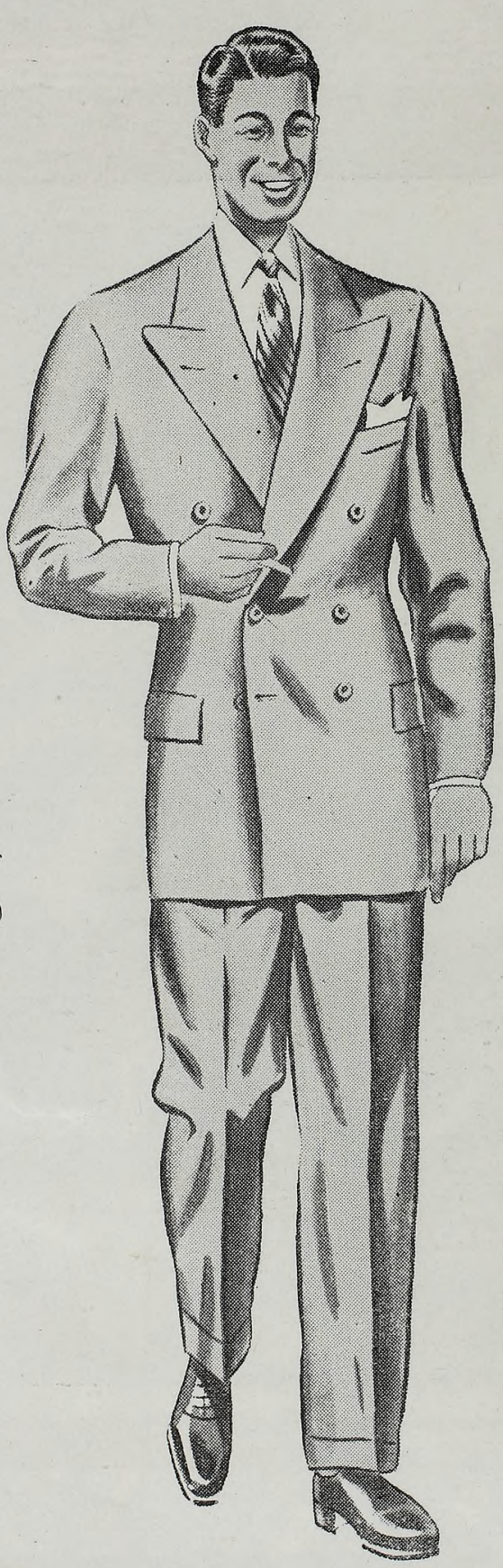
AÑO XXVI AGOSTO DE 1954 N.º 277

210 30.385/28

Argentina Austral

Río Gallegos: monumento al General San Martín.
Foto obtenida momentos después de su reciente inauguración.

NUEVA APARIENCIA



lo mejor está en La Anónima

Trajes de moderno estilo, realizados con telas, forros e interiores, de superior calidad. Modelos derechos y cruzados en gustos sobrios y juveniles, que realzan la apariencia personal.

La Anónima

PARECE UN MILAGRO!

Elimina la "garrapata" y los piojos de los ovinos con 1 solo baño.

CURA la sarna de los lanares con dos baños.

Cajones de madera con 4 cajas de cartón, que contienen 4 paquetes de 1250 gramos.

Cada paquete prepara 1000 litros de baño.

Y, sin embargo, no hay ningún milagro ni tampoco es arte de magia! POLVO GAMATOX COOPER - el medio más eficaz, seguro y económico para eliminar la "garrapata" y los piojos de los lanares, y curar la sarna - es el resultado de la experiencia secular de Cooper.

El POLVO GAMATOX COOPER, a base de "Gammexane", se mezcla fácilmente tanto con agua dulce como con agua dura.

Es fácil de manipular y de transportar y, por su gran concentración, reduce al mínimo los gastos de flete. No es venenoso ni ofrece peligro alguno. Es un Producto COOPER y, por lo tanto, tiene la tradicional calidad COOPER!

También es eficaz contra la sarna y los piojos en los vacunos.

POLVO GAMATOX COOPER

A BASE DE "GAMMEXANE"

contra la sarna, el piojo y el melófago ("garrapata," "ked")

PRODUCTO COOPER

PRODUCTOS VETERINARIOS COOPER

SOCIEDAD ANONIMA IMPORTADORA y COMERCIAL

25 DE MAYO 489 BUENOS AIRES

SEGURA PROTECCION

con

INVENCIBLE SAN MARTIN

Los alambrados que cercan las riquezas agropecuarias argentinas, poseen el más alto grado de seguridad, cuando han sido realizados con alambre de acero de Alta Resistencia y doble cincado,

"INVENCIBLE SAN MARTIN".

A través del tiempo, la calidad y la resistencia de este alambre excepcional, se mantienen inalterables, conquistando la preferencia del hombre de campo, conocedor de sus bondades.

ALTA RESISTENCIA

fabricado por **ELTRA**

TAMET *DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS*

CHACABUCO 132
BUENOS AIRES

Argentina Austral

Inscripto en el Registro de Propiedad Intelectual Nº 481.893

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

AÑO XXVI — NUMERO 277

AGOSTO DE 1954

BUENOS AIRES

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

La Patagonia y el transporte aéreo

El progreso económico de las naciones se vincula tan estrechamente con el de los medios de transporte que la historia de ambos se confunde en un todo armonioso e inseparable. Nuestra Patagonia —un presente del mar, como dijimos en cierta ocasión— ha necesitado del impulso de la navegación a vapor para transformarse, de un desierto, lejano e inhóspito, en una gran fuente de trabajo, de producción y de riqueza, a pocos días de la Capital de la República. Y otro tanto, aun en mayor escala, ha ocurrido con todas las tierras del Pacífico, como Australia o Nueva Zelanda, igual que con los interiores continentales de Africa y, sobre todo, de América. Las aplicaciones del vapor, acortando las distancias, fueron el factor principal en esa rápida evolución de la economía que alcanza a todo el planeta y que ha traído consigo un movimiento paralelo en todas las funciones de la vida social. Y ¿qué decir de otros sistemas mecánicos que corresponden por completo a nuestro siglo? ¿Qué decir de la aviación?

De las primeras regiones argentinas en beneficiarse con este nuevo sistema del transporte, complementario del terrestre y del marítimo y ya insustituíble para determinados usos, fueron precisamente las del sur; lo exigían las circunstancias de sus poblaciones, diseminadas sobre una inmensa extensión territorial; lo favorecía, además, la condición de los pobladores, gente enérgica, apta para toda iniciativa, confiada en las virtudes del humano esfuerzo y en las ventajas que el progreso proporciona. En 1929, Aeroposta inauguró su primera línea patagónica. Los viajes entre la Capital de la República y aquellos lejanos territorios quedaron así reducidos a unas contadas horas. El hombre del sur comenzó a convivir con el porteño bajo lo que podríamos llamar una misma latitud de actualidad; nada decimos de los resultados prácticos obtenidos en todo orden de cosas. Pero citaremos un mérito más, no tomado en cuenta cuando se considera lo que debe a las comunicaciones aéreas el progreso de la Patagonia: que los propios patagónicos se hicieron aviadores. Al menos, en pocas zonas de la Patria se habrá desarrollado esta vocación con tanto entusiasmo y con tal eficacia como en aquellas localidades sureñas, donde conocemos familias enteras que cultivan tan noble actividad, llevándola en algún caso, que no necesitamos mencionar, hasta el más glorioso y patriótico heroísmo.

Dadas tales circunstancias, fácilmente se explica la general emoción con que ha sido recibida la interrupción de los servicios de Aerolíneas Argentinas en las escalas de Puerto Deseado, San Julián y Lago Argentino, interrupción que afecta a amplias zonas de influencia civilizadora que incluye poblaciones hoy por completo habituadas a este género de transporte y que ha dado motivo a diversas gestiones ante las autoridades gubernamentales para su rehabilitación, de todo lo cual, aparte de las directas informaciones que nos llegan a esta mesa de redacción, encontramos pormenores y comentarios en las páginas de los colegas sureños: "de suspenderse el servicio —leemos en un telegrama enviado por instituciones de San Julián al Ministro de Transportes y al Gobernador del Territorio— ha de gravitar enormemente sobre el progreso de nuestra amplia zona en todos sus aspectos, tanto en el servicio postal, comercial, traslado de enfermos..."

