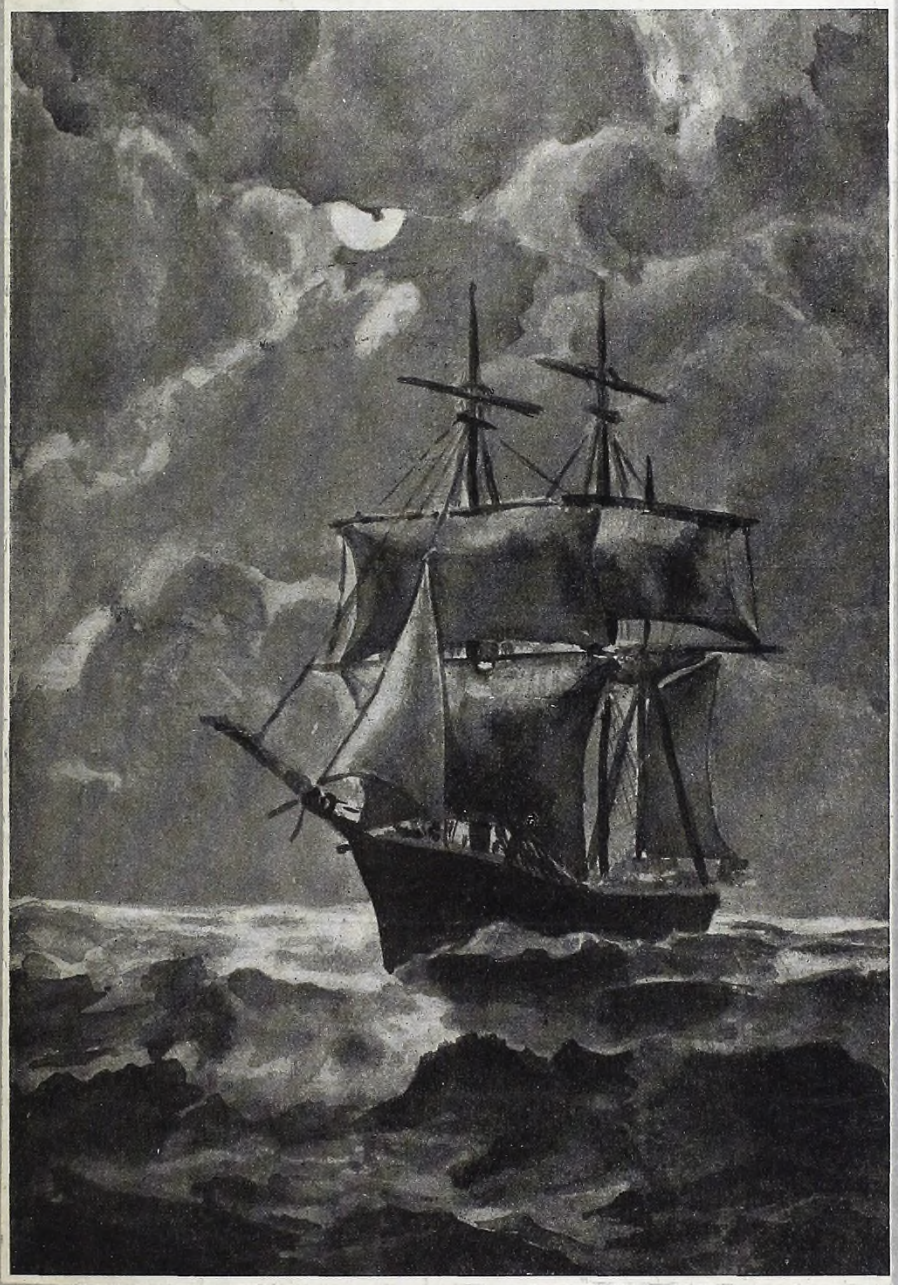
AÑO XXIV OCTUBRE DE 1952 Nº. 255

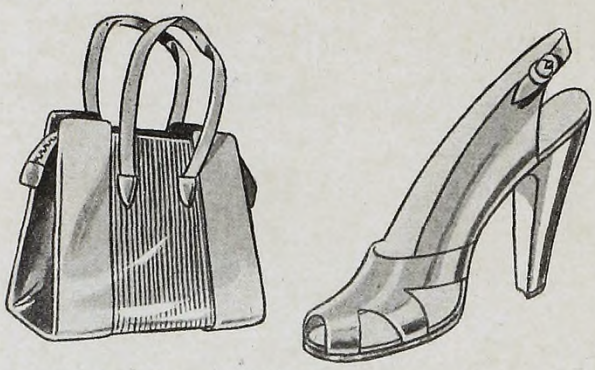
# Argentina Austral



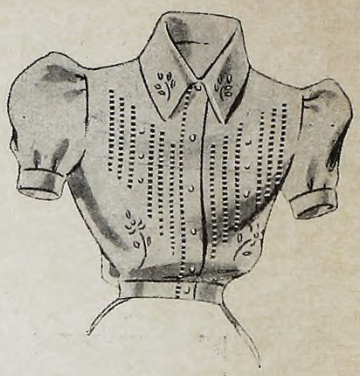
"La Argentina" recalando a la isla de los Estados.
(*Dibujo de Jorge Martin según un óleo de De Martino.*)

## CALZADO Y CARTERAS DE ULTIMA MODA

Confeccionados con cueros de primera calidad. Modernos estilos de calzado con taco "trotteur" o Luis XV, en becerro, charol, gamuza, cocodrilo, etc.

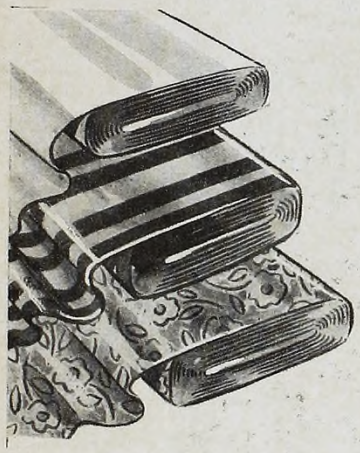


## BLUSAS Y LENCERIA FINA PARA DAMAS



Originales prendas en telas de algodón, rayón, satín, etc., en colores de moda.

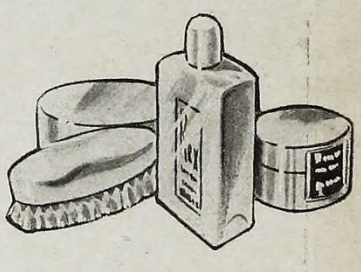
## TEJIDOS PRIMICIAS DE LA MODA



Fascinadora colección de algodones, lanas, voiles, organdíes, tafetas, brines, hilos, etc., en colores lisos, escoceses o estampados.

## ARTICULOS DE TOCADOR Y PERFUMERIA

Disponemos del más extenso surtido en perfumes, cremas, jabones, polvos, esmaltes, lociones.



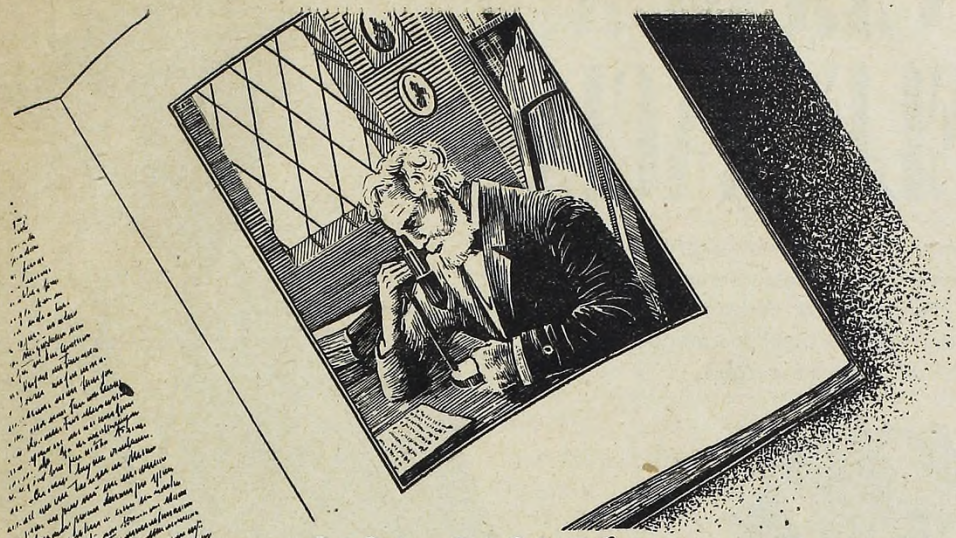
También medias y pañuelos para señora: es una de nuestras especialidades.

## PARA EL ADORNO DEL HOGAR

Regalos, servicios de mesa, blanco, bazar y mantelería: ofrecemos lo mejor en calidad y buen gusto.

**Todo lo necesario para su casa lo tiene**

# LA ANÓNIMA



# UN NUEVO FRUTO DE UNA VIEJA IDEA!

Hace más de un siglo, en 1843, William Cooper ideó el primer antisárnico en polvo - los famosos Polvos de Cooper, conocidos y usados en el mundo entero.

En 1950, con más de 100 años de experiencia y después de incontables pruebas, Cooper produjo el POLVO GAMATOX COOPER - ***el primer baño antisárnico en Polvo, a base de "Gammexane"*** aprobado por el Ministerio de Agricultura y Ganadería de la Nación.

Usado con gran éxito en la Patagonia durante los últimos dos años y medio, ahora nuestras existencias nos permiten ofrecerlo a todo el país.

***Solicite folleto explicativo***

# POLVO GAMATOX COOPER

***A BASE DE "GAMMEXANE"***

Cada paquete prepara mil (1000) litros de baño.

Cajones de madera con 4 cajas de cartón, conteniendo cada una 4 paquetes de 1 kilo 250 gramos.

PRODUCTO COOPER

**WILLIAM COOPER & NEPHEWS (SOUTH AMERICA) LTD.**

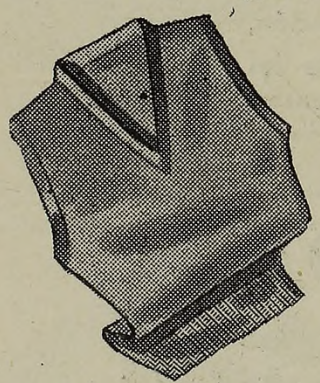
SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA y COMERCIAL

25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

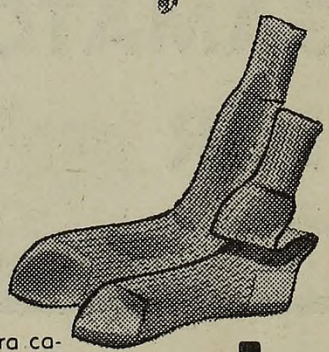
# Clásica ELEGANCIA

Conferirán a su persona, las excepcionales novedades que presentamos para realzar su distinción. De nuestro variado surtido podrá usted escoger las prendas de estación que usted esperaba.

Camisas de poplin, hilo y algodón de elegante corte. Variado surtido de camisas de Sport.



Pull-overs en lana merino, con vivos de diferentes tonos, manga larga y corta.



Medias para caballeros, vienen en diferentes colores y gustos.

# LA ANONIMA

SOCIEDAD ANONIMA IMP. Y EXP. DE LA PATAGONIA

Argentina Austral

Inscripto en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 393.655

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

"La Argentina" en aguas del sur. (Dibujo de Jorge Martín.)

AÑO XXIV - NUMERO 255

OCTUBRE DE 1952

BUENOS AIRES

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

# La Patagonia en los recuerdos de un marino

La acción de nuestros marinos a lo largo del litoral sureño fué siempre uno de los principales temas de esta revista a partir de sus primeros números, alternando con los viajes de descubrimiento y con los primeros ensayos de colonización más o menos efectiva. ya en los tiempos de las autoridades españolas, ya en el período de las argentinas, pero en cualesquiera de los casos teniendo por comienzos o por base alguna gesta naval. Basta recorrer los volúmenes de la colección de esta revista para encontrarnos a cada paso con evocaciones de la vieja Patagonia —sustancialmente obra civilizadora de hombres de mar— y singularmente, si se exceptúan muchos de los trabajos de don Carlos Borgialli, en la colaboración de marinos y a la vez historiadores como los capitanes de fragata Héctor R. Ratto y Teodoro Caillet-Bois. ARGENTINA AUSTRAL, tanto como revista de temas patagónicos, por este mismo motivo lo es de especialización en asuntos marítimos; considérese por consiguiente la complacencia con que dedicaremos las actuales páginas a los recuerdos personales del decano de nuestra Armada, vale decir de uno de aquellos marinos que han observado palmo a palmo los accidentes de la inmensa costa sureña mientras que braza a braza sondaron sus aguas al propio tiempo que día tras día asistieron al amanecer de sus poblaciones, hoy en auge de extraordinario progreso precisamente gracias al auxilio que prestaron a los pobladores en los momentos difíciles, no contando el beneficio de estas mismas tareas y la protección de esta asidua presencia.

Las colaboraciones del almirante Juan A. Martín, a quien así aludimos, llegan al punto de mayor interés histórico, bifurcado por un lado en los viajes de confraternidad sudamericana —Chile, Perú, Brasil (donde se nos brinda la ocasión de contemplar los comienzos de una nueva democracia)— y por el otro en los de reconocimiento total y minucioso del litoral patagónico, completando los antiguos derroteros, y corrigiendo y renovando el antiguo trazado de cartas y cuarterones. Ahí vemos surgir, con palabras que parecen referirse a sucesos actuales, la Patagonia que todos conocemos, y aparecer una vez más, pero con rasgos definitivos, aquellas personalidades de actuación tan patagónica como el Comodoro Martín Rivadavia, jefe ilustre de la Marina argentina de ayer, junto a los más distinguidos oficiales de entonces que allí principian con señalados servicios profesionales su carrera, tal cual el estimado colaborador que nos incita al presente comentario, ilustre jefe de la Marina argentina de hoy.

# Corbeta "La Argentina" 1889

## Comandante capitán de fragata Martín Rivadavia

### Comisión a la Isla Verde

**Por el almirante Juan A. Martin**

(*Especial para ARGENTINA AUSTRAL.*)

COMISION DE ESTUDIOS A LA ISLA VERDE. VIAJE A RIO DE JANEIRO

Terminada la licencia de los cadetes de julio/91 se embarcó nuevamente, zarpando "La Argentina" para el Diamante. El viaje duró 4 días; todavía no había balizamiento en los ríos, por lo que sólo se navegaba de día y se debía llevar práctico. La escuela estaba instalada en construcciones provisorias, cuya mayoría eran galpones de madera que habían sido llevados de la Recoleta; además eran insuficientes, por lo cual le adscribió el antiguo "General Brown", ya sin máquinas, que había servido de escuela de sub-oficiales con el nombre de corbeta "Chacabuco". El Diamante era un pequeño puerto de río y, salvo su aspecto pintoresco, de menor importancia, nada explicaba la elección de ese paraje para instalar la escuela naval.

De regreso en Buenos Aires se organizó una división compuesta por "La Argentina", "Paraná" y "Uruguay" a la órdenes del comandante Rivadavia, que fué enviada a estudiar el puerto de la Isla Verde en donde había intención de construir un lazareto para cuarentenarios; la navegación se hizo sin novedad y arribados a la rada de la isla se iniciaron los estudios.

