla el pueblo San Antonio Oeste. Quiera el lector dignarse tener en cuenta esta rectificación. *(N. del A.)*

del Espíritu Maligno, de *Agschem*, fautor de desgracias, señor de maldades (*39*, I, 235).

El indio austral tuvo buen motivo para no pedir en préstamo al Mapuche un adjetivo con el único propósito de infamar un curso de agua cualquiera, por estar fuera de sus costumbres pensarlo y aplicarlo. En su dialecto hay una expresión propia con que motejar al falso, al engañador: es *társh'k'o* o *társh'ko*, mentiroso, recogida por Lista (*31*, 113). En "Téuesh", mentira es *tsáuel* [en Tehuelche, *tars*], de acuerdo con Carlos Ameghino (*26*, XXII, 276). Si fuese exacta aquella presunción, hallaríase en juego el adverbio *tars* o el adjetivo *társh'ko*, de ningún modo *coila*. En la selección de nombres que diesen individualidad a los lugares de su habitual frecuentación, estaciones de tránsito, canteras provedoras de materia primera, etc., el indio demostró ser un hombre de recursos sencillos: bastábale un substantivo para designarlos; recuérdese a *Ota*; un río es un río, y una isla, isla, también. Elijo dos ejemplos edificantes: *Koong*, antiguo nombre del Shewen (o Shehuen, grafía de Moyano [*40*, 20, 46]), o *Kong* como escribe Lista (*28*, VI, 17), igualmente *Koon* (*29*, 85), o *Kon* y *Koona*, conforme con Ameghino (*26*, XXII, 250); el nombre significa río. El segundo es el de una isla formada por una doble desviación del río Chico, Santa Cruz, "larga de algunas leguas y de un ancho medio de una a dos millas", según Moyano (*40*, 31), [hoy "isla Grande del río Chico"], conocíasela por *Chekelom*, así consta en uno de los mapas de la Memoria del perito Moreno, quien indica otra del mismo nombre en el río Shewen (*62*, mapa X). *Shéketem*, en "Téhuesh" [en Tehuelche *Shéketm*], significa isla (*26*, XXII, 255; Cf. *25*, 24)[11].

El estudio integral del hidrotopónimo Coy libra a Coyle de toda sospecha de un origen ultracordillerano. Como nombre geográfico Coyle está falto de raíz histórica; andando el tiempo será tan sólo legendario. Su aplicación al río procede de una mala interpretación del de la abertura. El río nunca tuvo nombre. La geografía le conoce desde el año 1869 como río *Cuheyli*, que no es otro que el barbarismo *Coyle* escrito por un inglés con la ortografía de su idioma nativo, después de haberlo oído pronunciar por gente de su compañía en el viaje a Santa Cruz.

III

Coig

¿De dónde proviene entonces el intruso hidrotopónimo Coig que, a pesar del alto patrocinio de Groussac, ignoran las fuentes históricas de la "bahía de Coy"?

Entre los mapas inéditos insertos por el capitán Guillén y Tato en su "Monumenta" hay uno de gran formato, de la América del Sur, reproductor de una copia de su original, existente en la Real Sociedad Geográfica de Madrid. El ejemplar-matriz data del año 1800 y ostenta impreso el cuño oficial del "Departamento Topográfico de Ingenieros", lo cual demuestra ser su autor —un tal "Ibañez"—, un profesional no vinculado a la marina. La nomenclatura exclusiva de la "Ensenada Grande" en el mapa de referencia, registra estos nombres correspondientes a sendos accidentes de la costa, de norte a sur: "*cabo Redondo, bahía de Coig y punta de Sánchez*" (*66*, lam. 78, cuarterón 7). He aquí a la "bahía de Coy" de Bauzá convertida a los dos años en "bahía de Coig" por un connacional del cartógrafo mallorquino, antecedente que por la fecha de publicación de la obra no pudo conocer Groussac (fig. 11).

En el Río de la Plata actuaron a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, tres ingenieros de patronímico Ibáñez: un criollo y dos españoles, en conformidad con los autores de mi consulta: Furlong (*15*), Torres Lanzas (*71*) y Udaondo (*53*, [519]).

De estos profesionales, tan sólo uno ofrece una labor capaz de inducir a creérsele autor del mapa del año 1800: es el ingeniero militar capitán Agustín Ibañez y Bojons. Udaondo proporciona noticias de su permanencia en Buenos Aires donde, a fines del siglo XVIII, contrajo matrimonio con una hermana de Esteban de Luca y Patrón. En el año 1797 fué enviado a Montevideo por el virrey (Olaguer Feliú) con orden de estudiar "la defensa de la costa de Maldonado"[12]. Cinco años después el ingeniero Ibañez regresó a España con su esposa e hijo (*53*, [519]). Hasta aquí Udaondo.

Acerca de su desempeño en la Banda Oriental, se carece de informes directos. El Dr. Quesada anota como conservado en el Depósito Hidrográfico madrileño, un "Diario de mar y tierra desde la ciudad de Maldonado á la de Montevideo", del año 1800; es una "copia u orijinal sin firma, con planos orijinales muy buenos", que per-

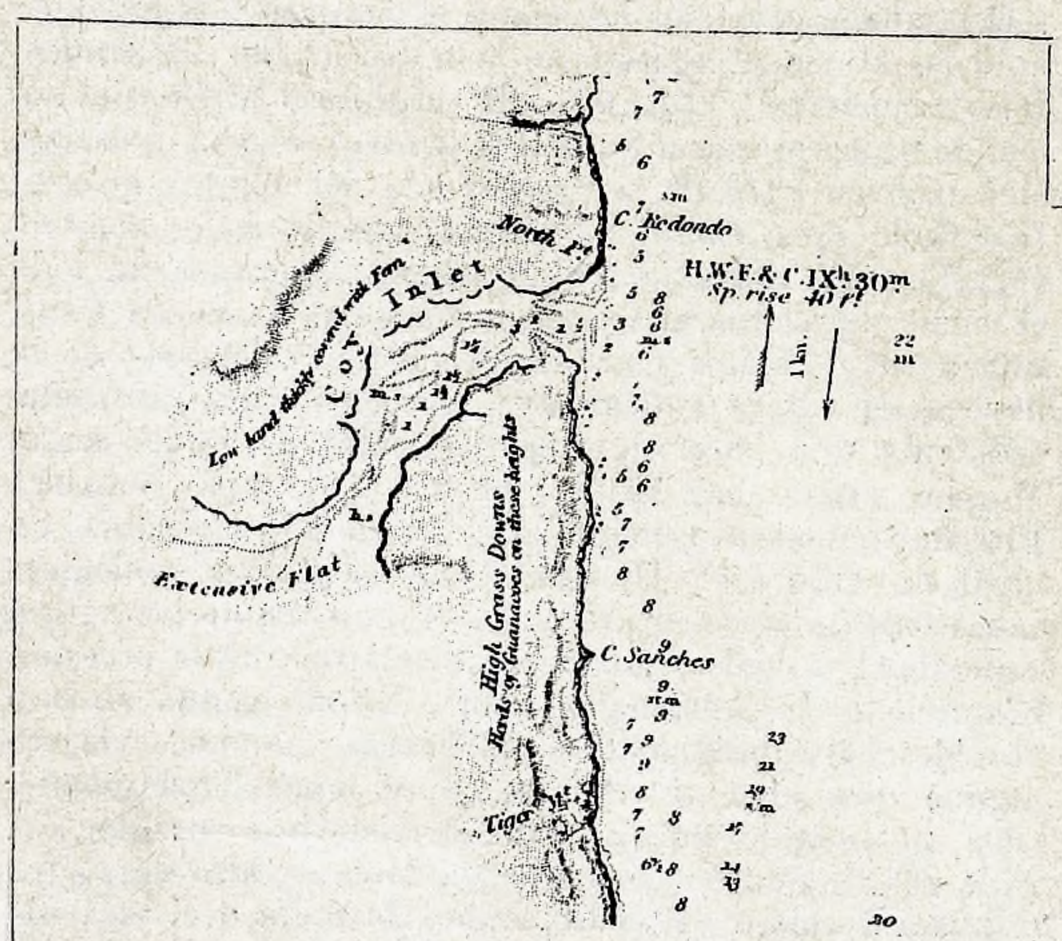


Fig 8

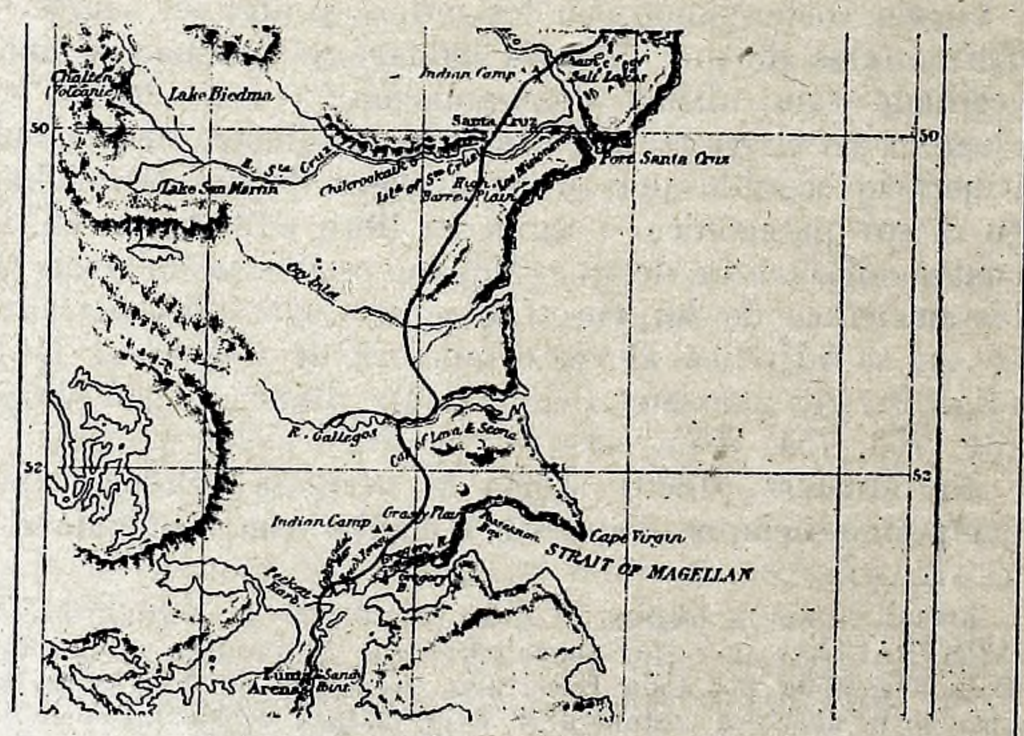


Fig. 9

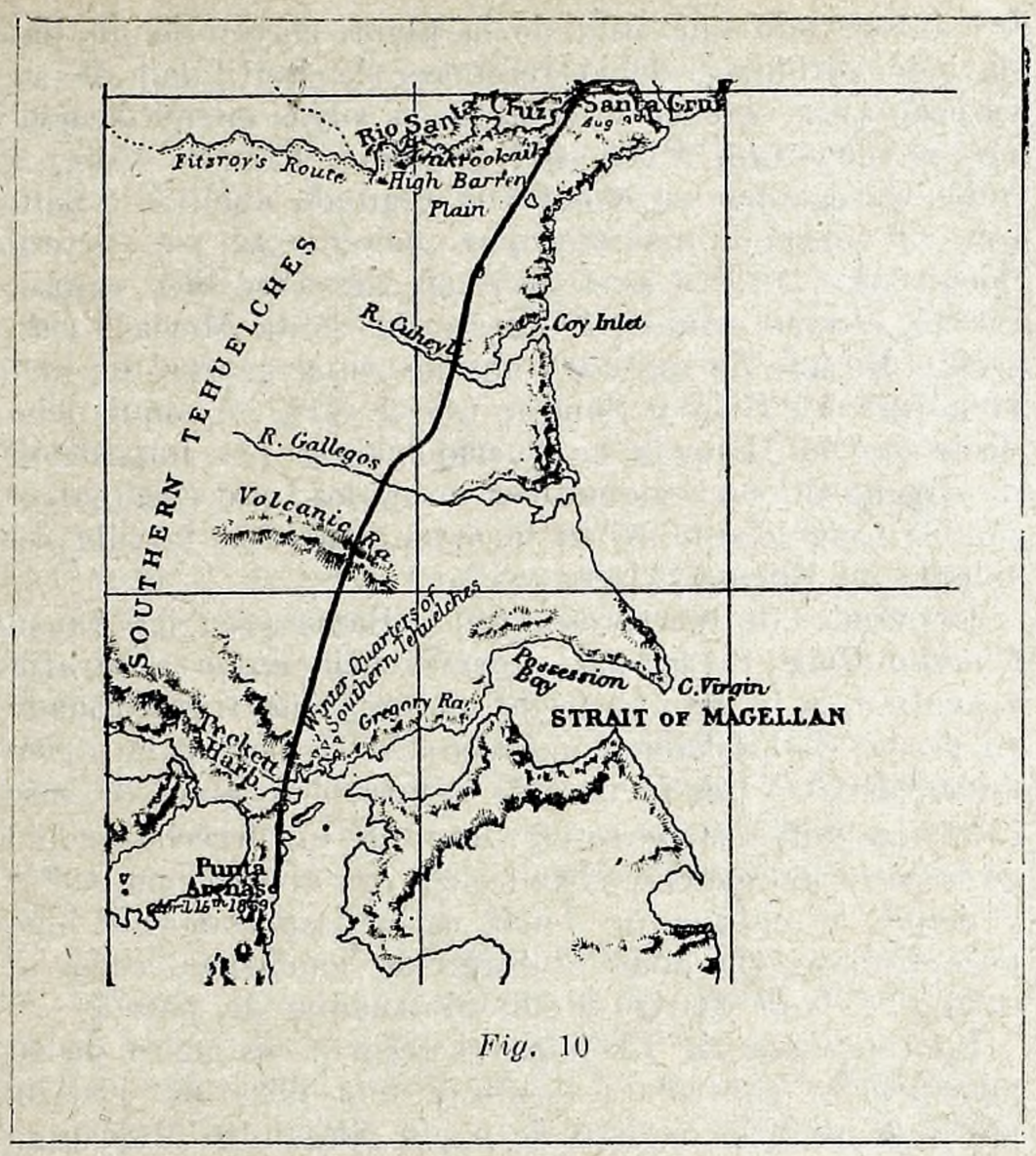


Fig. 10

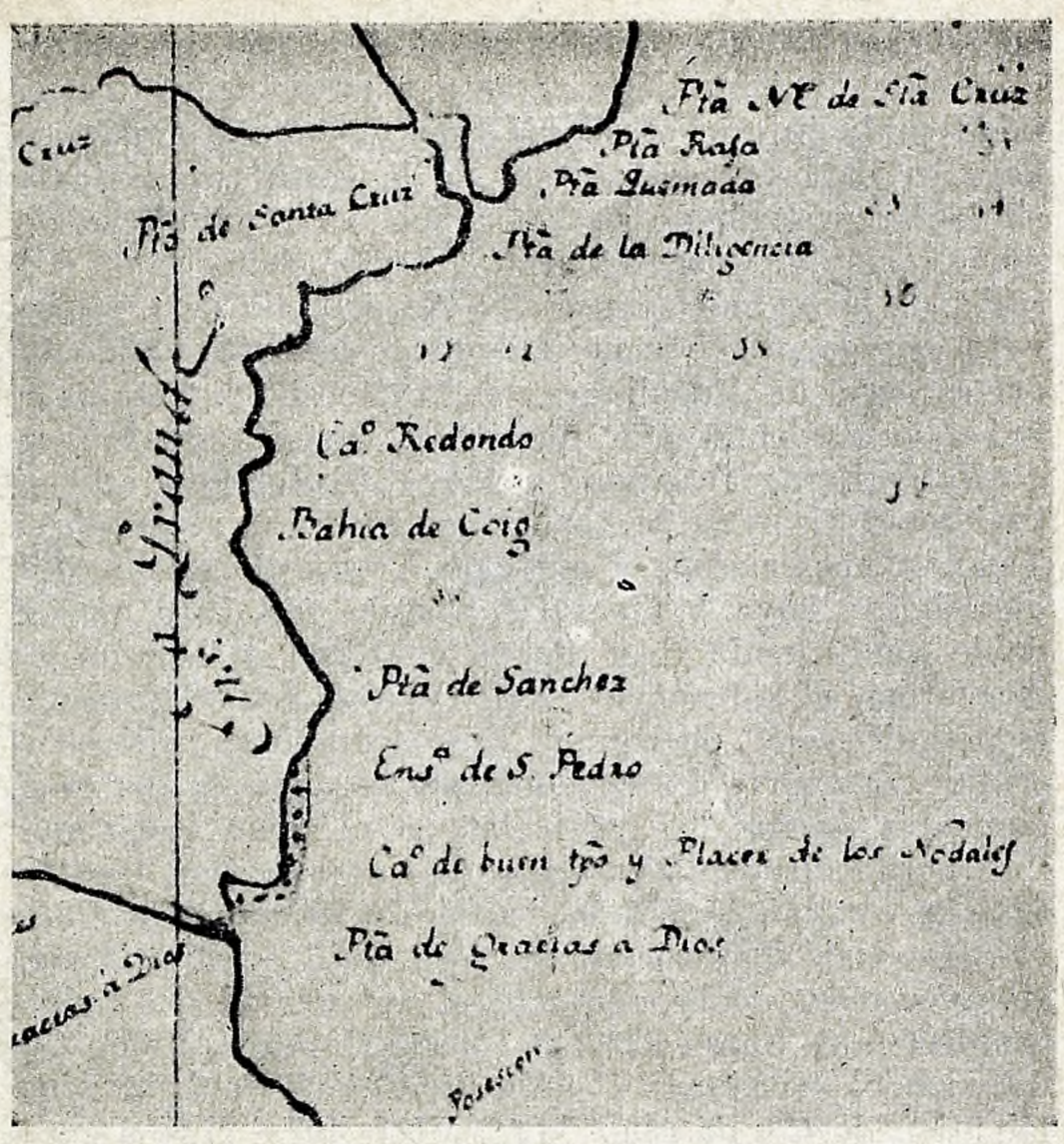


Fig. 11

tenece al nombrado ingeniero (*46*, X, 142). Torres Lanzas incluye en su "Relación" la efigie de un "Mapa del terreno ocupado por los portugueses en el Virreinato de Buenos Aires" con una relación "del mismo Ibañez", titulada "Demostración general de nuestra América en el Virreinato de Buenos Aires desde la última campaña con los portugueses del Brasil", en Madrid a 10 de marzo de 1804 (*71*, p. 153 y lam. LXXIV), y otro posterior fechado a 5 de abril del mismo año (Id., p. 156, lam. LXXV).

Una prolija y analítica investigación en los archivos virreinales rioplatenses daría a conocer de este ingeniero militar el alcance de su labor profesional, en Buenos Aires y Montevideo, y el acervo y la calidad de la del cartógrafo. Torres Lanzas reproduce en su "Relación" citada, unos pocos planos y mapas atribuídos al "ingeniero D. Agustín Ibañez", o "Ibañez" a secas (*Id*, pp. 138, Nos. 188 y 189). La adjudicación de estos diseños al capitán Ibañez y Bojons es insegura. Hubo en Montevideo un ingeniero extraordinario Agustín Ibañez y Matamoros, al cual Furlong menciona, pero sus referencias no sugieren de su parte ninguna actividad cartográfica (*15*, 305, 313). No obstante, quizá pertenezca al primero cierto "Plano del puerto de Maldonado", que fuera "levantado en 1796 y enmendado en 1800" con la colaboración del piloto Juan de Heredia (*71*, 150, Nº 206), por sabérsele residente en la Banda Oriental al comienzo del siglo XIX.

Estos exiguos datos biográficos, que de María, entre otros autores, no contribuye a enriquecer (*33*), impiden hasta conjeturar mediante cual procedimiento de técnica histórica, si no fué para solaz de su espíritu, pudo Ibañez substituir a COY en la toponimia colonial de Patagonia, precisamente, cuando aún vivía el piloto José de la Peña. Mientras subsista este vacío informativo, cualquier juicio conducente a buscar úna respuesta satisfactoria a todos los interrogantes que su mapa plantea al investigador, importa conducirlo a un seguro fracaso. Nuevos estudios han de disipar algún día las sombras que rodean al cartógrafo y su mapa; si llegasen a inspirar páginas de miscelánea histórica, de poco servirán a la controversia sobre la primacía de Coy y al descrédito de quienes entre 1789 y 1790 recogieron el nombre geográfico, como su sonido ortológico. En cambio, permitirían conocer el punto de partida exacto de aquel *Coig* del año 1800. Hoy por hoy resulta increíble que Ibañez haya dispuesto de algún modelo provedor del nombre, por ignorárselo en la cartografía colonial rioplatense contemporánea.

Transcurren sesenta y dos años. "Con presencia de la levantada en 1789 a 1795 por varios oficiales de la Armada", o sea la carta suscripta por Bauzá, "y de las publicadas por la Dirección de Hidrografía de Inglaterra en 1840", la similar española, en la imposibilidad de hacerlo con medios propios, *copia* en 1862 la carta inglesa de 1840 (*65*), ejecutando la tarea con tan poco acierto histórico que llega a modificar algunas denominaciones geográficas de origen hispano empleadas por el cartógrafo mallorquino. Arrincona p.e. la correctamente situada "Ensenada de los Nodal" (hoy bahía Oso Marino) en la bahía de Ferrer (o de Spiring), substituyéndola con el insignificante nombre "de la Balandra", acaso por no haber seguido, mapa en mano, la lectura de la relación del viaje de los capitanes gallegos hermanos Nodal (1619), o interpretar mal su exacta posición en la costa, del mismo modo que su configuración física confusa en la carta de Córdoba, pues "fué diseñada por el segundo piloto Dn. Francisco Sanchez desde la Isla de los Reyes" (Pingüino) [*55*, 104, *Cf. 64*]. Y reedita el *Coig* del mapa de Ibañez con manifiesta prescindencia del meritorio trabajo de su organizador, no obstante la leyenda titular de la carta que, conviene decirlo, Groussac conceptúa "excellente" (*18*, VIII, 405) muy lejos de reparar en la delatora semejanza técnica de ambas, española e inglesa.

Tres años después (1865), la misma Dirección revisa e ilustra el "Derrotero" de los marinos ingleses, traducido por el capitán de fragata honorario Joaquín Navarro y Morgado, y pese a las iniciales palabras promisoras del exordio, ratifica sin comento la denominación *Coig* (*44*, 63), en tanto la versión francesa de Darondeau acoge la legítima de Coy (*14*, 38-39)[13].

De ese Coig del mapa náutico de 1862 parte Groussac para "explicar", no justificar, su razón de existir como topónimo en un accidente de nuestra costa patagónica. Si no es la consecuencia fastidiosa de una adulteración

en el mapa del año 1800 o, por el contrario, un equivocado entendimiento de la voz *coy*, una malhadada casualidad pudo influir en la vida del viejo hidrotopónimo, para su daño. Cruzó a vista de la costa patagónica y sin dejar vestigio de su labor marinera, un alférez de navío, Claudio Coig, a bordo del paquebote *Santa Casilda*, de la segunda expedición de Antonio de Córdoba, para completar el reconocimiento de la parte occidental del estrecho de Magallanes, en 1788 y 1789. Este es el único antecedente que invoca. La historia de la geografía de Patagonia nada le sugiere. No conoce a quienes tuvieron noticias de la "bahía de Coy" o la atravesaron. Tampoco merecieron su atención los colectores de vocablos indios, cuya bibliografía acusaba, en 1910, por el doble conducto de Ibar Sierra, en Chile, y Moreno, en Argentina, el substantivo *Kohi* y *Koi*, respectivamente, con significación de laguna. Puso todo su empeño en el sentido ya expresado, condensando la suma de sus conocimientos acerca del particular en el texto que sigue: "...non seulement l'enseigne de vaisseau Don Claudio Coig se trouvait là, sur la liste des officiers de la *Santa Casilda*, mais il ressortait du rêcit qu'il avait pris part au relèvement de la côte sud, et notamment des points compris entre Santa Cruz et Puerto Gallegos. Voilà, évidemment —termina— l'explication cherchée à la dénomination de *Ría de Coig*" (*18*, VIII, 407). Mas el entusiasmo hispanófilo del maestro hacia el oscuro marino le lleva a incurrir a su vez en "usurpation de priorité", atribuyendo al alférez Coig el cumplimiento de una tarea de la cual fueron visibles ejecutores y únicos responsables los tenientes Churruca y Cevallos, a quienes por su diligente conducta y eficaz pericia se rinde en el *Apéndice* merecido elogio, como se hizo notar anteriormente. Su único desempeño digno de nota ha consistido en formar parte de la comisión exploradora del canal San Gerónimo, al SW de la península Brunswick, en el estrecho de Magallanes (*55*, 31).