Conociéndose los motivos de esta interrupción que tanto preocupa a los pobladores afectados, es de suponer que muy pronto volverán a reanudarse esos servicios que se han hecho insustituíbles, con lo cual aquellas regiones proseguirán en su obra de progreso, tan extraordinariamente acelerado en muchos aspectos con las medidas de gobierno de estos últimos años, medidas que responden, como es del dominio público, al desarrollo de los planes coordinados dentro del Segundo Plan Quinquenal.

Toponimia histórica de Patagonia

PUNTA OVEN

(Bahía San Julián)

Por Leoncio S. M. Deodat

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

Persona alguna —al menos de mi personal conocimiento— entre los escasos visitantes de las ruinas del villorrio de la "Nueva colonia Floridablanca" (1), en la bahía San Julián (territorio nacional de Santa Cruz), supo demostrar con la extracción de cualquier trasto abandonado en ellas la necesaria e inteligente curiosidad para iluminar su hallazgo con un chispazo de inquietud intelectual, siquiera fuese una página de los todavía no colmados fastos patagónicos. Al contrario, los recolectores adoptaron el no recomendable procedimiento, aunque muy común y cómodo, de retirar los restos despreocupándose de documentar la extracción con referencias circunstanciales, determinar con exactitud el sitio de los hallazgos, o pergeñar un croquis ilustrativo que sirviese algún día de base sólida a un ulterior estudio de reconstrucción histórica. Apenas si fueron obtenidas algunas fotografías, de las cuales, quizás, las más importantes como documentos gráficos permanecen inéditas... Y si alguien tuvo la excelente idea de ilustrar en forma su recolección, el anónimo malogra un esfuerzo que el silencio custodia en ignorado archivo o privado escondite...

Unos pocos de los objetos recogidos así, "furtivamente", se hallan depositados, según el Sr. Reynaldo J. C. Ravazzoli, en el museo de la gobernación santacrucense, donde también se encuentra una de las piedras moledoras de trigo de la tahona, no sé si la voladora o la solera, mientras una segunda fué remitida... ¡a Viena! (*18*.23), tal vez por mostrenca...

En este repartimiento tuvo su lote, por abril de 1903, el entonces Museo Nacional de Buenos Aires (hoy Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia"), como consta en uno de los libros de su antiguo católogo. El conjunto procede de un donativo de la extinguida División de Tierras y Colonias del ministerio de Agricultura de la Nación, según el siguiente detalle:

Nº	4060	: 1	(un) adobe de las antiguas murallas
Nº	4061	: 4	(cuatro) ladrillos de las murallas
Nº	4062	: 2	(dos) tejas de los techos
Nº	4063	: 1	(un) cántaro de alfarería
Nº	4064	: 2	(dos) fragmentos de escoria de los hornos de ladrillos
Nº	4065	: 1	(un) arado usado por los españoles en las quintas
Nº	4066	: 3	(tres) fragmentos de alfarería indígena,

cuyos antecedentes reseñaré con brevedad.

Por decreto del día 17 de diciembre de 1901, el Poder Ejecutivo dispuso el nombramiento del ingeniero Miguel Olmos para realizar la exploración y mensura de una determinada zona del territorio nacional de Santa Cruz, que comprendía las tierras adyacentes a la había San Julián, donde se hallan las ruinas de la pequeña población.

Durante su permanencia en el puerto el profesional nombrado extrajo de los maltrechos restos, acaso más bien como recuerdo histórico que útil pretexto de divulgación cultural, "una colección de muestras" —según su informe—, cuyo es el detalle anterior, que, en orden y cantidad, coincide con el propio del autor, quien noticia, además, el hallazgo anterior de "una moneda de plata y otra de cobre con el busto de Carlos III" que no pudo adquirir dada la negativa de su propietario (*12*,56,60).

Desgraciadamente, al efectuarse la entrega del donativo la meritoria institución científica no era dueña de toda la comodidad indispensable a una mejor y conveniente conservación en custodia de las importantes colecciones que, poco a poco, enriquecían nuestro patrimonio científico. Más bien por este motivo y no de otro derivado de la actividad de su personal, exiguo en esa época, siempre celoso en el manejo y cuidado de los ejemplares confiados a su pericia y custodia, el muestrario ha debido sufrir grande menoscabo. Sólo existe —y también acaso el arado— uno de los ladrillos inscriptos bajo el número 4061 (2), del que me sirvo para redactar esta nueva disquisición toponímica.

Este único ejemplar subsistente tiene la forma de un hexaedro paralelepípedo rectangular, de aristas vivas y reducidas dimensiones (fig. 1). Es de buen color ladrilloso, y su cochura, según su aspecto exterior, es perfecta. La tosquedad de su manufactura produjo en el cuerpo una notable asimetría; mientras uno de los bordes frontales es recto, el opuesto presenta una ligera concavidad, defecto natural de una impericia fabril que servirá de punto de apoyo para estimar, más adelante, la fecha conjeturable de su fabricación. La cara inferior que tuvo contacto con la gradilla, es plana, pero rugosa y áspera; en cambio la superior, también plana, ofrece una superficie lisa, surcada en su parte central por tres acanaladuras transversales, rectas y paralelas entre sí, de escasísima profundidad, cuya anchura alcanza a 15 milímetros, término medio, producidas, a todo parecer, por la presión de los dedos índice, mayor y anular. No tiene grietas. La pasta es homogénea, compuesta sobre la base de un ingrediente plástico de tierra arcillosa con liga de arena fina de playa marina, como se ad-

Fig. 1. *Dimensiones: largo,* 181 *mm; ancho máximo,* 107 *mm; ancho mínimo,* 97 *mm; espesor,* 42 *mm; Peso,* 1080 *gramos.*

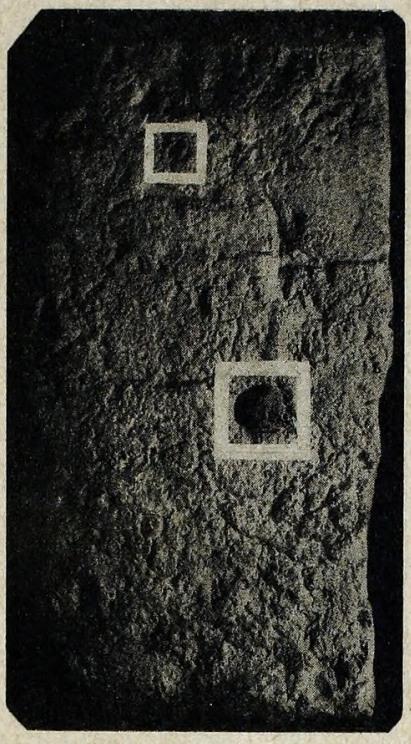


Fig. 2.

Fig. 3. *Dimensiones: largo,* 381 *mm; ancho,* 190 *mm; espesor,* 50 *mm. Peso,* 5000 *gramos.*

vierte a primera vista, en substitución de las comunes hebras leñosas. No conserva partículas superficiales de substancias extrañas a una posterior utilización. Esta inexistencia de material adherente induce a pensar que una pasta barrosa ha de haber servido de asiento cohesivo, si el ladrillo fué parte de algún muro, hecho imposible de establecer firmemente pues se ignoran las condiciones y lugar exacto del hallazgo. En tal sentido el informe del ingeniero Olmos no posee la suficiente claridad como para resolver este enigma, ya que no expresa si el ladrillo se hallaba *in situ* en el momento de su recolección, es decir, si integraba algunas de las paredes todavía en pie, aunque mencione entre los vestigios observados en el año 1902, "algunos muros de adobes y ladrillos", o escriba a propósito de las muestras: "Los siguientes ejemplares corresponden todos a la Colonia de Florida Blanca", y agregue: "Ladrillos de las murallas" (*12*,56).