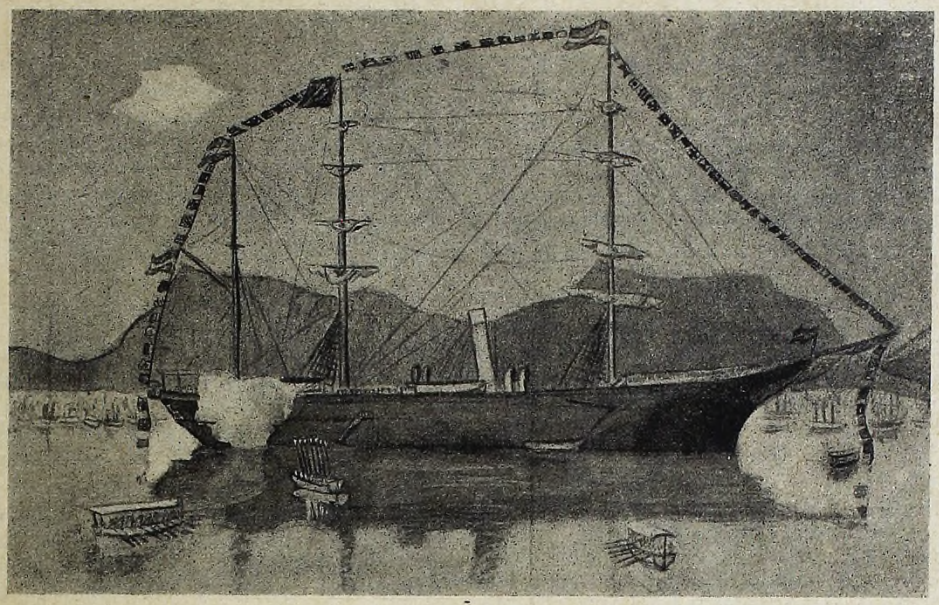
El cuarterón del puerto no era muy detallado y hubo que hacer un levantamiento completo de la rada, canales interiores y el total de la isla. En el reconocimiento preliminar se comprobó existir un fondeadero interior con acceso y comodidad para buques de porte mediano; "La Argentina" por su calado (14 pies) no podía entrar y el fondeadero de la rada con vientos de afuera no era seguro ni cómodo, recalaba bastante mar. Iniciados los trabajos de levantamiento terrestre, la "Paraná" y la "Uuruguay" entraron al puerto interior; el comandante dejó encargado al capitán Pérez de la "Paraná" de los trabajos a realizar, el 2º comandante de "La Argentina" se encargó del levantamiento topográfico y él con "La Argentina" zarpó para Bahía Blanca, donde el buque quedó en el fondeadero de Ing. White a mi cargo. El comandante informó al Ministerio sobre los inconvenientes de la Isla Verde que obligó a su regreso con "La Argentina" a este puerto y que él volvería por los canales interiores de comunicación con la Isla Verde a continuar los trabajos; entre tanto "La Argentina" a cargo del Tte. J. A. Martin se ocuparía de verificar y mantener el balizamiento del puerto de Bahía Blanca. En aquel tiempo Isla Verde era un sitio sin población ni medios de comunicarse, salvo en lanchones, con Bahía Blanca o en viaje a caballo hasta allí o Patagones.

En la tarde del 15 de noviembre me llegó a bordo un telegrama urgente del señor Ministro de Marina disponiendo saliera con el buque para la Isla Verde a buscar al comandante y seguir viaje a Río de Janeiro donde había estallado una revolución.

MI ACTUACION COMO COMANDANTE ACCIDENTAL

Considerado el estado de alistamiento del buque, aprovisionamiento, combustible y el viaje a realizar por la distancia y la estación y verificados los recursos que podía ofrecer el puerto de Bahía Blanca en materia de combustible, porque el buque no tenía su completo a bordo, consideré que había suficiente con el que teníamos, verificando antes que para completarlo (del F. C. del Sud) se retardaría la salida 4 ó 5 días más, y contesté por telégrafo al Sr. Ministro que en la primera marea de la mañana siguiente zarpaba para dar cumplimiento a la orden recibida. En aquel tiempo era necesario esperar marea plena para pasar por la barra del arroyo Napostá, lo que tendría lugar al día siguiente a las 8 de la mañana; esa misma tarde y durante la noche, se descargó en chatas y entregó a la Prefectura el material de boyas que había a bordo, se cargó agua dulce y se ordenó la provisión de víveres frescos para recibir en la primer hora de la mañana. Zarpamos el 16 a las 8 a. m. pasando el Napostá sin novedad, y esperamos en Punta Pipa la lancha con los víveres siguiendo poco después para la Isla Verde, donde llegamos a las 14 horas. Fué una gran sorpresa para el comandante y los oficiales de todos los buques al ver aparecer un buque de guerra que se dirigía a ese puerto y sobre todo al reconocer que era "La Argentina". En seguida de fondear llegó el comandante a bordo, se enteró de las novedades habidas, encontró acertadas las disposiciones que yohabía tomado, hizo llamar al personal del buque que estaba en tierra, que se embarcó pocas horas después y, al anochecer, zarpamos para Río de Janeiro.

Fué este mi primer ensayo de comandante de buque y del pequeño viaje de mar realizado; después del regreso a Buenos Aires supimos que un diario de la capital que



*''La Argentina'', primer barco que saludó la bandera de la República del Brasil, en la bahía de Río de Janeiro.*
(Dibujo de Jorge Martin según un óleo de Leban.)

se distinguía por las críticas al gobierno, al dar noticias del viaje de ''La Argentina'' a Río, comentó el hecho diciendo ''que era la primera vez que un buque de la escuadra cumplía inmediatamente una orden de viaje recibida''.

## EL VIAJE. LLEGADA A RIO DE JANEIRO

La navegación transcurrió sin novedad; tuvimos algunos vientos favorables; pudimos navegar con una sola caldera, llegamos a Río de Janeiro en la mañana del 8° día de viaje. En las cercanías de Río encontramos calmas y nieblas no muy densas y en ratos cortadas, que permitieron reconocer las islas cercanas y la boca del puerto; embarcamos un piloto oficial reglamentario que nos informó sobre la revolución y su terminación; nos acercó al Fuerte Santa Cruz para dar de viva voz las características del buque —entonces, por supuesto, no había radio— y con la niebla las banderas de señales se veían poco. Reconocido el buque seguimos hasta el fondeadero de los buques de guerra, cruzamos con el transporte brasilero ''Alagoas'', que salía del puerto escoltado por el acorazado ''Ria chuelo''; dentro de la bahía no había niebla y el piloto nos llevó a amarrar en el muerto que le indicaron en el Fuerte; quedamos cerca de la escuadra brasileña cuyo buque insignia era el acorazado ''Aquidaban'', y había además algunos buques de guerra extranjeros, recién llegados, y otros siguieron entrando los días sub-siguientes. Al recibir el primer saludo por oficiales de los buques de guerra se confirmaron los informes dados por el piloto; además que existía un gobierno provisional, pero que todavía no se había adoptado nueva bandera de la república; de manera que no hicimos el saludo a la plaza, pero el almirante brasileño nos dió noticias de que estaba ya para resolverse ese punto. Los ferry-boats y algunos barcos mercantes brasileños usaban banderas amarillas y verdes, los colores de la antigua bandera, pero en diversas formas.

## VISITA AL MINISTRO ARGENTINO

Mientras se atendían esas visitas preliminares y se retribuían, el Comandante me mandó a tierra a comunicar nuestra llegada al Ministro y a pedir instrucciones. Actuaba en Río como ministro argentino el doctor Enrique B. Moreno, hombre difundido y considerado en aquella capital, por lo que pudimos comprobar después y quien había estado en activa comunicación con los gestores de la revolución; recibí de él la información de que el movimiento revolucionario había tenido lugar sin violencia ni derramamiento de sangre, que el emperador había sido enviado a Portugal en el transporte que vimos a la entrada, que presidía el nuevo gobierno el mariscal Teodoro Da Fonseca, que se había adoptado la forma republicana de gobierno y la bandera que está en uso hasta ahora.

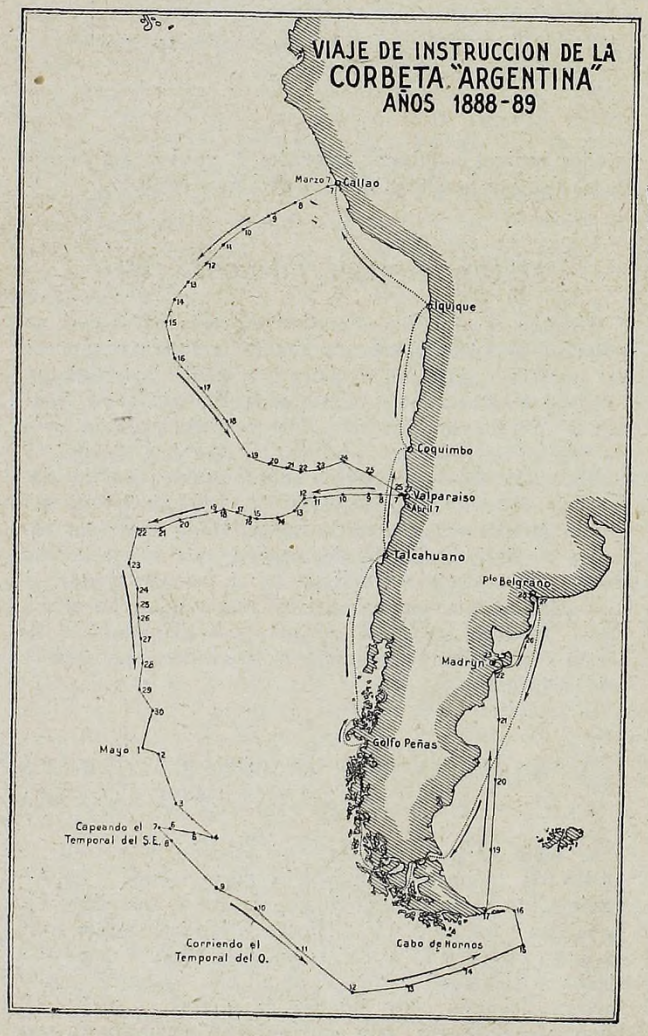
## ''LA ARGENTINA'' FUE EL PRIMER BUQUE QUE SALUDO A LA PLAZA CON LA NUEVA BANDERA

El tenía ya una, que yo llevé a bordo, y con ella, a medio día, hicimos el saludo a la plaza, siendo ''La Argentina'' el primer buque de guerra que lo realizaba. Esta misma bandera sirvió al buque almirante inglés para hacer su saludo y la utilizó también la fragata norteamericana ''Richmond'', que llegó al día siguiente. Continuaron llegando otros buques de guerra, francés, italiano, austríaco, etc., que configuraban en conjunto una escuadra internacional, pero felizmente en esta ocasión su significado era de cortesía o para reconocer el nuevo

gobierno, ya que todo se había producido sin violencias y con apoyo general de todo el país.

## TRANQUILIDAD EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

La ciudad se había mantenido en plena vida normal, la población demostraba satisfacción por haberse incorporado el país al sistema republicano de los demás países de Sud América. En el gobierno provisorio figuraban los mariscales Floreano Peixoto y Teodoro Da Fonseca, junto con varios hombres políticos eminentes, continuando en sus cargos altos funcionarios del imperio y los Estados Mayores del Ejército y Marina; en éste figuraban algunos almirantes, honra y gloria de la marina brasileña, y un grupo de jefes jóvenes entre los que se destacaban los C. de N. Alexandrino de Alencar y Custodio de Mello, evidentemente ases en el grupo republicano revolucionario. Asistimos en conjunto con las oficialidades extranjeras a varias fiestas organizadas por los hombres del nuevo gobierno, pero nosotros, un tanto por las vinculaciones de nuestro ministro con la sociedad brasileña y con los hombres del nuevo gobierno, recibimos de parte de la marina brasileña muchas atenciones en los buques y en el Club Naval, acompañándonos los colegas de marina a visitar las bellezas de su ciudad.




*Itinerario del 2º viaje de aplicación en el extranjero* (1888-1889). *Véase número 252 de ARGENTINA AUSTRAL.*

## EL ACORAZADO CHILENO "COCKRANE" EN RIO

El acorazado chileno "Cockrane" había estado en Río desde varias semanas antes de la revolución; se decía que habían estado cortejando al gobierno del imperio con fines de política internacional, o tal vez del mismo orden que nuestra visita del año anterior a Chile y el Perú. Ofrecieron a bordo una soberbia fiesta que se murmuraba había sido preparada para el emperador, pero se realizó después; a bordo nos reunimos de nuevo con los oficiales de marina chilenos y prolongamos en el "Cockrane" la amistad y confraternidad que se iniciara en nuestro viaje por el Pacífico.

## RECEPCION EN LA LEGACION ARGENTINA. EL GOBIERNO ARGENTINO DECLARA DIA FERIADO EN HONOR DEL BRASIL, EN TODA LA REPUBLICA, EL DIA 8 DE DICIEMBRE

El doctor Moreno ofreció una fiesta en la Legación al nuevo gobierno, que fué brillante, y nos mostró la gran vinculación que él tenía en Río y el aprecio de los hombres de gobierno y de la sociedad hacia nosotros, comentándose con satisfacción la manera cómo se estaban solucionando las divergencias que hubo antes sobre los límites de los dos países en Misiones. También el ministro ofreció un almuerzo en "La Argentina" a varios prohombres del grupo que realizara la gesta revolucionaria.

Celebrando el advenimiento de la nueva república nuestro gobierno decretó feriado en honor del Brasil el 8 de diciembre, tocándonos a nosotros en Río hacer engalanado y salvas en el buque ese día. Nos acompañaron en esa demostración los buques de guerra que había en el puerto, resultando un espectáculo grandioso por la cantidad de banderas que adornaban los buques y por las salvas cuyo eco renosaba en las montañas que rodean la bahía.

## REGRESO AL PAIS. AMABLE DESPEDIDA

Esa fiesta dió término a nuestra visita a Río de Janeiro. El 10 zarpamos acompañándonos gran número de embarcaciones menores y *yatchs* llenos de familias. Hacía un día hermoso, lo contrario del día de neblina de nuestra llegada, lo que permitió ver bien la extraordonaria belleza de la bahía. El tiempo se presentó bueno en el viaje de regreso; el 14 recalamos a la costa uruguaya, Punta Castillos, cruzamos por fuera frente a la boca del río de la Plata, y seguimos a la vista de nuestra costa; el 16 pasamos Punta Mogotes y el 17 entramos a Bahía Blanca reuniéndonos otra vez con la "Paraná" y la "Uruguay" que estaban de regreso después de haber terminado los trabajos en la Isla Verde.

## UN MES EN BAHIA BLANCA CON LA DIVISION. TEMPORAL AL REGRESO A BUENOS AIRES

Permanecimos en Bahía Blanca hasta fines de enero, haciendo ejercicios generales y de tiro en los tres buques y mejorando las balizas que habíamos construído anteriormente, especialmente en el Trípode y Monte Hermoso. El 22 de enero zarpamos para Buenos Aires. A la altura de Necochea nos tomó un tiempo duro del sur con lluvias, cerrazón y mucha mar que nos dispersó; no se veían las luces y los faroles de aceite de señales se apagaban continuamente. Estuvimos aguantándonos esa noche y a la mañana siguiente con tiempo un poquito más claro, siendo nuestro buque el de mayor porte, na-

vegamos algunas horas en busca de las cañoneras sin encontrarlas; en esas operaciones un golpe de mar nos rompió el botalón de foque y echó abajo al mastelero de juanete de proa, felizmente sin accidente personal de los marineros, que trabajaron bien para recoger las jarcias y los restos que colgaban de la proa. Como mejorara el tiempo y había puntos de cita hasta la rada de Buenos Aires, continuamos el viaje encontrando en ella a la "Uruguay" que recién fondeaba y la "Paraná" que llegó dos horas después.

El comandante, que había dado cuenta desde Bahía Blanca de su misión a Río y enviado el trabajo de la Isla Verde, recibió orden de disolver la división y entrar con "La Argentina" al puerto de Buenos Aires para preparar el buque "que debía continuar desempeñando sus actividades como buque-escuela", realizando otro viaje de instrucción. Amarramos en el dique 4 el 31 de enero, donde el buque fué inspeccionado por las autoridades de la Junta Superior de Marina a pedido del comandante, porque el buque, de comprobada debilidad de construcción, sufría bastante en los malos tiempos.

## INSPECCION DE LA ARGENTINA: SU PREPARACION PARA OTRO VIAJE DE INSTRUCCION

La Junta dispuso se hiciera una prolija recorrida y las reparaciones que fuera necesario en el casco y arboladura, calafateo general de las cubiertas y entrada a dique para revisar los fondos.