Esta táctica de *explicar* la presencia de un patronímico en función de nombre geográfico, máxime si la historia es partícipe en él, suele aparejar el serio inconveniente de meter en un brete al investigador si se encuentra de pronto frente a un dilema onomástico. Porque, y este es el caso, COIGH llamábase un indígena patagón, según el capitán Pringle Stokes con quien tuvo comunicación en el estrecho de Magallanes, por enero de 1827 (*22*, I, 20).

Si ante tamaña sorpresa un investigador impresionable y crédulo se dejase deslumbrar por la singular homonimia, podría sostener, aunque con más efectismo literario que consistencia histórica, y fundado en una, tal vez, verídica contemporaneidad, ser el *Coig* de Ibañez una "ortographie fautive" del *Coigh* indígena, por no hallar muy bien escrito este nombre en el mapa del ingeniero militar español, a causa de la mudez ortológica de la consonante final. Sin embargo, sus respectivos propietarios fueron entes de vida real. Con un intervalo de tiempo próximo a las cuatro décadas, ambos pisaron la costa norte del Estrecho, en calidad de marino, uno, como habitante andariego, otro. Los dos se muestran en la historia geográfica de Patagonia, y desaparecen de ella no legando a la posteridad más que sus nombres impresos en tres páginas de papel. El primero tuvo el raro privilegio de ser recogido su patronímico por la geografía en un mapa rioplatense, el segundo no. Si éste en vez de descubrírsele casi a los treinta años de terminada la carta de Bauzá, hubiera integrado la tribu del cacique Jonchar, en 1789, quién sabe si no fuese posible alegar mejor derecho que su homónimo español...

Nada hay en la vida marinera del alférez de navío Claudio Coig que sirva para darle relieve histórico o profesional. Es una sombra; su estela se desvanece en la bruma del pasado. De su existencia sólo resta su nombre integrando una lista de la plana mayor de un paquebote. Groussac debió reconocer la inutilidad de su empeño para obtener informaciones suyas en publicaciones navales (*18*, VIII, 407). Cree a Claudio Coig, a quien agrega por su cuenta un segundo apellido "Sansón", y juzgando más bien por analogía que por certeza documental, "frère ainé du chef d'escadre bien connu, est né, comme celui-ci, à Puerto de Santa María" (*id., ibid.*). El jefe de escuadra aludido es el general de marina Luis D. Coig y Sansón (*45*, I, 411). Y aquí debo decir que la Historia ha querido, acaso por imposición de alguno de sus enigmáticos designios, que este patronímico Coig lo ostente en la actualidad una familia residente en Buenos Aires.

Fernández de Navarrete (*13*) y Pavía (*45*) ignoran a Claudio Coig. Su actual supervivencia en la geografía argentina es la resultante de un prejuicio transformado en error. El hidrotoponomástico COIG usurpa la legitimidad de COY; es fácilmente vulnerable; carece de base histórica para sostenerse en virtud de un derecho propio en la costa patagónica. Está sujeto con alfileres en cartas y mapas argentinos de donde se lo desprende con bien poco trabajo, sin pena ni cargo de conciencia, como se extrae la hoja diaria de un almanaque de pared.

La reposición de COY en el recorte costanero de su pertenencia, equivale a realizar una obra de justicia póstuma hacia el capitán de navío Alejandro Malaspina y el alférez de fragata Felipe Bauzá, por ser los únicos proveedores de la fuente documental que lo nutre y vigoriza.

En carácter de topónimo, puede alcanzar al río. Desde el punto de vista indígena, COY no es la abertura de costa —la entrada de mar—, el río o el vado. COY es todo el distrito geográfico circundante, con preferencia el valle o cañadón donde sus frecuentadores habituales hallaban "los cuatro elementos principales de la vida de aquellas regiones, esto es, carne, agua, pasto y leña" que, según del Castillo, dan significación a la voz *áike* entre los Tehuelche [14] (*12*, VIII, 207). El topónimo COY AIKE distingue, precisamente, a ese distrito productor de los cuatro elementos vitales, al cual los indios designaban así para diferenciarlo con exactitud, empleando una palabra alusiva a la imagen del embalse durante su momento de reposo al culminar la alta marea.

El anchuroso valle de COY con su río recolector y distribuidor, a cuyo término abre su cauce la pintoresca "bahía" de su nombre, fué de grande importancia para la economía indígena, hasta hace unos setenta años, por la feracidad de su suelo, rico en vegetación herbácea; Musters alude a "the pasture being luxuriant and good", en un paraje cercano al vado (*41*, 26). La costa tampoco escapa a esta riqueza en hierbas. La misma carta inglesa —Sheet X— trae esta inscripción referente a las dunas situadas al sur de *Coy-Inlet*. "High Grass Downs. Herds of Guanacos on these heights" (*67*) [fig. 8]. A juicio del teniente Roncagli "sarebbe —el valle— forsi il miglior luogo della Patagonia australe per fondarsi una colonia di pastori, se la foce del fiume fosse accesibile alle navi"... (*52*, XXI, 756); y al de Moyano: ..."el sub-valle combinado con los pastizales tiernos de la orilla, hace del Coile uno de los puntos más adaptables para colonias pastoriles" (*40*, 128).

El río y sus fértiles orillas constituían un poderoso atractivo para la caza mayor. Eran frecuentes en el cañadón las muchedumbres de huanacos. Dentro del distrito geográfico de COY AIKE, "en un recodo que hay antes de llegar a Las *Orquetas* (*sic*) —testimonio de Moyano— he encontrado —dice— la mayor cantidad de guanacos que haya visto reunidos en mi vida, y tan mansos que, mirándonos mútuamente, apenas intentaban disparar los más próximos que estarían a 50 metros de distancia". Y prosigue en renglón aparte: "Sobre un espacio de

casi una milla hubiera sido imposible tirar un tiro al azar, sin que la bala, en su trayecto, no encontrara uno de estos animales'' (*Id., ibid.*). Su número se nos antoja hoy quimérico: el mencionado explorador los cuenta por ''millones''. ''Los futuros pobladores de esta zona encontrarán, en los millones de guanacos que lo pueblan, —expresa más adelante en párrafo optimista— un poderoso elemento de industria, aprovechando la lana para valiosos tejidos, las pieles para quillangos y la ventaja de que en los primeros tiempos de su establecimiento les economizarán el consumo de los animales domésticos, siempre preciosos para un plantel pequeño, y más aquí donde no hay facilidad para reponerlos'' (*Id.*, 128, 129).

Las cacerías de estos cuadrúpedos eran allí habituales. Lista nos transmite la impresión visual ''de una boleada'' en el valle (*30*, 46); y Beerbohm un recuerdo de la caza de chulengos, en 1877 (*10*, 122).

Los indígenas instalaban en el cañadón su campamento invernal. El cacique Papon —sigo a Moreno— solía dejar Laguna Blanca, próxima al río Chalía, para alternar su estada con ''los valles fértiles de Coy Inlet y del río Gallegos'' (*39*, I, 450).

El avance del hombre originariamente europeo hacia estos lugares agrestes, predilectos del indio, desde la segunda mitad de la décimonovena centuria, con propósitos de explotación mercantil, si le ha arrebatado su salvaje virginal belleza y el temperante silencio de sus campos, no pudo trizar su historia. Ella vive en libros que muy pocos lectores solicitan, tal vez, por afinidad intelectual con cierto autor presuntuoso y sapiente que declara en uno suyo no agradarle estudiar topónimos ''revolviendo anaqueles y bibliotecas, porque ello lo considero vulgar y chabacano'' (!). Libros escritos por hombres andariegos, recorredores de sus pampas, sus valles, sus ríos, sus lagos y sus montañas. Libros viejos, hartos de su vivir estático en el anaquel donde los instalara el diligente bibliotecario, deshojados unos, con máculas otros, algunos mutilados, de ángulos plegados por la desidia de algún lector olvidadizo de los sabios consejos de Sarmiento, otro grande autodidacto, a la espera de que alguien, esforzándose por aventar su ignorancia, movilice su quietud de cosa inerte. Hojas impresas tiempo hace, que solamente ojos curiosos inquieren con ansia para extraerles luego cuanto manos amigas recogen afanosas y trasladan luego a nuevas carillas con cierto método constructivo, desaliñada o elegante prosa y mayor o menor eficacia persuasiva, todo ese conjunto informativo disperso, tras incesante búsqueda —paciente trabajo de hormiga— a fin de dar a los hombres de hoy páginas de ilustrativa recreación, de provechoso estudio, o, como en el caso concreto de ''bahía de Coy'', de justiciera reivindicación histórica.

En su crítica a la aplicación del nombre *Coile* al río, Moyano arguye, razonablemente, no serle adaptable por su carácter descriptivo. ''*Coy Inlet* o *Cala Coy* en español —sostiene— me parece una locución disonante para denominar un accidente geográfico como éste, pues *Río Cala Coy* vendría a ser un nombre descriptivo absurdo, dándole al curso entero del riacho''. ''La otra denominación, *Coile*, ó sea la españolización de la palabra inglesa —continúa en renglón aparte— tiene menos título para ser aceptada, por lo que creo más correcto decir simplemente río o *Arroyo Coy*'' (*40*, 126).

Provoca extrañeza pensar cuantos años han transcurrido desde 1883 hasta hoy, sin que cartógrafo alguno reparara en esta sencilla verdad toponímica, suscripta por un hombre que ha escrito sobre Patagonia en su propio suelo. Si el espíritu tradicionalista, que suele a veces resistirse a aceptar las conclusiones de los investigadores, no opone rígida censura, el viejo COY puede presidir, también, serena y meritoriamente, el curso de agua conocido por *Coyle* proveedor de líquido potable, fecundante, al distrito geográfico indígena COY AIKE. Por su fundamento, la opinión del marino-explorador es indiscutible.

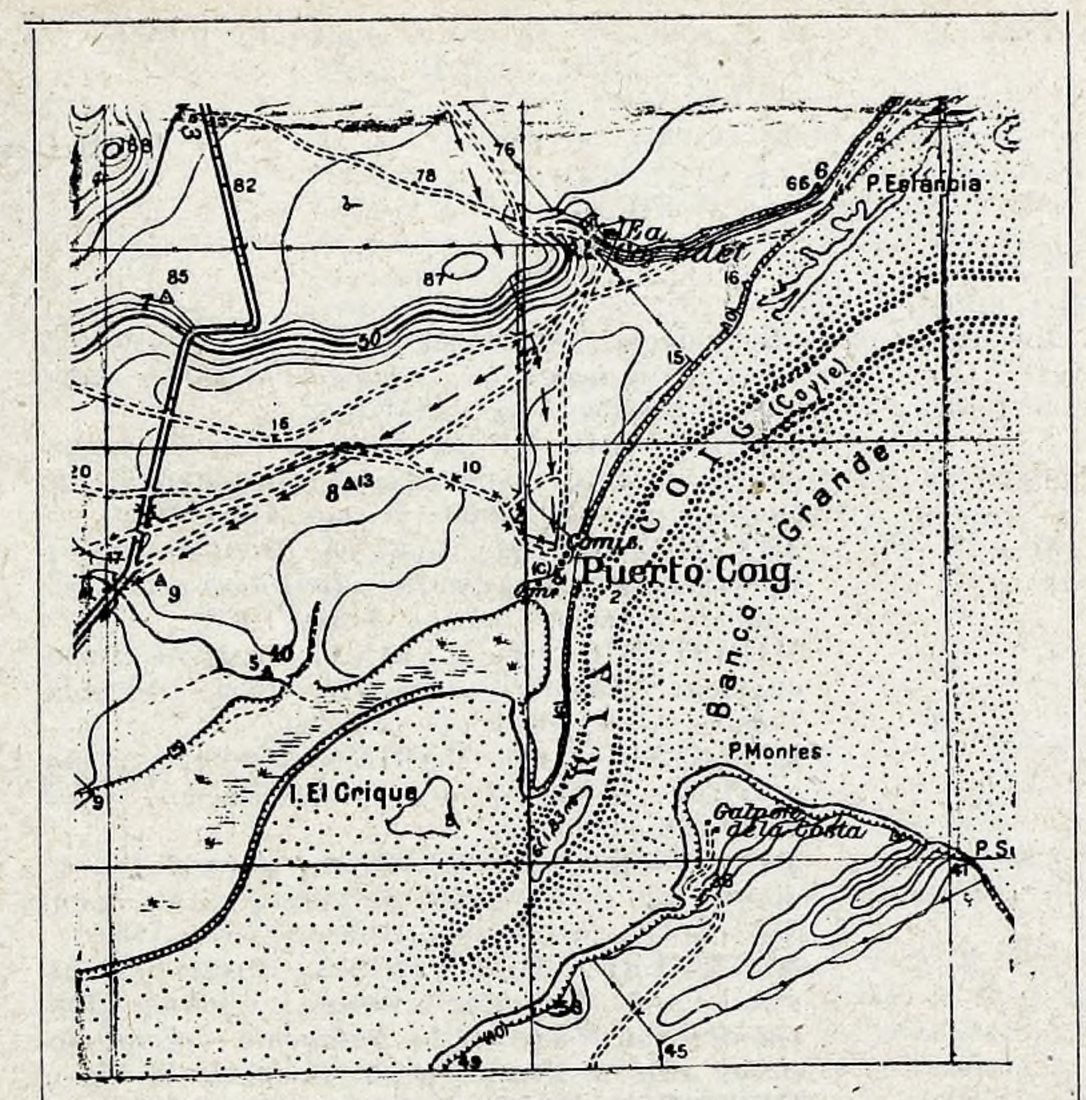


Fig. 12

El recorte de la línea costera donde se abre el accidente en cuestión, pertenece a la variedad que los geógrafos sistemáticos clasifican de ''costa de rías''. Por lo profundo de su penetración en el continente y su paulatino angostamiento a medida de su avance al interior, el *inlet* de los marinos británicos es, en verdad, una ría, porque todo su espacio lo cubren las aguas oceánicas en dos de sus cuatro movimientos diarios. El mantenimiento en el nomenclador toponímico de la clasificación de *ría*, extrictamente hidrográfica, como parte integrante de un nombre de lugar, ejerce una acción perturbadora sobre las otras rías innominadas de Deseado, Santa Cruz, Gallegos, etc. La ría no requiere ninguna denominación distintiva. Pero como existe una abertura que por su característica topográfica escapa a toda definición física, la dificultad se salva apelando al substantivo ''puerto''; diremos *Puerto Coy*, propuesta tanto más aceptable si se tiene en cuenta que las cartas náuticas argentinas señalan uno al sur de punta Norte (fig. 12).

Y ahora, a punto de colocar el clásico *Finis* al pie de esta monografía, debo recordar las palabras del maestro inolvidable dirijidas a los cartógrafos del Instituto Geográfico Argentino, por intermedio de éste, pero despojadas de su severo sentido admonitor, para convertirlas en amable y cortés invitación a nuestros organismos oficiales de cartografía, adaptadas a las conclusiones de la misma. Esperamos que éstos, advertidos, han de tomar la iniciativa de una enmienda justiciera, restableciendo el nombre COY en cartas, mapas y textos oficiales. *Puerto Coy* vendrá mejor que *Ría Coig*, nombre que al desaparecer pondrá orden en la nomenclatura geográfica del distrito indígena de COY AIKE, y eliminará del río el barbarismo *Coyle* como lo exige la pureza idiomática indígena.

Al proceder de este modo nuestros organismos e institutos oficiales habrán vuelto a su cauce natural las aguas de la geografía histórica de Patagonia mal desviadas por ''el humano errar''.

BIBLIOGRAFÍA

1. — ARGENTINA, REPÚBLICA. CONSEJO NACIONAL DE EDUCACIÓN: *Diccionario geográfico de las gobernaciones nacionales;* Buenos Aires, 1941-1942.

2. — — (MINISTERIO DE MARINA), SECCIÓN HIDROGRAFÍA, FAROS Y VALIZAS (sic): *Derrotero de las costas argentinas*, 1900; Buenos Aires, 1900.

3. — — MINISTERIO DE MARINA, DIVISIÓN DE HIDROGRAFÍA, FAROS Y BALIZAS: *Derrotero argentino,* segunda edición; Buenos Aires, 1917.

4. — — MINISTERIO DE MARINA, SERVICIO HIDROGRÁFICO: *Derrotero argentino,* Parte segunda, Buenos Aires, 1923 (1ª edición).

5. — — MINISTERIO DE MARINA, SERVICIO HIDROGRÁFICO: *Derrotero argentino;* Buenos Aires, 1928 (2ª edición).

6. — — MINISTERIO DE MARINA, *Actividades hidrográficas de la marina de guerra en las costas del océano Atlántico sur;* Buenos Aires, 1939.

7. — — MINISTERIO DE MARINA, DIREECIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES: *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos* XVII *y* XVIII, por el Teniente de Navío HECTOR R. RATTO; Buenos Aires, 1930.

8. — — (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS), FERROCARRILES DEL ESTADO: *Programa Semanal de Administración,* Año III, Nº 106; Buenos Aires, setiembre 5 de 1931.

9. — — (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS), FERROCARRILES DEL ESTADO: *Programa Semanal de Administración,* Año III, Nº 118; Buenos Aires, noviembre 28 de 1931.

10. — BEERBOHM, JULIUS: *Wanderings in Patagonia or life among the ostrich-hunters;* London, 1879.

11. — BRAUN MENÉNDEZ, ARMANDO Y CÁCERES FREIRE, JULIÁN: *Los Apuntes del secretario del cacique Casimiro y capitán de Guardias Nacionales, Dn Doroteo Mendoza,* en *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina,* 1939; Buenos Aires, 1940.

12. — CASTILLO, TENIENTE DE FRAGATA AGUSTÍN DEL; *Exploración al interior de la Patagonia y costas del Pacífico,* en *Boletín del Instituto Geográfico Argentino;* Buenos Aires, 1887.

13. — FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, MARTÍN: *Biblioteca marítima española;* Madrid, 1851.

14. — FITZ-ROY, ROBERT: *Instructions nautiques sur les côtes orientales de l'Amérique du Sud, comprises entre la Plata et le Détroit de Magellan,* París, 1851.

15. — FURLONG, GUILLERMO, S. J.: *Arquitectos argentinos durante la dominación hispánica;* Bs. Aires, MCMXLVI.

16. — GARZÓN, TOBÍAS: *Diccionario argentino;* Barcelona, 1910.

17. — GREVE, ERNESTO: *La nomenclatura geográfica y la terminología técnica;* Santiago de Chile, 1936.

18. — GROUSSAC, PAUL: *Toponymie historique des côtes de la Patagonie,* en *Anales de la Biblioteca;* Buenos Aires, 1912.

19. — GUERRINI, PROFESOR NORMAL FRANCISCO: *Nociones de geografía;* Buenos Aires, 1921, (30ª edición).

20. — GUTIÉRREZ DE LA CONCHA, JUAN: *Diario de reconocimiento del Golfo de San Jorge.* (Copia mecanográfica existente èn la biblioteca del Museo Etnográfico de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires).

21. — IBAR SIERRA, ENRIQUE: *Relación de los estudios hechos en el estrecho de Magallanes i la Patagonia austral durante los últimos meses de 1877,* por el *ayudante del Museo Nacional de Chile,* Dn..., en *Anuario hidrográfico de la marina de Chile;* Santiago, 1879.

22. — (INGLATERRA). *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's ships Adventure and Beagle, between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America and the Beagle's circumnavigation of the Globe,* London, 1839.

23. — LA NACIÓN (diario); Buenos Aires, 31 de enero de 1932.

24. — LATZINA, F.: *Geografía de la República Argentina;* Buenos Aires, 1888.

25. — LEHMANN-NITSCHE, ROBERT: *Two linguistic treatises on the Patagonian or Tehuelche language by Theophilus Schmid,* en *Actas del XVII° Congreso Internacional de Americanistas, 17-23 de mayo de 1910;* Buenos Aires, 1910 (Ver. *Apéndice*).

26. — — *El grupo lingüístico Tshon de los territorios magallánicos,* en *Universidad Nacional de La Plata, Revista del Museo de La Plata;* Buenos Aires, 1914, (separata).

27. — — *Noticias etnológicas sobre los antiguos Patagones recogidas por la expedición Malaspina en 1789,* en *Boletín de la Academia Nacional de Ciencias en Córdoba, República Argentina;* Buenos Aires, 1915 (separata).

28. — LISTA, RAMÓN: *Viajes á la Patagonia setentrional,* en *Anales de la Sociedad Científica Argentina;* Buenos Aires, 1878.

29. — — *La Patagonia austral;* Buenos Aires, 1879.

30. — — *Viaje al país de los Tehuelches. Exploraciones en la Patagonia austral;* Buenos Aires, 1879.

31. — — *Una raza que desaparece. Los indios Tehuelches;* Buenos Aires, 1894.

32. — LIZONDO BORDA, MANUEL: *Estudio de voces tucumanas. I. Voces tucumanas derivadas del quichua;* Tucumán (República Argentina), MCMXXVII.

33. — MARÍA, ISIDORO DE: *Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay;* Montevideo, 1879.

34. — MÁRQUEZ DE LA PLATA, FERNANDO: *Viaje de la corbeta San Pío a la costa patagónica y Tierra del Fuego en 1791,* en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia,* año V, Nº 10; Santiago de Chile, 1938.

35. — MARRAZZO, JAVIER: *Nuevo diccionario geográfico histórico de la República Argentina;* Buenos Aires, 1921.

36. — MARTIUS, DR. CARL FRIEDR. PHIL. VON: *Beiträge zur Ethnographie und Sprachenkunde Brasiliens;* Erlangen, 1863.

37. — MILANESIO, PRESBÍTERO DOMINGO: *Etimología araucana. Idiomas comparados de la Patagonia. Lectura y frasario* (sic) *araucano;* Buenos Aires, 1915.

38. — — *Estudios y apuntes sobre las lenguas en general y su origen divino. Particularidades sobre los idiomas de la Patagonia;* Buenos Aires, 1917.

39. — MORENO, FRANCISCO P.: *Viaje á la Patagonia austral, emprendido bajo los auspicios del Gobierno Nacional, 1876-1877,* t. I (único); Buenos Aires, 1879.

40. — MOYANO, CAPITÁN DE NAVÍO (R), CARLOS M.: *Viajes de exploración á la Patagonia (1877-1890);* Buenos Aires, 1931.

41. — MUSTERS, GEORGE CHAWORTH: *At home with the Patagoniáns. A year's wanderings over untrodden ground from the Straits of Magellan to the Rio Negro;* London, 1871.

42. — NOVO Y COLSON, TENIENTE DE NAVÍO PEDRO: *Relación general del viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Atrevida y Descubierta al mando de los capitanes de navío Alejandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra;* Madrid, 1885.

43. — OUTES, FÉLIX F.: *Vocabularios inéditos del Patagón antiguo,* en *Revista de la Universidad de Buenos Aires;* Buenos Aires, 1913 (separata).