Desde el punto de vista cronológico no es éste el primer ladrillo del que haya noticias históricas en Patagonia. Una primera remesa data, por lo menos, de la penúltima década del siglo XVII. Su origen cabe atribuirlo a faenadores de anfibios ("loberos"), que los llevarían, si no como lastre, para construir viviendas temporales no por improvisadas menos confortables. Estos ladrillos sirvieron en su abandono de placas recordativas a posteriores navegantes. Los náufragos de la fragata *Wager* integrante de la armada de lord Anson —entonces tripulantes de la goleta "chilena" *Speedwell*—, comprobaron a su arribo a Puerto Deseado, en 1741, la presencia de una cantidad de ladrillos con letras grabadas ("cut in them"). En uno de ellos leíase todavía esta inscripción: "Capt. Straiton, 16 Cannons, 1687") (*5*,152,153). Antonio de Viedma tuvo conocimiento treinta y nueve años después (1780), por intermedio de Goycochea, de un depósito de cien ladrillos que viera en 1771 en una isla de la primera "ensenada" (había Concordia), "buenos para hacer horno para pan". "Se conoció —ha escrito en su "Diario"— que no eran fabricados en el Río de la Plata, ni tampoco en España; por los que conjeturamos pudieron los ingleses desembarcarlos cuando se les perdió aquí la fragata" (*20*,VI,33). (Viedma alude a la pérdida de la *Tamer* sucedida en el año 1770).

Estas comprobaciones históricas si le restan preferencia en el orden cronológico al ladrillo de la bahía San Julián, no se interponen en la averiguación de su origen, ni le disputan su atadura a la tierra que contribuyera a su fabricación, porque ostenta en su cuerpo el sello delator de una manufactura local, la rubricación de su "acta de nacimiento". En efecto, el molde barroso o pan de adobe, al ser retirado de la gradilla fué puesto a orear en suelo areno-guijoso. De aquí la rugosidad y aspereza de la cara inferior y los dos diminutos cantos rodados adheridos superficialmente a la misma, denunciantes de su procedencia patagónica, como puede verse en la figura 2 donde ambos están encerrados en sendos cuadretes.

La defectuosa técnica manufacturera, las finas partículas de arena de su masa y los pequeños guijarros incrustados bastarían para demostrar *prima facie* no ser dicho objeto un producto extraño a la región, si no existiese la constancia documentada de su fabricación durante la estada de Viedma en la nueva colonia.

No hay noticias referentes a su volumen. La pieza descripta no significa la posibilidad de constituir, exclusivamente, una unidad típica. El ya citado Sr. Ravazzoli menciona un formato mayor en este pasaje suyo: "También emplearon ladrillos cocidos. Uno de éstos hallado sobre el terreno, medía 38 centímetros de largo por 17 de ancho y cinco de espesor" (*18*,22), mensura coincidente, salvo una insignificante diferencia en la anchura, con los pertenecientes a la deseadense finca de Carlos IV (fig. 3), uno de cuyos ejemplares conservo en mi poder.

Surge entonces la sospecha de haber otro tipo de la-

drillo fabricado en San Julián, pero como su magnitud induce a creer sea más bien un producto de importación en vista del antecedente de Puerto Deseado, conviene tener presente que no conozco ningún dato favorable a su recepción, no obstante existir un conocimiento marítimo, lo cual no impide aceptar, en principio, su envío en fecha posterior a la de este documento. En mi estudio sobre las ruinas de la Real Compañía Marítima cito "una partida de dos mil ladrillos cargada en el puerto de aquella ciudad (Montevideo), según recibo suscripto por J(osé) Martínez, contramaestre del paquebote *San Sebastián,* en 30 de junio de 1781, para su transporte a San Julián" (*7*,14, acot. 6). El velero había zarpado de este puerto el 14 de febrero anterior "con los pliegos" (correspondencia) y en busca de víveres, conforme al "Diario" de Viedma (*20*,VI,45). Su regreso acaeció a los siete meses, el día 14 de setiembre, a los cuatro días de hacerlo el paquebote *Nuestra Señora de Belén,* cuando el comisario superintendente interino llevaba inscriptas veintidos defunciones en su "Diario" convertido en una especie de obituario laico, y puesto el siguiente poco tranquilizador comentario final a sus asientos del mes de julio: "Las enfermedades cada día se propagan más; los víveres se van acabando, con cuyo motivo se hacía sentir ya la necesidad, y temer las consecuencias, no las mejores" (*op. cit.* 47). Del arribo de los dos buques, informa el funcionario, como sigue: "El día 10 (setiembre) entró en el puerto el paquebote *Belén,* mandado por el piloto D. Juan Callejas, y el 14 el paquebot *San Sebastián,* mandado por el piloto D. Bernardo Stafford; ambos de Montevideo, —subrayo— *con carga de víveres para el establecimiento para 10 meses, y con algunas ropas.* Este suceso le sugirió este comentario: "Con este consuelo se desahogó la gente, empezaron a ceder las enfermedades, y yo me dí 10 baños con los que también experimenté alivio" (*op.cit.,* 48). Los ladrillos en tal caso permanecieron en tierra, pero no la mano de obra. En ese viaje del *San Sebastián* arribaron dos albañiles y diez y ocho presidiarios (*op. cit.* 49; *27 d*). Tanto refuerzo humano permite iniciar el día 14 de octubre y "a la derecha del fuerte, la construcción de un hospital de 26 varas de largo y 6 de ancho, sin contar las 5 cuartas del grueso de cada pared que son de adobe", material que pocos meses antes emplearon en la edificación del "horno, su rancho y la herrería"; y al siguiente noviembre en la de "un frente de cuadra de 72 varas de largo, y 6 de ancho de luz para nueve casas de pobladores" (*op. cit.,* 44, 46).

Aquella partida de ladrillos del susodicho conocimiento no pudo ser recibida en San Julián antes de diciembre de 1781. ¿Cómo explicar entonces la suspensión de la remesa? Ante el apremio de circunstancias que se presentaban dramáticamente adversas: cuatro defunciones, un invierno tempranero con su cortejo de nieves, heladas y lluvias, más la demora del *San Sebastián,* Viedma, aun cuando guarde silencio, acaso por discreción, puso en franquía el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* a los tres meses de haber partido el primero, el 17 de mayo (*op.cit.*,46). Admito, pues el "Diario" no informa acerca del motivo de esta salida, que el olvido no había hecho esfumar de su memoria las amargas horas vividas en San José y Puerto Deseado, cuando el azote del escorbuto o la disentería sacrificaba vidas e irritaba los ánimos mejor templados. Sesenta zurrones de menestras, que retirara de Puerto Deseado el bergantín *San Francisco de Paula,* estaban en el fondo del mar adonde debieron arrojarlos para evitar una varadura durante la azarosa travesía de treinta y un días, en su viaje de regreso a San Julián, en marzo anterior (*op.cit.*,45). Debió urgir el envío de ropas y alimentos en un supremo y desesperante esfuerzo por defender a los organismos débiles y los cuerpos ateridos, anticipándose prudentemente al desarrollo posible de sucesos que conmovieran de miedo a los colonos y provocasen actos de indisciplina, tal cual en San José y Puerto Deseado. Algo de ello habrá sucedido porque en el mismo recibo de Martínez, además de víveres, constan ponchos "cordoveses, piezas de tripe, dos sacos de trigo con cinco fanegas, ciento doce gallinas, cuarenta y tres cerdos y diez y ocho fanegas de maíz para su manutención". Regalo ambrosíaco del paladar que al satisfacer ansias estomacales puso alegría en los corazones, inspirando al comisario-superintendente aquel párrafo revelador de una sedante disposición espiritual: "Con este consuelo se desahogó la gente", etc.

La suspensión del envío de los ladrillos rioplatenses produjo una reacción favorable al intento de fabricarlos en San Julián. La primera cochura de tejas y ladrillos tuvo lugar durante los días 21 y 22 de diciembre de 1781, como lo expresa Viedma: "se coció una hornada de teja y ladrillo que salió bien" (*20*,VI,49), mas sin indicar dónde fué instalado el horno. En octubre de 1782 hubo una segunda y última cochura: "se puso mano a trabajar ladrillo y teja para que un soldado que había de oficio albañil fuese construyendo de firme y a la izquierda del fuerte, la casa de panadería y herrería", porque las primitivas subsistían aún en la playa (*op.cit.,* 52). (Los albañiles y diez y seis presidiarios cumplidos habían regresado a Montevideo en mayo del año anterior.)