## CAMBIO DE LA PLANA MAYOR. SE FORMA LA NUEVA DOTACION CON OFICIALES EGRESADOS DE LA ESCUELA, EXCLUSIVAMENTE

Hubo relevo de casi todos los oficiales; el T. de F. Díaz pasó a la División de Torpedos, cuyo desarrollo exigía aumentar los oficiales caracterizados; García Mansilla al Estado Mayor, de reciente creación; Valotta y Mascarello, que no habían cursado escuela naval, pasaron a la División de Transporte; en su reemplazo se embarcaron 3 T. de F.: Belisario Quiroga de la 7ª promoción, quien desde su ascenso a A. de N. había quedado prácticamente unido a los de la 8ª, y los T. de F. Francisco Torres y Esteban Fernández de ésta que habían realizado junto conmigo el primer viaje de instrucción de "La Argentina" en Europa; además 2 A. de F.: José Moneta de la 10ª y Alfredo Malbrán de la 11ª.

El 2do. y yo continuábamos en nuestros cargos, quedando así compuesta en este viaje toda una dotación de oficiales egresados de la Escuela Naval.

## ACTUO COMO 2º COMANDANTE ACCIDENTAL

Por causa de una licencia temporaria del 2º Comandante, como oficial más antiguo quedé actuando en su lugar, interviniendo en los trabajos que se realizaban a bordo secundando al comandante en su preparación, vigilancia y administración; duraron hasta fines de mayo, cuando el buque fué a Montevideo para entrar a dique de carena (los nuestros todavía no estaban listos), y como por su calado "La Argentina" no podía entrar en el río Luján, donde estaban los talleres de marina, mientras se realizaban las reparaciones el buque permaneció amarrado en el dique Nº 4. La recorrida de la arboladura y la de máquinas se hizo con el personal de a bordo y las demás con obreros particulares contratados afuera, pero todo bajo el control inmediato y directo de la oficialidad del buque.

## DOTACION DEL BUQUE

Comandante C. de N. Martín Rivadavia, Col. Militar de la Nación.
2do. Comandante T. de N. Manuel Domecq García (4ª Promoción).
Oficial de Derrota T. de F. Juan A. Martin (8ª Promoción).
Oficial de Artillería T. de F. Belisario P. Quiroga (7ª Promoción).
Maniobra T. de F. Francisco G. Torres (8ª Promoción).
Oceaneografía T. de F. Esteban Fernández (8ª Promoción).

*Embarcaciones menores*:

Alférez de Navío Luis E. Calderón (G. M. de Escuadrilla del Río Negro).

*Ramos Militares*:

Alférez de Fragata José Moneta (11ª Promoción).

*Táctica naval*:

Alférez de Fragata Alfredo Malbrán (12ª Promoción).
Cirujano Dr. Ramón Azcárate.
Primer maquinista Guillermo Lauder, inglés naturalizado.
Comisario Contador Oscar Malarin.

Guardia-marinas: Promoción 13ª: Ismael Galíndez, Jacinto I. Caminos, Miguel Otaño, Guillermo Jones Brown, Virginio Moreno Vera, Jorge Goulú, César Maranga, Florencio Donovan, Ezequiel Gutero, Julio Córdoba, Miguel Giralt, Adolfo O'Connor, Carlos González (los guardiamarinas Pedro Padilla y Fermín Novillo de esta promoción no se embarcaron por estar enfermos).

La distribución de las conferencias fué de la manera siguiente:
Hidrografía y Detall T. de N. Domecq García.
Astronomía y Cálculos Náuticos T. de F. Juan A. Martin.
Artillería y Ordenanzas T. de F. Belisario Quiroga.
Maniobra T. de F. Francisco Torres.
Meteorología y Oceanografía T. de F. Esteban Fernández.
Maniobra de embarcaciones menores A. de N. Luis E. Calderón.
Procedimientos militares A. de F. José Moneta.
Táctica Naval - Señales A. de F. Alfredo Malbrán.
Higiene Naval Dr. Ramón Azcárate.
Máquinas a vapor, 1er. Maq. Guillermo Lauder.
Contabilidad, Comisario Oscar Malarin.

## ESTADIA EN LA CAPITAL

Durante ese período estuvimos en contacto con la vida de la ciudad, puede decirse que por primera vez en varios años, porque nuestro buque viajaba continuamente. Estábamos en la segunda mitad del período de gobierno del Dr. Juárez Celman; iniciándose ya campañas políticas preparatorias del cambio de gobierno; se notaba en la prensa diaria y en el ambiente público alguna inquietud; por muchas causas, había depresión económica y comercial, hubo algunas manifestaciones públicas, una especialmente organizada por la Bolsa y el comercio, para

hacer llegar al gobierno la expresión de sus inquietudes. Las críticas al gobierno aumentaban en los diarios, sobre todo dirigidas al grupo de políticos jóvenes que rodeaban y absorbían al presidente de la República; hasta se hablaba de un movimiento revolucionario, atribuyéndose participación a militares y marinos, pero todo era vago e impreciso y no aparecía una cabeza dirigente o un partido de oposición organizado.

Esos temas eran extraños al medio en que vivíamos a bordo, entregados exclusivamente a nuestra profesión y a la obra de mejorar la organización y el servicio del buque y de la armada, y en la tarea de contribuir a formar nuevos oficiales capacitados para reemplazar al personal antiguo que no había tenido la suerte de tener escuela naval.

## RUMORES...

En el trato diario con el Comandante más de una vez comentamos los rumores que corrían; algunos mencionaban el nombre de varios T. de N. como simpatizantes o allegados a ciertos políticos nuevos, hombres sanos de la "Unión cívica" (organización naciente); de esos T. de N. había algunos que actuaron el año 74, otros en la revolución del 80, pero todos eran del grupo de guardiamarinas que ingresaron a la primer escuela que soportó las dos revueltas, que no terminaron los cursos; siendo incorporados por carencia de otros como oficiales en los buques en cuyo servicio ascendieron antes que los que continuaban en la Escuela Naval hasta terminar los estudios, pero con los que iban uniéndose, con las promociones sucesivas de la primera y segunda época de la escuela, y que en esa época del 90 prestaban ya servicios en los buques, en la Junta Superior o en reparticiones de marina. En esos momentos ya casi terminados los trabajos a bordo, se había reincorporado al buque el 2º Comandante y se ocupaba de activar los trámites de los pedidos de aprovisionamiento, que obtenía en las reparticiones, tanto por el interés que existía en preparar bien el buque como por su vinculación con los oficiales que estaban al frente de ellas. En esa frecuentación nacieron las murmuraciones sobre supuesta participación del 2º que llegaron al Comandante; pero no me fué difícil desvirtuarlos y llevar la tranquilidad y confianza a su espíritu; contribuyó a ello la actividad y empeño que ponía el 2º en todos los asuntos en que intervenía y también la dedicación de los oficiales a sus cargos, que mostraban franca colaboración y ofrecían seguridades de realizar el viaje con éxito completo.

## EL GOBIERNO TOMA MEDIDAS

Esto ocurría en nuestro buque, pero en el gobierno debía existir alguna duda en lo que se refiere a las fuerzas armadas, o al país, porque se tomaban medidas de precaución. A nuestro buque se le hizo salir el 15 de julio a fondear en la rada apenas se embarcaron los guardiamarinas, siguiendo viaje para el puerto de La Plata donde las autoridades superiores de marina irían a despedir el buque el día 17.

Por orden del Comandante el 16 bajé a la capital para recoger los cronómetros del buque que estaban en estudio en la oficina de Hidrografía, los que se embarcaron ese mismo día y conjuntamente artículos del ramo para la instrucción, tubos químicos para la nueva sonda Thompsom recienemente embarcada, libros para diarios de navegación de la guardiamarina, derroteros y cartas náuticas con las correcciones hasta última fecha. Se llevaba también ediciones modernas españolas de las antiguas cartas del viaje de Malaspina y otros y la del Golfo de San Jorge por Gutiérrez de la Concha en 1794.

## EL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA VIAJA AL PUERTO DE LA PLATA A DESPEDIR A "LA ARGENTINA"

El "Azopardo" salió de Buenos Aires el 17 a las 9 de la mañana embarcándose el ministro de Marina Gral. Levalle, el Jefe de Estado Mayor de la Armada C. A. Cordero y algunos jefes superiores; llegados a bordo antes de medio día fueron recibidos con los honores reglamentarios y hubo revista de la dotación; la comitiva almorzó a bordo y después en gran formación se leyó la orden general del Ministro en la que en nombre del Presidente de la República despedía a "La Argentina" en su nuevo viaje de instrucción de guardiamarinas, expresando en términos solemnes y de orden militar, la esperanza y la confianza que el Superior Gobierno tenía en la dotación del buque y que los guardiamarinas, futuros oficiales, se familiarizarían con la vida de mar y adquirirían el conocimiento de nuestras costas del sur donde la marina tenía inmenso campo de acción para futuras actuaciones. Al despedirse de a bordo las autoridades entregaron al Comandante las instrucciones para el viaje en un sobre cerrado y lacrado que debería abrirse en el mar en un punto a 20 millas al este del faro del cabo San Antonio. Poco después se retiraron los visitantes familiares de la dotación del buque, y a las 15 horas se largaron las amarras iniciando la navegación.

## EN EL RIO DE LA PLATA

El buque había estado recibiendo materiales y víveres hasta el último momento. Fondeamos a la tarde en las inmediaciones de Banco Chico para estibar el material recibido. El tiempo no se presentaba bueno; soplaba viento del norte que corrió hacia el N.E., empezando a llover. Permanecimos en el fondeadero hasta la tarde del día siguiente, terminando la estiba y las operaciones de amarinar el buque. Nos detuvimos en Punta de Indio para dejar algunos marineros enfermos y correspondencia oficial, continuando después la navegación a máquina hacia el cabo San Antonio en las mismas condiciones de tiempo.

El 19 en el punto indicado para abrir las instrucciones el Comandante reunió en su cámara al 2º Comandante, al oficial más antiguo, actuando el Contador como secretario para abrir el pliego de instrucciones, labrándose el acta correspondiente. En lo referente a la navegación el viaje se haría a vela utilizando la máquina solamente para las entradas y salidas a puerto; se recorrería la costa sur, visitando algunos puertos determinados, recorriéndola toda y estudiando los puntos principales para su utilización y conocimiento de los guardiamarinas, llegando hasta el canal Beagle, costa sur de la isla de los Estados, y regreso hasta los puertos de San Blas y Bahía Blanca. Hacia la mitad del viaje, en octubre, el transporte "Villarino" nos llevaría víveres y combustible al puerto de Santa Cruz, punto fundamental porque en esa época en nuestra costa no había dónde reponer víveres ni combustible y no debíamos entrar a Bahía Blanca antes de seis meses de la salida de La Plata.

## EL PLAN DE INSTRUCCION DE LOS GUARDIAMARINAS

Para la instrucción de guardiamarinas se disponía su incorporación a los servicios del buque como ayudantes

de los oficiales, y éstos deberían darles clases complementarias teórico-prácticas. El Comandante dispuso que los oficiales de cargo formularan su programa de instrucción de acuerdo con las disposiciones superiores, las que se formularon en el día, siendo presentadas y aprobadas por el Comandante; los guardiamarinas se dividieron en 5 grupos de a dos para actuar en los cargos a las órdenes de los oficiales para el servico de guardia en puerto y mar en los que se turnarían periódicamente; tres guardiamarinas restantes quedaban afectados, uno como ayudante del oficial de derrota, otro con el 2º Comandante ayudante de detall, y el tercero habilitado para hacer guardia de oficial en los cuartos de guardia diurnos; y todos, grupos o individuales, se turnaban periódicamente en el servicio, de manera que al final del viaje hubieran pasado varias veces por los diferentes cargos y con esa práctica ir mejorando en su aprovechamiento de la instrucción. Los oficiales deberían dar cuenta al final del viaje de las conferencias dadas, teoría y práctica, y otra parte sobre los resultados alcanzados en la instrucción.

## VIAJE DE ESTUDIO Y VIGILANCIA DE LA COSTA SUD

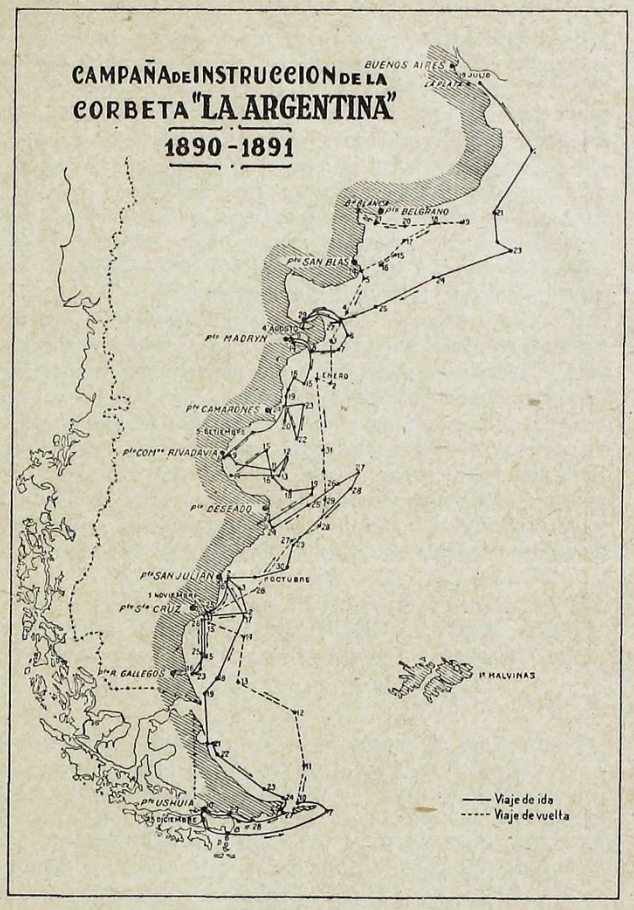
Además de los estudios que se realizaban en la costa debía efectuarse también un servicio de vigilancia a los efectos de evitar las explotaciones clandestinas de los productos de la costa que se sabía habían ejercido por mucho tiempo diversos barcos loberos.

## LA NAVEGACION

Iniciamos la navegación con vientos establecidos del primer cuadrante que nos proporcionaron singladuras buenas; después de vientos flojos y variables del S.O. los tuvimos establecidos del S.E., que nos dieron buen andar, llegando el 25 a la boca del golfo de San Matías. Reconocimos la costa N.E. de península Valdez donde, cambiando los vientos al 4º cuadrante tuvimos que virar en bordada afuera; después de perder de vista la costa nos sorprendió encontrar por la proa fuertes escarceos de marea, verificando que eran producidos sobre un bajo fondo que se extendía 2 ó 3 millas de largo con 3/4 de ancho, formado por aglomeración de pedregullo, sobre el que había 10 o 12 brazas de profundidad, rodeado por fondos de 30 a 40 brazas. Al caer la tarde calmó el viento y el Comandante dispuso seguir a máquina hacia el N.O. para entrar en el golfo. A media noche tuvimos de nuevo vientos favorables; seguimos a vela y, a la mañana siguiente, avistamos la costa del fondo del golfo, la sierra de San Antonio y, después, la boca del puerto de San José, indicado en las instrucciones para estudio, al que entramos navegando a máquina. Frente a Punta Quiroga se notaron fuertes remolinos de corriente de marea entre las puntas de entrada, que pasamos sin mayor novedad; seguimos la costa oeste del puerto y fuimos a fondear en el ángulo S.O., que mostraba ser un sitio abrigado de los vientos locales, y en el que iniciamos nuestros trabajos de reconocimiento.