44. — PARKER KING, PHILLIP Y FITZ-ROY, ROBERT.: *Derrotero de las costas de América meridional desde el río de la Plata hasta la bahía de Panamá, con inclusión del estrecho de Magallanes y de las islas Malvinas y Galápagos;* Madrid, 1865.

45. — PAVÍA, VICE-ALMIRANTE FRANCISCO DE PAULA: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868;* Madrid, 1873-1874.

46. — QUESADA, VICENTE G.: *La Dirección de Hidrografía de Madrid,* en *Revista del Río de la Plata;* Buenos Aires, 1875.

47. — — *Historia colonial argentina;* Buenos Aires, 1915.

48. — QUIROGA, P. JOSEPH: *Relación diaria que hace al Rey nuestro Señor el ... de la Compañía de Jesús, de el viage que hizo de orden de su Magestad á la costa de los Patagones en el navío S. Antonio mandado por D. Joaquín de Olivares, que salió de el río de la Plata siendo Governador y Capitan General de esta Provincia Don Joseph de Andoanegui el año de 1745,* en *Anuario de la Dirección de Hidrografía;* Madrid, 1867.

49. — Ratto, Capitán de Fragata Héctor R.: *Los personajes que honró Juan Gutierrez de la Concha en el golfo de San Jorge*, en La Prensa (diario), *sección tercera;* Buenos Aires, 13 de marzo de 1932.

50. — Riso Patrón, Luis: *Diccionario jeográfico de Chile;* Santiago, 1924.

51. — Rodríguez, Martín: *Toponimia de la costa patagónica y fueguina;* Buenos Aires, 1940.

52. — Roncagli, G.: *Memorie e relazioni. A. Da Punta Arenas a Santa Cruz*, en *Bolletino della Societá Geografica Italiana* — Anno XVIII — Vol. XXI (Serie II, vol. IX); Roma, 1884.

53. — Udaondo, Enrique: *Diccionario biográfico argentino;* Buenos Aires, 1938.

54. — (Vargas Ponce, José De): *Relacion del ultimo viage al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786;* Madrid, MDCCLXXXVIII.

55. — — *Apéndice á la Relación del viage al Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza, que contiene el de los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia para completar el reconocimiento del Estrecho en los años 1788 y 1789;* Madrid, MDCCLXXXXIII.

56. — Viedma (Antonio de): *Diario de ...*, en PEDRO DE ANGELIS; *Colección de obras y documentos relativos á la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata;* Buenos Aires, 1835-1837.

57. — Vúletin, Alberto: *Ríos engañosos*, en YPF, SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, *Boletín de informaciones petroleras*, Año XXIV, Nº 269; Buenos Aires, enero de 1947.

CARTOGRAFÍA

58. — Argentina, República, INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR: *Mapa de la República Argentina*, compilado por ... (Buenos Aires), 1937.

59. — — EJÉRCITO ARGENTINO, INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR: *Puerto Coig - Santa Cruz.* Levantado en los años 1942 y 1947. Hoja 5169-15. 2ª edición, 1948.

60. — — *Idem, Ibidem*: *Carta topográfica de la República Argentina. Paso Coy Aike - Santa Cruz.* Levantada en el año 1942. Hoja 5169-21. Edición 1943.

60 bis — *Idem, Ibidem*: *Carta provisional de la República Argentina. Río Gallegos*, Santa Cruz. Compilada en el año 1937. Actualizada en el año 1942. Hoja 95.

61. — — MINISTERIO DE MARINA: *República Argentina-República de Chile. Santa Cruz a Cabo de Hornos;* Buenos Aires, IX-1942, - *53.*

62. — — *Frontera Argentina-Chilena. Memoria presentada al tribunal nombrado por el gobierno de Su Magestad para considerar e informar sobre las diferencias suscitadas respecto á la frontera entre las Repúblicas Argentina y Chilena á fin de justificar la demanda argentina de que el límite se trace en la cumbre de la cordillera de los Andes de acuerdo con los tratados de 1881 y 1893;* Londres, 1902. *Láminas.*

63. - Arrowsmith A.: *Outlines of the Physical and Political divisions of South America; delineated by of ... Partly from scarce and original documents, published before the year 1806 but principally from manuscript maps and surveys made between the years 1771 and 1806, corrected from accurate astronomical observations to 1810.* Published 4 th january 1811.

64. — (España): *Carta reducida de la costa Patagónica, Comprehende desde el Cabo de Sn Antonio en el Rio de la Plata hasta el Estrecho de Magallanes, con las Yslas Maluinas: Emendado ultimamente desde el Cabo Blanco, hasta el de las Vírgenes, por la expedición echa el año 1788 al reconocim[to]. del citado Estrecho.*

65. — — *América Meridional. Costa Este. Hoja X. Patagonia, desde la Punta de Lobos hasta la entrada de Magallanes con una parte de las islas Malvinas o Falkland. Construída con presencia de la levantada en 1789 á 1795 por varios Oficiales de la Armada y de las publicadas por la Dirección de Hidrografía de Inglaterra en 1840;* Dirección de Hidrografía, Madrid, 1862. Corregida y adicionada en 1866.

66. — Guillén y Tato, Capitán de Fragata Julio F.: *Monumenta Chartographica Indiana*, IV, *Atlas;* Madrid, 1942, en *España, Ministerio de Asuntos extrangeros. Publicación de la Sección Relaciones Culturales del ...*

67. — (Inglaterra): *South America. East Coast, Sheet X. Patagonia. Cape Three Points to the straits of Magellan.* Additions April 1869.

68. — La Prensa (diario), *sección segunda;* Buenos Aires, 20 de julio de 1933.

69. — Moussy, V. Martin de: *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine,* Deuxième edition, *Atlas;* París, 1873.

70. — Outes, Félix F.: *Cartas y planos inéditos de los siglos* XVII *y* XVIII *y primer decenio del* XIX *conservados en el archivo de la Dirección de Geodesia y Catastro de la provincia de Buenos Aires,* en *Publicaciones del Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Filosofía y Letras.* Serie B. Documentos cartográficos, planimétricos e iconográficos. Nº 3; Buenos Aires, 1930.

71. — Torres Lañzas, Pedro: *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo General de Indias,* en *Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones de la Sección de Historia. Número VII,* 2ª edición; Buenos Aires, 1921.

NOTAS

(1) Cf., *Boletín de la Junta de Historia Numismática Americana* (Buenos Aires), 1928, vol. V, 3; y (Buenos Aires). 1936, vol. VIII, 431-432.

— En esos años la ex Administración General de los Ferrocarriles del Estado tuvo a su cargo la construcción de seis líneas férreas en las provincias de Salta, Tucumán y Entre Ríos, y un tramo en la gobernación de Río Negro.

(2) Ramón Lista en una carta escrita al ingeniero Arturo Seelstrang, expuso su opinión favorable a la creencia de ser este "puerto de los Leones", "más bien el pequeño y encajonado puerto llamado el *Owen*, que se toca casi con la isla Leones" (*Antiguos descubrimientos en Patagonia*, en *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*, Buenos Aires, 1881, t. II, pp. (16)-17. Cf., Ramón Lista, *Exploraciones antiguas en la Patagonia*, en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, Buenos Aires, 1896, t. XLII, véase croquis cartográfico).

El arqueólogo argentino Félix F. Outes, ignorando quizás el pensar de Lista, en una acotación perdida en un texto de filología indígena, sostuvo, años más tarde, "no haberse fijado aún la situación del puerto" (*Un texto Aônükün'k* (*Patagón meridional*) *para incitar a la caza, obtenido por Juan Federico Hunziker en 1861*, en *Revista del Museo de La Plata*, Buenos Aires, 1928, t. XXXI, p. 354, acot. 2). Su conclusión, cuidadosamente documentada, coincide con el parecer de Lista al individualizar en caleta Horno, de la bahía Gil (o Gill), el puerto de los Leones. (*Id., ibid.*, 356, final acot. cit.). El teniente Savon tiene de este accidente geográfico el mismo concepto histórico (Teniente de navío Marcos A. Savon, *Descubrimientos y exploraciones en la costa sur durante el siglo* XVI, en *Biblioteca del oficial de marina*, Buenos Aires, 1929, t. VIII, pp. 74-75).

Horno —acoto al margen de Outes— es la traducción castiza de la voz inglesa *Oven*, escrita equivocadamente *Owen* por el andariego visitante oficial de las tierras del sur, y significa horno de panadería. El nombre acusa su origen, es descriptivo, pues alude a la topografía de la caleta. En 1881, y, aún después, cuando prevalecían en la navegación austral las cartas británicas, dos nombres alternaban en su designación geográfica: "The Oven or Prince Regent's Haven" (El Horno o Puerto del Príncipe Regente), según se lee en la carta 552 del Almirantazgo, con

correcciones a junio de 1867, intitulada ''*A sketch of Leones or Ship Isle and harbour on the East Coast of Patagonia*, by Capt. O. FOLGER, in the *Antoinette*, 1816 (fig. 13). El primero de aquellos dos topónimos es el subsistente.

De la caleta *Horno* existen dos buenas descripciones: Y. ORLY, *Datos referentes á la navegación de la costa norte del golfo San Jorge* (traducción de la Srta. María Luisa Fontana), en *Boletín del Instituto Geográfico Argentino;* Buenos Aires, 1887, t. VIII, 5-6; El viaje de *La Argentina* (Memoria del viaje de la corbeta *La Argentina* en los mares del sud de la República), en *Boletín* cit.; Buenos Aires, 1891, t. XII, 288-291).

(3) Según su primera capitulación, Simón de Alcazaba comprometíase a conquistar y poblar doscientas leguas de tierra desde ''Chincha'', Perú, —término y límite de la gobernación del capitán Pizarro—, hacia el estrecho de Magallanes. Alonso Vehedor, escribano real de la expedición, manifiesta que Alcazaba ''iba por gobernador á la provincia de León'' por parte de la Mar del Sur'' (océano Pacífico). (LUIS TORRES DE MENDOZA, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía;* Madrid, 1866, t. V, 97. Cf. P. PABLO PASTELLS: *El descubrimiento del estrecho de Magallanes;* Madrid, 1920, Parte Primera, doc. 9, p. [262]).

La baja temperatura y sobre todo los fuertes vientos contrarios, impidieron a las naves expedicionarias el cruce del estrecho de Magallanes, obligándolas a retroceder y buscar refugio en el puerto que dieron el nombre ''de los Leones'', y al cual arribaron el 26 de febrero de 1535. Allí, Alcazaba se hizo jurar por gobernador, alegando hallarse en ''el eje de su conquista'' (MENDOZA cit., p. 101; PASTELLS cit., p. 264). Estas palabras, transcriptas de Vehedor, son claras en cuanto dejan traslucir el pensamiento del conquistador lusitano. Al decir ''eje de su conquista'' expresaba la idea de encontrarse en un lugar equidistante de los límites norte y sur de las tierras concedidas. En su discurso de presentación de los póderes reales, dijo Alcazaba ''que tenía por buena su vuelta á aquella bahia de Sanct Domingo (puerto Leones), é deçia que avia muy bien acertado en dexar el camino del Estrecho, é que por alli podia mas brevemente saber de su gobernación y de las tierras donde iba a poblar por mandado de Su Magestad, é que atravessando çiento é cinquenta leguas de tierra daría en el mar de la otra parte del Estrecho, é atajaria camino por alli''. Y para librar de dudas a quienes le escuchaban, ''acordó de catar la tierra'' (CAPITÁN GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, *Historia general de las Indias, Islas y Tierra-Firme del mar Oceano;* Madrid, 1852, t. II, 159-160). La desgraciada marcha pedestre posterior al juramento y a través de las desoladas e inhóspitas tierras chubutienses, no fué, so pretexto de buscar oro, sino un intento por llegar al eje jurídico-geográfico de aquella su provincia de ''León o Nueva León'', como escribe Amunátegui (MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI; *La cuestión de límites entre Chile i la República Arjentina*, Santiago, 1879, t. I, 100).

Enrique Udaondo explica el ferrotopónimo ''Nuevo León'' diciendo tratarse de un ''nombre que en recuerdo del reino de León, dió a la Patagonia, en 1536, (?) el conquistador Simón de Alcazaba'' (REPÚBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Significado de la nomenclatura de las estaciones ferroviarias de la República Argentina*, Buenos Aires, 1942, p. 255). Desconozco la fuente de origen de tan peregrina versión. Las únicas constancias históricas que autorizan Venedor y Mori, de acuerdo con los textos conocidos y a quienes pertenece el relato de los graves y trágicos sucesos que pusieron fin a la empresa de Alcazaba, no confirman esta explicación.

''Nueva León'', que significa ''Nueva provincia de León'', ha debido ser escrito en el texto del decreto del P.E.P. de fecha 22 de agosto de 1931; aunque, conviene aclarar, las tierras situadas ''desde quarenta y dos ó quarenta y tres grados de altura hasta cinquenta y dos ó más'', por uno y otro mar, denominábanse ''Tierra y provincias del Estrecho de Magallanes'' (MENDOZA cit., t. XV, p. 520. Cf JUAN LÓPEZ DE VELASCO; *Geografía y descripción de las Indias, recopilada por el cosmógrafo-cronista ... desde el año 1571 al de 1574;* Madrid, 1894, p. 538). El ''puerto de los Leones'', situábaselo en ''quarenta y cinco grados'', según Vehedor (PASTELLS cit., p. 264); es decir, dentro del territorio de la provincia del estrecho de Magallanes.

''Nuevo reino de León'' fué primitivo nombre español de la república nicaragüense; su única ciudad denominóse ''León de Nicaragua'', como la menciona LÓPEZ DE VELASCO (p. 317).

Siempre hice *in mente* esta pequeña corrección, toda vez que mis funciones en el ex ferrocarril Patagones al lago Nahuel Huapi me colocaban frente al tablero anunciador del nombre de la estación. Todavía no he podido rectificarme.

(4) El original estuvo expuesto en la IV Exposición de Cartografía Americana (Buenos Aires, 1948), con la siguiente leyenda: ''Borrador de la carta de la costa patagónica, con levantamiento de 1789 por las corbetas ''Descubierta'' y ''Atrevida''. Es de manos del teniente de navío Bauzá''.

(5) ''Los amantes de las descripciones exóticas hallarán escritas por el rioplatense Francisco Javier de Viana interesantes relaciones, sobre Vavao principalmente. En dichas páginas luce

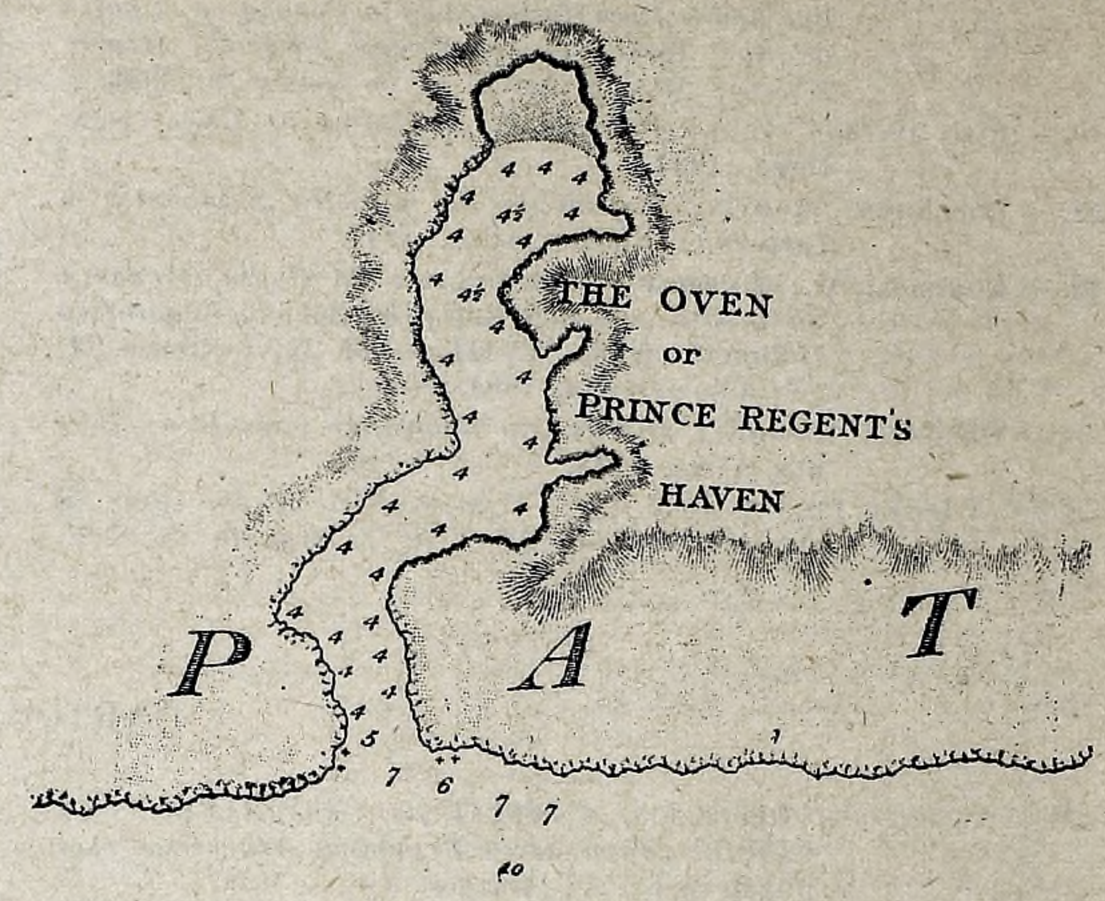


Fig. 13

la galanura de este distinguido jefe, a quien el Director Posadas encomendó, en 1814, el ministerio de Guerra y Marina'' (HÉCTOR R. RATTO, *La expedición de Malaspina* (*Siglo* XVIII), (Buenos Aires), 1945, pp. 57-58).

Si mi dilecto extinto amigo, autor de las líneas transcriptas, hubiese proseguido la lectura de la relación del viaje de Malaspina hasta llegar a la página 270, y abierto luego el ''Diario'' de Viana en la página 279, es posible que el asombro paralizara su pluma en el instante de iniciar la redacción de tan elogiosa advertencia. El autor de las observaciones etnográficas, que no otra cosa son las ''descripciones exóticas'', recogidas en la isla Vavao (grupo de las islas Tonga, en Polinesia central), y de ello tuvo conocimiento el criollo Viana, como que fué uno de los jefes de las tropas desembarcadas en la isla, es el teniente de navío español Ciriaco Cevallos (Cf., TENIENTE DE NAVÍO PEDRO NOVO Y COLSON, *Relación general del viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas ''Atrevida'' y ''Descubierta'' al mando de los capitanes de navío Alejandro Malaspina y José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794*, Madrid, 1885, p. 270; y TENIENTE DE NAVÍO FRANCISCO JAVIER DE VIANA, *Diario del ... trabajado en el viaje de las corbetas de S. M. C. ''Descubierta'' y ''Atrevida'' en los años 1789, 1790, 1791, 1792 y 1793*, Montevideo, Cerrito de la Victoria, 1849, pp. 279-280). He aquí la comprobación:

TEXTO DE LA ''RELACIÓN''

D. Ciriaco Cevallos había adquirido nociones importantísimas sobre el idioma, y estrechada la amistad con el Jefe ó Arraez de una embarcación recién llegada a Tongatabu, iba desenvolviendo muchos puntos relativos á la historia, á las costumbres, y á la religión de esos pueblos, etc.

(pág. 270)

TEXTO DEL ''DIARIO''

D. Ciriaco Zevallos con aquella escrupulosa filosofía que es tan precisa en estas cosas, había adquirido nociones importantísimas sobre el idioma; y estrechada la amistad con el Gefe o Arraez de una embarcación recién llegada a Tongatabu, iba desenvolviendo muchos puntos relativos á la historia, á las costumbres, y á la religión de estos pueblos con una felicidad igual al tino, y talentos con que las emprendía.

(pp. 279-280)

La notable semejanza textual de estos párrafos, cuya lectura indica a las claras no ser Viana quien adquiriera las ''nociones importantísimas'' referentes a la ergología de los isleños polinésicos, alarma e intriga al lector que, al proseguir el cotejo de la obra de Novo y Colson con el ''Diario'' de Viana, en lo concerniente, concluye por sorprender incurso en plagio al ex-oficial subalterno de la ''Descubierta''.

He aquí los concretos. La ''Introducción al vocabulario de Vavao, por el Teniente de navío D. Ciriaco Cevallos'' inserta en las páginas (620) a 626 de la ''Relación'', Viana la incluye *in extenso* en las páginas 288 (final) a 302 de su ''Diario'' como texto propio. La descripción del sepulcro del rey Paulajo, obra del capitán José de Bustamante, que se encuentra en las páginas 275 y 276 de la ''Relación'', en el ''Diario'' de Viana ocupan las páginas 283-285, sin mencionar procedencia.

La confrontación a dos columnas de los respectivos textos de Novo y Colson y Viana exije dilatar excesivamente esta apostilla. Si me detuve un instante en ella con motivo de referirme a la actividad del teniente Cevallos en nuestra costa, ha sido para adjudicar al marino español cuanto en justicia le pertenece. Desde 1793 suma el tiempo más de uno y medio siglos; son muchos años, pero nunca tantos como para que la verdad dej.. de prevalecer.

(6) El profesor Milcíades Alejo Vignati hizo objeción a la falta de pulcritud tipográfica con que fuera editado el manuscrito, en vista de los errores que contiene (*Materiales para la lingüística Patagona. El vocabulario de Elizalde,* en *Boletín de la Academia Argentina de Letras,* t. VIII, 161, acot. 1; Buenos Aires, 1940 (separata). La fundada crítica del arqueólogo platense no afecta el testimonio de Peña. Si subsistiese, empero, alguna hesitación, resta el recurso de confrontar los dos manuscritos que se conocen del viaje de Elizalde: uno incompleto, sin firma, y un extracto del diario de navegación en copia firmada por José de Barreda (V. G. QUESADA; *La Dirección de Hidrografía* cit., X, 145; *Cf* JOSÉ TORRE REVELLO, *Documentos referentes a la Argentina en la Biblioteca Nacional y en el Depósito Hidrográfico de Madrid,* en *Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas,* Número XLIII, p. 51; Buenos Aires, 1929).

(7) A fines del año 1948, aprovechando la presencia en Buenos Aires de un alto funcionario del gobierno español que se especializa en cartografía histórica, a quien fuí presentado, le solicité el envío de una copia autenticada de la relación de los tres marinos, existente en el Depósito de Hidrografía de Madrid. Prometida formalmente su remisión, los papeles no llegaron todavía a mis manos.

(8) La zona de influencia de la palabra *coy* con su grafía adaptada a exigencias ortográficas u ortológicas, abarca en América desde las Antillas hasta la Tierra del Fuego. En Cuba llaman *coi* a un ''cesto para guardar especialmente comestibles, que se cuelga del techo'', y en Colombia, Cuba y Puerto Rico, a una ''cuna rústica de niño, hecha comúnmente de lona''. AUGUSTO MALARET, *Diccionario de americanismos,* p. 245; Buenos Aires [1946]. Entre los Shelknam *koy* equivale a ''mar o lago'' (Pbro. JOSÉ MARÍA BEAUVOIR, *Los Shelknam, Indígenas de Tierra del Fuego,* p. 181; Buenos Aires, 1915).

(9) En su acepción de nalga, Pigafetta ha recogido *hoij* (ANDREA DA MOSTO. *Il primo viaggio intorno al globo di* ANTONIO PIGAFETTA *e le sue regole sull'arte del navegare,* en *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario della scoperta dell'America,* Roma, MDCCCXCIIII, Parte V, Vol. III, p. 64). La voz registra, pues, actualmente, una apreciable modificación. No se poseen referencias que permitan indagar cuando se ha operado el cambio fonético.