La visible defectuosidad producida al manipular el adobe conduce a ver en el ladrillo de San Julián un producto de la primera cochura. Si bien es absolutamente imposible individualizar los operarios intervinientes en esta faena, no obstante la actuación de los dos albañiles llegados de Montevideo, debe tenerse por verídico que los presidiarios participaron en los trabajos de construcción. Solamente las manos inexpertas de un individuo desconocedor de la técnica del oficio pudieron modelar tan mal el rústico ejemplar, mas no incapaces de trasmitir la personal jactancia de su dueño imprimiendo en una de las caras su firma dígito-geométrica, mediante el trazado de tres surcos paralelos...

El autor del "Diario" no entra en la minucia de situar al horno. Al criterio del historiador Ratto: "el horno de cocer tejas y ladrillos" estuvo en las cercanías de una segunda serie de habitaciones situadas en una manzana con frente a la plaza (*17*,133). El capitán de fragata mencionado que dispuso de otras "memorias y documentos", no da a conocer su fuente informativa, ni ofrece ninguna prueba de su aserto. Ocúrreseme pensar en el factor meteorológico; su influencia habrá resuelto satisfactoriamente la elección del paraje donde ubicarlo, aconsejando la ocupación de un sitio menos céntrico, para no entorpecer con los productos de la combustión la bastante inquieta vida de la aldea. Aunque cronológicamente más moderno, el levantamiento de la fábrica destinada a la extracción de aceite de pinnípedos por la acción del vapor, de la Compañía Marítima en Puerto Deseado, sobre el banco terciario, a espaldas del conjunto edificatorio y orientada de modo que las emanaciones de los gases y el tufo de la fusión tuviesen su natural escape siguiendo una dirección opuesta, hacia el nordeste, induce a radicar el horno en paraje más de acuerdo con su destino.

El señor Ravazzoli no es en tal sentido muy explícito pese a su conocimiento personal de las ruinas españolas. "Claramente —declara— aún se observa el horno subterráneo, el que también debió ser utilizado para otros fines", e ilustra su texto con la inserción de una fotografía que exhibe una excavación, a la cual coloca esta

Fig. 4.

leyenda: "Lo que resta del famoso horno colonial español" (*18*,22) (fig. 4). El articulista omite la mensura, descripción y situación exacta de esta cavidad superficial, considerada erróneamente subterránea. Tan sólo permite conocer como único indicio delator de su existencia una corriente de agua: "A su vera corre en invierno el deshielo en debilitado torrente" y, más adelante, a propósito de este cauce evacuador, añade: "En aquel entonces servía de acequia, atendiendo no solamente las necesidades de la población, sino el regadío de las huertas" (*op.cit.*). Según el parecer del informante, el horno estaría situado junto al borde de un curso acuoso que, a fines del siglo XVIII, existía a unas dos leguas de la playa, o de punta *Caldera*, en dirección oeste. Viedma concurre a confirmar tal desagüe, diciendo ser "un buen arroyo, cuya agua transminándose resultaba en las pozas" (*20*,VI,23), o sean los cinco pozos junto a los cuales los indios tenían sus toldos, como consta en el plano respectivo bajo el número 14 (*25*, lám. XIV; cf *26*, lám. XLVII) (fig. 5). En tal caso, el presunto horno hallaríase muy distante de la playa y en un lugar no coindente con el que le asigna el capitán Ratto.

El hueco excavado a flor de tierra —uno de cuyos ángulos, tal cual lo deja ver la figura 4, permite suponerlo de forma rectangular—, bien pudiera constituir el cañón de un primitivo horno de ladrillos. Pero el hecho de no aportar el articulista la consiguiente prueba testimonial, como ser el hallazgo de escorias, fragmentos de ladrillos incinerados, etc., en su interior, reforzado con la idea sugestivamente esquiva de toda categórica afirmación, de juicio definitivo: "debió ser utilizado para otros fines", no autoriza a considerar el foso como parte constitutiva de un horno.

Una explicación más racional, que Viedma fundamenta, ayuda a considerar este hueco como un resto de la zanja defensiva abierta en diciembre de 1780. "Alrededor de nuestras tiendas —léese en el "Diario"— se había empezado a abrir una zanja, poniendo en cada ángulo de ella un cañón para tener alguna defensa" (*20*, VI,41). En el andar del tiempo el foso fué cubierto parcialmente por substancias pulverulentas. A los ciento veintún años, uno que otro socavón interrumpía la continuidad del primitivo trazado. Así fué cómo el ingeniero Olmos en su visita a las ruinas, alcanzó a distinguir, entre otros restos, "porciones del reducto" (*12*,60), una de las cuales ha de haber sido, fuera de duda, la que deja entrever la fotografía en cuestión.

Aunque también peque por insuficiencia descriptiva, sin embargo de dedicar dos largas páginas al relato de los antecedentes históricos de la había, con su recolección de "escorias de los hornos de ladrillos" el ingeniero Olmos contribuye a situar el lugar donde se produjo la cochura, proporcionando la indispensable base topográfica que la meteorología regional no destruye. Su manera de pensar al respecto viértela en estas palabras: "Cuando los españoles desembarcaron en San Julián lo hicieron en la punta llamada Los Hornos (8), donde quemaron los primeros ladrillos, lugar que muestra la figura Nº 4" (*op.cit.*,59).

Desconozco esta ilustración por no estar inserta en la edición ya citada, no obstante su cualidad de elemento primordial y auxiliar de trabajo a cualquier intento para reconstruir un episodio ligado al vivir cotidiano, material, de la colonia, omisión tanto más sensible, si el suceso proyecta su recuerdo en la toponimia local, según cabe

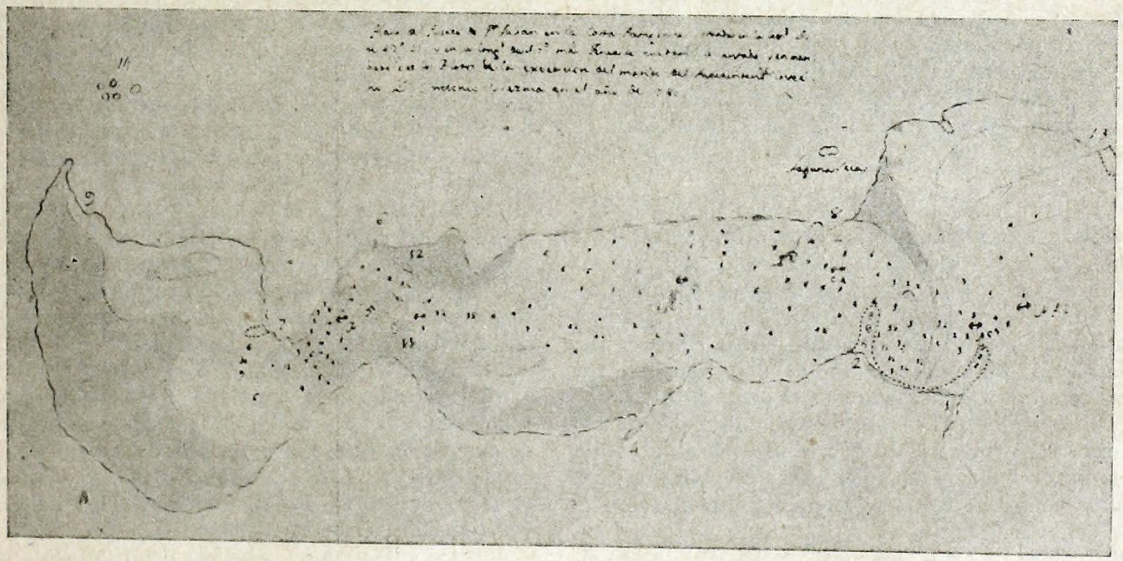


Fig. 5. Plano del Puerto de S.n Julián en la Costa Patagónica situado en la latt.d S. de 49° 21' y en la long.d de 310° mro Tenerife, nuebamē.e levantado, y enmendado por los Pilotos de la expedición del mando del Superintend.te interino D.n Antonio Viedma en el año de 1780.