## PRIMER TRABAJO DE LEVANTAMIENTO HIDROGRAFICO

Se midió una base en tierra realizando una triangulación para determinar los puntos principales, tomando parte un grupo de guardiamarinas; otros grupo observó las mareas y un tercero, con las embarcaciones menores




*Navegación en aguas argentinas durante los años* 1890 - 1891.

inició los sondajes, realizando en pocos días un levantamiento bastante completo del fondeadero del que no existía hasta esa fecha ninguno. Puerto San José, un pequeño golfo, casi completamente cerrado, era en esos momentos la parte más abandonada de nuestra costa, y las instrucciones para el viaje nos lo señalaban como primer sitio a estudiar. Una de las primeras disposiciones que agregó el comandante al hacer este levantamiento fué que se busacaran vertientes de agua dulce, arroyos o lagunas que pudieran utilizarse para posibles colonias, cuyo resultado fué negativo de primera intención, y un segundo renglón de las disposiciones fué verificar la clase de leña de los matorrales que había y, verificando que era de buena calidad, se enviaron grupos de marineros a cortar y hacer provisión a bordo; esta medida era para utilizar las cocinas y la caldera auxiliar de destilar agua, ambas para economizar el combustible, porque podía ocurrir, como ya sucedió el año 87, que el transporte que debía llevarnos el nuestro a Santa Cruz demorara o no saliera de Buenos Aires. Esta medida de previsión se realizó en este viaje en todos los puertos de la costa en que estuvimos. El fondeadero resultó buena, abrigado de los vientos locales y con buenas playas para desembarcar por todos lados; por no tener nombre y por ser el primero que tocábamos se le dió el nombre de "La Argentina". Terminado el trabajo recorrimos la costa sur y el resto del puerto, contiuando nuestro viaje.

## SALIDA ACCIDENTADA DE PUERTO SAN JOSE

A la salida había corriente fuerte de marea bajante con viento fresco del N.O., contrario a la corriente, com-

probando al pasar, lo que estaba anunciado en el derrotero, de formarse en ese paso remolinos de corriente, y marejada alta y dura, que nos hicieron dar guiñadas de 25° a 30° a una y otra banda y embarcar golpes de mar por sobre las bordas, produciendo rolido y cabeceo violento al buque, en algunos momentos bastante molesto, sin peligro para nosotros; pero indudablemente esos fenómenos sorprendían y eran o serían peligrosos para embarcaciones menores. Una vez fuera se largó el paño y continuamos navegando a vela, contorneamos la península Valdez, y el 8 entramos en Golfo Nuevo. Hicimos reconocimiento de puerto Pirámides, en el rincón N.E. del golfo. Como tampoco teníamos su cuarterón, se hizo un reconocimiento ligero verificando sus condiciones generales. Ya había allí pobladores a pocos kilómetros tierra adentro, que se dedicaban a la cría de ovejas. En los cañadones había lagunas y algunas vertientes, alguna leña y, según decían los pobladores, pastos bastante buenos. Pudimos tener carne fresca de borregos, bien recibida por la tripulación para reemplazar a la carne salada del racionamiento. El 9 a la noche cruzamos el golfo fondeando a la madrugada en puerto Madryn.

## GOLFO NUEVO, CHUBUT. PRIMERA COLONIA ARGENTINA EN LA PATAGONIA. MADRYN PUERTO LIBRE

Madryn era el puerto de la colonia galense establecida en el valle del río Chubut en el año 65; como población prácticamente en Madryn no existía ninguna, salvo las casillas de madera de las autoridades del puerto, dos o tres pequeños comercios y la estación del ferrocarril a la Colonia, distante 45 kilómetros que cruza un terreno árido, sin agua y apenas cubierto con arbustos achaparrados. En el puerto estaba una barca inglesa que había traído materiales de construcción de Europa y mercaderías generales para los colonos; era puerto libre y eso permitía encontrar allí en las casas de comercio algunas mercaderías y víveres extranjeros, muy buenos. La Colonia, ubicada en el valle del río Chubut, después de algunas vicisitudes había entrado en una época de progeso: dedicada a agricultura y ganadería, aunque todavía no en extensión muy grande, ya podía exportar algunos productos. Tenía canales de riego, tal vez un poco improvisados, pero se iban mejorando; varias pequeñas poblaciones, Rawson la capital, asiento de la gobernación y varios grupos de población (Trelew, Gaimán, Dolavon) a lo largo del río hacia el interior, y en todos ellos los colonos tenían casitas de material, sus quintas con frutales, huertas, aves, lecherías. Observábase allí una vida cómoda, obteniéndose muy buenos productos, visible promesa de un futuro progreso. Oficiales y guardiamarinas visitaron la Colonia, la primera con ese carácter fundada en la Patagonia, mientras que en la de más al sur se fueron estableciendo pobladores individuales dedicados a la cría de ovejas. La impresión que recibimos fué inmejorable; los pequeños pueblitos tenían el aspecto de cuidadas aldeas europeas.

Durante la permanencia en Madryn se hizo reconocimiento del puerto aumentando los sondajes, especialmente en los bajo-fondos y las restingas que despedían las puntas.

## SALIDA DE MADRYN. NOTICIAS DE BUENOS AIRES. REVOLUCION

El 14 estando en preparativos para zarpar llegó al puerto el pequeño vapor que hacía el servicio con Buenos Aires y, aunque no esperábamos tener correspondencia hasta Santa Cruz, el Comandante hizo demorar la salida porque por lo menos podían llegar diarios. El subprefecto que visitó el buque vino inmediatamente a bordo con la noticia verbal que en Buenos Aires el 26 de julio había estallado una revolución, y que hasta el 8 de agosto, en que el buque salió, no habían aparecido diarios; por último, que la revolución fué un fracaso, pero que el Presidente de la República había renunciado y que estaba a cargo del gobierno el vice-presidente Dr. Carlos Pellegrini con un ministerio compuesto por hombres importante de los partidos políticos del Gral. Mitre y del Gral. Roca, continuando como ministro de guerra y marina el Gral. Levalle, quien nos despidiera a la salida del Puerto de La Plata. Habían ocurrido combates en la ciudad, y en la revolución habían tomado parte algunos buques de la armada.

El Comandante dió orden inmediata de zarpar. Con viento bueno y favorable nos hicimos a la vela desde el fondeadero, ocupando todo el personal los puestos de maniobra, iniciando a medio día el servicio de guardias de mar y recorrimos la costa sur del golfo. La noche nos tomó frente a Punta Ninfas, pero tuvimos buenas marcaciones para la situación de salida y desde ella ayudados por la corriente de bajante que en la boca tiraba con fuerza. Después del relevo de guardia de las 8 pudimos los oficiales comentar en la cámara las noticias recibidas, que ya eran "historia pasada"; nuestra impresión unánime, fué que el nuevo gobierno era una mayor garantía para el país.

## RECORRIDO DE LA COSTA

Desde la mañana siguiente navegamos a la vista de costa, iniciando su recorrida ordenada, poco más al sur de la boca del río Chubut. Siempre que era posible nos aproximábamos, y hemos navegado en muchos trechos a 2 ó 3 millas de distancia de la costa, sondando continuamente, examinándola y verificando las posiciones relativas de los puntos notables, algunos montes de formas características, el relieve, puntas o islas, algunas caletas hasta llegar a Cabo Raso, cuyas inmediaciones deberíamos reconocer; hasta allí no habíamos encontrado ningún barco de los supuestos explotadores subrepticios de nuestro litoral. El tiempo se había mantenido favorable aunque en los primeros días de agosto la temperatura fué baja con mínimas bajo cero y máximas de 12° a 15° y vientos locales de tierra, tiempo seco y claro que permitía examinar bien la costa. El 17 fondeamos en Cabo Raso, donde hicimos un levantamiento rápido. Era una reducida inflexión semicircular de la costa al norte del Cabo, que la protegía de los vientos del sur. No se midió base en tierra, situándose los puntos de la costa por marcaciones a las lanchas desde a bordo, y las distancias desde éstas por ángulos de la altura del palo trinquete del buque que estaba con la proa fija fondeado a dos anclas.

## CALETA DE CABO RASO

La caleta era un tanto desplayada, con fondos parejos, y creciendo desde la playa hasta el centro de la bahía. Las tierras que la rodeaban eran colinas de mediana altura, con algunos arbustos y buenos pastos en los cañadones. No había vestigios de pobladores; en cambio abundaban los guanacos, avestruces, liebres y perdices y muchas aves marinas en las restingas. No había arroyos ni vertientes cercanas a la costa. El segundo día, desde temprano tuvimos viento duro del S.E., para el que era abrigado el fondeadero, pero la costa de afuera

del cabo se veía azotada por la mar. A la caleta recalaba un poco de mar de leva, pero la costa protegía el viento.

## SALIDA PARA SANTA ELENA. SE AVISTA UNA GOLETA LOBERA

El 19, con vientos de tierra otra vez, dejamos el fondeadero navegando a máquina hasta pasar el arrecife Salaberría, sobre el que rompía mucho la mar; nos aproximamos de nuevo a la costa reconociendo parte de Bahía Camarones y demorando un día en Puerto Santa Elena, del que teníamos un cuarterón de hermoso diseño originario de las expediciones españolas. Navegando de noche hacia afuera, con poca vela para no alejarnos de tierra, pero la corriente nos llevó hasta cerca de la isla Sola, que avistamos al amanecer. Viramos en bordada al N.O. para aproximarnos a Cabo Dos Bahías, en cuyas inmediaciones se avistó una goleta que navegaba hacia el oeste entrando a Bahía Camarones, desapareciendo detrás del cabo. Como el aspecto del buque no era el de las goletas comunes de la zona de Patagones se alistó la máquina y nos aproximamos al cabo, encontrando la goleta fondeada en una caletita inmediata; era evidente que había reconocido un buque de guerra local y pretendía pasar desapercibida. Nos aproximamos a la costa, mandando una lancha a inspeccionarla a cargo del 2º Comandante, que después de inspeccionarla, regresó trayendo al capitán que lo acompañó en su propia embarcación. Era la goleta "Sara W. Hunt", norteamericana, despachada de las islas Malvinas por las autoridades inglesas para pescar ballenas "en el mar"; por su aparejo, que era el de un ballenero, podía ser exacta la documentación. A bordo tenía equipos de pesca de ballenas, pero no existían productos que denotaran haber cazado, ni tampoco tenía en sus bodegas ninguna otra clase de productos que hubieran explotado en la costa. El capitán informó que su viaje en esos momentos era hacia el río de La Plata, pero que había recalado a esa caletita porque sus instrumentos meteorológicos le pronosticaban mal tiempo. No existiendo ninguna prueba de explotación clandestina, el Comandante lo despachó previniéndole que para cualquier operación de esa especie debería previamente tener permiso de "nuestro gobierno".

## COSTA DE CABO DOS BAHIAS COSTA NORTE DEL GOLFO DE SAN JORGE

Desde la mañana siguiente continuamos a máquina el recorrido de la costa desde Cabo Dos Bahías hacia el sur y pasamos por el Canal de Leones, viéndose la isla cubierta de aves marinas y lobos. No parecía que hubiera gente, pero en cambio divisamos ruinas de construcciones de piedra. Entramos en el golfo de San Jorge y fuimos a fondear en Bahía Gil, donde se hizo también levantamiento del fondeadero y del Oven. A los dos días seguimos recorriendo la costa, examinando los varios fondeaderos, yendo a fondear a la isla Tobar. La carta inglesa que teníamos en uso mencionaba la procedencia original de los levantamientos de la expedición de Malaspina con "La Descubierta" y "La Atrevida", conservando en ella los nombres españoles originales en todos los accidentes de la costa del golfo hasta su extremo sur, levantamientos que fueron efectuados por Gutiérrez de la Concha en 1794; además de los nombres de los oficiales aparecen los de algunos marinos españoles ilustres, los astronómos Ulloa, y de funcionarios y autoridades marinas que contribuyeron a la preparación del célebre viaje de Malaspina alrededor del mundo. Se mencionaba también en la carta algunos trabajos de la corbeta "Volage", francesa, que el año 82 estuvo en Santa Cruz con la comisión francesa de astrónomos para observar desde allí el pasaje de Venus, que ocurrió en diciembre de ese año. Pero la venida de la "Volage" a esta parte del golfo debe haber tenido lugar para verificar noticias que probablemente traían de Francia de haber existido en el Oven y en la isla Tobar grupos o colonos franceses y suizos que estuvieron explotando subrepticiamente los productos de la costa en años anteriores y que fueron obligados a retirarse por uno de los buques de la expedición a Santa Cruz del Coronel Py en 1879. En nuestra recorrida no encontramos nada en el Oven, pero en la isla existían todavía restos de las máquinas, casas de piedra derrumbadas, represas de piedra para estanques de agua dulce que se mantenían en buen estado y, posiblemente de otro origen posterior, vivían todavía una mula y un borrego como habitantes de la isla. Por todas partes la isla estaba llena de restos de aves marinas, demostrando el inicuo destrozo que se había hecho. El fondeadero N.E. resultó muy bueno y abrigado. Durante nuestra permanencia hubo un fuerte temporal del sur cuya violencia pudimos apreciar en toda la costa sur de la isla, por lo que tuvimos que permanecer allí más tiempo del que pensábamos, pero se aprovechó haciendo provisión de leña y agua dulce, que abundaba allí.

## RADA TILLY. RIO DESEADO. TEMPORALES EQUINOCCIALES

Examinamos la mayoría de las bahías o puertos de esa parte del golfo; fondeamos en Bahía Bustamante, de la que se hizo un levantamiento y nos detuvimos otra vez en rada Tilly, donde también hicimos un buen levantamiento. Este paraje lo indicaban en las instrucciones como posible para fundar alguna colonia, pero en todo el Golfo en esa época no había pobladores de ninguna clase. Aparecían las tierras ásperas aparentemente áridas, por lo menos en las mesetas altas, viéndose vegetación de arbustos y algo mejores en los cañadones, pero en ninguna parte inmediata a la costa encontramos agua para beber. En Tilly, en el fondo del cañadón, había salinas bastante importantes. Empleamos en esa recorrida hasta mediados de setiembre, época del equinoccio que nos trajo varios temporales a la salida del golfo que duraron hasta el 18 y nos abatieron algo hacia el N.E., pero el 19, con buen tiempo, navegamos directamente en rumbo a Deseado, al que entramos el 20. Las características de la costa estaban bien descriptas en los derroteros, con cuyas instrucciones se pudo aproximar a la entrada, safos de la roca Beagle, siguiendo la enfilación de las dos pequeñas balizas de Punta Cascajo. Fondeamos cercano a la costa norte, frente a las antiguas ruinas, donde encontramos varios galpones de madera que sirvieron como depósito, desde el 86, de los materiales para la construcción de casas de colonos; a nuestra llegada estaban cerradas y al parecer abandonadas. En la costa del frente del río estaba la subprefectura, inmediata a una caleta de la costa sur; se presentaba en buenas condiciones, lo mismo que sus embarcaciones. Las características del puerto y su aspecto era el mismo del viaje anterior, tierras algo áridas, fuertes corrientes de marea, menos viento que en el verano, pero muy fríos; sobre la roca "El Diablo" se veía todavía el palo trinquete del "Magallanes" y una pequeña parte de la proa. Según informes de la prefectura había 10 ó 12 colonos con familia, establecidos en una y otra margen del río, y en conjunto tenían ya más de 20 mil ovejas, algunos caballos y vacas. Se podía tener aprovisionamiento de carne fresca, costando 30 pesos nacionales cada novillo, y por medio de la prefectura

se podía conseguir leche y "pan casero", aunque en pequeñas cantidades. Los pastos eran pobres cerca del mar, pero mejoraban hacia el interior y la cría de ovejas se desarrollaba en muy buenas condiciones. Además de la visita a Deseado las instrucciones nos encargaban inspeccionar la Isla Pingüin; dejando el puerto el 24 por la mañana nos aproximamos a ella, navegando a máquina. Tuvimos tiempo bueno y claro, que nos permitió sortear los arrecifes rocosos de esa zona y tomar el fondeadero del N.O. de la isla. No se pudo desembarcar, por causa de las rompientes que había en la costa en ese momento que era de media marea, resultado también de la gruesa mar que recalaba de afuera, restos de los temporales del S.E. de los días anteriores; pero desde el buque se veía la pequeña isla en toda su extensión cubierta por innumerables aves marinas y lobos sobre las piedras de la costa. Era evidente que no había en tierra loberos, pero se constataba una existencia anterior por varias casillas de piedra desmoronadas. Había arbustos, pastos y, posiblemente, pequeños depósitos de agua de lluvia; la isla se prestaba para erigir en ella un faro como guía para la navegación que iba en aumento y estaba exigiendo ese servicio del país. A la tarde dejamos el puerto continuando la navegación, pero esa noche se presentó con mal cariz y a la mañana siguiente descargó otra vez el tiempo S.E.; al principio lo aprovechamos para abrirnos de la costa, fuera de los peligros de las rocas, y en el mar libre aguantamos el tiempo a la capa, empleando todos los recursos posibles con velas de estays y gavia con todos los rizos. Ante una mar gruesa que iba en aumento continuo tuvimos que recurrir otra vez al empleo del aceite con maravilloso resultado, evitando que se embarcaran los golpes de mar, pero los rolidos y cabeceo eran grandes y la vida a bordo se hacía incómoda. El 26 empezó a amainar el tiempo y el 27 se corrió al 4º cuadrante apagando poco a poco la mar, y permitiéndonos hacer buenas singladuras entre los días del 28 al 30.