(10) *Coy Nash* traducido literalmente dice ''laguna mañana''. Es dificultoso tomar sentido a estas dos palabras qué en su conjunción constituyen un hidrotopónimo, porque, en apariencia, no lo tiene. ¿Qué significa ''laguna (de la) mañana'' o ''laguna (de) mañana''?

Gracias a la cordialidad del Dr. Federico A. Escalada consulté al respecto a una indígena oriunda del territorio nacional de Santa Cruz, presente en Buenos Aires con motivo de la celebración de la Semana de la Patagonia, en el Museo Etnográfico, doña Agustina Kilchaman de Mankel. Su respuesta fué negativa por desconocer personalmente la zona costera del mar, si bien dió su conformidad a la traducción expuesta.

En mi búsqueda por hallar una interpretación sino satisfactoria por lo menos aceptable, dí con la palabra *nash'k,* nombre del ''gato doméstico''. Lista es quien la proporciona. Es, si no incurro en error u omisión, el único colector de voces indias en Patagonia que la da a conocer. (RAMÓN LISTA, *Una raza que desaparece. Los indios Tehuelches,* Buenos Aires, 1894, p. 111). Si sobre esta base se construye *Coy Nash'k,* tendríamos ''Laguna (del) Gato'', un hidrozootopónimo inteligible.

En el vocabulario conocido por de ''Elizalde'', existe la palabra *nasca* para designar al ''gato'', que considero dudosa por la falta de especificación en cuanto a la especie aludida, pues se ignora si comprende al animal silvestre o al doméstico. (MILCÍADES ALEJO VIGNATI, *Materiales para la lingüística,* cit., p. 175).

(11) Ha dejado de ser adecuado y recomendable el arcaico procedimiento de traducir ciertos nombres geográficos de Patagonia, sobre todo de Santa Cruz, recurriendo a voces indígenas extrangeras de semejanza ortográfica, según la manera de escribirlas cada colector, porque a nada bueno conduce. Pedro de Angelis lo empleó con mal acierto, hace más de cien años, al pretender explicar con palabras araucanas los nombres de lugares y caciques referidos por Antonio de Viedma. Citaré un solo ejemplo: *Galala.* Según el periodista de Rosas, *galala* deriva de ''*ghalghal*'', ''unos hongos que se crían en los robles''. (*Discurso preliminar al Diario de Viedma,* en *Colección de obras y documentos relativos á la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata,* Buenos Aires, 1837, t. VI, p. XI); mientras Viedma dice ser el nombre indígena de la *lengua de vaca* (Op. cit. *Diario,* p. 52), el *Rumex crispus,* conforme a Berg (CARLOS BERG, *Enumeración de las plantas europeas que se hallan como silvestres en la provincia*



Fig. 14

de Buenos Aires y en Patagonia, en *Anales de la Sociedad Científica Argentina,* Buenos Aires, 1877, t. III, p. 190). *Galala* distinguía —según Viedma—, por ''la mucha yerba de este nombre que allí nace'', a ''una cañada que sale al fondo de la Bahía de San Julián'', distante dos leguas de la misma. (*Colec.* cit. VI, 52). Según deduzco, es el actual cañadón Paraguay.

Ese *ghalghal* de la mención de Angelis es el *gargal* (*Cyttaria sp*), uno de los hongos parasitarios, comestibles, que crecen en los robles en la región del sur de Chile (RICARDO E. LATCHAM: *La agricultura precolombiana en Chile y los países vecinos;* Santiago de Chile, 1916, p. 103). El Prof. Palavecino incluye a *gargal* en la nómina de los hongos que consumen los indios araucanos de Neuquen (ENRIQUE PALAVECINO: *Costumbres, vida e industrias de los indios araucanos,* en RIEL Y FOMENTO, revista mensual ilustrada, órgano oficial de los FF. CC. del Estado, Nº 102; Buenos Aires, octubre de 1930, p. 52).

Si bien con escasa frecuencia, suelen ocurrir deslices de esta naturaleza, por fortuna intrascendentes, como consecuencia de equívocos idiomáticos hacia los cuales conduce el hábito de pedir a extraños el favor de dilucidarnos las dificultades opuestas al esclarecimiento etimológico de algún topónimo de procedencia india. Voy a referirme a *Neuken,* nombre que resiste toda tentativa de interpretación, porque, a mi entender, pertenece al ''idioma perdido'' de los antiguos Pehuenches, dentro de cuya área geográfica tiene su nacimiento el río así denominado. ''*Newqueen* (léase *niukuín,* no *neuken*) es una palabra inglesa, pero de origen ario'' (!), ha escrito pocos años ha el ingeniero Pedro Bazán (*El país de Cón* (*región andina*) *cumbre de la argentinidad,* Buenos Aires, (1941), p. 197). Y como si esta aberración idiomática requiriese un refuerzo trastornador, más adelante traduce de este modo el ''italianismo'' Patagonia: ''la tierra *Patacumñia* o *Patagonia,* la ''Tierra del Pie o extremo que tiembla'' (*Op. cit.* p. 302). Esta directa alusión al pie temblador (¿temblor senil?)..., ha de ser un reflejo de las lecciones del ex-primer rector del Colegio Nacional de Concepción del Uruguay, profesor Lorenzo Jordana, a sus discípulos porteños, ochenta años atrás: ''En la Patagonia —pregunta el profesor según su antiguo sistema dialogístico de enseñanza— ¿suceden huracanes y terremotos?''; y responde el discípulo: ''En la Patagonia, suceden espantosos huracanes y terribles terremotos, mostrando la Naturaleza en esa rejión el gran poder de espanto y aterrorización que ella despliega, cuando quiere'' (*Curso de geografía de la provincia de Buenos Aires,* Buenos Aires, 1862, p. 333).

Por todo comentario voy a recordar un pensamiento del Prof. Félix F. Outes: ''No me seducen las etimologías y he tratado, siempre, de percatarme de sus risueñas extravagancias'' (''*Diario del viage y misión al río del Sauce realizado en 1748 por el R. P. José Cardiel S. J.,* en *Publicaciones del Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Filosofía y Letras. Serie A. Memorias y documentos originales. Nº 13,* Buenos Aires, 1930; p. 145, acot. 3).

El ingeniero Julio Popper fué más allá, aún. Tras despotricar contra un conjunto toponímico: isla Desolación, Puerto Hambre, bahía Inútil, etc., ''verdadero vocabulario de insolencias geográficas,— producto bilioso de las noches de insomnio que la nave-

gación del Cabo de Hornos proporciona á veces á los marinos'', conforme a sus propias palabras. (*Boletín del Instituto Geográfico Argentino;* Buenos Aires, MDCCCXCII, t. XII, p. 131), incurre a su turno, olvidado de su filípica, en la misma falta de urbanidad que reprocha a los navegantes, agravándola con el refuerzo de un calificativo ofensivo al aplicar a tres pequeños cursos de agua fueguinos, próximos a la estancia Stubenrauch, que desembocan en la bahía Gente Grande, el nombre de ''riachos de los Macaneadores'' (*Tierra del Fuego,* mapa en *Boletín* cit.) [fig. 14]. Este mote toponímico no lo registra Popper en su ''Croquis del país de los Onas'', correspondiente al territorio explorado por él, en 1887 (*Boletín* cit., t. VIII, entre pp. 96 y [97]). El ingeniero rumano, a quien el áureo apetito le condujera al ''Páramo'' fueguino casi a fines del siglo XIX, cuídase muy bien de hacer alguna referencia directa y explícita a esa ''verdadera insolencia geográfica'' suya. El germen de la idea estrambótica reside, me parece, en unos párrafos leídos cuatro años después, durante una conferencia que diera en el Instituto Geográfico. Son los siguientes: ''Últimamente los dos sabios fran-'' ceses, los mencionados señores (aquí sus patronímicos respecti-'' vos), recorren la playa de Tierra del Fuego, y exploran, no el '' territorio, sino los cuadernos IV y V del *Boletín del Instituto* '' *Geográfico* correspondientes al año 1887, hacen un extracto li-'' teral y lo envían, como digno fruto de los 5.000 francos que '' recibieron del gobierno francés, al Ministerio de Instrucción '' Pública de Francia quien lo trasmite solemnemente á la So-'' ciedad Geográfica de París, la que toma nota de ella, dando '' publicidad al estupendo fiambre en su sesión del 21 de marzo '' del presente año''.

''Por lo visto la sociedad de *macaneurs* tiene también su asiento en París'' (a). Y acota; ''*Macaneurs,* palabra bonaerense derivada del modismo criollo *macana* que concreta algo como disparate, ignorancia presuntuosa y charlatanismo en una acepción'' (*Boletín* cit., t. XII, pp. 149-150).

No satisface al espíritu ahito de penas del ''buscador de oro'' la denuncia del acto inamistoso e incorrecto. El agravio exije una satisfacción. Y se la procura escribiendo en un mapa con letra tipográfica, para que resulte bien legible y se acentúe la manifiesta intención hiriente: ''riachos de los Macaneadores''. La pequeña historia recoje este nombre y lo exhibe en desmedro de quien escarneciera la nomenclatura geográfica con la consumación de una venganza.

(12) A principios del mismo año el virrey Melo y Portugal —antecesor de Olaguer Feliú— estuvo radicado en Montevideo y Maldonado. La gravedad de la conmoción internacional europea que provocara la gran Revolución Francesa, indújole a trasladarse a la banda oriental del río de la Plata, pues se temía un ataque exterior.

—En la isla Gorriti, llave militar de puerto Maldonado, hallábanse instalados los almacenes de la *Real Compañía Marítima.* Su defensa consistía en una batería de ocho cañones de fierro, calibre 24, sobre sus cureñas. (*Nº 1, Rl. Cuerpo de Artillería, Relación o estado que manifiesta la Artillería y demás útiles que existen enesta Isla de Gorriti, etc.,* copia autenticada por Rafael Perez del Puerto, ministro de la Real Hacienda, en ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *División Colonia. Sección Gobierno. Maldonado. Años 1797-1798, Legajo 8*).

Con nota suscripta en Maldonado a 17 de julio de 1793, el Cabildo, según acuerdo del día anterior, representa al virrey Nicolás de Arredondo ''la necesidad qe. tiene este Puerto de su defensa'', aduciendo en su apoyo el estado de guerra de España con Francia.

''Residen actualmte. en este Puerto —sostiene el Cabildo— algunos Buques de la Rl. Compañia Maritima, teniendo aqui su fixo Domicilio pa. pescar y faenar, y expendio de los efectos qe. reciben de Europa, pa. su abelitacion, y la del Publico: estos Buques y sus intereses, se hallan actualmte. expuestos a la interpresa del corsario, pues no hallando ninguna resistencia, se haran dueños igualmte. de la Isla de Gorriti, donde existen sus Almacenes con intereses y la fuerza de su trafico''. La gestión prospera. En 7 de noviembre del mismo año el virrey avisa al ministro de la Real Hacienda haber ''dispuesto hacer una Bateria de 4 Cañones de á 24 en la isla de Gorriti en Maldonado en la punta del O. con arreglo al plano, y perfil qe. ha formado el Ing. D. Bernardo Lecocq''. Las arcas reales de Montevideo debían contribuir con ''2099 ps. y 7 r''. (ARCHIVO cit., Id., Ibid., *años 1785-1796. Legajo 7*).

Estas obras, cuya dirección estuvo a cargo del capitán de ingenieros reales D. Joseph del Pozo, quedaron terminadas en junio de 1794.

(13) No considero justo achacar al capitán Navarro y Morgado la substitución de *Coy* por *Coig* en el texto del Derrotero. En el prólogo que a su traducción incorpora la Dirección de Hidrografía, se le libera de toda responsabilidad toponímica. ''Al revisar la traducción del presente Derrotero —dice— se han tenido á la vista multitud de documentos, inéditos la mayor parte, que de la América Meridional posee esta Dirección de Hidrografía, y que el traductor no pudo consultar por hallarse en las aguas del Pacífico embarcado en la fragata *Resolución.*'' (En efecto, la fragata *Resolución* en conserva con la *Triunfo* y la goleta *Covadonga* pasaron el estrecho de Magallanes en febrero de 1863, según extracto de viaje remitido por el nombrado marino [*Anuario de la Dirección de Hidrografía de Madrid,* Madrid, 1864, t. II, pp. 146-164]). ''La lectura y cotejo de tan apreciables documentos —continúa—, ha facilitado el medio de restablecer en su pureza multitud de nombres de localidades, desfigurados por la ortografía inglesa, y reponer otros que habían sido alterados ó sustituidos por nombres extrangeros; solamente se han respetado aquellos de reconocida prioridad á los consignados por navegantes españoles, y en los casos de duda se han estampado unos y otros, indicando por medio de citas y notas aclaratorias las divergencias más notables''.

Ignoro si Groussac tuvo en su mesa de trabajo como obra de consulta esta traducción española del Derrotero escrito por los capitanes ingleses; pero no deja de intrigar aquella pregunta suya sobre si Fitz-Roy supo de la ''graphie fautive de Coy'', dada la coincidencia con la Dirección en lo tocante a los ''nombres de localidades, desfigurados por la ortografía inglesa''. ¿Habrí[a] sido Coy uno de ellos? La Dirección no lo acota; en co[n] es imposible saberlo.

(14) La inspiración es netamente darwinia[na] —anota el naturalista cuando sus gauchos enlazan [y] una vaca, a poca distancia de Carmen de Patagones—, the four necessaries of life *en el campo,* pasture for the horses, water (only a muddy puddle), meat, and firewood'' (CHARLES DARWIN: *Journal and remarks,* en *Narrative of the surveying voyages,* etc., London, 1839, t. III, 80).

(a) El autor alude a una "Société des Macanneurs" de reciente fundación en Buenos Aires. El "porteñismo" retozón y travieso de sus asociados —entre los cuales menciono solamente a Julio A. Roca (h.), Nicolás A. Avellaneda, Ezequiel P. Paz, José Luis Cantilo y Ricardo del Campo, —presidía todos los actos oficiales de la extravagante sociedad; p. e., en la nómina de las "conferencias" dictadas, se registra el siguiente título: "La macana en la historia".

Con motivo de cumplirse el primer cincuentenario del cese definitivo de las actividades sociales, el señor Manuel Mujica Láinez publicó en la segunda sección de *La Nación,* de Buenos Aires, del día 22 de julio de 1945, un extenso artículo rememorativo intitulado: "Un cincuentenario porteño: la Société des Macanneurs".





Los pingüinos, sorprendidos en la proximidad de sus nidos, comienzan a agitarse.



Ya en franca fuga, marchando en fila india y con andar cuadrúpedo.

(Fotos Dres. Birabén, 1935 - 1936.)

Observaciones sobre el pingüino "Spheniscus Magellanicus" (J. R. Foster).



Muchedumbre de pingüinos en la playa de Punta Medanosa, al sur de Puerto Deseado.

Como complemento ilustrativo del trabajo de los doctores Max Birabén y María Isabel Hylton Scott de Birabén incluído en nuestro número 232-233, damos los tres grabados de la presente página, reproducción de fotografías tomadas por aquellos distinguidos naturalistas en Punta Medanosa durante sus excursiones de observación en 1935 y 1936.

Véase ARGENTINA AUSTRAL. Nº 232 - 233.

La agricultura en Escocia

Por Anthony Dell.

La semejanza de condiciones físicas entre el suelo de Escocia y el de algunas zonas patagónicas, concede singular interés al trabajo que a continuación publicamos gracias a una gentileza, que mucho agradecemos, del Servicio Latino-Americano de la B. B. C. de Londres. — N. de R.

La agricultura en Escocia se diferencia bastante en muchos aspectos de las prácticas agrícolas imperantes en el resto de Gran Bretaña, y más aún, de las de otros países de ultramar. Por fortuna, Escocia cuenta con su propio Departamento de Agricultura instalado en Edimburgo, que encauza sus labores con la vista puesta en las condiciones de cada distrito.

Muchos latino-americanos pudieran ver en las labores agrícolas escocesas, cierta similitud con las que se realizan en determinadas zonas de los Andes. En Escocia hay también grandes extensiones de pastos pobres en los montes, lo que se llama "jalca" en Perú, y otras zonas de brezo, malezas y rocas; valles angostos con franjas de terrenos laborables; lluvias abundantes; mucha nieve y fuertes vientos. Pero, en ninguna parte de Escocia es fuerte el calor solar aun cuando esté el tiempo despejado, porque el país se encuentra entre los paralelos 55 y 60 de latitud, es decir, más cercano al Polo Norte que el Cabo de Hornos del Polo Sur. Los días son muy largos durante el breve verano, siendo con frecuencia la luz brumosa y de baja potencia actínica. Allí los tomates no maduran si no están en invernadero.

La mitad de Escocia consiste en montes y brezales, sólo aprovechables como pastos bastos, y aun así con dificultad. Si tiramos una línea desde Glasgow a la costa del nordeste en Aberdeen, casi todas las tierras que queden al norte y poniente de esa línea serán montes, con la excepción de los estrechos valles y una franja de terreno fértil a lo largo de la costa nordeste. Al sur de esa línea, con dirección a la división con Inglaterra, también hay otra región montañosa, no de grandes alturas, pero muy desabrigada, en la que solamente pueden vivir las razas más duras de vacunos y lanares.

Puede decirse, que las únicas tierras verdaderamente buenas de Escocia son aquellas de la parte de levante en la que los montes no bajan hasta el mar. Las mejores de todas bordean las rías de Forth Tay. La península de Fife al norte de Edimburgo, entre las dos rías indicadas, estaba labrada en un cuarenta por ciento aun antes de la guerra. El 17 por ciento de esas tierras estaban bajo trigo, siembra pequeña, de no gran importancia en Escocia. Las siembras de avena en esa zona duplican a las de trigo, pues la avena es el cereal más importante en Escocia; esto es prueba más que suficiente de la naturaleza del terreno y el clima.

La fértil costa de Fife, con sus muchos puertos y pequeñas ciudades de mercado, ha sido siempre un distrito muy próspero, al extremo que el antiguo Reino de Fife era calificado de "un manto de mendigo bordado con oro". En la actualidad toda la península de Fife es tierra de labor bien labrada, cuyas principales cosechas son la avena y las papas. También se engordan vacunos y lanares. Muchos de los agricultores de las tierras bajas tienen pequeños predios en las colinas en los que crían ganados, puesto que en toda Escocia se acepta la norma de que las tierras bajas de labor sirven para el engorde y los pastos de montaña para la cría de ganados.

Al sur de la ría de Forth al este de Edimburgo, se encuentra otra de las mejores zonas agrícolas de Escocia y de toda Gran Bretaña. Este distrito —East Lothian— es generalmene conocido como "El Jardín de Escocia". Se producen allí reinta toneladas de papas por hectárea, especialmente en las famosas tierras rojas de Dunbar. Están justamente al este de Edimburgo, son tierras ligeras y arenosas, en posición abrigada y libres de heladas tardías por lo que se dan bien las papas tempranas. En esta zona se produce más cebada para los destiladores de whisky que en cualquier otra parte de Escocia.

Otra zona también muy fértil se encuentra en el bajo valle del río Tweed que separa la parte sudoriental de Escocia de Inglaterra. En este distrito denominado Merse, se produce menor cantidad de papas por la escasez de braceros. Las cosechas principales son el trigo, la cebada y la avena. Se engordan rebaños de lanares de cruce, en predios de nabos, para el mercado de corderos tempranos. Aambién se traen vacunos de engorde de Irland, e Inglaterra.

Si nos dirigimos al norte atravesando los puentes sobre las rías Forth y Tay con dirección a Dundee y seguimos la costa de levante llegaremos a la zona de Aberdeen-Angus, donde se engordan bajo techo los vacunos procedentes de los montes Grampianos. Es éste el Condado de Angus, famoso por su histórica batalla contra los romanos. Además de las franjas costeras, hay valles fértiles en la cadena montañosa que se extiende tierra adentro, como son el Valle de Strathmore, donde con frecuencia se producen 35 toneladas de papa semilla por hectárea. Una gran parte de la cosecha se envía a Inglaterra, puesto que la mayoría de las mejores papas-semilla resistentes a males que utilizan los agricultores ingleses, provienen de Escocia o del Norte de Irlanda, donde el clima es igualmente húmedo y frío. Esta zona recordará también los Andes al visitante de Sudamérica, de donde son oriundas todas las papas del mundo.

En las márgenes del río Tay, al este de la ciudad de Perth, nos topamos laderas fértiles y alegres, en las que se producen frutas. La conserva de frutas es la industria más próspera de esta localidad.

Remedio LITTLE con "GAMMEXANE"

NUMEX 1 x 1000

Positivamente eficaz contra la sarna, el piojo y todo parásito

Absolutamente libre de veneno y mezcla con cualquier agua

DEPOSITARIOS EN TODOS LOS PUERTOS DE LA PATAGONIA

Los que vayan hacia el norte de Escocia, siguiendo la costa de levante más allá de Aberdeen, se encontrarán en amplio y bajo llano que forma la parte nordeste de Aberdeenshire. Esta zona se adentra en el Mar del Norte como ocurre con el Condado de Norfolk en la parte oriental de Inglaterra. En toda esta península hay haciendas prósperas que producen avena, nabos y pastos para engordar el ganado Aberdeen-Angus que se trae de los montes. Se sigue una rotación tradicional de seis cosechas con avena, nabos, avena seguidas de tres años de pastos. Aberdeenshire produce tres veces más avena que cualquier otro condado en Escocia. Es uno de los pocos condados que cosechan avena suficiente para atender las necesidades de sus ganados durante todo el invierno. La avena es, pues, la cosecha principal, y se envían grandes cantiades al sur o a los Highlands del poniente, más necesitados. Las mezclas de pastos han mejorado notablemente en los últimos años.

Cuando se llega al extremo nordeste de Aberdeenshire se vira al oeste por la costa norte hasta la parte alta de la ría Moray que nace en el lago Ness, donde dicen que aparece el famoso monstruo marino. Los visitantes agricultores tendrán mucho que ver allí en las magníficas puntas de ganado Aberdeen-Angus, los pequeños predios de agricultura intensiva, y, en la Isla Negra, al norte de Inverness, los ricos pastos y las siembras de papa-semilla de invierno para el mercado inglés.

Más al norte los montes caen al mar formando farallones, pero, si el viajero persiste y embarca en Wick con dirección a las islas Orcadas, se encontrará allí una próspera comunidad de pequeños agricultores, más modernizados que sus más cercanos vecinos de tierra firme. Se cría aquí ganado Aberdeen-Angus que se envía a Aberdeen para su ceba. La mayoría de estos agricultores crían gallinas, porque gran parte de sus ingresos provienen de la producción avícola. Otras islas crían solamente lanares.

Las Islas Shetlands, más al norte, son menos fértiles, pues gran parte de los terrenos son turba. El clima más suave del sur favorece la siembra de vegetales para el consumo local. La producción local más valiosa es el vellón de los lanares Shetland. Esta lana marrón, gris, blanca o negra, no tiene rival en finura y suavidad. Se arranca y no se corta, utilizándose localmente para la urdimbre de mantos ligeros y calientes.

Sería interesante embarcarse en las Islas Shetland, para pasar las tormentosas aguas del Canal de Pentland, entre las Orcadas y tierra firme, y doblar el Cabo de Wrath, el extremo noroeste de Escocia. Este canal resultó demasiado para muchos buques de la Armada Española. Está abierto a los peores tiempos del Atlántico hasta que se encuentra abrigo en la parte oriental de las Islas Hébridas. Estas islas, al poniene de Escocia, son de turba como las Shetlands (Zetlandia), y se cría en ellas la oveja de Caranegra cuya áspera lana, de excelente calidad para alfombras, se carda, tiñe con alga y otros tintes naturales, y se teje en telares de mano para convertirse en la famosa tela "Harris Tweeds".