1.—Pta del Desengaño.
2.—Yslotes de piedra en baxa mar.
3.—Punta Arenal.
4.—Arroyo de Pesca.
5.—Baxos de S.n Sebastián.
6.—Arroyo Pantanoso.
7.—Pta de la Baze.
8.—Pta de Peña.
9.—Arroyo de Salinas.
10.—Banco de la Culada.
11.—Ysla rasa.
12.—Ysla Carretas.
13.—Cavo Curioso.
14.—Pozos de Agua dulce donde avitan los Yndios.

inducirlo a través del nombre geográfico *Los Hornos*. Su exclusión acaso dependa de la preferencia concedida a la iconografía personal; este carácter de "cartas a la familia", primando sobre la más rudimentaria noción de la importancia documental que reviste una estampa fisiográfica, de su aporte esclarecedor en el conocimiento de la topografía del paraje donde la obra o hecho tuvo su natural manifestación, indujo tal vez a suprimirla. Acrece esta dificultad la deficiente inclusión del plano levantado por el mismo ingeniero en escala 1:100.000, cuyo formato primitivo quedó reducido a dimensiones tan exiguas (4) que su lectura no es provechosa, aun con el auxilio de una lupa. Salvará este serio inconveniente un plano catastral del ministerio de Agricultura, impreso posiblemente con posterioridad al cumplimiento de las tareas encomendadas al ingeniero Olmos, pues incluye un decreto del Poder Ejecutivo expedido en "diciembre 19 de 1906", aprobatorio de una "nueva subdivisión", pero de acuerdo con los límites que fija el ya citado decreto de fecha 17 de diciembre de 1901 (*22*). Este plano coloca a punta *Los Hornos* al norte del pueblo San Julián, o sea en la actual punta *Caldera* (fig. 6).

Viedma no conserva ningún recuerdo de este accidente geográfico. El plano de sus pilotos proporciona un punto de partida que es primordial para la averiguación del lugar donde desembarcaron o pudieron desembarcar los colonos. En el extremo sur del brazo de mar o canal que contorna por el oeste la *Isla de Carretas* —nombre aplicado al mayor de los dos islotes del banco *Cormorán*— indica un surgidero mediante el signo náutico convencional de un ancla, y otro más adentro del canal de acceso al puerto, frente a dicha "isla" (fig. 5) (*25*,lám.XIV; cf *26*,lám. XLVII), donde dieron fondo los buques al recalar por primera vez en San Julián, el día 24 de mayo de 1780 (*20*,VI,23).

Si, además de este antecedente, el averiguador desea adquirir un concepto más cabal del fondeadero utilizado en San Julián por los marinos del siglo XVIII, con el fin de responder al primer interrogante que plantea la opinión del ingeniero Olmos como propuesta previa al conocimiento del sitio donde los colonos desembarcaron, le es indispensable consultar la cartografía histórica.

La bahía San Julián es relativamente pródiga en cartas antiguas. Su mapoteca contiene seis "planos" o cuarterones, correspondientes a los viajes: del almirante británico George Anson (1741), del misionero jesuíta José Quiroga, español, (1746), del práctico de la costa de Guinea y piloto, Jorge Barne (1752-1753), de Antonio de Viedma (1780) y del capitán británico Robert Fitz-Roy (1834) (5).

Aquel anclaje frente al canal del banco *Cormorán* tiene prioridad en su señalamiento cartográfico en el plano de Anson. La curvatura de la costa occidental, apenas traspuesto el banco y al norte de la actual punta *Caldera*, ostenta la letra distintiva G que, según la clave alfabética del delineador, distingue un paraje "Where the Boats landed", pasando por un "Small Channel for Boats at Low water" marcado con el signo F (*1*, Nº 4) (fig. 7). El surgidero G —considerando al símbolo como una baliza fija— estaría situado, conforme a la escala en millas inglesas del plano y en cifras redondas, a unos novecientos veintiseis metros de aquella punta, sobre el codo sur del caño.

El piloto Barne efectuó dos viajes a San Julián con su bergantín negrero *San Martín* ("alias la Tartana San Antonio"): el primero a fines de 1752 y a principios del año siguiente el segundo, por cuenta de D. Domingo de Basavilbaso, comerciante de la plaza de Buenos Aires, para transportar la sal que debía extraer del gran salitral. De este marino existen en España dos planos del puerto, no iguales entre sí. El capitán de navío Guillén y Tato reproduce ambos ejemplares (*24*,láms. 19 y 20).

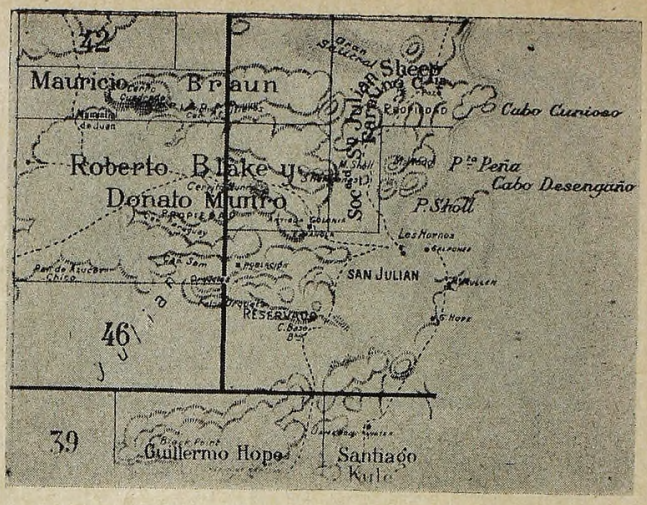


Fig. 6.

Ninguno contiene el signo convencional del ancla, pero la letra F de la clave alfabética en uno y G en otro, significan "Desembarcadero". Ambas pertenecen a un fondeadero situado al noroeste del que indica el plano de Anson, o sea dentro del caño, al occidente del banco *Cormorán*, el cual tiene por nombre el muy aflictivo de "Isla de la verdadera Justicia" (*op,cit.* lám. 19), dejado allí por Francis Drake en memoria de su juicio punitivo: "Island of True Justice and iudgement". Los sondajes de Barne acusan un fondo de 3 a 4 brazas durante el flujo, confirmatorio del obtenido por Quiroga. La conveniencia de acortar el trayecto que debían recorrer las carretas entre la playa y el salitral ("Laguna onde saque la Sal", al decir del autor), lo insinúa la raya simple de unión entre los dos extremos, al dar la traza del recorrido terrestre explica fácilmente la razón de ser del fondeadero en el caño. Por si no bastase el señalamiento cartográfico del lugar elegido por Barne para anclar su tartana, el mismo piloto toma la precaución de asignar un valor de mensura a la distancia que le separaba del monte Wood, como lo permite inducir el signo H distintivo de una "Montaña alta 2 Legs. del desembarcadero" (*24*,lám. 20), cuyo relieve orográfico representa el plano a la manera antigua por medio de un diseño que en la tecnología de los especialistas se conoce por "orografía escénica".

El "Plan du Port St Julien suivant les observations des Espagnols en 1746", que su divulgador el historiador jesuíta Charlevoix acompaña a su reseña del viaje de Quiroga, no obstante omitir la barra e impresionar el verismo del perfil del seno hidrográfico, es mudo tal cual el de Anson; no contiene designaciones geográficas, ni posee la clave interpretativa de los lugares más relevantes de la topografía o aptos para servir de ancladeros, tan sólo registra la expresión numérica de las profundidades del canal central y el fondo del saco (*6*,III,Pl. 7). Sin embargo, en su "Relación" el sacerdote y ex-marino da a conocer como proporcionado a "navíos menores" un "buen amarradero en llegando a ponerse al Este de el primer caño, que se vé dentro de el puerto, y corre hacia el Ovest", en "tres brazas de agua" (*13*,V,314) ("al Este de una Isleta, que está llena de Gaviotas" (*op.cit.*, 305), el banco Cormorán).