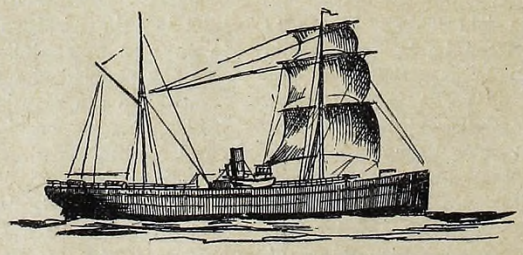
## RECALADA EN SAN JULIAN

El 1º de octubre reconocimos la costa de San Julián, aproximándonos a la tarde hasta la entrada del puerto, donde fondeamos cerca de Punta Desengaño para reconocer los canales de entrada no muy bien marcados en los cuarterones del puerto que teníamos a bordo. Estábamos fondeados a un par de millas al N.E. de Punta Desengaño, cuya restinga se veía descubierta, pero las lanchas que se largaron con oficiales a reconocer la entrada constataron que estábamos sobre el extremo S.E. de los bancos que se desprendían desde la costa del norte, y que entre el buque y la restinga de Desengaño había un canal con 8 ó 10 brazas de agua aunque a primera intención no se podía asegurar hasta dónde seguía hacia adentro. Por las condiciones del tiempo y el iniciarse la marea creciente, para que no tuvieran dificultad los botes de regresar a bordo, acercándose ya la noche, el Comandante decidió llamar las embarcaciones y seguir al puerto de Santa Cruz, porque la entrada en ese momento hubiera implicado varios días de mora y ya estábamos en la fecha en que debíamos encontrarnos con el "Villarino". Esa noche, con buenos vientos de tierra pudimos navegar al largo de costa, y a la mañana siguiente avistamos Monte Entrance y la entrada de Santa Cruz, donde nos aproximamos a máquina, fondeando fuera de la barra a la espera del momento conveniente de marea para pasarla; entramos esta vez utilizando el paso del norte, que era una novedad indicada por los marinos de la "Volage". El trayecto era casi recto en un rumbo sensiblemente paralelo a la costa, encontrando 6 a 7 brazas de agua a media marea en el pasaje de la barra y, una vez dentro, pudimos seguir los canales antiguos conocidos hasta punta Reparo. En Punta Quilla se vió al pasar una goleta a pique sobre la playa, que había naufragado el año anterior.

## LLEGADA A SANTA CRUZ. "EL VILLARINO". NOTICIAS DE BUENOS AIRES

Fondeamos en Misioneros, donde encontramos al "Villarino" que había llegado el día anterior. Esa misma tarde atracó a nuestro costado y, trabajando toda la noche, nos entregó la provisión de víveres para el último trimestre del año, y el completo de combustible de las carboneras. Esta vez la combinación de las fechas y la realización del viaje del transporte se había hecho con exactitud. El "Villarino" debía seguir viaje, sin pérdida de tiempo, a los puertos del sur, para entregar víveres a las prefecturas y a la gobernación de Tierra del Fuego que en esa fecha estaban ya viviendo con los sobrantes de víveres del trimestre anterior.

Recibimos correspondencia de Buenos Aires, oficial y privada, y los diarios de 2 meses de fecha anterior, con completas noticias de la revolución, los combates en la ciudad y la renuncia del presidente, a pesar del fracaso de la revolución. La capital y toda la República estaban en completa tranquilidad y el nuevo gobierno había dictado medidas de todo orden que habían hecho desaparecer la situación de temores y desconfianzas que había en la ciudad a nuestra salida.



*El "Villarino".*

# San Julián

*Calle Bmé. Mitre.*

*Calle San Martín.*

(Fotografías de José Suárez, especiales para ARGENTINA AUSTRAL.)

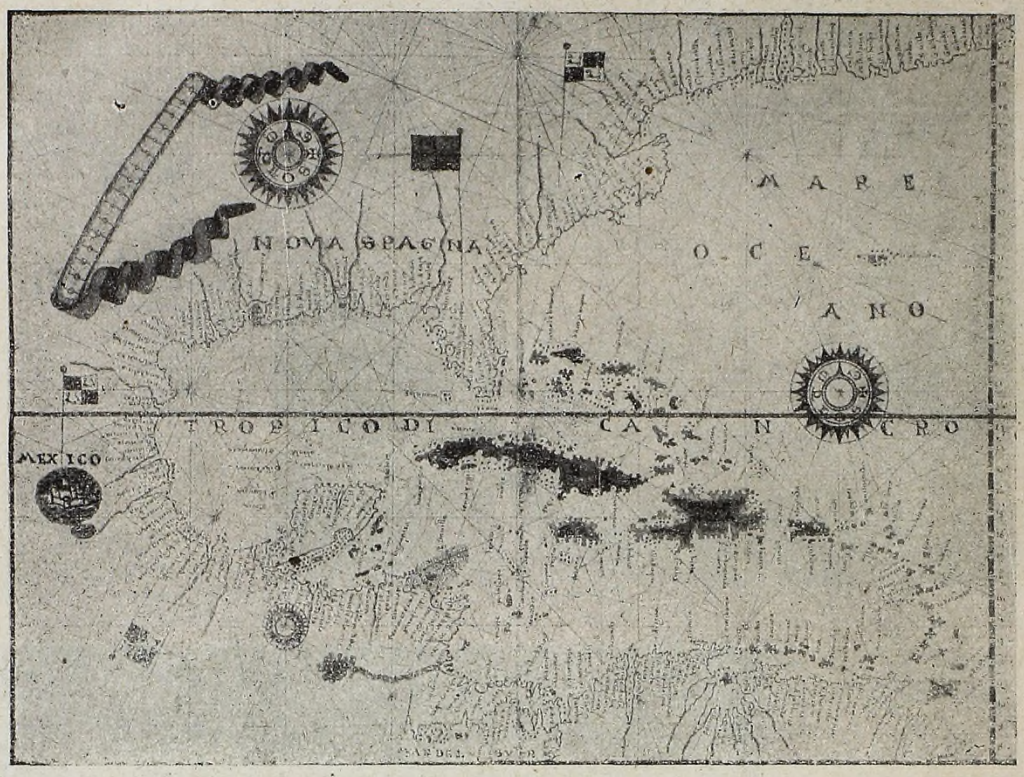

**Pintura especial para marcar ovejas**

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




*Mapa del atlas de Martines, de 1574.*

# Primeras manifestaciones de la cartografía de América

**Por Ernesto Reguera Sierra**

(*Véase ARGENTINA AUSTRAL, números* 227, 228, 232-233, 237, 242, 244, 247, 248, 251 *y* 253.)

## Mapas de Martines, Ortelius, Cepeda, Oliva y anónimo de La Haya

### MARTINES

Juan Martines, diestro cartógrafo, presumiblemente español, actuó en Sicilia en los años correspondientes al larguísimo lapso en que esta isla pertenecía a los dominios de España. Su atlas de 1574, hecho en Mesina, contiene un mapa del Caribe y alrededores, el que es resultado de una inteligente compilación de materiales netamente hispanos, como se comprueba cotejándolo con los de esta nacionalidad que son más o menos de su tiempo y a que exhibe los litorales más explorados y dominados por los hombres de Hispania. Tal es su parentesco con los mapas hispanos que podría decirse que, salvo su idioma, es un exponente español. Este hecho evidencia, una vez más, cómo se esparcían los informes iberos, que, en aquellos, días, irradiaban grandemente, pues la Corona de España señoreaba en varios países del Viejo Mundo.

La imagen geográfica, que presenta esta carta, es notablemente cercana a la real.

Juan Oliva, también residente en Sicilia, copia este portulano para su atlas de 1596.

### ORTELIUS

El eminente geógrafo belga Abraham Ortelius (1) —llamado también Oertel, Ortelio, Ortels o Wortels—, realizó interesantes trabajos cartográficos, destacándose como

compilador de mapas con los cuales elaboró su "Theatrum Orbis Terrarum", que constituye un preciado atlas, publicado en 1570 y dedicado al soberano español Felipe II (por aquel entonces Bélgica dependía de la Corona de España). En 1575 se le nombra cosmógrafo del gobierno hispano.

En 1588 aparece la primera edición castellana de su "Theatrum", en la que hay un mapa de la comarca que fascinó a los conquistadores, por vislumbrar en ella riquezas y deleites fabulosos. Esta carta afecta la *Región del Oro* (Aurea Regio), también llamada Castilla del Oro, cuyo solo nombre revela el concepto en que la tenían los españoles; el *Perú* (que se extendía muchísimo más allá de los límites de la actual república de igual denominación), que no necesita explicación alguna, al respecto, pues es sabido de todos el influjo que ejercían sobre los europeos sus famosas minas; y ese rincón peruano nombrado *Jauja* (Xauxa), que sedujo a los ibéricos por su magnificencia, bondad de su clima y fertilidad, de tal suerte que pasó a ser equivalente de lugar paradisíaco.

Comprende desde la costas del Mar de las Antillas hasta algo más abajo del trópico de Capricornio, y desde las riberas del Pacífico hasta una línea que, por el norte, toca, más o menos, los 68° oeste de Greenwich, y que en el sur alcanza, por lo menos, hasta los 64° oeste de Greenwich. Esta oblicuidad de longitud se debe a errores de meridiano, que si bien son propios de la época, en este caso son muy señalados. En el mapa no se advierte esta inclinación y hay concordancia en las posiciones aparentes que se enfrentan en el recuadro. Como demostración de esta equivocación, tenemos que Potosí, que se encuentra hacia los 66° oeste de Greenwich, figura, en este mapa, a Occidente de la longitud de Mérida (SE. del lago Maracaibo), que se halla hacia los 71° oeste de Greenwich. Defectos análogos se advierten en las relaciones que muestra entre Cusco y Potosí, Cusco y Arequipa, Potosí y lago Poopó (Aulaga), Pisco y Arequipa, La Paz y La Plata. En cuanto a las latitudes, ofrecen, término medio, yerros de unos sesenta minutos.

*Carta del atlas de Ortelius, de* 1588.
(De la "Cartografía de ultramar", de los Servicios Geográfico e Histórico del Ejército Español.)

El litoral, que representa, está, en general, bien concebido. Están ideadas en forma aceptable sus expresiones de los grandes ríos Amazonas, Magdalena y Pilcomayo, así como los lagos Titicaca y Poopó (Aulaga), unidos por el río Desaguadero (cuyo nombre no menciona). La confusión de concepto, que se nota en el trazado de ciertos exponentes hidrográficos, débese a los explicables errores de las primeras apreciaciones sobre esos sitios tan hostiles e inaccesibles.

En su ángulo SO. señala el grupo insular de San Félix, indicando que fué descubierto en 1574. Efectivamente, en este año fueron halladas las islas de ese lugar por el eximio y arrojado marino cartagenero Juan Fernández, que navegó lejos de la costa chilena en procura de nuevos descubrimientos. A él se debe también el descubrimiento de las islas que llevan su nombre y que popularizó Daniel Defoe con su célebre "Robinson Crusoe".

La porción centroamericana, que expone, está bastante bien trasuntada y comprende otras comarcas codiciadas de los antiguos hispanos, que también las aureolaron con la fama de suntuosas riquezas, tales: la región de Veragua (minas de oro) y las islas o archipiélago de las Perlas, de jurisdicción panameña.

Esta carta geográfica va acompañada de una curiosa descripción, de la cual transcribo, seguidamente, un fragmento —que es fiel reflejo de las alucinantes noticias que, en esos tiempos, circulaban por Europa, de las tierras en cuestión—, según aparece en la página 33 del volumen de toponimia de la primera parte de la "Cartografía de ultramar", editada por los Servicios Geográfico e Histórico del Ejército Español (Madrid, 1949):

"Entre otras muchas cosas que arguyen ser esta tierra riquissima de oro entre todas las regiones del Orbe; son también esta pocas. Esciue Francisco Xerez, que auia casas en el Cuzco, cuyos patios, paredes y techos estauan todos cubiertos de planchas de oro. Escriue Giraua que los moradores de la prouincia de Auzerma de pies a cabeça se armuan para la guerra con armas de oro, que hazen cotas de malla, escudos y tibiales de oro todo, dize el mesmo author, que cerca de Quito ay minas de oro, de donde se saca mas oro que tierra. Los que han escrito la historia de Atabaliba postrero Rey de los Ingas, en esto acuerdan todos, que se ofrescio a dar a los Españoles por su rescate tanto de oro como podía caber en el lugar donde estaua preso. Tenia el lugar de largo veynte pies, de ancho diez y siete, y prometia de hinchirle de oro tan alto hasta donde el en pie pudiese alcançar con los brazos estendido. O'si mas quisiesen (nota la infinidad de plata que también ay) que le hinchiría de plata dos vezes hasta lo alto d'el techo. Tambien hallamos escrito que los Españoles quando primero ocuparon esta tierra, hazian a sus cauallos herraduras de oro y de plata."

## CEPEDA

En epístola del 18 de febrero de 1588, el presidente de Charcas, Cepeda, envía, a la metrópoli, un mapa de gran parte de lo que es hoy Bolivia, que abarca, aproximadamente, desde los 17° hasta los 22° S., y desde los 63° hasta los 66° O. de Greenwich. (Además de los consabidos errores de longitud, los tiene también de latitud, verbi-

gracia: ubica a Tarija hacia los 22° 30', cuando, en verdad, está por los 21° 30'.)

Corresponde a las cordilleras Central y Oriental, afectando las nacientes de los ríos Pilcomayo y Grande. Implica las regiones de Cochabamba, Chuquisaca, Potosí y Tarija.

Por título lleva la siguiente referencia: "Esta es la cordillera en que habita la nación chiriguana que, por la parte del este, confina con la provincia de los charcas en distancia de 170 leguas de longitud norte sur y de latitud, por lo más angosto, 20. Va descripto solamente lo poblado de nuestra parte, que son poco más de 90 leguas".

*Parte inferior del mapa anónimo del litoral occidental americano, de los Archivos del Estado, de La Haya, y que, según Wieder, es de* 1588.
(De "Monumenta cartographica", de Wieder.)

(Aquí a *longitud* y a *latitud* se les da el sentido corriente de dimensión, la primera es mayor y la segunda menor.)

Los chiriguanos son indios que habitan el Gran Chaco, llegando hasta los contrafuertes de los Andes bolivianos.

Fuera de los inevitables yerros de coordenadas geográficas (que, en este caso, son los comunes para la época), esta carta es muy precisa en sus representaciones; guarda una casi perfecta relación de las diversas zonas, a tal punto que no se advierte en ella, como en el precedente mapa del atlas de Ortelius, discrepancias notables en las posiciones de las longitudes locales. Demuestra esto no solamente el excelente conocimiento que tenían los españoles de esa enorme comarca del Altiplano, que dominaban, sino, también, lo hábiles que eran éstos en los trabajos topográficos. El trazado, tan aceptable, de ríos como el Grande, San Marcos (Parapetí) Pilcomayo y Pilaya, es índice de laboriosos reconocimientos fluviales.

Indica los principales caminos.

Brinda, este mapa, un caso típico de titubeo en la designación de nombres de cursos de agua convergentes. Llámase, aquí, Bermejo al Tarija inferior, el que es tributario de aquél; vendría a ser esto un ejemplo más de la arbitrariedad con que se dan designaciones a las incidencias de ríos.

Este bello exponente, del llamado Alto Perú, se encuentra en el Archivo General de Indias, de Sevilla.