La parte occidental de Escocia, desde Cabo Wrath hasta la ría de Cylde, es húmeda, salvaje y árida en gran parte. El sesenta por ciento de los terrenos de esta zona consisten en pantanos y montes, y solamente el 25 por ciento consiste en tierras de labor y pastos. Los terrenos de labranza están situados en las costas de las muchas bahías y estuarios, y en los valles que se meten muy tierra adentro encanonados entre montañas. Hace unos 150 años se introdujeron los lanares en esta zona y forzaron la marcha de los vacunos de los highlands. Eran aquellas ovejas de lana larga, de cuernos y cara negra, propias de monte, de origen inglés o probablemente pirenáico, pero que ahora se denominan Escocesa Carinegra. Es la única raza lanar capaz de vivir en estos montes en un invierno escocés. Los criadores de más al sur dependen de estas ovejas Carinegra para reponer sus rebaños de cría. Cuando se las cruza con moruecos del tipo de carne, las ovejas Carinegra, producen corderos duros de muy temprana madurez, de los que se llevan muchos millares a las ferias de otoño. Los moruecos de esta raza con frecuencia cambian de manos por dos mil libras. Aunque sus pastos fueron reducidos durante el siglo XIX y principios del siglo XX, por el fomento de bosques para venados, la oveja Carinegra sigue siendo la base de la cría en los Highlands.

El ganado vacuno es menos importante de lo que era en los tiempos de Rob Roy, notorio ladrón de ganados del siglo XVIII. En la parte occidental de los Highlands los vacunos favoritos son los indígenas, por su pelambre espesa y áspera, su resistencia al frío y la lluvia, y las buenas cualidades de lechera y protectora de las vacas. Esta rusticidad y buen ánimo han sido probadas en años recientes por los animales de esta raza que viven por encima de la línea de los cuatro mil metros en los Andes. Lo que realmente

LAS MEJORES LANAS PARA TEJER

SON LAS DE LA MARCA

LA MARIPOSA



DISTRIBUIDORES

DE LA TORRE, VIÑAS y Cía.

SOC. DE RESP. LTDA. — CAPITAL $ 5.000.000.—

IMPORTADORES

MERCERIA — NOVEDADES — TEJIDOS

946 - ALSINA - 950

T. E. 38. Mayo 3064-5-6

BUENOS AIRES

Dirección Telegráfica:
"LA MARIPOSA"
13 Rue Ambroise-Thomas
París

contribuye en la actualidad a mantener reducido el número de vacunos en los Highlands es la falta de pastos de invierno, pues, con todo y su producción de avena, Aberdeen no basta para subsanar las deficiencias de la parte occidental de Escocia. Además, el transporte por los montes es costoso. Las rías se adentran mucho en tierra, pero escasean también los puentes y el barqueo.

Se encuentran algunas islas fértiles cerca de la costa de poniente, una de ellas es la de Limore, entre la isla de Mull y la tierra firme, en cuyos preciosos pastos de verano se ven vacunos de la raza Aberdeen-Angus en lugar de la colorada de los Highlands, y lanares Cheviot de cara blanca, en vez de los Carinegra de montaña. El terreno calizo se presta para los buenos pastos y la alfalfa, que substituyen al brezo y al helecho. En visita que hicimos en agosto del pasado año, uno de los pocos días de sol, vimos a los granjeros atareados en el transporte de heno, y gallinas por todas partes. Se nos dijo que los huevos no estaban racionados, grata noticia para un inglés.

Viajando por la costa sur de Mull vimos los montes gemelos "Los Paps" del Jura y, al oeste, Islay, islote famoso por sus guesos. Al noroeste se la fértil isla de Tiree, que antiguamente proveía de grano a los monjes de la isla sagrada de Iona.

En la larga península de Kintyre, al oeste de la ría de de Clyde, se encuentran condiciones favorables para la cría de vacas de leche, especialmente en su mitad meridional, por el buen servicio marítimo que la enlaza con Glasgow. En toda la parte sudoccidental de Escocia, donde los montes lo permiten, haciendas lecheras suministran las zonas industriales de los alrededores de Glasgow. La parte norte del Condado de Ayr, es el lugar de origen de la famosa raza lechera de ese nombre, que tanto se ha destacado en años recientes en todas partes de Gran Bretaña.

En los Highlands meridionales, hacia la frontera inglesa, donde solamente se puede criar ganado, se produce bien la raza Galloway, de pelo duro y mocha. Vive bien a la intemperie, y cuando se la cruza con toros Shorthorn blancos, produce terneros tordo-azulado que se crían bien en las colinas del norte de Inglaterra. Y, en los montes más bajos se cría la oveja Cheviot, en sustitución de la carinegra, ya sea de pura raza o cruzada con Border Leicester, que a su vez producen los mestizos que se utilizan para nuevos cruces en el sur.

Informativo "Enosis"

Algunas Noticias Actuales de los Territorios Patagónicos

Río Gallegos, 19 de enero.

◈ **Se reunieron anoche las Comisiones Directivas de la Cooperadora del Hospital de Zona de Río Gallegos y de la Asociación Atlética Boxing Club. Trataron diversos asuntos relacionados con los festivales benéficos que viene realizando en el Boxing Club. Estas fiestas de carácter eminentemente popular continuarán el sábado y domingo 20 y 21 y el 27 y 28, siempre a partir de las 22 horas.**

◈ Mañana contraerán enlace en Río Cuarto, la señorita Marta Elsa Abril con el señor Raúl Cuiñas. La ceremonia religiosa se celebrará a las 21.15 en la Iglesia Catedral de la ciudad de Río Cuarto, celebrándose después una recepción con motivo del grato acontecimiento.

Río Gallegos, 20 de enero.

◈ **Nuevamente la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, se apresta a brindar a los oyentes de Santa Cruz y Tierra del Fuego, las emociones de los grandes encuentros futbolísticos que por la disputa del Segundo Campeonato de Fútbol Infantil Evita, se disponen a jugar los equipos de Tierras Australes Argentinas y Territorio de Santa Cruz, frente a calificados oponentes. La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, no ha vacilado ante la magnitud de este esfuerzo que no es el primero y ya mañana a las 17.15 horas aproximadamente tendrá centralizada la atención de los oyentes de LU 12 Radio Río Gallegos en cadena con una onda corta de la Capital Federal y en espacios gentileza de la Anónima, tendremos las emociones que sin duda brindarán en su debut, los equipos de Tierras Australes Argentinas enfrentando al equipo de la provincia de La Rioja; y al equipo del territorio de Santa Cruz jugando frente al equipo de la provincia de Entre Ríos.**

◈ Se ha reintegrado a sus funciones de Presidente del Patronato de Menores del Territorio de Santa Cruz después de un breve alejamiento, la señora esposa del Gobernador del Territorio, señora de Carnotta.

◈ **La información lanera. Entre las numerosas partidas de lana, procedentes de Puerto Deseado, vendidas hoy, figuran 16.000 kilos que vendió Angel Vélaz y Compañía Limitada al precio más alto, que fué de 155 pesos los diez kilos. El mercado continúa muy firme.**

Río Gallegos, 21 de enero.

◈ Con éxito extraordinario continuaron anoche las grandes kermesses y bailes en el Boxing Club a beneficio de la Cooperadora del Hospital de Zona de Río Gallegos y del Boxing Club. Centenares de personas colmaron las instalaciones del salón de fiestas del Boxing Club, habiendo sido ocupa-

PARA CONSTRUCCIONES RURALES
LAS LEGITIMAS CHAPAS ASFALTICAS
ONDALIT



DURABLES
ECONOMICAS

FONOLITA
SOC. RESP. LIMIT. - CAPITAL $ 1.000.000,00

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DE LA
S. A. IMPORTADORA Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA



Reina del Petróleo,
Srta. Delia Rosa Santillán.
(Foto Roselló, de Comodoro Rivadavia.)



Calle San Martín en Comodoro Rivadavia
(Foto Belgrano.)

das ya en horas de la tarde todas las mesas que habían sido habilitada. Los diversas que habían sido habilitadas. Los diverincesantemente, mientras gran cantidad de parejas danzaban a los compases del conjunto musical de Manuel Ravllo y sus vocalistas, que contribuyeron en forma destacable a la animación de la fiesta de anoche.

◈ Esta noche a las 22.30 horas, prosiguiendo los actos del Día de la Policía de Territorios, se realizará una gran velada danzante en el Círculo Policial, para los integrantes de la repartición e invitados especiales. Los actos programados para mañana, son los siguientes: 10.30 horas, acto en el hall de la Jefatura de Policía. 11.15 horas, misa en acción de gracias en la Iglesia Parroquial. 12 horas, visita a la necrópolis local y colocación de ofrendas florales en las tumbas de los camaradas fallecidos. 13 horas, almuerzo criollo en el local de la Sociedad Rural. 14 horas, programa de atracciones nativas.

◈ La Cámara de Comercio, Industrias y Afines de Río Gallegos, como adhesión al Día de la Policía de Territorios y como homenaje a la benemérita institución guardadora del orden público, invita a todos sus afiliados y comercio en general a abrir sus puertas mañana lunes 22 a las 15.30 horas en lugar de las 14 como lo hace habitualmente.

Alberto Juan Defilippi

CALES

CALPABAÑOS "EWES" en tambores.

CAL VIVA Córdoba Malagueño en tambores.

CAL HIDRÁULICA "Cal-fucurá" en bolsas especiales.

Cucha Cucha 2923

T. E. 59-3443 — Buenos Aires

Río Gallegos, 22 de enero.

◈ Ha sido celebrado hoy el Día de Policía de Territorios. Con tal motivo, la gran familia policial se vió rodeada en su fiesta centrl celebratoria, del afecto y el calor de la población, representada por todos sus círculos sociales, que conocen y aprecian el valor del esfuerzo diario, que muchas veces llega al sacrificio, de los abnegados servidores del orden público, desde los puestos más encumbrdos hasta los más modestos, desde los que desde un cómodo despacho dirigen las actividades policiales, hasta aquellos otros que las ejecutan, pese a todos los inconvenientes que pudieren presentarse. Día propicio a la reflexión sobre lo que la institución policial realiza entre nosotros, la síntesis que el espacio nos impone, nos obliga simplemente a decir que la labor, compleja y amplia, es cumplida a la perfección, aunque los cuadros policiales no cuentan con la totalidad del personal que requieren. Pero los pocos que hay, haciendo galas de ese poder de multiplicación para las actividades, tan propio de la época y de nuestro pueblo, se granjean día a día el afecto y la admiración de todos los que las seguimos paso a paso. Hoy ha sido un día de regocijo, casi de descanso, para los policías de todos los territorios, pero ya mañana, reintegrado cada uno a su actividad en los respectivos gabinetes de estudio, oficinas técnicas y públicas, en sus puestos ejecutorios de poblaciones y zonas rurales, proseguirán como todos los días, velando por la seguridad de vidas y haciendas de todos y cada uno de nosotros, cumpliendo a su manera y dentro de su esfera el imperativo de hacer patria. Llegue hasta la policía del territorio, desde su jefe, pasando por su personal superior, Inspectores Generales, Comisarios Inspectores, Comisarios, Subcomisarios, Escribientes, Sargentos, Cabos y Agentes, nuestras cordiales felicitaciones por la celebración de este día y nuestro voto porque cada uno de los que le depara el porvenir, les reserve la satisfacción de un deber cumplido cada vez más a perfección y nuevos laureles a los innumerables cosechados a través de muchos años de labor. Celebrando el Día de la Policía de Territorios, y entre otros emotivos actos realizados en la fecha, a mediodía tuvo lugar un gran almuerzo criollo que se llevó a cabo en la Sociedad Rural y a cuya realización cooperó todo el comercio, oficinas y entidades públicas de nuestra capital. La fiesta, a la que llegó una enorme concurrencia, se desarrolló en forma tan simpática y grata que podemos afirmar que ha dejado una impresión imborrable entre los innumerables concurrentes. Después del almuerzo criollo hubo una serie de muy interesantes espectáculos de arte popular, se rifaron obsequios entre las damas y caballeros asistentes y por último se obsequió con hermosos juguetes a todos los niños asistentes.

¡QUE NO FALTE LECHE EN SU HOGAR!



Leche condensada NESTLÉ

◈ Noticias de la vecina ciudad chilena de Punta Arenas nos traen la ingrata nueva del fallecimiento del maestro Federico Torre, destacado pianista de esa localidad, de gran actividad en festivales, programas radiales, etcétera. El maestro Torre, hombre bueno, simpático, enamorado de su arte, había venido en varias oportunidades a nuestra capital, integrando diversas embajadas artísticas puntaerenses, habiendo estrechado fuertes lazos de amistad con numerosas personas de nuestro medio, su desaparición ha causado profunda sensación de pesar.

◈ Ha regresado a nuestra capital el escribano señor Luis Valladares, quien había estado en la Capital Federal por razones de salud.

◈ Mañana salen para Lago Argentino los señores Telesforo Gómez y Cecilio Freire.

◈ Ha regresado a nuestra capital el doctor Carlos González Landa, médico cirujano, quien se ha reintegrado a sus habituales actividades profesionales en su consultorio de Corrientes y Libertad.

Río Gallegos, 24 de enero.

◈ En el hogar de los esposos Alicia Fernández-Jack Martin, nació anoche una nena; madre e hija se encuentran bien.

◈ El próximo lunes a las 21 horas se realizará en el Boxing Club la tercera cena mensual de camaradería, interesante acto de la vida del club, que da lugar a amenas reuniones de sus asociados.

◈ Una interesante iniciativa ha tenido el Comisionado Municipal de Río Gallegos señor Orlando Parolín. Con el fin de facilitar a los niños de nuestra ciudad un día inolvidable de diversión, ha dispuesto que el martes 30 del corriente desde las 14 horas hasta las 18 horas, todos los niños de Río Gallegos podrán concurrir al Baby Parck, instalado frente a la Plaza Mitre, haciendo uso gratuito de la calesita y la montaña rusa allí instaladas.

◈ La Subcomisión de fiestas del Boxing Club viene trabajando activamente en la decoración del salón de fiestas de la entidad y en otros preparativos para la gran serie de bailes de carnaval, que comenzarán este año el tres de febrero próximo. El Boxing ha contratado para estas fiestas a la orquesta del maestro Alberto Suárez Villanueva convenientemente reforzada con nue-

vos elementos. Los abonos para las mesas instaladas en palcos y salón serán puestos en venta le próximo lunes, estando esta tarea a cargo del Secretario del Boxing Club señor Avelino Alvarez, a quien deberán dirigirse los interesados.

◈ Dejó de existir en la vecina ciudad chilena de Punta Arenas el señor padre del conocido correo internacional Ovidio García. Su deceso produjo honda sensación de pesar en el vasto círculo de sus relaciones.

Río Gallegos, 25 de enero.

◈ **Activamente se realizan numerosos preparativos para festejar una vez más la tradicional fiesta del Carnaval. A los efectos de lograr el mayor apoyo popular para el brillo de los festejos, la Municipalidad nombró oportunamente una Comisión, que bajo la presidencia del señor José P. Mata trabaja en la organización del Corso Oficial, en el que se repartirán numerosos y valiosos premios entre los que se presenten disfrazados, en comparsas o con vehículos adornados. Esperemos que con la ayuda del tiempo, podamos este año tener unas agradables noches para la fiesta carnavalesca.**

◈ El sábado 27 en horas de la mañana, saldrá para estancia La Asturiana, el señor Juan Fernández.

◈ **Con un extraordinario programa radiofónico, que se realizará el próximo lues a las 20 horas, se desperdirá del público de Río Gallegos, el destacado bandoneonista Manuel Ravallo, con su conjunto típico y sus vocalistas Osvaldo Gómez y Claudio del Solar. El maestro Ravallo partirá la próxima semana a la vecina ciudad chilena de Punta Arenas donde lo aguardan numerosos e importantes contratos para una breve temporada artística.**

◈ Comandante Luis Piedrabuena. El día 27 del corriente contraerán enlace en dicha localidad, los conocidos jóvenes Argentina Constante García y Urbano Sánchez García, que con tal motivo son objeto de numerosos agasajos.

Río Gallegos, 26 de enero.

◈ **Solemnes actos religiosos tendrá lugar en nuestra capital, con motivo de celebrarse la festividad de San Juan Bosco el próximo domingo. Habrá misa de comunión a las 8.30 horas, misa cantada a las 9 horas y solemne procesión con la imagen del santo de los niños a las 9.15 horas.**

◈ Anoche, en el hogar de los esposos Kaplún-García, nació una nenita que ha sido llamada Graciela. Madre e hijo se encuentran bien.

BAZAR

"DOS MUNDOS"

2 5

SUCURSALES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

Río Gallegos, 28 de enero.

◈ **La Sociedad Rural de Puerto Santa Cruz desarrolla gran actividad preparando diversos actos para los días 4 y 5 de febrero próximo. Los mismos consistirán en una gran fiesta campestre, una reunión social y la asamblea ordinaria de la Sociedad.**



Calle San Juan Bosco en Puerto Santa Cruz.

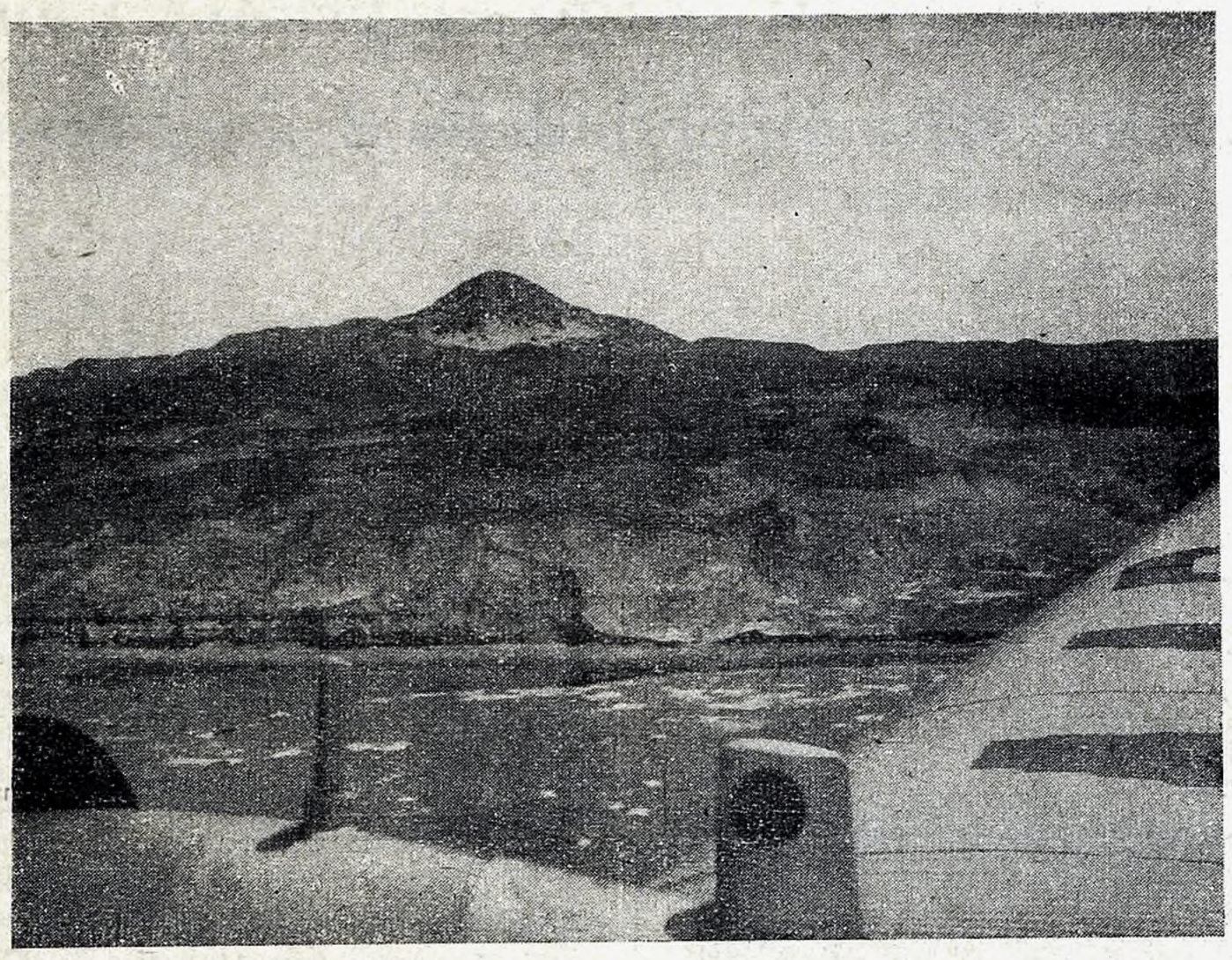
BARTOLOMÉ VIGNOLO e HIJOS

TALLER ELECTRO MECANICO

Instalaciones Eléctricas Navales y Terrestres

MOTORES — BOBINAJES — DINAMOS — TELEFONOS

CALLE MINISTRO BRIN 971 - 973 — T. E. 36, Garay 2760



Pico Salamanca. Foto tomada desde un trimotor "Junke" de la Aeroposta Argentina en la época en que aquel accidente geográfico servía de guía a los pilotos de aviación.



Pozos de petróleo en la región de Comodoro Rivadavia.

Tomó posesión de su cargo el primer Comisionado de la Municipalidad de Las Heras

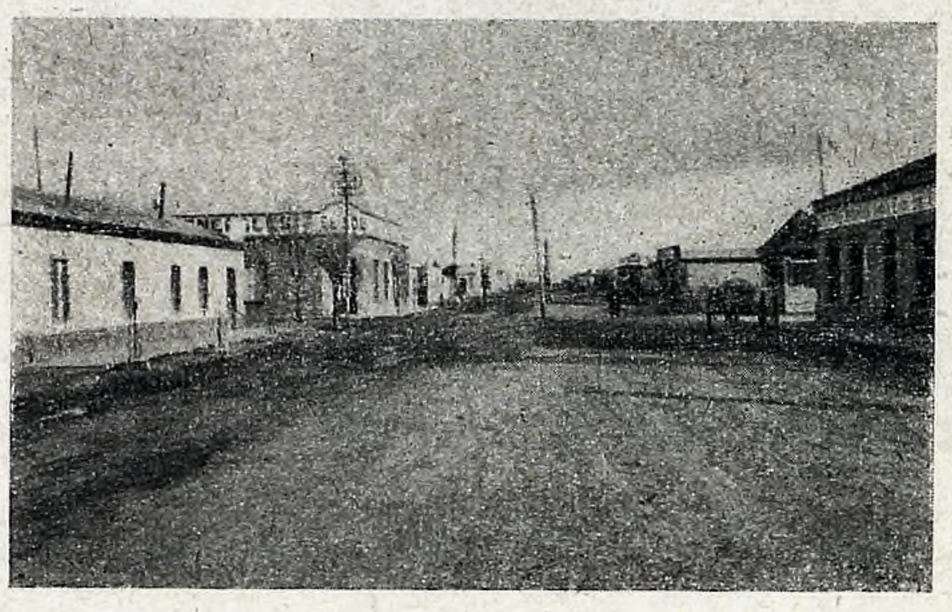
En una sencilla ceremonia que tuvo lugar en el salón de sesiones de la Municipalidad, el lunes 15 del corriente a las 19.30 horas, tomó posesión de su cargo el primer Comisionado Municipal de nuestra flamante Municipalidad, señor Eduardo Nicolás Bernal, designado por S. E. el señor Gobernador, General don Salvador Marcelino Muller, por resolución Nº 3220/51.

Asistieron al acto, autoridades locales, representantes del comercio y numerosos vecinos.

El Vicepresidente de la ex-comisión de Fomento, señor don Manuel Díaz Muñiz procedió a dar lectura al acta de entrega, pronunciando en la circunstancia breves palabras de despedida en las que instó a la juventud a ocuparse por las cosas públicas, invitándola a que se reuna en torno al nuevo Comisionado para secundar su acción.

Firmada el acta habló el señor Bernal, quien hizo una exposición de inquietudes y agradeció la cooperación que durante su mandato al frente de la Comuna le prestaran los miembros salientes.

Acto seguido se sirvió un vino de honor a los presentes.



Una calle de Las Heras.