Si estos antecedentes náuticos demuestran la preferencia de los viejos navegantes hacia la margen occidental del saco, de lo práctico que les resultaba llevar a tierra sus embarcaciones menores y, asimismo, los desembarcos en el brazo de mar, al norte de punta *Caldera* o en sus inmediaciones, sus elementos geográficos son negativos dada su notoria indigencia toponímica. Por fortuna, Quiroga compensa esta parcidad de nomenclatura con un parvo pormenor apuntado con intención más estratégica

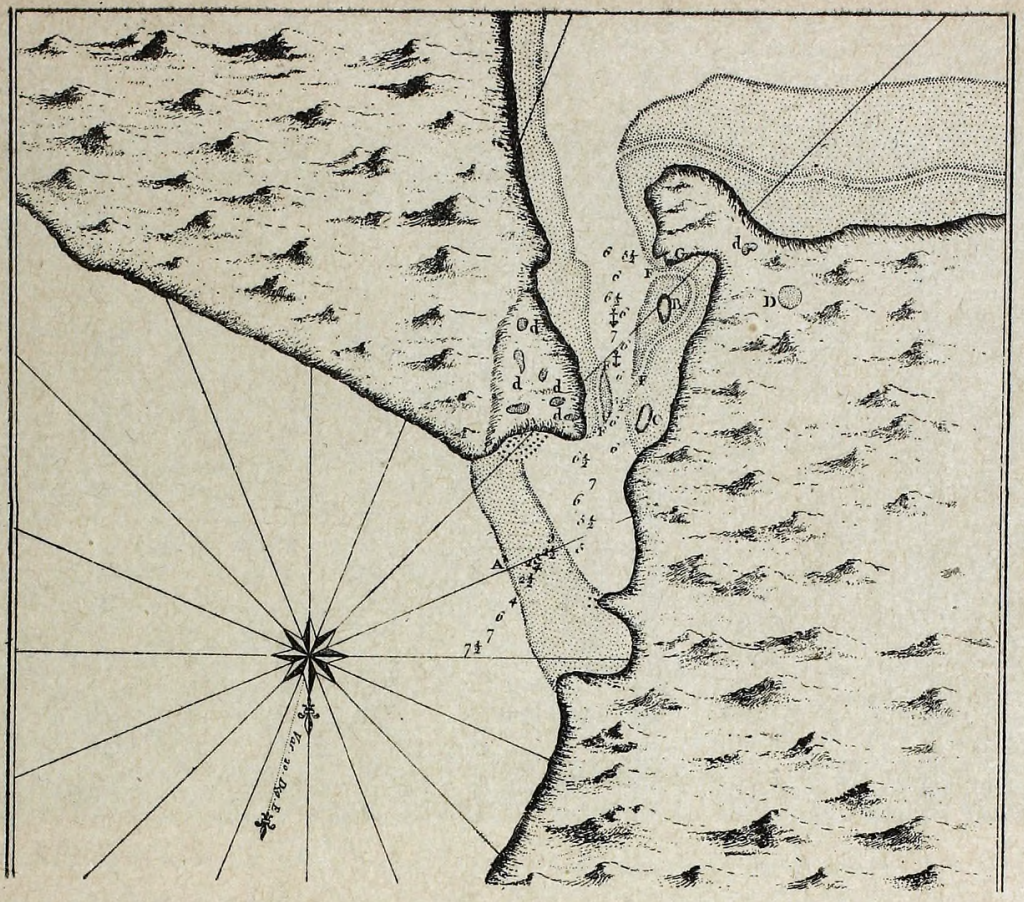


Fig. 7. Plan of St. Iulian's harbour on the Coast of Patagonia. Laying in the Latd. of 49° 30' *S. and Wt. Longd. from London* 70° 44'. 174 $\frac{0}{1}$

Explanation: A.—The Bar at the Entrance of the harbour. B.—Island of the True Justice. C.—Shag Island. D.—Lake where we got our Salt. d.d.Other small Salt Lakes. E.—The opening of the River, where is shoale water, the End of which is unknown. F.—Small Channel for Boats at Low water. G.—Where the Boats landed.

Note. — The Figures are Depth of watex in Fathoms, the Soundings being taken at 3 Ebb. $\frac{}{4}$

que fisiográfica. A propósito de la derrota del puerto, declara: "la entrada al puerto es bien difícil y no pueden entrar navíos grandes en baxa mar, pues queda solamente vn canal estrecho con dos brazas, y media ó alo más tres brazas de fondo, el qual corre al Sudueste hasta vna punta, que se vé desde la primera entrada y tiene algunas peñas" (*13*,V, 314). Con estas dos últimas palabras el misionero-explorador alude a punta *Caldera* (fig. 8). En efecto, esta saliente de la costa despide una pequeña restinga que cubre la alta marea. Con referencia a la posición estratégica de la misma, Quiroga dejó expuesta su importancia en caso de ataque exterior con este párrafo: "Puédese defender la entrada de este puerto con sola vna bateria construida en la punta de piedras, que está al Sudueste de la primera entrada en la costa de el Norte, porque aquí se estrecha mucho el canal, y passa a tiro de fusil de la dicha punta; ni pueden los navíos batir la fortificación hecha en este sitio, por ser el canal mui estrecho, de la parte de afuera, y exponerse los navíos que intentasen el ataque avn evidente peligro de encallar luego que baxase la marea" (6) (*op.cit.*,314,315).

El "Diario" de Viedma por la vaguedad de su texto concerniente no facilita ningún medio de información que permita saber si en esta "punta de piedras" tomaron tierra los colonos. El procedimiento más expeditivo y convincente para conseguir una resultancia satisfactoria, consiste en someter a cotejo algunos de los asientos de noviembre y diciembre que de uno u otro modo aludan al desembarco.

Cuando acaeció la pérdida de la fragata particular *Nuestra Señora del Carmen* en el canal lateral del banco *Cormorán* (7), los náufragos pisaron tierra en un lugar cuyo nombre Viedma silencia; empero, al mencionar los trabajos inherentes al salvamento de la carga, redacta como sigue el asiento correspondiente a los días 26 a 29 de noviembre de 1780: "En estos se trabajó con el mayor empeño en las mareas bajas en sacar a tierra efectos de la fragata. En donde se había acampado la gente de ella se abrió un pozo", etc. (*20*,VI,40). Y más adelante, acerca de la inversión del tiempo en los días 18 y 19 de diciembre, dice: 'Formóse en la playa un barrancón de cueros para que sirviese de almacén", etc. (*op.cit.*,41). Un manuscrito-copia, cuyo original es atribuido al piloto español José de la Peña por el capitán Ratto y por mí, da a conocer la situación geográfica de este depósito, según va a leerse: "pasada la barra hacia adentro se encuentra fondo p.ª qualq.ª navio hasta llegar alap.tª en que tuvimos nuestro Almac.n quando intento poblarse" (*28*). Pero el más categórico de todos los informantes es a este respecto el último contador-tesorero en San Julián, don Simón de la Puente, buen testigo de cargo en virtud de su vinculación burocrática con los integrantes de la expedición por su empleo anterior de guarda-almacén, que le permitió no ser ajeno al suceso en estudio. Por la falta o escasez de capacidad de transporte cuando tuvo efecto el abandono de la población, el armamento pesado, municiones y maderas, fué ocultado bajo tierra, o defendido de la intemperie por "encerados", distribuyéndoselo en distintas partes del puerto. En una relación de todo

Fig. 8. 1.—*Punta Caldera,* 2.—*Banco Cormorán,* 3.—*Caño lateral.* (*Fotog. del Ministerio de Marina.*)

cuanto allí dejaron, dirigida al intendente de Ejército y Real Hacienda con fecha 20 de marzo de 1784, según el historiador Viedma, da cuenta que "el tren de artillería (fué) enterrado en la Punta de la Bahía, ó del desembarco" (*4*,208,acot.2).

De manera pues, que el depósito de materiales ("barrancón de cueros") estuvo instalado en la playa de la punta donde desembarcaron los españoles en noviembre de 1780. Esto es evidente.

Esta "Punta de la Bahía, o del desembarco" no tuvo en el lapso de la ocupación, un nombre uniforme, oficialmente impuesto, a pesar de estar registrado el accidente natural en la nomenclatura geográfica de la misma, como ha de comprobarse en seguida.

Con relación a la carga rescatada del siniestro marírimo, el "Diario" deja constancia de la conducción de maderas en tres carretillas con tiro de mulas "que con doce hombres cada una subían al establecimiento, desde la playa, seis cuarterones, por un real de gratificación por cada vara" (*20*,VI,41). La Real Hacienda satisfacía quincenalmente el pago de estas tareas. El libro de contabilidad número 2, que incluye operaciones contables de los años 1780 y 1781, contiene tres asientos comprobatorios en diciembre de 1780 y enero y febrero del año siguiente. El primero pertenece a una entrega "al Alc.e (alcalde) de los Pobladores Santiago Moran por maderas desde la punta del Este al nuevo camp.to., 68 (pesos plata) 4 (reales); el segundo importa 363 (pesos plata) con 4 reales "por la conducción a brazo de madera desde la punta del Este ala nueba Colonia de Floridablanca", y el tercero acredita un pago de 303 (pesos de la misma moneda) "al Alcalde de los Pobl.s Sant.º Moran por gratificación de trescientos tres cuarterones de 8 varas de largo que han subido desde la punta del Este ala nueva Colonia Floridablanca" (*27 b*).