## MAPA ANONIMO DE LA HAYA

Los Archivos del Estado, de La Haya, poseen un antiguo mapa de la ribera americana del oeste, que, además, en lugar aparte, muestra el litoral desde Puerto Deseado hasta la región fueguina. Hállase catalogado con la siguiente reseña:

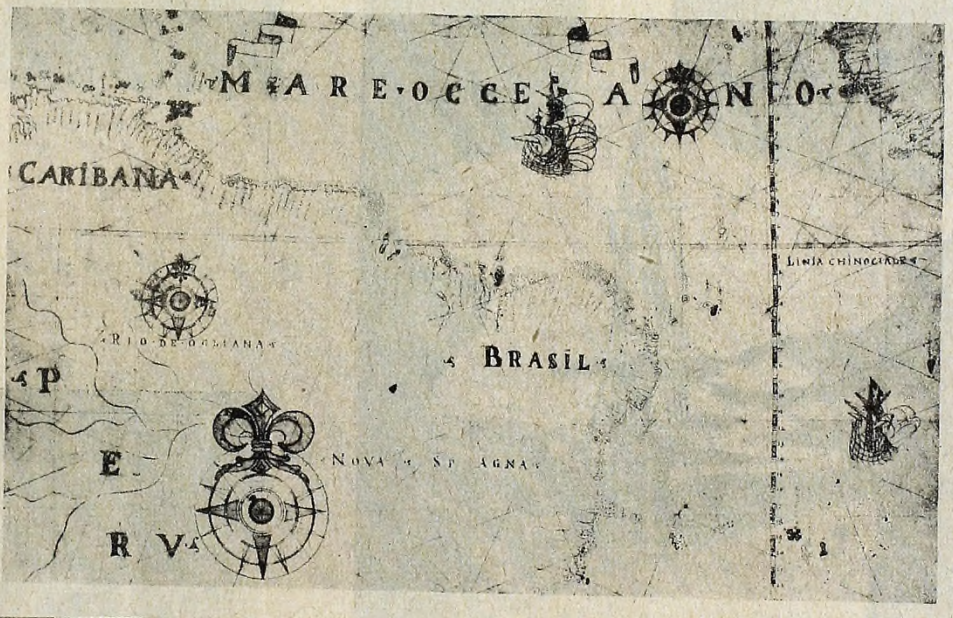
"N° 733. Carta de la costa occidental de Sud América, desde el estrecho de Magallanes a Nueva España. 55° latitud sur a 30° latitud norte. Tamaño 0,74 por 0,58 m. Hecha en 1598. Manuscrita. Probablemente una carta española."

Es, para su tiempo, un buen mapa náutico.

Wieder, que estudió minuciosamente esta pieza cartográfica (2), reparó en los nombres ingleses que la misma contiene (que son muy pocos), como ser: *The White River, A Lowe Beach, The First Straight, The Secondo Straight, C. Frowarde*, con lo que, lógicamente, infiere que se trata de una carta hecha por británicos, según información hispana y, tal vez, copiada de un original español. Efectivamente, el mapa es, por su naturaleza, esencialmente español. Sólo España había descubierto tales orillas del mar y las dominaba; por lo tanto, únicamente de ella podían emanar los prolijos y abundantes datos que luce este mapa, castellanamente expresados. Wieder dice que, al examinar las cifras de la fecha, las que están borrosas por la acción del tiempo, pudo establecer que es de 1588 y no de 1598, y opina que esta carta geográfica está estrechametne relacionada con las correrías, de los años 1586 y 1587, del filibustero inglés Tomás Cavendish, deduciendo que éste la utilizó y que sus marinos que fueron, después, a Holanda la llevaron consigo, quedando en poder de esta nación.

Aparte de la gran valía de esta carta como representación cartográfica, está el hecho de ser otra prueba de cómo los datos geográficos hispanos ilustraban a la Europa toda y cómo van apareciendo diseminados por ella. De haber sido copiada por los ingleses, cabe pensar que el original bien pudo provenir de un acto de piratería. Asimismo, es muestra de cómo empezaban a colocarse anglicismos a la América española, que, en algunos casos,

*Mapa de Cepeda, de 1588.*




*Carta del atlas de Oliva, de 1596.*

(De la "Cartografía de ultramar", de los Servicios Geográfico e Histórico del Ejército Español.)

eran simples rebautizos que, andando el tiempo, servirán para esgrimir pseudos derechos de Gran Bretaña.

## OLIVA

Un grave error toponímico en un excelente mapa siciliano, correspondiente a parte de la América del Sur, es lo que hallamos en la séptima lámina del atlas de Juan Oliva, confeccionado en Mesina, en 1596. En efecto, ostenta esa carta, en Brasil, la leyenda "Nova Spagna" (Nueva España), nombre que entonces correspondía a México, lo que era perfectamente sabido en esos días y más aún dentro de la esfera hispana, en la cual estaba incluída Sicilia. Fuera de este dislate (que he querido señalar sobre todo para aquellos que se apoyan en equívocos de la cartografía antigua para inventar tesis peregrinas) este trabajo es muy plausible.

---

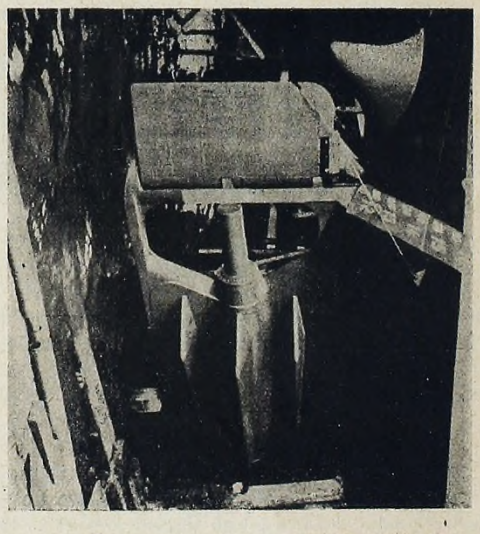
(1) Ramón Pérez de Ayala afirmó que Ortelius era "judío español, de Mallorca, establecido en los Países Bajos". Véase su artículo "La Geografía vista a vuelo de pájaro", publicado en "La Prensa", de Buenos Aires, del 19 de febrero de 1939.

Esta aseveración de Pérez de Ayala parece concordar con la sospecha de herejía que pesaba sobre Ortelius, el cual entró en la Corte hispana gracias a la protección que le brindó el sacerdote y polígrafo extremeño Benito Arias Montano.

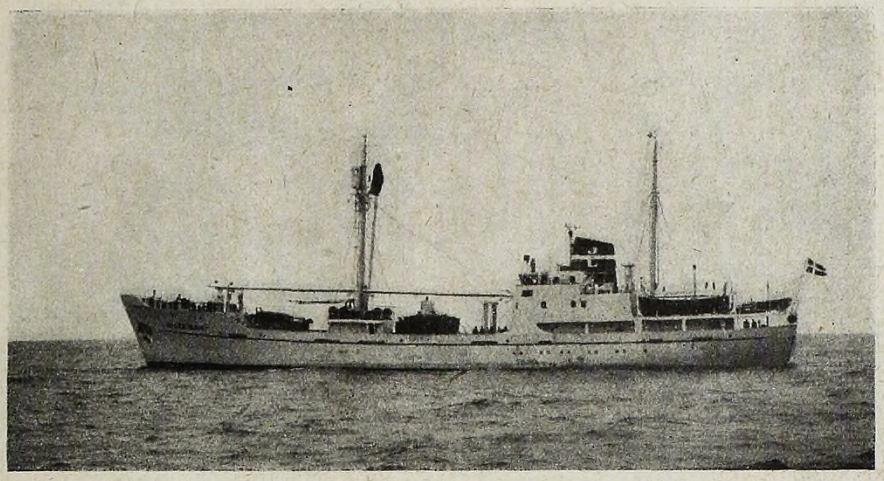
(2) F. C. Wieder: "Monumenta cartographica", volumen I, págs. 6 y 7. La Haya, 1925.

*El nido de cuervo, cerrado y con capacidad para dos hombres.*

*DOS DE LAS MAS IMPORTANTES CARACTERISTICAS DEL "KISTA DAN"*



*Hélice y parte superior de la pala del timón bajo el resguardo de un espolón rompehielos. Obsérvense también las tres poderosas aletas laterales con la misma función.*



# El "Kista Dan",

## buque danés de construcción especial para navegar por mares polares

El 23 de mayo la J. Lauritzen Company tomó posesión de una interesante nueva construcción, el "Kista Dan", construído especialmente para la navegación en los mares árticos y antárticos, llenos de pesado hielo.

Luego de las pruebas cerca de Aalborg Yard, donde se construyó, el buque siguió a Copenhague, desde donde ha sido fletado por la Greenland Trading Company para transportar carga general a las colonias de Groenlandia en cuyo viaje empleará todo el verano.

El buque es más bien de construcción única, especialmente proyectado sobre las bases de la experiencia obtenida por la Compañía en sus extensos viajes entre los puertos de Finlandia y el oeste de Europa y por los viajes en Groenlandia, cuyo país durante los últimos 10 años era el destino de muchos de los barcos de esta Compañía. Durante esos años el contacto con la gran colonia de Dinamarca se hizo más estrecho, y ahora este buque ha sido construído para cubrir la creciente demanda de tonelaje causada por la evolución.

El "Kista Dan" tiene 820 toneladas, comodidad para 24 pasajeros y capacidad de cerca de 1.200 toneladas para carga. Es impulsado por una máquina B. & W. desarrollando 1.200 H.P., que le dá la velocidad de 12 nudos, con carga total. La maquinaria, eje de propulsión, hélice, popa y casco son de construcción particularmente pesada a fin de resistir el grueso hielo. Como ser, el blindaje del casco es de un 75/100 % más fuerte de lo normal para este tamaño de buque, y la popa y parte delantera del buque han sido especialmente reforzadas y diseñadas para romper el hielo. Delante de la hélice y a cada lado del casco se han colocado 3 anchas aletas de pesado diseño. Son proyectadas horizontalmente desde el costado del casco para separar el hielo de la hélice a fin de evitar daños que pudieran causar los duros témpanos. Encima del timón hay un rompe-hielo para prevenir al timón y cabeza del timón de ser dañados cuando el buque va de popa en aguas llenas de hielo. En el palo de trinquete hay un "nido de cuervo", un cuarto cerrado, en donde dos hombres pueden sentarse a cubierto navegando el barco a través de mares helados. Tiene

**TORTOSA, GHISALBERTI y CIA. S. R. L.**

Capital: $ 520.000.00 · Charcas 2950, Bs. As.

**Distribuidores Exclusivos Costa Sud**

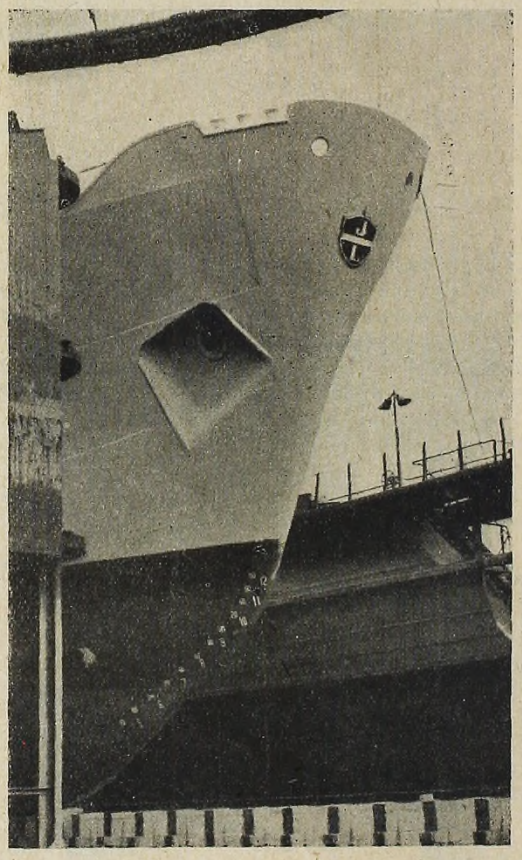
**S. A. IMP. y EXP. DE LA PATAGONIA**


cuatro grúas para facilitar la rápida carga y descarga; cada grúa levanta 5 toneladas y una para levantar 15 toneladas.

| | |
|---|---|
| Largo entre p.p. ..... | 185'0'' |
| Capacidad cúbica de las bodegas ..... | 57.000 pies cúb. ''grains'' |
| Espesor de las ligazones todo a lo largo del buque .... | 1' |
| Grosor del blindaje hasta .. | 1'' |

El buque ha sido construído bajo la vigilancia de Lloyd para su más alta clase 100 a 1..

El instrumental de navegación es del tipo más moderno, incluyendo radar, giro compás, Decca, sondas de sonido, radio localizador de dirección, estación de radio, sistema de altavoz en el puente. El ''nido de cuervo'' está en directa comunicación con la máquina y la timonera, de modo que en las aguas llenas de hielo la navegación puede ser controlada desde el nido. Está dotado de un paso variable para accionar la hélice que puede ser operada tanto desde la timonera como desde el nido de cuervo. Por medio de esta hélice la capacidad del rompe-hielo del buque puede ser periódicamente aumentada a un 30 por ciento. El depósito del combustible es de 215 tons. a fin de dar al buque un radio de acción de cerca de 14.500 millas náuticas.



*Al igual que la popa, la proa del ''Kista Dan'' ha sido especialmente reforzada y diseñada.*

*Deshielo en las islas Argentinas.*

*(Foto de la 2ª expedición del Dr. Charcot.)*

# Informativo "Enosis"

## Algunas Noticias Actuales de los Territorios Patagónicos

Río Gallegos, 10 de setiembre.

◈ **El 14 del corriente en Puerto Santa Cruz el doctor Tedoro Werbitsky pronunciará su anunciada conferencia sobre profilaxis social, dedicada exclusivamente al público femenino.**

◈ En el hogar de los esposos Boca-Luna fué festejado el cumpleaños de la niñita Paula Inda, concurriendo un grupo de amiguitas entre las que se encontraban Elsa y María Teresa Carnota, Eulalia Perales, Francisca Boca, Ana Luisa Crespo, Georgina Ovando, Iris Bosso, Etel Rey y familia Peña.

◈ **Para el 12 de octubre próximo se prepara una nueva gran prueba hípica que comprenderá el recorrido El Calafate-Hotel Cerrito sobre un tramo de cien kilómetros. La inscripción está abierta hasta el siete de octubre en El Calafate y en Hotel Cerrito; el valor de la inscripción ha sido fijado en cien pesos moneda nacional. Los premios son numerosos y de valor. Todas las personas que deseen participar, ya sean ganaderos, hombres de campo o de cualquier actividad, podrán hacerlo. La largada será en Calafate y la llegada en Hotel Cerrito. En El Bote se instalará un control de paso. El máximo que se permitirá a los jinetes apartarse de la huella será de veinte metros por lado. Los jinetes podrán ser relevados durante la marcha, según lo establecen los organizadores.**

◈ La jefatura de la sección bomberos de Río Gallegos nos informó que siendo las 13.30 de ayer estalló un violento incendio en el local que ocupa el Hotel Londres, en calle Gobernador Lista esquina Sarmiento. Los servicios de la sección bomberos se hicieron presentes de inmediato con dos dotaciones, atacándose al fuego mediante tres líneas de mangueras, consiguiendo circunscribir el foco a las 13.40 y extinguir totalmente el incendio a las 14.05. Cabe destacar que en esta intervención de la sección bomberos, actuó por primera vez el autobomba que fuera construído por personal de ese cuerpo y que a su magnífico rendimiento se debe el hecho de haber conseguido que el edificio quedara en pie. Las causas del siniestro se deben a la inflamación y explosión de una estufa a gas de kerosene, que dejara encendida en su habitación un pensionista del citado hotel. Las actuaciones correspondientes están a cargo de la comisaría local, que hasta ayer no había justipreciado el monto de las pérdidas.

12 de setiembre.