Discurso del Comisionado Municipal Sr. Eduardo Nicolás Bernal

Aquí reunidos hoy asistimos a la proclamación en mayoría de edad de la Comuna de Las Heras, hecho auspicioso para los pueblos que como este marchan en busca de sus destinos.

Muchos esfuerzos y desvelos han sido volcados a través de largos años por los hombres que les ha tocado la honrosa misión de presidir los destinos del vecindario, para dar siempre un paso más adelante en la conquista del progreso y del bienestar.

Ha llegado a su fin la vida de la vieja Comisión de Fomento y parece que el destino hubiera querido que conjuntamente con la habilitación de la nueva casa, llegara también la autorización paterna para el libre ejercicio de la soberanía. La circunstancia de estar hoy para felicidad de todos en la Gobernación Militar no ha de

ESTANCIA SHAMAN

NUEVA LUBECKA CHUBUT

REBAÑO Nº 16

Venta permanente de reproductores de raza:

MERINO origen AUSTRALIANO

Puros de pedigree inscriptos en el registro individual de lanares y puros por cruza

para pedidos e informes diríjase a:

PLATE & Cía. SOC. ANON. COM.

BELGRANO 294 - T. E. 33 - 1516 - 19
IMPORTADORES DE FERRETERIA
Buenos Aires

TERREGROSA Y BELDA
SOC. DE RESP. LTDA.
CASA DE COMPRAS Y MOLINOS DE PIMENTON EN NOVELDA (ESPAÑA)
Importadores de los acreditados
PIMENTONES
"FLOR DE LA HUERTA" - "EL ZAMORANO"
"EL CHANCHO" - "LA NOVELDENSE"
"EL GUERRILLERO JAPONES"
3683 - INDEPENDENCIA - 3685
T. E. 45 - 3346 BUENOS AIRES

permitir todavía el total ejercicio de los derechos que como corporación Municipal corresponde al vecindario, pero día llegará en que ello sea posible y entonces el pueblo será el soberano y podrán llegar hasta los estrados comunales quienes el pueblo designe por imperio de su voto.

Entretanto, debemos desde la función pública y en todos los casos, forjar la conciencia popular en los moldes de la verdad, el patriotismo y el interés por el conjunto, para que las masas juveniles de hoy, que son la esperanza del mañana y pilares de la tranquilidad futura de la Patria hagan escuela de civismo y puedan a su turno, lograr todo aquello que nosotros anhelamos y no podemos cristalizar.

Tenía la certeza señores de que hoy tendría que despedirme y debo confesarles, que lo hubiera hecho con satisfacción, sabiendo que la tarea cumplida en el transcurso de mi paso por las filas de la ex-Comisión de Fomento, había sido sincera y consecuente.

Dejo para el futuro las apreciaciones, porque el presente se juzga según las pasiones y simpatía y la verdad de los hechos es privilegio de la posteridad, pero equivocado o no, quiero hacer público en esta significativa circunstancia, que el éxito de las gestiones que haya podido concretar en el año que tuve la satisfacción de presidir el Consejo Comunal, se debe al esfuerzo conjunto de todos y cada uno de los señores miembros que tan leal y sinceramente me brindaron su apoyo. La comunidad de ideales y el ejemplar compañerismo que reinó en el seno del organismo, llena de satisfacción al suscripto que se hace un deber en destacarlo.

Vaya pues en esta circunstancia mi reconocimiento a don Manuel Díaz Muñiz, el sereno consejero, a Valentín Alonso, hoy ausente y siempre sensato colaborador, a Enrique G. Clark y Julio Ghizzardi, mesurados y leales en todos los momentos.

Diría que, al cumplir con mi deseo de que la Comuna de Las Heras, fuera investida del carácter de Municipalidad que hoy ostenta, pensé en que habría terminado mi misión al frente de los destinos de esta cmunidad a la que llegué siendo un adolescente aún y a la que, volcando mis mejores afanes, he conseguido querer como el propio terruño natal. Pero, el mandato de los superiores ha dispuesto que siga batallando desde el honroso cargo de Comisionado Municipal, con que se me ha distinguido esperando que, para el logro de los afanes comunes, pueda contar como hasta ahora con el apoyo y la buena voluntad de todos mis convecinos, que siempre encontrarán en mí al amigo y al funcionario, dispuesto a escuchar sus problemas y entregar las soluciones cuando ello pueda emanar de mis recursos.

Así lo espero en bien de todos.

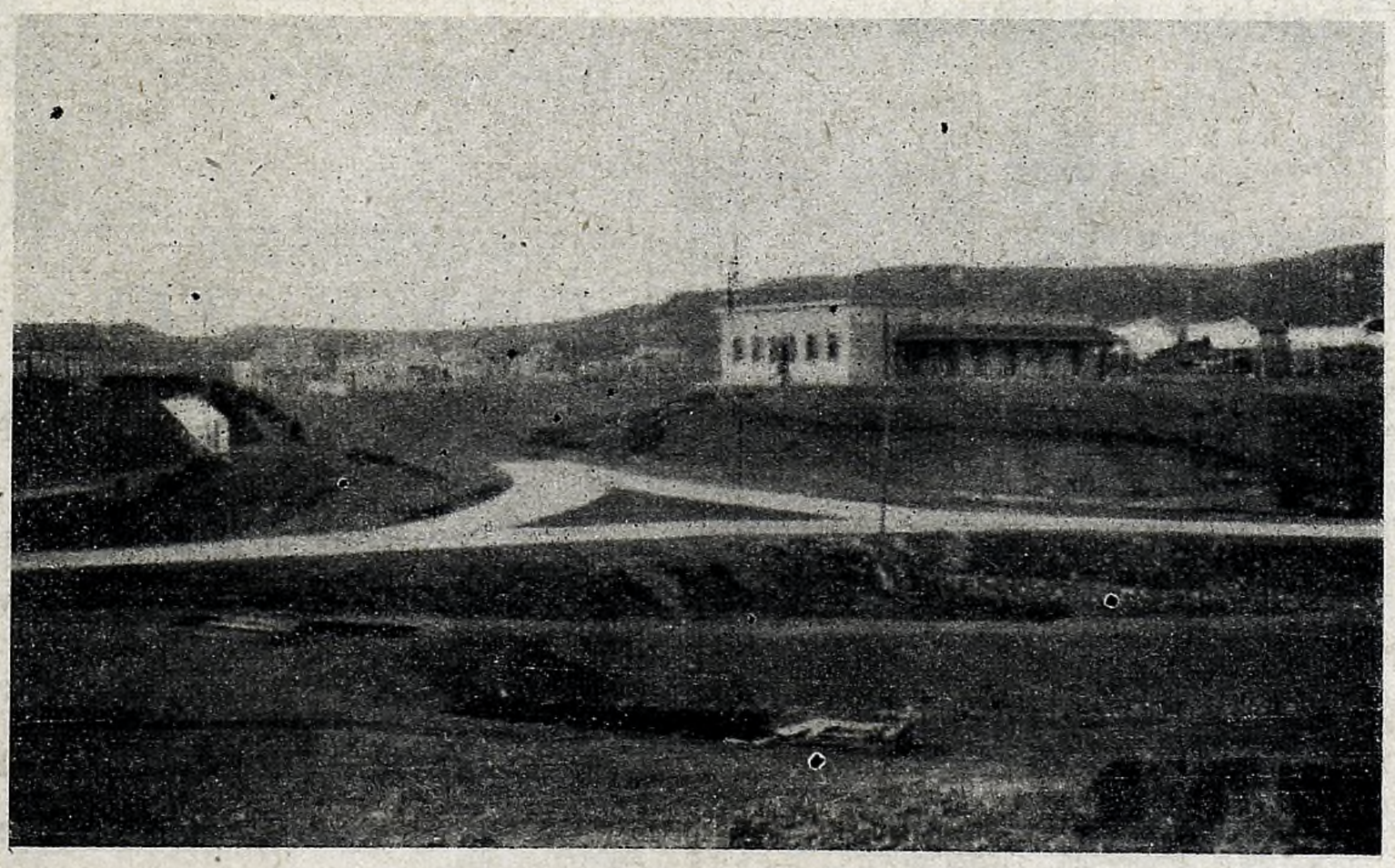
"El Interior", de Las Heras.

Sea usted el juez.

. . . fume

"43" Extra Suave de 0.60

Compare... y Juzgue



Puerto Deseado.

Certamen literario en Comodoro Rivadavia

Con motivo de celebrarse el día 23 de febrero del corriente año la fausta fecha de los 50 años de la Fundación de Comodoro Rivadavia, la Comisión de Fiestas ha organizado el presente Certamen Literario bajo el título "Cincuentenario de Comodoro Rivadavia", con los temas, bases y premios siguientes:

TEMAS

a) EN PROSA.—1º Tema Libre sobre cualquier aspecto de Comodoro Rivadavia, como ser su prehistoria, fundación, desenvolvimiento, panorama actual, etc.
2º Cuento de ambiente regional.

b) EN VERSO.—1º Leyenda Patagónica, Romance.
2º Comodoro Rivadavia, Metro libre.

BASES

1º Los trabajos deberán ser originales, escritos con máquina y firmados con pseudónimo.

2º Para los escritos en prosa se establece una extensión máxima de 2.700 palabras.

3º Los trabajos se dirigirán bajo sobre cerrado a la siguiente dirección. Municipalidad de Comodoro Rivadavia-Certamen Literario "Cincuentenario de Comodoro Rivadavia".

4º Se incluirá un sobre que lleve en su interior el nombre correspondiente al pseudónimo y su domicilio.

5º El plazo para la recepción de los trabajos vence el día 30 de abril del corriente año.

6º El Jurado se expedirá dentro de los quince días subsiguientes a la recepción de los trabajos.

7º El veredicto del jurado se dará a conocer en Acto Público, el día 25 de Mayo, en la Ciudad de Comodoro Rivadavia, en cuya oportunidad se hará la entrega de los premios.

8º La Comisión organizadora del presente Certamen se reserva el derecho de publicar los trabajos premiados. Los restantes serán devueltos a quienes los reclamaren dentro de un plazo de 30 días a partir de la publicación del veredicto.

9º No se limita el número de trabajos a los participantes.

10º Toda duda que pudiere surgir respecto a cualquiera de los puntos del presente Certamen será resuelta por la Comisión organizadora del mismo.

PREMIOS

1º Se establece para cada tema un Premio y un Accèssit, pudiendo ser declarados desiertos si el Jurado no encontrase mérito suficiente en los trabajos.

2º A cada uno de los premios se le otorgará la suma de Cuatrocientos Pesos Moneda Nacional; a los que obtuvieren accéssit, se les entregará un diploma.

Comodoro Rivadavia, 15 de enero de 1951.

La Comisión

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación - Importación de Tejidos de Punto

ESCRITORIO Y VENTA:

1285 — ALSINA — 1285

T. E. 37, Rivadavia 3833 y 2510

FABRICA Y DEPOSITO

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

ERNESTO STEIN

SUCESOR DE STEIN HNOS.

PROVEEDOR MARITIMO

BALCARCE 378 — Buenos Aires

T. E. 33 - AVENIDA 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"

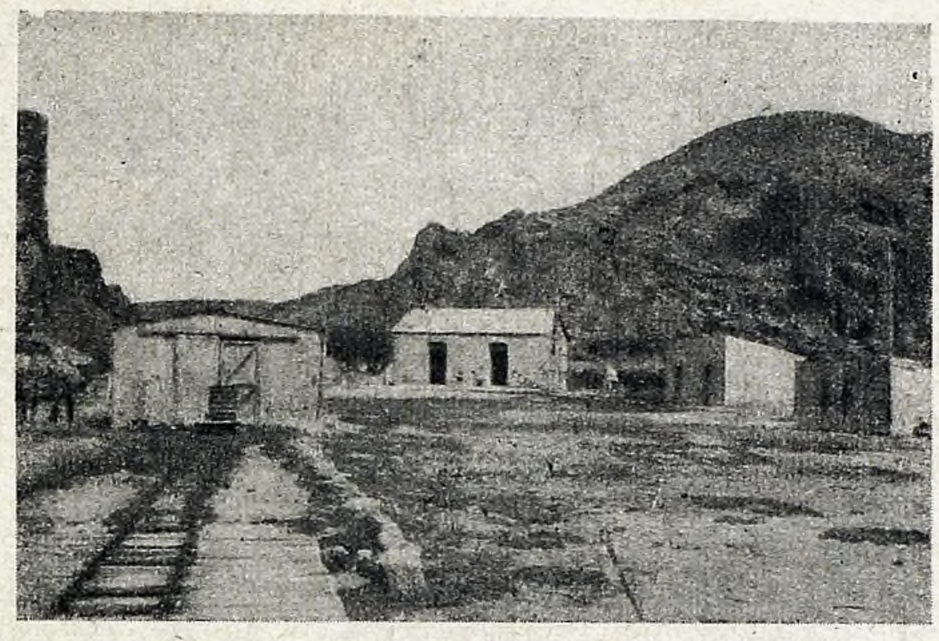
Campeonato infantil "Evita"

Transmisiones radiales
para la Patagonia

(De "El Rivadavia",
20 de enero de 1951.)

Como ocurriera el año anterior en ocasión de disputarse por primera vez el campeonato infantil Evita, organizado por la Fundación Eva Perón, que permite a los pequeños futbolistas de tierra adentro cotejar sus habilidades con los pibes del resto del país en el escenario de la Capital Federal, también en esta oportunidad habrá transmisiones radiales desde las mismas canchas, para que en el interior del país se pueda seguir las alternativas de cada partido.

Por lo que a la Patagonia respecta, las transmisiones realizadas el año anterior fueron seguidas con mucho interés y provocaron verdadera satisfacción, como bien pudimos comprobarlo en Comodoro Rivadavia, ya que merced a las mismas vivimos al momento la intervención de los pibes locales. En esta oportunidad, el equipo infantil del Club Huracán interviene en el Campeonato Evita, de modo que la transmisión radial de sus intervenciones ha de suscitar mucho interés.



Puerto Deseado.

Cabe destacar que el año anterior esa transmisión exclusiva para la Patagonia fué contratada por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, en onda corta desde Buenos Aires y en cadena con todas las emisoras del sur, y este año ocurrirá lo mismo. En efecto, la mencionada organización comercial auspiciará las transmisiones que se harán desde Buenos Aires, en cadena con L. U. 4 y L. U. 12 cuando en los partidos intervengan los equipos de Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Esquel y Tierra del Fuego, que fueron clasificados para las ruedas finales.

Es ésta, indudablemente, una nueva demostración de que "La Anónima" está a tono con los deseos y aficiones de la población.



Brinde con la exquisita

SIDRA SANTA ANA

Pura de Manzanas.

Envasada en Mendoza

por

Bodegas y Viñedos

"SANTA ANA" S. R. L.

Capital: $ 5.000.000.—

Unicos Distribuidores:

JOSE CARMELO Soc. Anón. Comercial e Industrial

Díaz Vélez 4223 Buenos Aires.

CONFECCIONES FINAS

M.F.

Menfer

MARCA REGISTR.

DE ALTA CALIDAD

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".

En Comodoro Rivadavia

Acto social a beneficio de la Casa del Niño

(De "El Rivadavia",
3 de febrero de 1951.)

Una nota de características sociales y con la animación pocas veces lograda, fué la realizada ayer tarde en la Asociación Española con la finalidad de destinar los beneficios de esta fiesta a la noble y antigua asociación filantrópica de Comodoro Rivadavia, es decir, la Casa del Niño, cuya atención está a cargo de las Damas de Beneficencia.

Fué allí donde se dió cita lo más granado de nuestra sociedad, no sola mente con el propósito de presenciar un espectáculo de expresión máxima de la alta costura, "Marilú-Bragance", sino también conocedora de que su aporte tendría la virtud de suavizar la visión triste que puedan experimnetar la infancia desvalida, pero que desaparece cuando se la acompaña del cuidado y la ternura.

Por todo ello el acto efectuado ayer fué un señalado éxito en todo sentido, y cabe a sus organizadores como a la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, auténtica representación del prestigio y honestidad del comercio patagónico, a la casa Marilú-Bragance y a las damas de la Sociedad de Beneficencia, como a las señoritas y niñas que desfilaron, sentir la satisfacción de haber ofrecido el espectáculo de extraordinaria jerarquía que por sí sólo otorga sello de gran ciudad a Comodoro Rivadavia.

En este desfile de modelos que intervinieron séñoritas y niñas pertenecientes a caracterizados hogares de nuestro medio, se ofrecieron modelos de alta costura y verdaderas expresiones del último grito de la moda actual.

Fueron en total 45 modelos los que se exhibieron, desfilando por el centro del salón quienes los lucían para ser aplaudidos continuamente por la entusiasta como selecta concurrencia.

Las niñas más pequeñas fueron las que abrieron el desfile con modelitos realizados en organdí, piqué, hilo, algodón lisos y escoceses, tobralco y manteniendo líneas muy elegantes.

Luego prosiguieron las paqueterías para la playa, en conjunto de solera y short, con detalles originales y que los transformara para calle.

Prosiguióse luego con los vestidos de calle y reuniones. En ellos se vió el plisse cristal, las vainillas, nervaduras, volados y moños de terciopelo negro que hacen los detalles del momento. Las jóvenes dieron frescura, distinción y elegancia en todas sus presentaciones.

Los vestidos Marilú se exhibieron en esta fiesta en sus realizaciones en fenicó, viyela y en las que no estuvo ajeno los delicados motivos que significaban verdadero alarde de buen gusto.

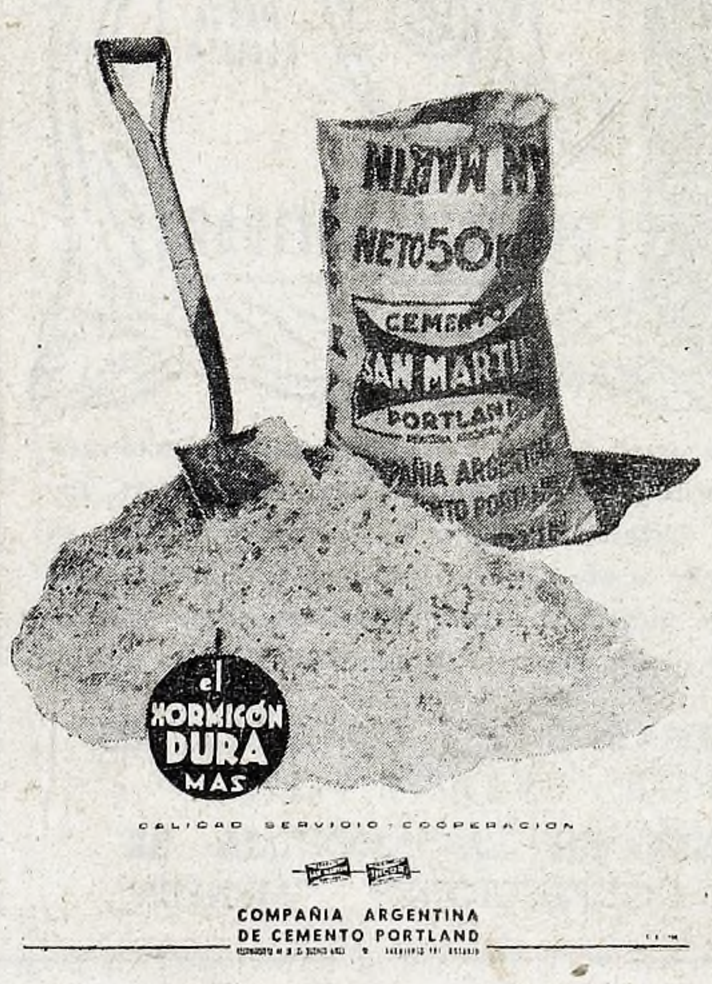
Pero el verdadero broche de oro lo constituyó el desfile de los cuatro hermosos vestidos de fiesta que lucieron cuatro hermosas jóvenes. Sin temor a equivocarnos, puede decirse que fueron una joya de arte. Uno de ellos en organdí blanco con la falda enriquecida por delicados dibujos en colores ejecutados a mano por el conocido artista Rafael Zorrilla.

Otro de los vestidos de noche, de diseño exclusivo, verdadera obra de arte ejecutada por artífices de la costura, se realizó en piqué blanco y su línea de definida tendencia francesa. Otro de ellos fué realizado también en organdí y corpiño de guipur adornada con trabajos de raro y exquisito mérito ejecutados por el pincel de Rafael Zorrilla, que trazó los sutiles arabescos de exóticas orquídeas sobre la tela. El corpiño de terciopelo negro, ofrecía ese contraste de colores que hacían del vestido la más preciada joya que pueda aspirar una mujer.

No podemos cerrar esta edición sin destinar unas líneas ponderativas a la señorita Regina Morch de la casa Marilú-Bragance que pacientemente tuvo a su cargo la vestimenta y presentación de las niñas.

El manojo de niñas y señoritas que desfilaron dentro del aplauso general fueron las siguientes:

Ana Elena y Clara Amallo; Susana Azcárate Blanco; Amelia Aguado; Ernestina Aguado; Graciela y María De Rosa; Dora Escudero; Marta Fernández Campaña; Noemí Ferrero; María I. Galina; Cuqui y Martha Larrea; Ch. Liegeois; Perlita Malabarba; Martha Marraco; Marita Migoya; María Cristina Moyano; Martha Murcia; Esther Raso; Lola Rubio; María de las Mercedes Sánchez; Yoli y Graciela Venter; Guisela Wosnag Fergusson.



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 AUTOGENA Y ELECTRICA

PASEO COLON 1047
T. E. 33 Av. 0330 - Buenos Aires

Moldes a la Moda



14-50. — Batón en corderoy, cierra adelante con 2 botones, costura adelante y en la espalda, cuello y solapa unida, manga pegada. Talles del 44 al 50.

24-01. — Combinación en lingerie, entera, lleva pinzas en la cintura para entallarla, termina con volado fruncido. Talles del 40 al 46.

12-43. — Traje de dos piezas, pollera sobrecruzada adelante, saco recto con bolsillos aplicados, espalda con tablón encontrado. Talles del 44 al 50.

12-32. —Traje de dos piezas en lana, pollera recta, saco entallado por costuras adelante y atrás, cuello smocking. Talles del 44 al 50.

Las mejores Botas para Campo



MARCA REGISTRADA

FABRICANTES

ANDA & CIA.-HUMBERTO 1º-2048
• BUENOS AIRES •

Calidad Superior



CINZANO

VERMOUTH



Conjunto de radio teatro que dirige el señor Eduardo Morgan Roberts, y que actúa con gran éxito en las audiciones de L. U. 4 Comodoro Rivadavia.

(Foto Roselló.)

DOS PRODUCTOS DE RECONOCIDA CALIDAD

GRAN VINO CANCILLER



Cabernet-Traminer Rouge
Pinot Gris

Con el prestigio
de
Bodegas y Viñedos
GIOL
En sus
tipos

GRAN VINO LA COLINA



Añejo Tinto - Añejo Blanco
Pinot - Rubí

Una excursión por los canales fueguinos

Páginas de un carnet fotográfico seleccionadas para ARGENTINA AUSTRAL



En el puente de comando.



Juegos de nubes y cumbres nevadas.

Disponiendo un desembarco.





Grandes y pequeñas naves.

A la vista de un ventisquero.





Rocas y árboles en una hora de calma.





Srta. Clara Josefina Berrando, de San Julián.

(Foto Gross.)





Srta. M. Sonia Dominis, de Puerto Deseado.

(Foto Weiss.)



Srta. María Urbano, de Puerto Deseado.

(Foto Weiss.)