He aquí a la "Punta de la Bahía" transmutada en "punta del Este" por un camarada de Simón de la Puente. Don Francisco Gavarri, contador-tesorero de la colonia, no tendría ningún dato oficial o privado del trabajo náutico de los pilotos, pero no seríale ilícito conocer la posición cardinal del campamento improvisado en la playa, del paraje donde los náufragos depositaron el material extraído de la fragata, con relación a los pozos en cuyas cercanías Viedma dispuso instalar la población, al oeste de aquella lengua rocallosa. "Punta del Este" es entonces una denominación de carácter privado, no oficial, que, sin embargo, ayuda a iluminar el hecho que se investiga. Don Francisco coloca así e inadvertidamente una substancial apostilla al asiento de Viedma, sin rectificar a de la Puente.

El testimonio del contador no intercepta el trabajo de quienes por el ejercicio de su profesión les incumbía dar nombres a los puntos preponderantes del seno. En cambio, al funcionario le era indispensable aludir de algún modo al lugar de donde procedía la madera por exigirlo las operaciones de pago y, sobre todo, sus respectivas anotaciones, porque sin ese requisito la contabilización hubiese sido fácilmente objetable por la Contaduría mayor de la Real Hacienda y, en consecuencia, exenta del visto bueno del intendente de la misma, en Buenos Aires. Apeló pues al recurso de la orientación de la punta referida vinculándola con la del campamento definitivo, para indicar a su manera y mediante un nombre intrascendente que fuese el fruto de su propia inspiración, el sitio del acopio. No le habrán faltado motivos. En enero de 1781 vivía lejos del poblado; así lo deja entender este retazo del "Diario": "El 23 me envió desde el puerto el Contador D. Francisco Gabarri, aviso de la entrada del bergantín (*Carmen*) y los pliegos que del Señor Virrey me trajo Goycoechea" (*20*,VI,43). Si el funcionario tuvo su residencia en la playa todavía en febrero de 1781, cabe pensar que "Punta del Este" sea nomás un nombre geográfico libre de todo escrúpulo toponímico, de carácter personal, falto de confirmación cartográfica, tal cual su sinónimo "Punta de la Bahía". Y no pudo poseerla porque no consta en el plano español del puerto.

Ahora bien, como, transpuesta hacia el sur la ex *Isla de Carretas* o *de la verdadera Justicia,* no existe por sus rasgos morfológicos que lo hagan digno de marcación otro accidente geográfico que punta *Caldera,* forzoso es

convenir que "punta de piedras", "punta de la Bahía" y "punta del Este" distinguen nominalmente, dentro de una común y coincidente intención alusiva, a la "punta de la Baze" que con el número 7 destaca en el mismo lugar el plano de los pilotos de la expedición (*25*,lám. XIV) (fig. 5).

Si el topónimo "Base" debe interpretárselo según una de las acepciones del vocablo: "punto de partida o apoyo", sea para trabajos náuticos, geodésicos, cálculos de coordenadas, etc., no hay posibilidad de convenirlo por la ausencia completa de los fundamentos necesarios para formar un juicio cabal. Empero, si por el contrario el prevaleciente es el factor histórico, el nombre "Base" alude a las operaciones de desembarco, depósito de materiales, radicación temporaria, que constituyeron el "punto de partida o apoyo" de que se sirvieron los colonos para su posterior traslación hacia donde fuera instalada la planta urbana de la colonia. Así, el topónimo "punta de la Base" al recibir el resplandor de la Historia, emerge de las cenizas del tiempo animado por el soplo vivificante del esfuerzo evocador.

El ingeniero Olmos entonces no ha escrito un desacierto geográfico-histórico al decir: "Cuando los Españoles desembarcaron en San Julián lo hicieron en la punta llamada Los Hornos donde quemaron los primeros ladrillos". Y cual si quisiera fijar con exactitud en el espacio terrestre la situación de la misma y el sitio de la cocción, advierte: "pasando por entre las Islas Justicia y Shag se llega frente a los Hornos Españoles (The Oven) que muestra la vista 4 (inexistente en el folleto) y — subrayo— *una milla más al sur se encuentra el actual pueblo* (*12*,51).

Resulta innegable desde luego la sinonimia de "punta Piedras", "punta del Este", "punta de la Bahía", "punta de la Base", "punta Los Hornos" y "punta Caldera".

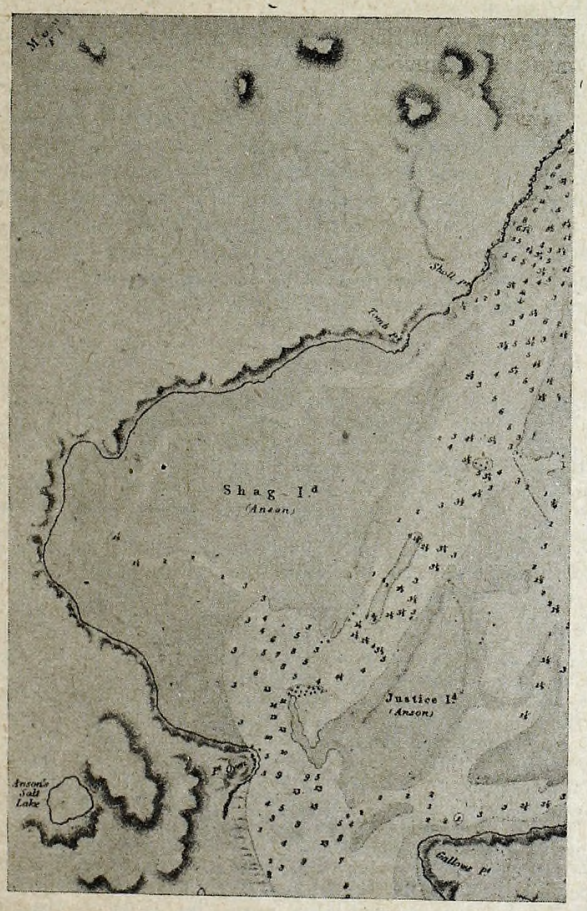


Fig. 9

Las 'escorias de sus hornos" que integraron el muestrario del extinto profesional, no existen ya; de modo pues que al no ser factible su examen es preciso orientar la pesquisa histórica por el campo documental. Mientras tanto, no parece sujeta a crítica la posición del o los hornos de ladrillos en la playa. Uno de los hornos, el de la tahona, "subsistía en la playa" en junio de 1781. El 30 de este mes, aprovechando el deshielo ("quebró la helada en agua", reza el "Diario"), "se subió la panadería y herrería al establecimiento" (*20*,VI,47,48); es decir a los siete meses del desembarco. El horno, rancho y asimismo la herrería, "unido todo de adobe, cubierto de madera" tuvieron comienzo de construcción en los primeros días de mayo anterior (*op.cit.*,46).

Hubo dos hornos más. Viedma no los menta y Ratto los ignora. Concede la debida documentación el libro de contabilidad número 2. Su destino fué el de fabricar carbón. Favorecía el propósito la vegetación arbustiva, muy abundante en la época del ensayo colonizador ([8]). "En las playas de este puerto y sus inmediaciones —opina Viedma— hay leña para cocinar una población de las que se intenta establecer, como para 6 años" (*20*,VI,27). Fué su constructor el colono Francisco Berde con la asistencia de dos ayudantes, invirtiendo diez y nueve días de labor y cuarenta y siete jornales. La tarea recibió una gratificación de treinta y ocho pesos plata ([9]), a razón de ocho reales diarios. Consta el pago en las operaciones de caja concernientes a febrero de 1781, según el asiento que reproduzco: "al Alcalde de Poblad.s Santiago Moran para satisfacer a tres compañeros que se han ocupado en hacer dos hornos de carbón, a saber Fran.co Berde como maestro, por 47 días a 8 reales por diez y seis días que ocupó Manuel Perez y doce Basilio San Martín como aiudantes" (*27 b*).