◈ **Anoche en el local social de la Asociación Atlética Boxing Club se realizó la tradicional cena mensual de camaradería, que alcanzó éxito como siempre; especialmente invitados concurrieron a la cena de ayer el gobernador del territorio, doctor Angel Carnotta, el señor Interventor en el Partido Peronista, don Ricardo Rivera Cuesta y el secretario de la Intervención señor Etcheverry.**

◈ Entusiastamente prosiguen los preparativos en Laguna Grande para la realización de los grandes festivales que, a beneficio de la cooperadora policial de esa zona se preparan para los días 11 y 12 de octubre próximo.

◈ **Proseguirán desarrollándose los Mensajes de Cultura del Ministerio de Educación de la Nación en nuestra capital. Se anuncia para la próxima semana la presentación del famoso duo de guitaristas que integran Martínez-Zárate, verdaderos virtuosos de ese instrumento, de fama internacional.**

13 de setiembre.

◈ Celebra hoy su 16º aniversario el Círculo Policial de Socorros Mutuos; la benemérita entidad que agrupa en su seno al esforzado personal policial de todas las graduaciones realizará con tal motivo una fiesta celebratoria consistente en un gran baile

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

familiar que comenzará a las 22 horas en los salones de su edificio social de la calle Alcorta. La fiesta será animada por una típica y una jazz; durante su transcurso se procederá a la elección de Miss Círculo Policial 1952 y durante el intervalo propicio se agasajará a la concurrencia con un lunch

**◈ Esta noche, a las 21 horas en la iglesia parroquial de Nuestra Señora de Luján, contraerán enlace la señorita Herna Goering con el señor Sauro Foskarini; la ceremonia religiosa será apadrinada por el señor Werner Goering y señora Delfina de Goering. En el acto civil actuarán como testigos los señores Antonio Martínez y Atalo Cavalaglio. Posteriormente se realizará una fiesta íntima.**

15 de setiembre.

◈ Continuaron ayer las actividades en el Tiro Federal Patria. Se dió por finalizado el concurso apertura con el siguiente resultado: trescientos metros, primero Atilio Kalcic con 181 puntos; segundo, Julio Pucheu con 171 puntos. Doscientos metros, primero, Julio Pucheu con 192 puntos; segundo, Pascual Pérez con 186 puntos; ciento cincuenta metros, primero Carlos Martínez con 174 puntos y segundo, Cristal Barrionuevo con 170 puntos.

**◈ Se informa de Puerto Santa Cruz que dejó de existir don Domingo Tico, antiguo poblador de la zona.**

17 de setiembre.

◈ Con motivo de conmemorarse el 142 aniversario de la Independencia de Chile, el Cónsul de Chile en Río Gallegos señor Próspero J. Suárez, ofrecerá una recepción en la Confitería Carrera a partir de las 19.30 horas, acto al que han sido invitadas las autoridades, altos funcionarios ynumerosos vecinos caracterizados.

**◈ Fué huésped de nuestra capital durante pocas horas el celebrado folklorista chileno Raúl Gardy, considerado uno de los más populares cultores de la canción autóctona del país hermano. Gardy va a Punta Arenas especialmente contratado para actuar en espectáculos de las festividades patrias de Chile. De concretarse algunas gestiones realizadas, es posible que a su regreso realice una breve temporada en nuestra capital.**

◈ La juventud estudiantil de nuestra capital celebrará, como lo hace tradicionalmente el Día del Estudiante. Con tal motivo el sábado próximo, a las 9 horas se oficiará una misa en la iglesia parroquial; el domingo 21 tendrá lugar campeonatos relámpagos de basketball y pelota al cesto y un te danzante.

**◈ El Centro Chileno de Río Gallegos, en reunión reciente, dispuso en señal de adhesión al duelo provocado por la irreparable pérdida de la Jefa Espiritual de la Nación, suspender todos los actos populares que año tras año realizaba en celebración de la fiesta nacional de Chile. Al mismo tiempo ha decidido hacer oficiar mañana a las 11 horas en el templo parroquial una solemne misa rogando por el eterno descanso del alma de la señora Eva Perón; a este oficio religioso están invitadas las autoridades, funcionarios, pueblo en general y muy especialmente los integrantes de la colectividad chilena ne nuestro medio.**

Comodoro Rivadavia, 11 de setiembre.

◈ Por conducto del Ministerio de Industria y Comercio se informó que por un decreto suscripto por el organismo respectivo, se ha resuelto habilitar una red de estaciones radioeléctricas integradas por 17 grupos móviles, a lo largo del gasoducto "Presidente Perón". La función de los mismos está destinada a mantener en permanente funcionamiento y vigilancia el gasoducto, a fin de intercambiar las informaciones necesarias para subsanar cualquier inconveniente que pueda presentarse.

13 de setiembre.

**◈ Organizada por la Comisión Directiva de la Biblioteca General Mosconi se llevará a cabo una exposición de dibujos escolares en la sede de la entidad sita en la Gamela de Técnicos en Barrio General Mosconi. La muestra presentará algunos valiosos trabajos de escolares de Barrio Mosconi. El 29 del actual, a las 19, se realizará la ceremonia de entrega de premios a los mejores trabajos que serán discernidos por un jurado nombrado al efecto.**

14 de setiembre.

◈ Fué exitosa la actuación de los equipos de "Huracán" y "Tiro Federal" de Comodoro Rivadavia, ayer en la localidad Trelew. Por la disputa del torneo cuadrangular organizado por el Club Independiente de la ciudad del Valle se midieron Huracán contra Argentino del Sud correspondiendo la victoria a Huracán por ocho goles contra cuatro. Por su parte Tiro Federal de General Mosconi que enfrentó a la primera escuadra de Independiente se impuso por siete tantos contra cuatro.

15 de setiembre.

**◈ A las 10.30 aproximadamente, tuvo lugar en el despacho del Jefe del Distrito 23 de Correos y Telecomunicaciones, señor Domingo Castro, en esta Capital, una sencilla ceremonia en homenaje al día del Cartero, cuya fecha se celebra en todo el país, el 15 de setiembre de cada año. Inició el acto, el señor Domingo Castro, con un breve discurso en el que expresó la significación del mismo, invitando posteriormente a los presentes un minuto de silencio en homenaje a la insigne Jefa Espiritual de la Nación, señora Eva Perón. Posteriormente se procedió a la entrega de un diploma de honor y de un bono pos-**


¡QUE NO FALTE LECHE EN SU HOGAR!

Leche condensada NESTLÉ

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

BAZAR

"DOS MUNDOS"

25

SUCURSALES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

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

tal de la Caja Nacional de Ahorros al mejor de los carteros de la repartición, honor al que se hizo acreedor Nelson Harris, que presta servicios en la Oficina de Trelew, dependiente del Distrito 23.

16 de setiembre.

◈ La Comisión Directiva de la Sociedad Rural de Las Heras ha fijado los días 7, 8, 9 y 10 de febrero del año próximo para la realización de la Exposición Feria Ganadera que lleva a cabo anualmente. El acto inaugural tendrá lugar el día 17 del citado mes viniendo trabajando intensamente las autoridades de la nombrada entidad ganadera

◈ **A las 16 llegó a Río Mayo el Jefe de Policía de la Gobernación Militar y Jefes de Gendarmería Nacional que integran la comisión que en cumplimiento del decreto gubernativo dictado oportunamente fijando nueva jurisdicción en esta Gobernación, viajó la semana pasada al interior del territorio.**

Río Gallegos, 2 de octubre.

◈ El próximo sábado se realizará en el Boxing Club el gran baile de la primavera, tradicional fiesta anual de la institución que habitualmente se celebra el 21 de septiembre, pero que este año debió ser diferida para el sábado cuatro de octubre. „

*San Julián. Srta. Matilde Verde, Reina del Club Ciclista.*

3 de octubre.

◈ **Un acontecimiento de verdadera trascendencia nacional se está produciendo en Río Gallegos; desde el día primero del corriente mes de octubre el buque B.D.T.3 de la Marina de Guerra se encuentra cargando, en las instalaciones proviscrias del muelle de Combustibles Sólidos Minerales, la primera partida de carbón del Yacimiento Presidente Perón (Río Turbio), con destino a la Capital Federal. Otros dos buques que navegan hacia nuestro puerto continuarán la carga de carbón con destino al norte, continuándose con estas tareas progresivamente hasta completar el envío de quince mil toneladas de carbón que deben estar en Buenos Aires antes del 31 de diciembre próximo. Las primeras**


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

tareas se realizan con instalaciones de emergencia, provisorias, y a título de ensayo preliminar, siendo de destacar que dentro de las obras del puerto de Río Gallegos, próximas a iniciarse, se encuentran comprendidas las instalaciones definitivas para la carga de carbón, que estarán dotadas de los últimos adelantos. Mientras tanto, de la manera enunciada, comienzan a cobrar cuerpo los altos proyectos e ideas del General Perón, que concibió tanto las tareas de explotación del Yacimiento, como las de las obras del Ferrocarril Eva Perón y las primeras instalaciones del futuro puerto, con el fin primordial de que la riqueza de la veta carbonífera de Río Turbio, tuviera su válvula de salida hacia el norte, donde contribuirá eficientemente a la incrementación de la industrialización y por ende de la riqueza del país. Vaya una sincera palabra de estímulo hacia todos los que con su esfuerzo han contribuído a hacer ya una realidad los ideales del gobierno del General Perón, y que llevan adelante su magna y silenciosa tarea de gran trascendencia para el futuro inmediato de la Patria.

◈ Se encuentra en nuestra capital, con motivo de la iniciación de las tareas de embarque de carbón con destino al norte, el señor Administrador del Yacimiento Presidente Perón ingeniero De Los Ríos.

7 de octubre.

◈ **Arribaron a nuestro puerto los motores de la nueva usina de Río Gallegos, próximamente ampliaremos informaciones.**

11 de octubre.

◈ Con motivo de realizarse hoy el compromiso matrimonial de la señorita Mavis Ibarra con el señor Omar Cuevas, se llevará a cabo en el Círculo Policial una fiesta de carácter íntimo.

12 de octubre.

◈ **Ayer, el personal en pleno de la sucursal Río Gallegos de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, con sus respectivas familias, agasajó al señor Francisco De Diego, veterano integrante de la familia "Enosis" que acaba de acogerse a los beneficios de la jubilación. Con tal motivo se realizó una agradable fiesta a la que especialmente invitados concurrieron el señor De Diego y sus familiares, que recibieron en esta oportunidad las expresiones de simpatía de sus jefes y compañeros de trabajo.**

◈ Brillante victoria logró la primera división de San Lorenzo de Río Gallegos al presentarse esta tarde frente al fuerte equipo de Atlético de San Julián. San Lorenzo batió a Atlético por 4 a 1; los tantos del equipo de Río Gallegos fueron obtenidos, dos por Brun, uno por Ernesto Gómez y uno por Carlos Emann.

◈ **El veinte del corriente se registrará un gran acontecimiento artístico en nuestra capital; consistirá en la presentación extraordinaria de una de nuestras más jóvenes y promisorias concertistas de piano: Ilda Zacañini Parks, que viene en gira de la Dirección General de Cultura. La citada concertista actuará en un gran acto a realizarse en el salón de actos del Boxing Club.**

◈ Boxing y Ferrocarril Eva Perón empataron en 3 tantos. Los tantos de Ferrocarril fueron

logrados por Pino Dierico, Tabeada y Antonelli; los del Boxing, dos de penal por Barreto y el tercero por Rodríguez. Boca Juniors siguiendo su brillante campaña derrotó a Hispano Americano por 2 a 0; los tantos de Boca fueron obtenidos por Menéndez y Loayza. La tabla de posiciones está encabezada por Boca Junior con 4 puntos; segundo Hispano Americano con 2; terceros Boxing y Ferrocarril con 1 punto cada uno y Boxing con un partido menos jugado; en último término sin puntos y con un partido menos, San Lorenzo.


ANTISARNICOS PIOJICIDAS

NUMEX

en PASTA y en POLVO

PRODUCTOS LITTLE con "GAMMEXANE"

Hasta quemarse

los labios...

Siendo un

"43"

NEGRO o RUBIO

# El Día de la Prefectura Nacional Marítima en Puerto Deseado

*El lunes 29 de setiembre celebró Puerto Deseado el Día de la Prefectura Nacional Marítima con un acto público que alcanzó lucidas proporciones y en el que cabe destacar el discurso del Subprefecto don Miguel Angel Massey, del cual extractamos los párrafos que puntualizan algunos datos principales para la historia de aquella benemérita repartición.*

## Discurso del Subprefecto don Miguel Angel Massey

Si bien es cierto que esta repartición fué dotada de estabilidad legal con la sanción de la Ley 3545 del 20 de octubre de 1896, su existencia data de mucho tiempo antes de esa fecha, pues ya existía desde hace más de un siglo y medio con la implantación de las "Capitanías de Puerto", en la época del virreynato cuando comenzaron a arribar los primeros galeones enviados por nuestra madre patria: España; por lo cual, años más tarde la hoy Prefectura, contempló desde el anchuroso estuario del Plata el nacimiento de la "Nueva y Gloriosa Nación" en que vivimos.

Posteriormente y bajo la presidencia del General Julio A. Roca, ocurrió el cambio de denominación de Capitanía de Puerto por el de Prefectura General de Puertos; y no constituyó solamente un cambio de nombre sino que la finalidad era la de crear un organismo que centralizara la acción y la administración de otras capitanías ya instaladas en un organismo que rigiera las importantes y delicadas funciones que motivaran la creación de aquéllas.

Esto aconteció en el año 1882, porque la extraordinaria visión del Presidente Roca al crear la Prefectura General, fué la de instalar Subprefecturas al norte y al sur de la


SOCIEDAD ANONIMA GANADERA ARGENTINA

**"MENENDEZ-BEHETY"**

**Av. Presidente R. Sáenz Peña 547** **Buenos Aires**

**65°. EXPOSICION NACIONAL DE GANADERIA PALERMO 1951**

PREMIOS OBTENIDOS

1 Gran Campeón Hembra y Campeón Borrega
1 Campeón Borrego
1 Reservado Campeón Oveja
7 Primeros Premios
5 Segundos Premios
3 Terceros Premios
1 Cuarto Premio
1 Quinto Premio
2 Premios Conjunto
Copa Pueyrredón
Premio Mejor Cabeza
Premio Mejor Vellón

Gran Campeón Hembra Campeón borrega, 20-7-51

Venta permanente de reproductores CORRIEDALE puros de pedigree y puros por cruza a campo para majadas general.

**CABAÑAS**

"María Behety" "José Menéndez" Río Grande (Tierra del Fuego)
"Julia" Santa Cruz
"Las Acacias" Olivera F.C.N.D.F.S.

Patria como auténticas avanzadas de nuestra nacionalidad, verdaderos fortines colocados a la vera de los únicos caminos que en aquellos tiempos escapaban de la indómita indiada, los caminos del mar transitados a la sazón por audaces marinos.

De ahí que al año siguiente de la creación de la Prefectura General de Puertos, se dispuso por Decreto de 1883, la implantación de Subprefecturas en Ushuia, Bahía Buen Suceso, Bahía Thetis y la actual Subprefectura de Puerto Deseado. Pero en 1951, comienza una nueva, feliz y vigorosa etapa de la Prefectura. Bajo la Presidencia del Líder de todos, el General Perón, adopta el nombre de PREFECTURA NACIONAL MARITIMA y comienzan a ser guiados sus destinos por auténticos "prefecturianos".

El actual Prefecto Nacional Marítimo, D. Oscar A. Correa Falcón, es un funcionario hecho en las filas de Prefectura y por lo tanto, además de su indudable e indiscutible capacidad, conoce a conciencia los más triviales como los más profundos problemas que atañen a la Repartición. Las funciones ahora encomendadas a la Prefectura, sumadas a las que ya venía desarrollando son extraordinariamente amplias, pues ahora entiende en todo lo atinente a Policía Nacional —de ahí su cambio actual de denominación — pues integra el Consejo Federal de Seguridad, lo cual representa un poder sumamente amplio para actuar como policía de seguridad de la Nación, desde el Puerto Eva Perón, en Misiones, hasta la Antártida Argentina, además de sus exclusivas y excluyentes funciones de policía de la navegación. Por lo tanto, la Prefectura Nacional Marítima no sólo es la más antigua policía de la patria, sino que por sus importantes y delicadas funciones ocupa un sitial de privilegio en el concierto de las instituciones del país.