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKCTAILS Cubano -

San Martín - Manhattan

MERISETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curaçao blanco

ANISETTE

LIQUEUR JAUNE

CHERRY - BRANDY

APRICOT - BRANDY

MAZARINE Licor de los monjes

CREME DE CACAO a la vainilla

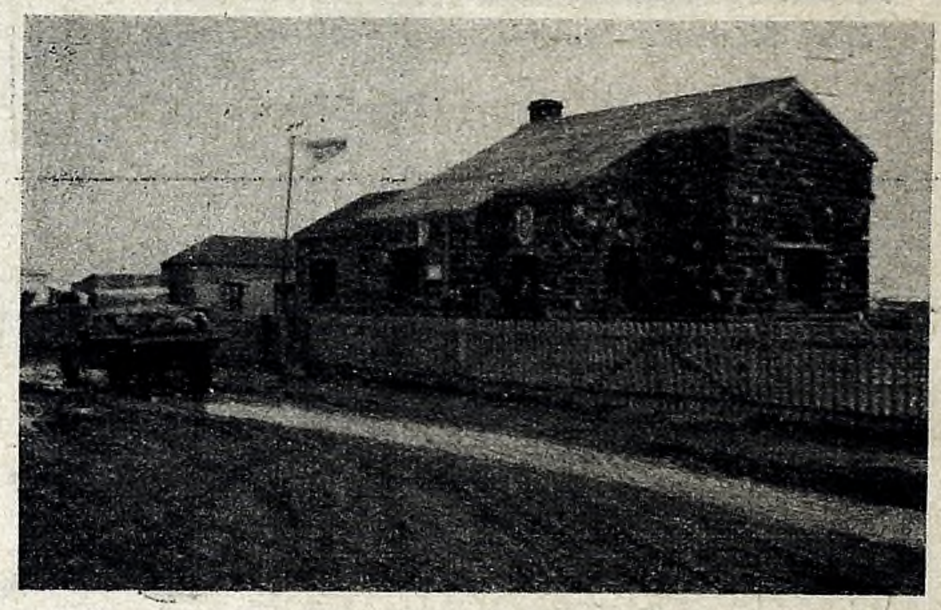
LA PRUNELLE Licor de ciruelas

ANIS CUSENIER "De Luxe"

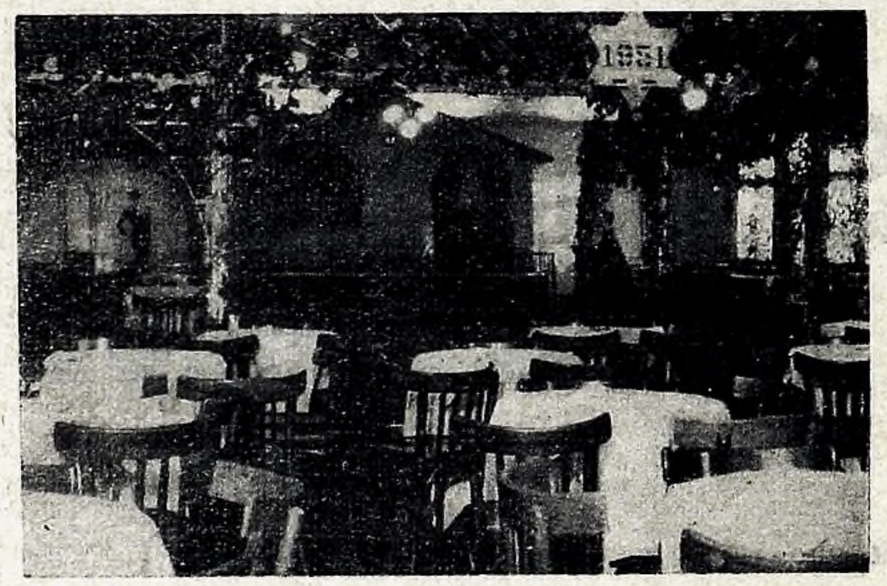
DUBB ORANGE Curaçao dulce



Equipo del Club Atlético Independiente, campeón de Primera división año 1950, de la Liga Valle del Chubut. (Trelew.)



Edificio de Correos y Telecomunicaciones de Las Heras.



Patio andaluz del Club Ferrocarriles del Estado de Puerto Deseado.

Pintura especial para marcar ovejas



Su color vence al tiempo — de esquila a esquila! Elimínase totalmente en el lavado y es aprobada en toda industrialización de lanas.



Pajarito

TRADICION EN PINTURA

PINTURAS
ESMALTES – BARNICES

63



Rubén Héctor Ortega Nizetich, de Trelew.



Gloria Lorenzi, de Rawson.



Amelia Ester Diez, de San Julián.

(Foto Mitre.)

3 marcas consagradas

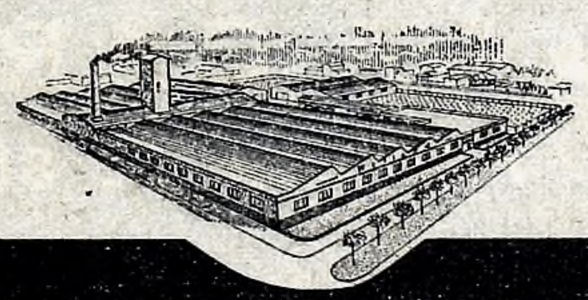
Willard

Osbo

AUTEX



Productos de la Fábrica Argentina de Acumuladores Willard diseñados para todo transporte automotor, radiotelefonía y estacionarios para el alumbrado.



Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia

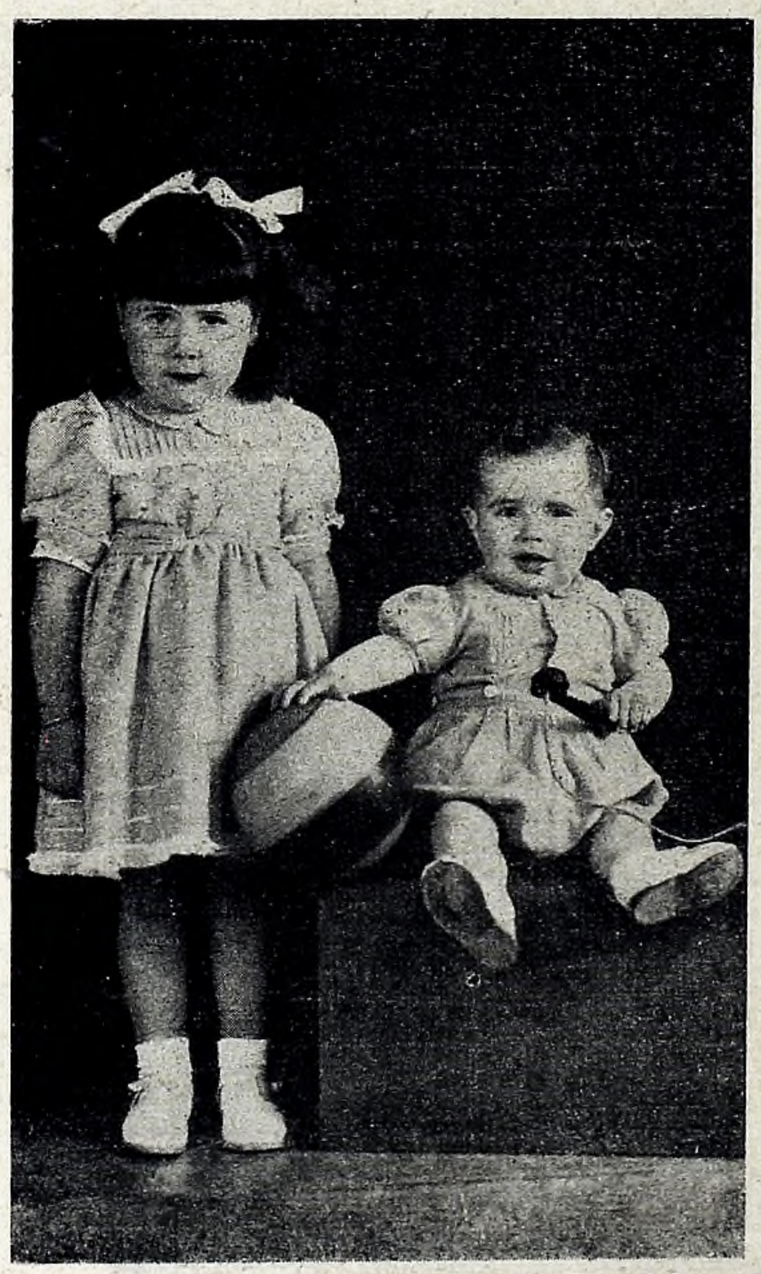
AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA





Graciela Susana Carrete Nizetich, de Trelew.

(Foto Neuman.)



Miryam y Miguel Angel Romero, de San Julián.

(Foto Mitre.)



Ricardo, Silvia y Arturo Jones Evans, de Comodoro Rivadavia.

(Foto Roselló.)

Av. R. SÁENZ PEÑA 555

BUENOS AIRES

CÍCLOPE

COMPAÑIA INTERAMERICANA DE SEGUROS GENERALES S. A.

Capital autorizado m$n 2.000.000.-

Capital integrado m$n 1.000.000.-

T. E. 33 - 6488 / 30 - 5161 / 30 - 5654

OPERA EN SEGUROS DE

VIDA

INCENDIOS

TRANSPORTES

(Marítimos, Fluviales, Terrestres y Aéreos)

AUTOMOVILES

CRISTALES

ROBO

DIRECTORIO:

Presidente: CARLOS MENENDEZ BEHETY

Vice Presidente: MARTIN ALEGRIA

Secretario: FERNANDO JOSE MENENDEZ BEHETY

Directores: EDUARDO BRAUN MENENDEZ
JUAN JORGE CAMINOS
HERNANDO CAMPOS MENENDEZ
LUIS LIX KLETT
ALFREDO PERALTA RAMOS
HORACIO SERANTES SAAVEDRA
ROBERTO VEITCH

Síndico: IVAN IBAÑEZ

Gerente: JOSE BIONDI

NECROLOGIA

Sr. FERNANDO BANDINI



El Sr. Fernando Bandini, fallecido el 23 de diciembre de 1950, tuvo una larga actuación dentro de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, donde comenzando como tantos otros empleados por ocupaciones modestas llegó hasta el desempeño de los más altos cargos administrativos, en uno de los cuales hubo de acogerse a los beneficios de la jubilación. He aquí toda su larga foja de servicios:

12 de enero de 1917, ingreso en la Inmportadora, como auxiliar de oficina en la Sucursal de Río Gallegos. 1º de mayo de 1919: traslado a Lago Argentino, como encargado de aquella filial. 1º de febrero de 1920: contador en la sucursal de San Julián, hasta el 31 de julio de 1922. Intervalo hasta el 1º de marzo de 1923, en que vuelve a Río Gallegos en carácter de Inspector hasta el 1º de julio del mismo año en que queda al frente de la Gerencia de la Sucursal, pasando al mismo puesto en Puerto Deseado el 1º de setiembre de 1928, de donde el 30 de junio de 1935 es trasladado a la Dirección General con cargo de Inspector, con el que vino cumpliendo satisfactoriamente hasta el 28 de febrero de 1947, fecha de su retiro y comienzo de la jubilación.

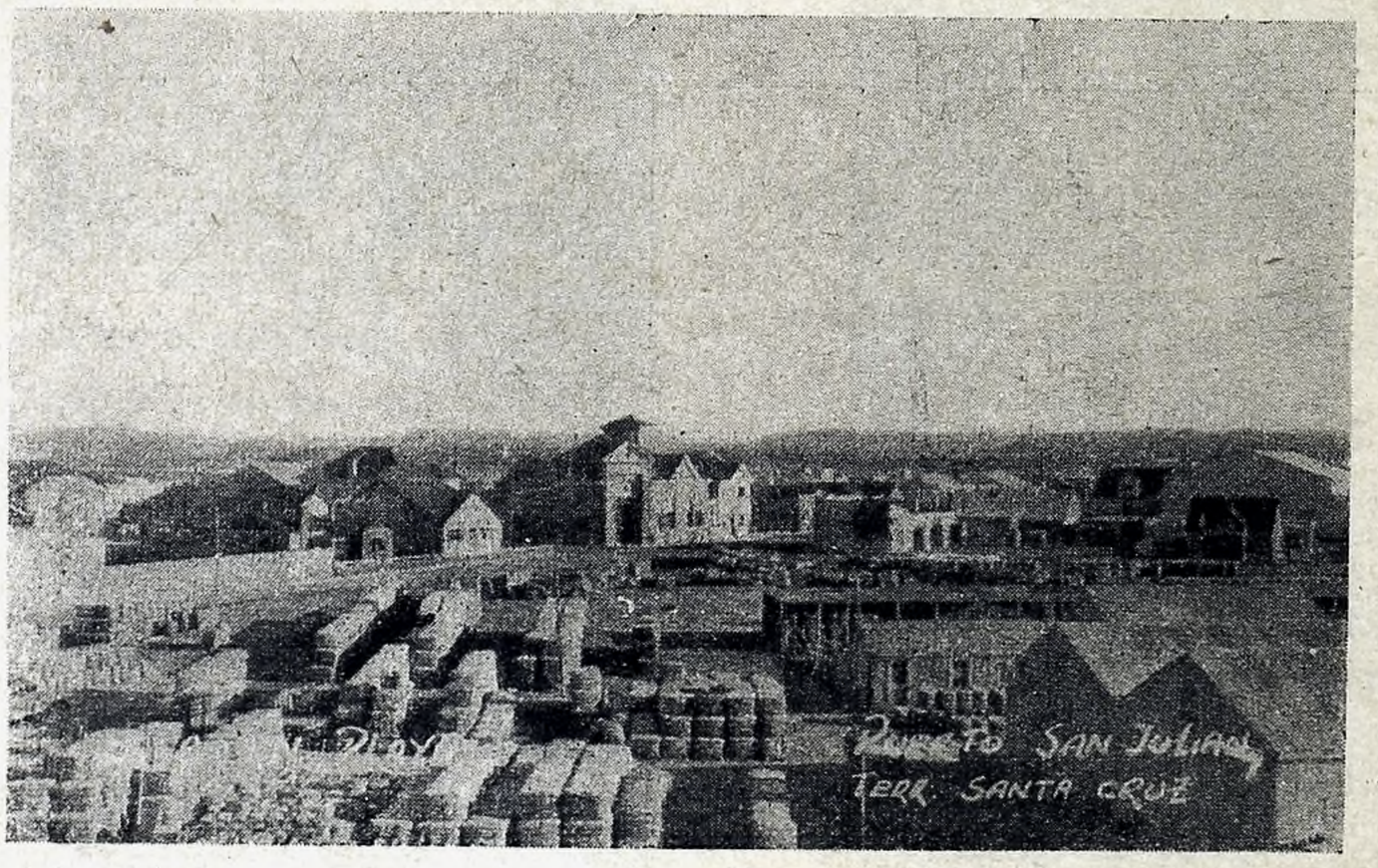
Sr. JOSE MANUEL BARABAN

Cúmplese en el mes próximo el primer aniversario del fallecimiento de este empleado de la Importadora en su casa de Buenos Aires, donde su recuerdo perdura cariñosamente entre jefes y compañeros de trabajo. El Sr. José Manuel Garabán inició sus tareas el 11 de junio de 1934, desempeñándolas con entera corrección hasta el 24 de marzo del cño pasado, fecha en que dejó de existir.

Sr. PEDRO JUAN DEN DULK



El 4 de octubre del año anterior dejó de existir otro de los antiguos colaboradores de la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia. Nos referimos al Sr. Pedro Juan Den Dulk, quien desde el 1º de agosto de 1918 hasta el 31 de marzo de 1949 —fecha en que comienza su jubilación— desempeñó diversas tareas en varias de las secciones de la Dirección General, gozando en todo momento del afecto y estimación de jefes y compañeros.



Vista general de Puerto Santa Cruz.

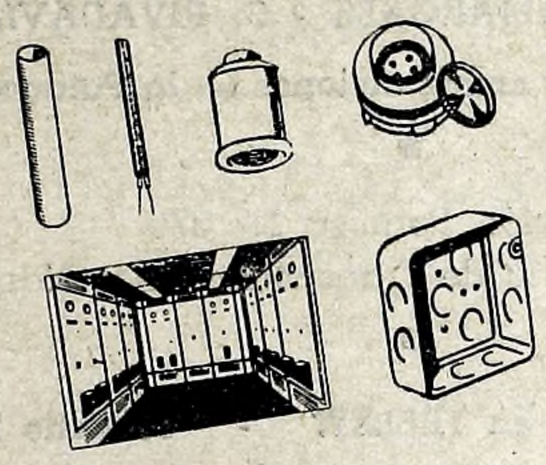
1950, AÑO DEL LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN

OFRECEMOS

a los Sres. Profesionales, Industriales, Comerciantes, al Gremio y al público:

los Productos aquí ilustrados con nuestra garantía de calidad, respaldada por 40 años dedicados al perfeccionamiento técnico de las instalaciones eléctricas y de alumbrado en el país.

MATERIALES DE INSTALACIONES ELECTRICAS



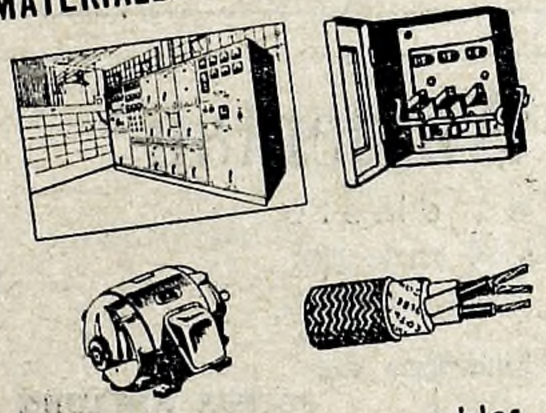
Caños, cajas, conductores, tableros de luz, llaves y tomas de corriente, etc.

MATERIALES DE LUMINOTECNIA



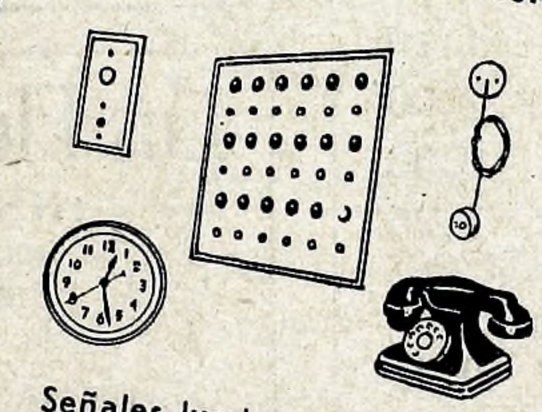
Lámparas incandescentes, tubos fluorescentes y accesorios.

MATERIALES DE FUERZA MOTRIZ



Tableros, motores, cables armados, aparatos de control, llaves blindadas, transformadores, etc.

MATERIALES DE BAJA TENSION



Señales luminosas, campanillas, centrales telefónicas, teléfonos, relojes, etc.

Distribuidores exclusivos de las siguientes firmas de renombre mundial:

SYLVANIA ELECTRIC PRODUCTS INC.

ALLIS-CHALMERS MANUFACTURING COMPANY

CUTLER-HAMMER MOTOR CONTROL CH

HOLOPHANE CO. INC.

THE ARROW-HART & HEGEMAN Elec. Co.

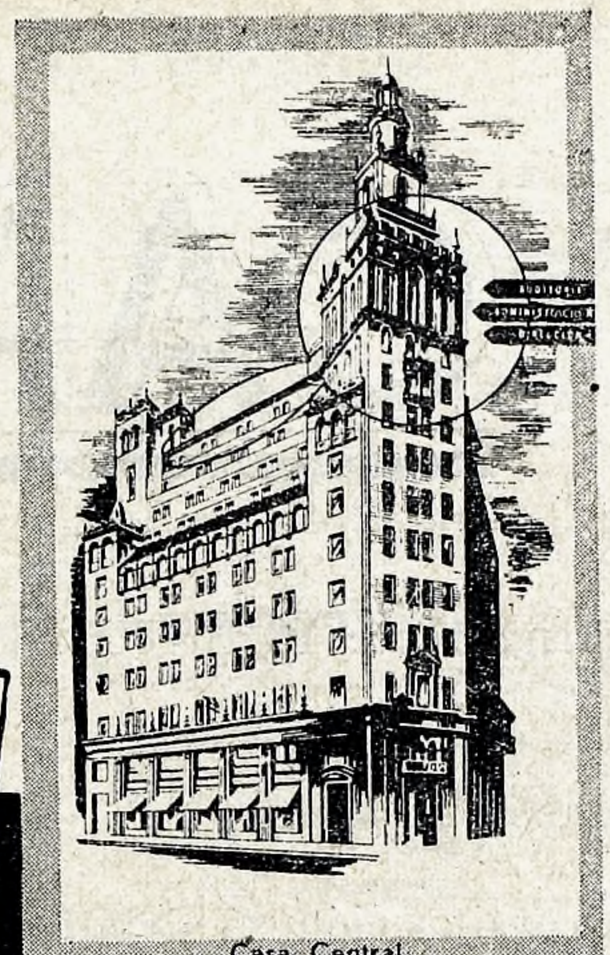
E. LIX KLETT & CIA. S.A.

DIRECTORIO

ERNESTO LIX KLETT, PRESIDENTE
CARLOS LIX KLETT, VICEPRESIDENTE
ERNESTO LIX KLETT (H), DIRECTOR
HORACIO SANCHEZ ELIA, DIRECTOR
SANTIAGO BAQUE, DIRECTOR
LUIS LIX KLETT, DIRECTOR
CARLOS MENENDEZ BEHETY DIRECTOR
FERNANDO MENENDEZ BEHETY, SINDICO TITULAR
ESTEBAN CANALE DEMARIA, SINDICO SUPLENTE

Adm.: Florida 229 - T. E. 33-8184 - Dpto. Ventas: Venezuela 1326
Dpto. Téc. y de Iluminación: Anchorena 1364

ORGANIZACION ARGENTINA DIRIJIDA POR INGENIEROS ARGENTINOS



Casa Central
Florida 229 - T. E. 33-8184



Dto. Técnico
Anchorena 1364
T. E. 78-0071



Dto. Ventas
Venezuela 1326



Depósitos y Talleres
Blanes 470 - T. E. 23-8187



Fábrica de Tubos Fluorescentes
- Blanes y M. Rodriguez

10 SUCURSALES
en el interior

CAP

(Frigorífico: PUERTO DESEADO)

Señores Ganaderos:

A continuación se detallan los precios que abonará la CAP por los lanares a faenarse durante la presente temporada en **Puerto Deseado:**

	Por kilo de carne limpia:
Corderos 1ª livianos	$ 1.37
Corderos 1ª pesados y 2ª	„ 1.30
Corderos 3ª	„ 1.12
Capones livianos	„ 1.18
Capones pesados	„ 1.10
Ovejas livianas	„ 1.00
Ovejas pesadas	„ 0.93
Borregos y borreguitos	„ 1.25
Rechazo:	
Corderos	$ 0.32
Capones	„ 0.42
Ovejas	„ 0.23
Digestor:	
Corderos, capones y ovejas ...	$ 0.10
Carneros	„ 0.42
Carneros digestor	„ 0.10

CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

Bmé. Mitre 559 **Buenos Aires**

Transportes Agropecuarios del Chubut S. R. L.

Capital: $ 50.000 m/l. (en ampliación)

TRANSPORTES T.A.CH. S. R. L.