La Autoridad Marítima ha vivido y vive siempre en estrechísima armonía con las exigencias que ha demandado y demanda la Patria y conciente siempre con las responsabilidades conferidas e identificada plenamente con los anhelos del Superior Gobierno de la Nación, se supera y capacita día a día para poder cumplir fielmente con su honrosa y compleja misión.

Por ello, egresan anualmente de las aulas de la Escuela de Prefectura "Presidente Perón", jóvenes y correctos oficiales con una base firme para desempeñarse con éxito en la nueva y brillante carrera que brinda hoy día esta institución a la juventud argentina. En lo que respecta al personal subordinado, deben también ellos cumplir con un curso de capacitación antes de munírseles de la responsabilidad que contraen al vestir el uniforme de la repartición.

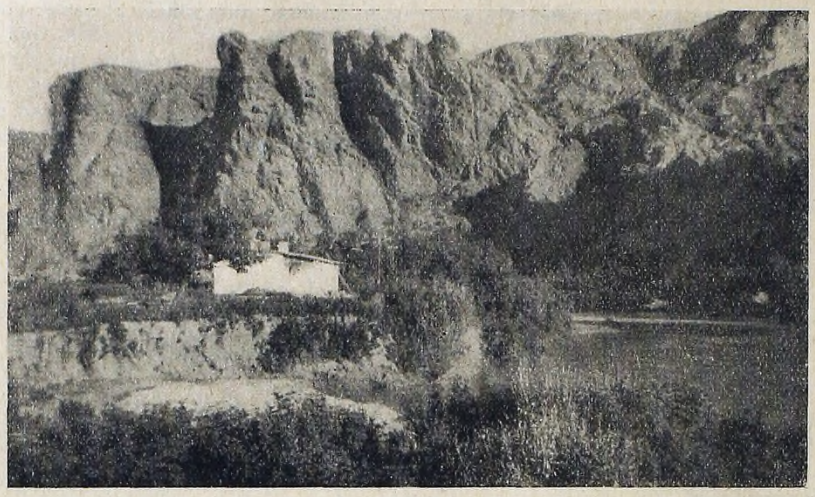
¡Personal de la Subprefectura de Puerto Deseado!: Vosotros que como el que os habla, vuestro jefe y camarada, tenemos el honor de pertenecer a esta abnegada Repartición, os exhorto en este —nuestro día— a seguir cumpliendo como hasta el presente con vuestros deberes. No olvidéis que lleváis las mismas insignias que llevaron los héroes que entregaron su vida por salvar una ajena. ¡Honrad a la institución que os honra y honraréis a la Patria!

"EL GAITERO"

UNA

TRADICION

EN SIDRAS

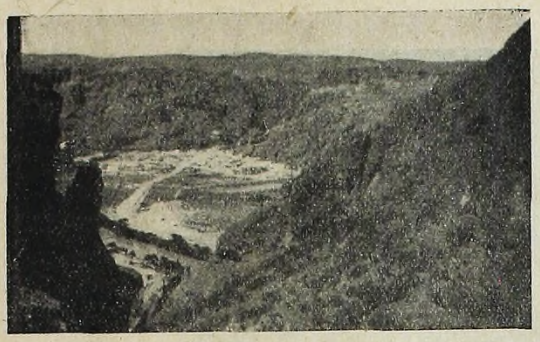


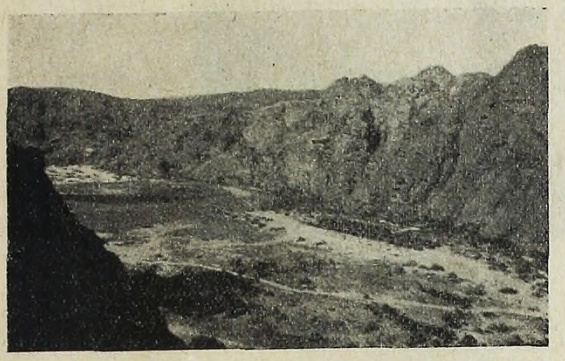
*Grandioso panorama del río Chubut en el paraje donde se está construyendo el dique Ameghino.*


# CUSENIER

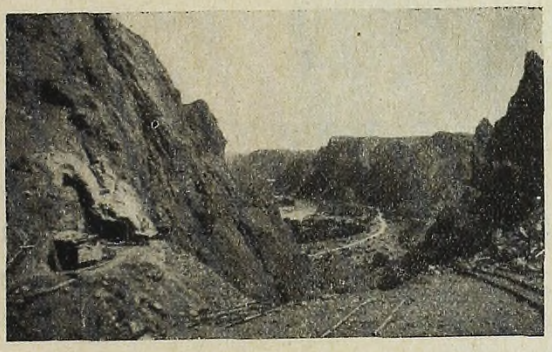
## LICORES FINOS

*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*





*Dos aspectos del lugar elegido para embalse de las aguas del Chubut.*



*Vista panorámica con el estado actual de los trabajos de construcción del dique Ameghino. A la izquierda, entrada del túnel de 300 metros de largo que terminará sobre el dique, formando parte del camino entre Esquel-Comodoro Rivadavia. Al fondo, el río Chubut.*


# ERNESTO STEIN

**SUCESOR DE STEIN HNOS.**

**PROVEEDOR MARITIMO**

**BALCARCE 378 — Buenos Aires**

T. E. 33 - AVENIDA 2132

**Dirección Cablegráfica: "EINST"**



**CUARTO DE BAÑO, CON JERARQUIA**

# DURCELANA

**A la perfección y sobriedad de sus líneas, los artefactos sanitarios DURCELANA, unen la clásica belleza de una superficie lisa, blanca y brillante; atributos de calidad que confieren jerarquía.**

# FERRUM

*S. A. de Cerámica y Metalurgia*

FABRICA Y ADMINISTRACION: ESPAÑA 402 - 600, AVELLANEDA

EXPOSICION: CHACABUCO ESQUINA ALSINA, BUENOS AIRES

3-52

*Sra. Angelita González de Pérez y sus hijos Raúl Oscar, Juan Carlos, Raquel Sara y José María, de Comodoro Rivadavia.*

(Foto Roselló.)


Av. R. SAENZ PEÑA 555
BUENOS AIRES

# CÍCLOPE

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

COMPAÑIA INTERAMERICANA DE SEGUROS GENERALES S. A.
Capital autorizado m$n 2.000.000.-
Capital integrado m$n 1.300.000.-

Opera en seguros de:

VIDA
INCENDIO
ACCIDENTES DEL TRABAJO
TRANSPORTES (Marítimos, Fluviales, Terrestres y Aéreos)
AUTOMOVILES
ACCIDENTES PERSONALES
CRISTALES
ROBO
AERONAVEGACION
GANADO
RIESGOS VARIOS

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
JOSE A. MENENDEZ MONTES
Síndico: IVAN IBAÑEZ
Gerente general: JOSE BIONDI

*Enlace Alvarez-Candcia, de Comodoro Rivadavia.*

(Foto Roselló.)

**Haga su pedido al Almacén de "LA ANONIMA"**

*Srta. Sarita Ferrero, de Comodoro Rivadavia.*
(Foto Roselló.)

*Srta. Elsa Peralta, de Comodoro Rivadavia.*
(Foto Roselló.)

*Enlace Treinta-Rossi, de Comodoro Rivadavia.* (Foto Roselló.)


**TORREGROSA 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**

**Etchegaray, Arriarán & Cía.**

S. R. L. - CAPITAL $ 5.500.000

Importadores - Mayoristas
Tienda - Tejidos - Mercería

●

**934 - ALSINA - 944**
**BUENOS AIRES**

*Rosita Cuningham, de Lago Blanco.*
(Foto Roselló.)

*Clarita Caplan, de Rawson.*
(Foto Neuman.)

Cubana
Brandy
SELLO VERDE

GUILLERMO PADILLA LTDA.

*Una casa integramente argentina*

*Nelly Vinet Agüero, de Comodoro Rivadavia.*
(Foto Roselló.)

*Tito Bodin Poget, de Sarmiento.*
(Foto Roselló.)

**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".**

# *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

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

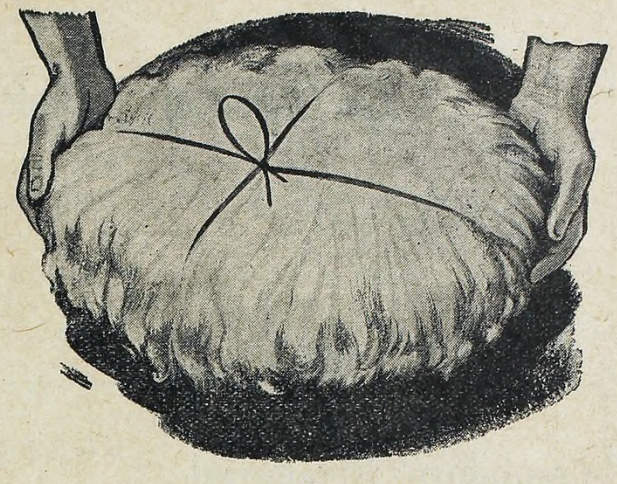
AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA

*Mónica Minicussi, de Trelew.*

*Esther María González Gallina, celebrando su cumpleaños. Comodoro Rivadavia.*

(Foto Roselló.)

*Atilio Etcheto, de Sarmiento.*
(Foto Roselló.)



# ¡Destaque la calidad de sus vellones, presentándolos mejor!

La lana que Ud. envía a plaza o entrega al acopiador puede ser de la mejor calidad, pero si no está bien presentada, pierde valor. Deseche sistemas anticuados que van en contra de la buena presentación de los vellones. Utilice el Hilo de Papel "EL CRIOLLO". Sus lanas ganarán en aspecto... ¡y en precio!

**Tenga en cuenta estas ventajas del Hilo de Papel "EL CRIOLLO"**

- Simplifica la atadura de los vellones y les da mejor aspecto.
- Facilita la limpieza de la lana; se disuelve durante el lavado evitando que aparezcan restos en las telas elaboradas con aquella.
- Está fabricado con el mejor papel elaborado al efecto en los principales centros de producción del mundo.
- Por su alta torsión, no pierde peso.
- Viene en prácticas bobinas de 1 kilo (560 metros aproximadamente).

## HILO DE PAPEL "EL CRIOLLO"

**Para la mejor presentación de la lana**

**Un producto de**
**FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S. A. I. C.**
**En venta en todas las buenas casas del ramo**

# Guía Comercial y Profesional de la Patagonia

## Comodoro Rivadavia

ROQUE GONZALEZ
JUAN M. ALTUNA

Escribanos

☆

Registro de Contratos Públicos Nº 2

San Martín 570 (altos)
Comodoro Rivadavia

**SMITH HERMANOS**

**Martilleros Públicos**

**Belgrano 869 - 77** **Teléf. 293**

## BERENGUEL

**FOTOGRAFIA - Retratos de calidad**

**SAN MARTIN 288 — TEL. 304**

## Puerto Deseado

**ALDINO FAVA**

Concesionario FORD

**EXHIBICION Y VENTA DE LOS NUEVOS MODELOS**

**Gran surtido de repuestos y accesorios legítimos**

Agente de los afamados neumáticos

"GOOD - YEAR"

**HERBERT BATEMAN**

COMISIONES y
REPRESENTACIONES

## Florentino Pérez

**Despachante de Aduana y Agente Marítimo**

Representante de
**"LAW UNION & ROCK"**

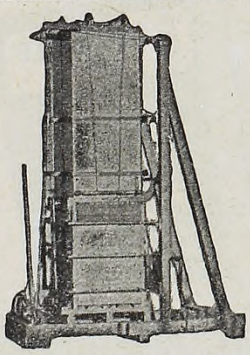
**Compañía Inglesa de Seguros y de la casa**

**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



**Prensa "AMELUNG" pat.**

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

## 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**

**TALLERES VOLCAN**

**PUERTO DESEADO**

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

## Dr. Adolfo Margara

MEDICO CIRUJANO

## Río Gallegos

**CONFITERIA "CARRERA"**

de

**VLADIMIRO JAKIC**

Servicio especial de Lunch a domicilio

**Roca esq. Fagnano — Teléf. 179**

**Fotografía "ROIL"**

TRABAJOS DE PRIMERA CALIDAD

Venta de Albumes para fotografía — Gran existencia de fotos del Lago Argentino

**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**

**JOSE B. VETTORAZZI**

Taller Mecánico — Vulcanización — Estación de Servicio — Repuestos y accesorios para autos — Carga de acumuladores — Lavado y Engrase Hidráulico — Taller de Pintura — Aceites, Grasas y Lubricantes "SPLENDIOL"

**9 DE JULIO 230 Teléfono 143**

**ALBERTO R. SEGOVIA**

DESPACHANTE DE ADUANA

**Importación - Exportación**

**Representaciones — Seguros**

●

**Telegramas "ASEGOVIA"**

## Juan Liegeois

**REPRESENTACIONES**

**COMISIONES**

**CONTABILIDAD**

SARMIENTO 24

## Sarmiento

HOTEL "OROZ"

de

**M. BRITAPAJA**

## Com. L. Piedrabuena

**Dr. HERIBERTO F. COBEÑAS**

**Médico Cirujano** - Matrícula Nº 5377

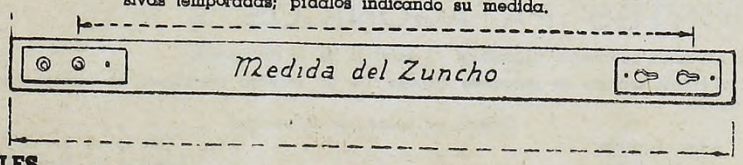
Ex-Interno del Hospital Rawson de Bs. Aires - Médico de Salud Pública

**Teléf. 38**

Usina Eléctrica

de Luz y Fuerza

**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**

## 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**

**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. 88**

**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**

**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

**Carnicería y Ramos Generales**
de
**Francisco Fernández Giménez**

## Río Grande

**TALLER MECANICO**
**ESTACION DE SERVICIO**
de
PINOLA y MARTINEZ

**AURELIO F. MAZZIOTTI**
**Martillero Público**
—
Representaciones

**PEDRO TRIVIÑO**
Concesionario de la CAP
RAMOS GENERALES
PROVEEDOR MARITIMO

## 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

Representantes exclusivos en la Costa Sur:

S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia

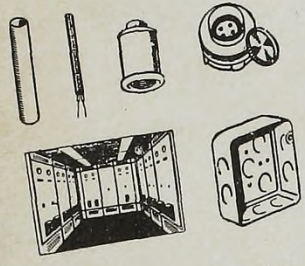

Talleres Gráficos "GADOLA" - 775 Rivadavia 785 - Buenos Aires

# OFRECEMOS

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

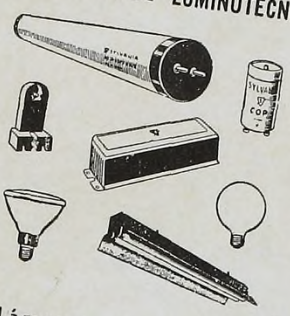
los Productos aquí ilustrados con nuestra garantía de calidad, respaldada por 40 años dedicados al perfeccionamiento técnico de las instalaciones eléctricas y de alumbrado en el país.

## MATERIALES DE INSTALACIONES ELECTRICAS



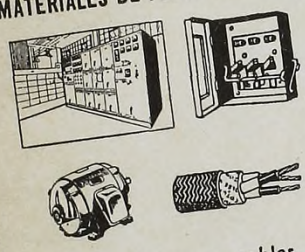
Caños, cajas, conductores, tableros de luz, llaves y tomas de corriente, etc.

## MATERIALES DE LUMINOTECNIA



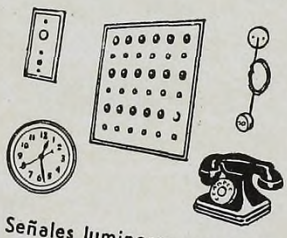
Lámparas incandescentes, tubos fluorescentes y accesorios.

## 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

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

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

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

ORGANIZACION ARGENTINA DIRIJIDA POR INGENIEROS ARGENTINOS