Transportes automotores de cargas generales, haciendas y encomiendas entre:

SAN ANTONIO O. - PTO. MADRYN - TRELEW - RAWSON - CAMARONES - C. RIVADAVIA - PTO. DESEADO y combinaciones en la Patagonia

●

Concesión Permiso Nº 370
Res. 7601 Secretaría de Transportes de la Nación

●

Depto. de Tráfico en TRELEW - Teléfono 214

Administración General en:
Buenos Aires - Av. R. S. Peña 501 - T. E. 34-1660

●

SERVICIO EFICIENTE — RESPONSABILIDAD

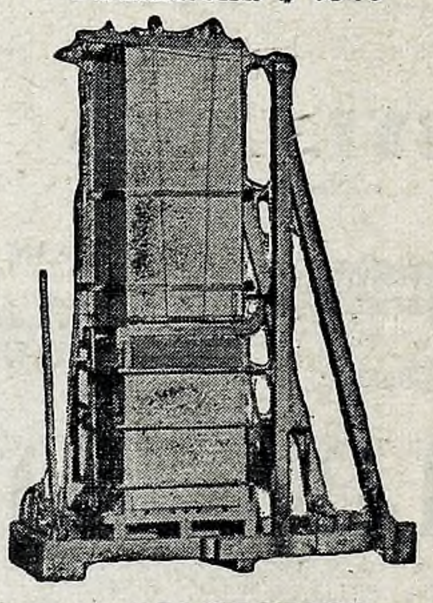
Los Fletes Aumentan

No tire su dinero pagando 75 % más por transportar sus frutos.

Enfardado con

PRENSA COMUN	PRENSA AMELUNG
0.780 m³ 192 kilogram.	0.590 m³ 254 kilogram.
fardo $ 36.66	fardo $ 25.40
Mil kilos $ 190.93	Mil kilos $ 109.18

DIFERENCIA: $ 81.75



Prensa "AMELUNG" pat.

Nuevo modelo con notables INNOVACIONES que contribuyen aun más a su SUPERIORIDAD.

TALLERES VOLCAN

PUERTO DESEADO

Guía Comercial y Profesional de la Patagonia

Comodoro Rivadavia

J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES
NEW ZEALAND INSURANCE Co. Ltd.
SUN LIFE ASSURANCE OF CANADA

HOTEL COLON
Soc. Resp. Ltda.
Teléfono 283 - Casilla Correo 5187
San Martín 341

FARMACIA MODERNA
Dr. Andrés G. Blaiotta
Recetas
SAN MARTIN 380 — TELEFONO 180

Churrasquería
"LA PATAGONIA"
de
JULIO OVIEDO
San Martín 420 **Teléf. 66**

"GRAN HOTEL"
de ANTONIO MARTIN
SAN MARTIN 326 - 328
C. Correo 5295 **Teléf. 48**

ROQUE GONZALEZ
ESCRIBANO
Av. Rivadavia 180 — C. Rivadavia
Registro de Contratos Públicos Nº 2

SMITH HERMANOS
Martilleros Públicos
Belgrano 869 - 77 **Teléf. 293**

TALLER ELECTRO - TECNICO
"EL CENTRAL"
JOSE LIBERTINI
Rivadavia 555 Teléfono 473

EDMUNDO HUMPHREYS
Martillero Público
COMISIONES
REPRESENTACIONES
San Martín 119 — Teléfono 236

Empresa de Transportes
ANGEL GIOBBI
Correo Oficial a Lago Buenos Aires y Alto Río Mayo
25 DE MAYO 969
Teléf. 507 - C. Correo 5390

HOTEL
"LA VASCONGADA"
MARCOS BRATOVICH
Sr. Martín esq. 9 de Julio - C. C. 5364
Teléfono 56

"CASA BRAÑA"
de HECTOR M. BRAÑA
Nafta ASTRA y Lubrificantes
Santa Martín 16 - Tel. 118

HOTEL
R. M. DIAZ ROLDAN
ALOJAMIENTO
25 de Mayo 944

PELUQUERIA — LOTERIA
LAZARO CAMPOS
San Martín 402

BERENGUEL
FOTOGRAFIA - Retratos de calidad
SAN MARTIN 288 — TEL. 304

PANADERIA Y CONFITERIA
"LA FLOR DE ASTURIAS"
Venta de Pan y Galletas por Mayor y Menor
C. correo 5165 — San Martín 421
Teléfono 77

Sarmiento

HOTEL "OROZ"
de
M. BRITAPAJA

Puerto Deseado

HERBERT BATEMAN
COMISIONES y
REPRESENTACIONES

"LA INDUSTRIAL"
TALLER DE VULCANIZACION
EMILIO ALMANSA - Pto. Deseado

SOCIEDAD COMERCIAL E INDUSTRIAL
FAVA y GUATTI
Soc. Resp. Ltda. - Capital $ 60.000
Concesionarios FORD
Exhibición y Venta de los nuevos modelos
GRAN SURTIDO DE REPUESTOS LEGITIMOS

Florentino Pérez
Despachante de Aduana y Agente Marítimo
Representante de
"LAW UNION & ROCK"
Compañía Inglesa de Seguros y de la casa
JOSE PELUFO y Cía. Ltd.
Vacunas "EBER"
(Carbunclo y Mancha)
C. Correo 76

Empresa
LUZ Y FUERZA
COCOZ Hnos
Anexo: Instalaciones eléctricas e Industriales — Mosaicos calcáreos y graníticos

ESTACION DE SERVICIO
de
PEDRO MARTINEZ
Repuestos y Accesorios Lavado y Engrase - Carburación y Encendido - Venta de Nafta y Aceites

Trelew

FARMACIA

Margara

BAR ESPAÑOL

de **SANZ, CHASCO y OCA**

Teléf. 22

EMILIO J. DUPOUEY

ESCRIBANO

Registro Nº 3

Francisco Martínez Guirado

Concesionario CHEVROLET
Estación de servicio Y. P. F.
TALLER MECANICO

CASA "TORREJÓN"

AVENIDA FONTANA 264 - 274
Teléf. 5 — Suc. Trelew
Material Eléctrico — Art. Fotográficos

Alejandro Abraham

TIENDA - ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Dr. PEDRO N. SILVA

MEDICO

Confitería y Heladería "NICO"
de
F. MONTUENGA (h.) y N. GONZALEZ
Av. Fontana 223 — Teléf. 160

TINTORERIA "LA IDEAL"
ANTIGUA CASA MIGUEZ
de **DI NATALT y DA SILVA**
Limpieza de Trajes, Sombreros y ropas en general. Anexo Taller de Sastrería
Especialidad en cuellos al nuevo
SERVICIO A DOMICILIO
25 de Mayo 576 - Teléfono Nº 2

CASA AMARILLA

de
EDUARDO MONTES
RAMOS GENERALES

Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

Farmacia Nizetich

España Nº 30 **Teléf. Nº 69**

AUTOMOTOR
JULIO RAUL IÑON
Rivadavia 340

Río Gallegos

Fotografía "ROIL"
TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD
Venta de Albumes para fotografía — Gran existencia de fotos del Lago Argentino

PAZ & ANGLESIO
Bazar - Radio - Electricidad
Agencia Pullman entre Punta Arenas y Río Gellegos.
Roca 1192 Telg. 12

Dr. BENIGNO CARRO
Médico Cirujano
Rayos X — Electricidad — Análisis
M. Moreno 68 **Teléfono 57**

Taller de Hojalatería Mecánica y y Herrería
de **CARLOS BEICA**
Especial. en elásticos de automotores
Av. San Martín 467 — Teléf. 486

ANGEL A. SUREDA
CONTADOR

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

Sarmiento 204 - Tel. 288

"La Casa del Automóvil"
de
EUSEBIO ILHERO
Mons. Fagnano y Zapiola

JOSE B. VETTORAZZI
Taller Mecánico — Vulcanización — Estación de Servicio — Repuestos y accesorois para autos — Carga de acumuladores — Lavado y Engrase Hidráulico — Taller de Pintura — Aceites, Grasas y Lubricantes "SPLENDIOL"
9 DE JULIO 230 **Teléfono 143**

CASA IGURY

Venta de Repuestos y Accesorios para Automóviles y Camiones

Alberdi 199 — Teléfono 222

ESCRITORIO ELBOURNE
Soc. Com. Col.

SEGUROS - CONTABILIDADES
REPRESENTACIONES
Copra venta: HACIENDA - FRUTOS PROPIEDADES
Concesionarios STUDEBAKER

CASILLA CORREO 21

CONFITERIA "CARRERA"
de
VLADIMIRO JAKIC
Servicio especial de Lunch a domicilio
Roca esq. Fagnano — Teléf. 179

ALBERTO R. SEGOVIA
DESPACHANTE DE ADUANA

Importación - Exportación
Representaciones — Seguros

Telegramas "ASEGOVIA"

Juan Liegeois

REPRESENTACIONES
COMISIONES
CONTABILIDAD

SARMIENTO 24

JULIO V. THEVENON

Martillero Público - Representaciones

Para los territorios de SANTA CRUZ, TIERRA DEL FUEGO y PUNTA ARENAS (Chile)

Roca 1015 - Cas. Correo 71 - Teléf. 279

Com. L. Piedrabuena

CONFITERIA "IBERIA"
de **JOSE GARCIA**
Fábrica de masas, postres y toda clase de confituras. Lunchs y banquetes
TELEFONO Nº 30

Dr. HERIBERTO F. COBEÑAS
Médico Cirujano - Matrícula Nº 5377
Ex-Interno del Hospital Rawson de Bs. Aires - Médico de Salud Pública
Teléf. 38

J. F. PEÑA e HIJOS
CONCESIONARIOS
Teléfono Nº 2

Usina Eléctrica
de Luz y Fuerza

San Julián

Estudio "FOTO MITRE"
Walter Hamburger
FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES, REVELACIONES, COPIAS
Bartolomé Mitre 375

SCHCLAREK HNOS.
Sucesores de LUIS SCHLAREK
MERCADERIAS GENERALES
FRUTOS DEL PAIS
C. Correo 27 **Teléfono 51**

HOTEL "AGUILA"
de **SERVENTIC y MARCIC**
GRANDES COMODIDADES PARA FAMILIAS Y PASAJEROS
Av. S. Martín — Tel. 24 - C. Correo 17

JULIO ALOYZ
Comisiones y Representaciones - Lanas - Cueros - Haciendas
S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

LEONIDAS BOHMER
Despachante de Aduana y Agente Marítimo
Contabilidades y Administración
Agentes de: **José Peisci y Cía.** - Cía. Arg. de Seguros "Providencia". - Indalecio Muruzábal, consignatario de frutos del país. - Café Paulista S.R.L. Representante general para el Territorio de Santa Cruz de la CATITA. - Productos "Bernaloina"
C. Correo 12 - Teléf. 86

JUAN ARCAL
Compra y venta de haciendas. Agente y Representante de "ACAROINA"
El Gran Antisárnicos Argentino
CAMINOS y VAN PEBORGH - S. R. L.
R. A. LISTER y Cía. Ltda.
Maquinarias Inglesas - Esquiladoras Prensas, Equipos Luz, Motores, Bombas, Dinamos, Baterías.
CALEDONIA ARGENTINA
Cía. Argentina de Seguros
Avenida Zeballos **C. Correo 83**



Santa Cruz

HOTEL VICTORIA
ATENDIDO POR SUS DUEÑOS
Teléf. 71

COCIANCICH & CIA.
Empresa Constructora
Teléf. 63

OCTAVIANO R. CARBONE
Agente Marítimo
COMISIONES
REPRESENTACIONES
CONTABILIDADES
Pto. Santa Cruz - Teléfono 93

PANCHO'S BAR
FRANCISCO BRIZIC
Venta de Bebidas y Café Express

Dr. EDUARDO CANOSA
Doctor en Medicina
M. P. 0.7668
Consultas: 14 a 17 horas
Teléfono 69

H. W. C. ROLLITT y Cía.
Representaciones:
Contabilidades - Agentes Marítimos
Administración de estancias
C. Correo 42 - Tel. 77 - Pto. S. Cruz

Las Heras

Dr. Amadeo Antonelli
MEDICO CIRUJANO
Teléfono 52

GARAGE Y TALLER MECANICO
de **DI PARDO Y MORINI**
Soldadura autógena - Pintura al **Duco** Arreglo de carrocerías - Engrase - Cristales para automóviles - Rebobinajes en general - Electricidad del automóvil - Reparaciones esmeradas. Repuestos y Accesorios. Venta y Servicio de acumuladores - Lufrificantes.
LAS HERAS **Teléfono 41**

Ushuaia

ALMACEN "EL RECREO"
de PASCASIO OLMO
Mercaderías Surtidas, Zapatería, Ropería y Provisiones para Familias
Ventas por mayor y menor

TIENDA-ALMACEN
(El más austral del mundo)
de
JOSE SALOMON
Ramos generales al por mayor y menor y Carnicería
Fundada en el año 1913

Carnicería y Ramos Generales
de
Francisco López Giménez

Río Grande

TALLER MECANICO
ESTACION DE SERVICIO
de
PINOLA y MARTINEZ

AURELIO F. MAZZIOTTI
Martillero Público
Representaciones

HOTEL COMERCIO
de MIGUEL ALARCON
Comodidaes para Psajeros y familias. Cocina de primer orden Serv. esmerado. Precios módicos

PEDRO TRIVIÑO
Concesionario de la CAP
RAMOS GENERALES
PROVEEDOR MARITIMO

Farmacia "DEL PUEBLO"
de Rubén Darío Rauch
La más austral del mundo
Teléf. 36

Cañadón León

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

TRANSPORTES PATAGONICOS S. R. L.

Capital: $ 1.600.000

Una empresa de capitales netamente argentinos al servicio de la Patagonia.

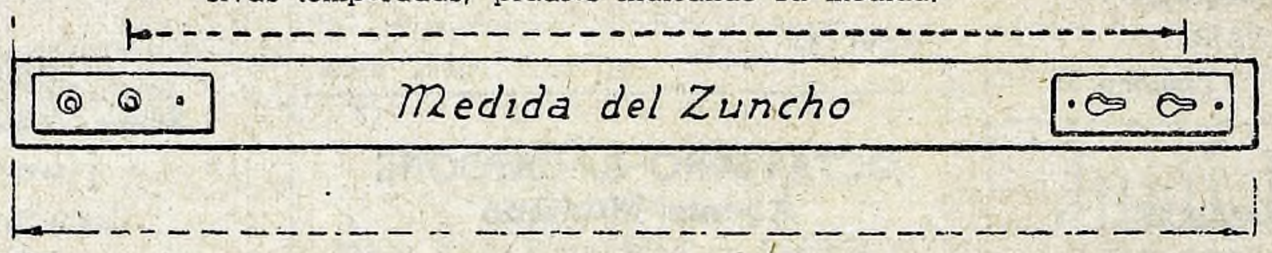
Además de su confortable servicio de pasajeros dispone de un servicio trisemanal de transportes de encomiendas que se efectúa con gran rapidez.

Oficina en todas las localidades

Administración:
Trelew (Ch.)
Dir. Tel.: "Tramgónicos"

Oficina en Bs. As.:
Avenida de Mayo 769
T. E. 34 Defensa 9968

SEÑOR GANADERO: Reduciendo el volumen en sus fardos de lana, reducirá a la vez sus gastos en los fletes Marítimos, esto lo obtendrá empleando los zunchos "JOAR" de enganche rápido. Otra de sus grandes ventajas es su fácil colocación y reacondicionamiento, para ser empleados en sucesivas temporadas; pídalos indicando su medida.



JOAQUIN ARGÜELLES **RIO GALLEGOS**

SOCIEDAD ANONIMA GANADERA ARGENTINA

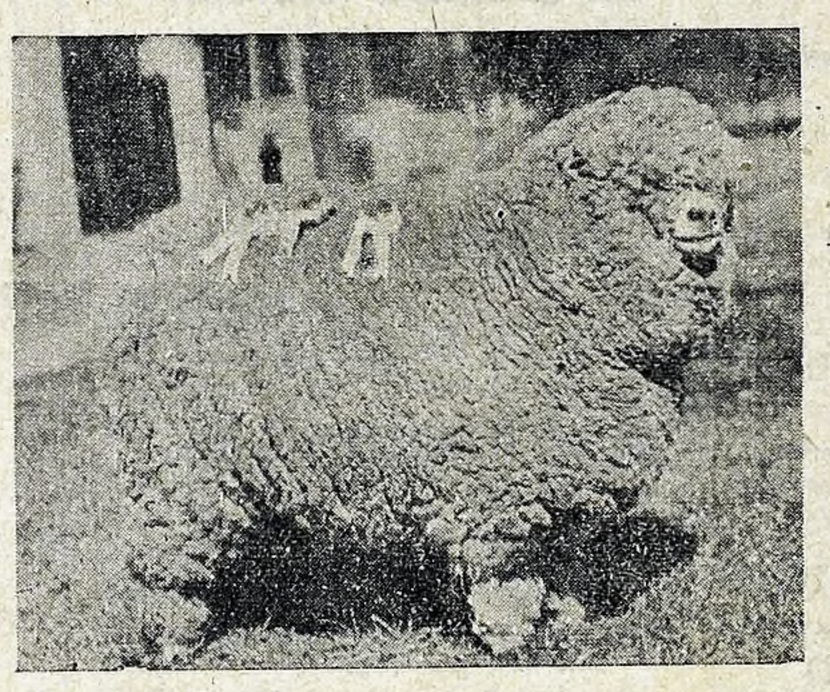
"MENENDEZ - BEHETY"

AVDA. PTE. R. S. PEÑA 547 **BUENOS AIRES**

63ª EXPOSICION NACIONAL DE GANADERIA EN PALERMO (1949)
PREMIOS OBTENIDOS EN RAZA "CORRIEDALE"

CARNEROS Y BORREGOS

2 Seg. premios	2 Primer. premios
1 Tercer premio	2 Seg. premios
1 Mención	1 Cuarto premio
	1 Quinto premio
	2 Menciones



Campeón Oveja y Gran Campeón Hembra

OVEJAS Y BORREGAS

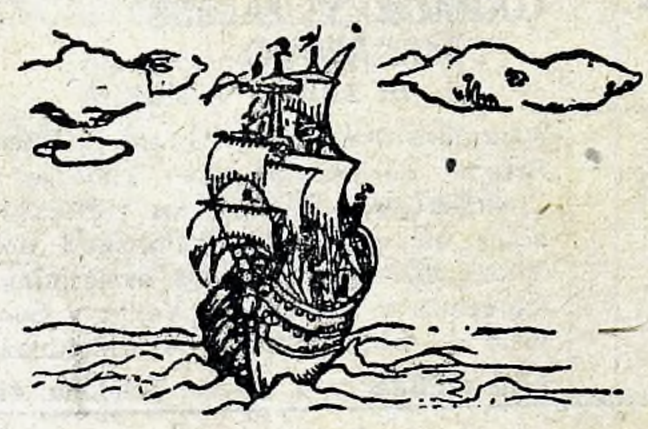
1er. premio: **Campeón Oveja y Gran Campeón hembra.**	2 Primer. premios
1 Tercer premio	3 Seg. premios
1 Quinto premio	1 Tercer premio
	1 Cuarto premio
	1 Quinto premio

Venta permanente de reproductores "CORRIEDALE' puros de pedigree y p. p. c. a campo para majada genera

CABAÑAS

"MARIA BEHETY"	"J U L I A"	"JOSE MENENDEZ"	"L A S A C A C I A S"
Río Grande (T. del Fuego)	(Terr. Santa Cruz)	Río Grande (T. del Fuego)	Olivera (Prov. de Bs. As.)

Argentina



Austral

V/Bº EL VISTO BUENO
PARA SU ELEGANCIA





Camisas de poplin, hilo, algodón, batista, fil a fil de elegantes cortes.



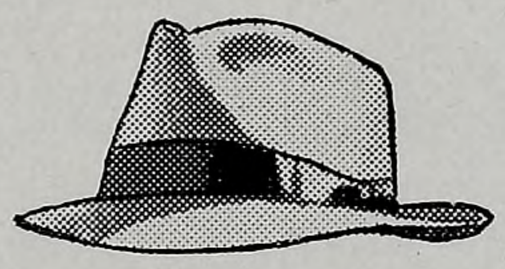
Corbatas de seda natural, lana, rayón, etc. Gustos a cuadros, estampados y lisos.



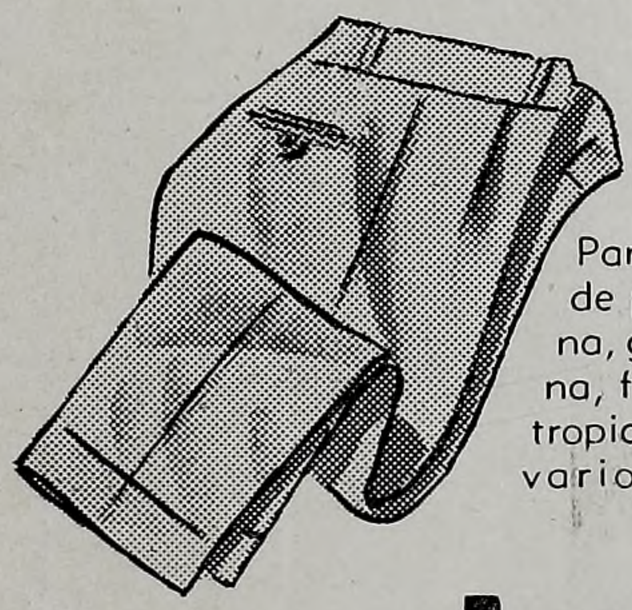
Pull-overs para caballeros, gran surtido de colores y calidad.



Medias para caballeros, vienen en diversos tonos y gustos.



Sombreros de fieltros en todas medidas y formas.



Pantalones de pura lana, gabardina, franela, tropicales. en varios tonos.

LA ANONIMA

SOCIEDAD ANONIMA IMP. Y EXP. DE LA PATAGONIA

SUYA en 24 horas!

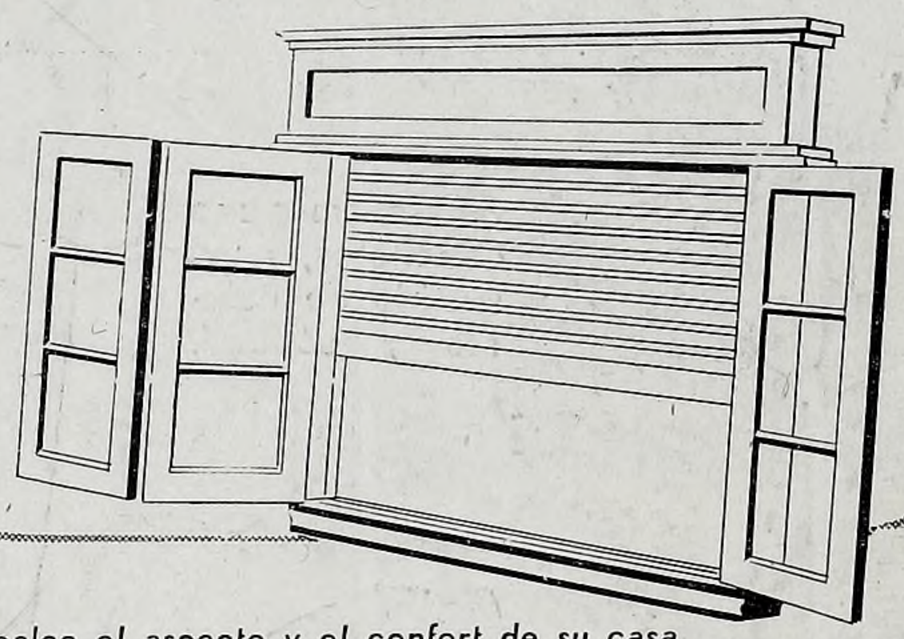


Casa americana **La Gauchita**

- Unica con aislación térmica y sonora intramural.
- De gran solidez, garantizada.
- Antisísmica • Económica
- **Equipada con carpintería "SELECTA"**

Construímos por encargo casas, galpones, garages, gallineros de acuerdo a sus necesidades y para cualquier punto del país.

Maderas en bruto y trabajadas.



Realce el aspecto y el confort de su casa, completando sus puertas y ventanas con

CORTINAS, CELOSIAS Y POSTIGONES "SELECTA".

Visite nuestra exposición

B. SCAPUZZI e HIJOS S. R. L.

Cap. $ 500.000.-

Metán 4129 T. E. 43-4445 Buenos Aires

En Mar del Plata: Rivadavia 2361

25 años de experiencia en viviendas populares

Talleres Gráficos "GADOLA" - 775 Rivadavia 785 - Buenos Aires