Resta todavía una carta antigua que consultar: la británica número 1292. *Oven* es el distintivo nominal aplicado en esta carta a la actual punta *Caldera* (*23*) (fig. 9). *Oven* significa Horno. El topónimo autoriza a presumir el hallazgo en la punta o sus inmediaciones de una cierta cantidad de vestigios lo suficientemente sugestivos como para demostrar que allí, alguna vez, tiempo atrás, un ser humano, poblador o viajero, dejó en el suelo la certificación auténtica de su estada o paso, en la acumulación de cenizas bien o mal ocultas, producto de ignoradas ignic iones; o bien, escorias resultantes de la transformación por medio del calor de substancias rocosas o vegetales, que aún persistirían al cumplirse las primeras cinco décadas del abandono definitivo; o quizás, del primitivo horno de la tahona, cuyas ruinas erguiríanse frente a los marinos británicos, invioladas e indefensas, con la convincente elocuencia muda de las cosas inermes animadas por la Historia y capaces por sí mismas de inspirar un nombre memorable.

Los oficiales constructores de la carta documentan al ingeniero Olmos; pero no dejaron escrito e impreso la razón del nombre impuesto, sea en el relato del viaje de la "Beagle" o en el derrotero.

Punta *Oven* ratifica y traduce a punta *Los Hornos*. Es el indispensable complemento de la sinonimia toponímica de punta *Caldera*.

Punta *Oven* —hoja dispersa ella también por el constante soplar en nuestra sureña geografía histórica del pampero del olvido— es un topónimo instructivo, recordatorio, que la "goma argentina" ha eliminado de la nomenclatura de la bahía San Julián, sin ningún beneficio para la mejor comprensión del Ayer de nuestra Patagonia, trocado por algún cartógrafo inquieto y apresurado en el injustificable y anónimo punta *Caldera*, lejos de advertir que, al escribirlo, entregaba un endeble nombre geográfico al embate de la crítica revisora de cualquiera persona curiosa, dispuesta a someter a prueba la consistencia de las muletas que sostienen

a algunos topónimos del sur argentino, pese a su inserción en mapas y documentos oficiales.

Como topónimo punta *Oven* no alcanzó a llegar en la sucesión del tiempo a la senectud. Su vivir histórico fué relativamente efímero. Cuenta tan sólo ochenta y dos años (1834-1916). En este último una comisión hidrográfica embarcada en la corbeta *Uruguay* y presidida por el teniente de navío Dalmiro Sáenz, efectúa el primer relevamiento argentino de la bahía (*19* bis, 22). En la carta 34, que le pertenece, publicada por la División de Hidrografía, Faros y Balizas del Ministerio de Marina, el nombre topográfico punta *Caldera* substituye al de punta *Oven*, quedando de hecho incorporado a la toponimia de la bahía. Admito como probable la consulta a la carta 1292 por los marinos argentinos, porque de la confrontación de ambas surge la certeza de haberse dispuesto de un patrón extranjero como proveedor de topónimos, que incluyera en su nomenclatura la española del siglo XVIII con las modificaciones impuestas por los marinos británicos.

He aquí el resultado de la comparación:

MARGEN OCCIDENTAL

Carta 1292		*Carta 34*
Cape Curioso	*a*	Cabo Curioso
——		Punta Cuevas
Peña P.t	*a*	Punta Peña
Sholl P.t		Punta Sholl
Tomb P.t		Punta Tumba
Shag I.d		Banco Cormorán
Oven P.t		Punta Caldera

MARGEN ORIENTAL

Desengano P.t		Punta Desengaño *a*
——		Punta Asconapé
Shingle P.t		Punta Guijarro
Gallows P.t		Punta Gallows
Justice I.d		Banco Justicia
——		Banco Mina

a Constan en el plano de Viedma.

Es fácil de comprobar, pues salta a la vista, el respeto que tuvieron nuestros marinos por los nombres escritos en la carta británica. Hasta el siniestro y patibulario de Punta *Gallows* mantiene intacta su grafía original, acaso por resultar poco agradable la lectura de Punta *Horca*. Solamente se ha sacrificado sin necesidad un topónimo cuyo recuerdo cubre con modestia una de las efemérides de la colonia española, y no inspira como aquél el siniestro espectro de las trágicas escenas que sirvieron a Magallanes y Drake para salpicar de rojo el guijarroso suelo de la bahía.

No existen constancias del por qué de la substitución de *Oven* por *Caldera*. El "Derrotero Argentino" publica su nombre por primera vez en la edición del año 1917 (*2*,289,290); en 1919 lo transmite a las dos balizas próximas a la punta (*Caldera baja* y *Caldera alta*) (*2*,288, Aviso 142). Rodríguez no lo incluye en su "Toponimia" (*19*).

Lo indubitable es la falta de arraigo histórico del topónimo punta *Caldera*. No es un símbolo; es un nuevo retoño de la maleza selvática, destructiva, que va diseminándose tenaz, persistente, en lugares donde los fastos patagónicos poseen algunas de sus mejores páginas.

Pese a la afirmación enfática del Dr. Quesada: "los navegantes de las costas marítimas patagónicas han visto en ellas, verdaderos y reales letreros, puestos por orden del Virrey de Buenos Aires en cumplimiento de la real orden de 1783; al abandonar algunos de los establecimientos allí formados" (*15*, .300), nadie supo jamás, en puridad, si tuvo cumplimiento en San Julián o Puerto Deseado dicha orden real, en lo pertinente a la erección de "una columna ó pilastra que contenga las armas reales y una inscripción que acredite la pertenencia de aquel terreno", de acuerdo con el texto de la misma (*14*,216).

Quienes allá dejaron el ladrillo, tal vez como un resto de la destrucción de las casas "para que no sirvieran de abrigo a vasallos de otra potencia" (*4*,208, acot.2), pasarían a convertirse andando el tiempo en inconscientes mas fieles ejecutores del real designio, si bien ignorantes de la trascendencia de su acto irreflexivo.

Este modesto hito indicador exento de representaciones heráldicas y de caracteres alfabéticos, más expresivo que cualquiera pomposa y huera declaratoria de propiedad en el desierto, es, ahora, en su austera vejez, un documento que sirve con eficacia a punta *Oven* a modo de un airoso gallardete flameado por los vientos patagónicos, erguido, orgullosamente enhiesto sobre las piedras de su agudo vértice.

La "goma argentina" debe suprimir el inexplicable e inconsulto topónimo punta *Caldera* y el cartógrafo cubrir al punto su vacío con el histórico punta *Los Hornos*, pluralidad argentina del singular inglés *Oven*, en la tranquila seguridad que la nomenclatura geográfica de nuestra costa sur habrá readquirido un nombre que siempre, siempre, ha de saber contestar la pregunta pueril o (inquiridora de quienquiera, con estas sencillas palabras: "Aquí cocieron pan y ladrillos los colonos que Antonio de Viedma, por mandato del monarca español Carlos III, trajo en el año 1780".

NOTAS

(1) El nombre "Floridablanca" que escribo con escasa convicción, aparece en unos pocos documentos oficiales de la colonia, exclusivamente, allá por enero de 1781, no antes, de acuerdo con esta grafía: "nueba Colonia de Floridablanca (*27 b*), "florida Blanca (*27 e*), "Nueba Col.ª de Florida b.ª" (*27 f*) y "Florida Blanca" (*26*, lám.XLVII).

No sucede lo mismo con los de la corte, del virrey o del intendente de la real hacienda. La documentación procedente del Río de la Plata (Buenos Aires-Montevideo) o de Madrid, menciona indistintamente a "Bahía San Julián" o "nuevo establecimiento". Una "Relación de presidiarios", suscripta por el gobernador del Pino a 7 de enero de 1783, distingue a la colonia por su topónimo histórico "Vahia de Sn. Julian" (*27 d*). El célebre informe de Vértiz relativo a su propuesta de abandono de los establecimintos patagónicos, sólo sabe de la "Bahía San Julián donde se halla el comisario Superintendente don Antonio de Viedma" (*14*,213), o "don Antonio, que está en la Bahía de San Julián" (*op.cit.*, 217). El contador Francisco Gavarrì escribió en el "Libro de los Asientos" (*27 a*) y en el "Libro de cargos (*27 b*) "nuevo Establecimiento de la Bahía de San Julian". Y lo que es más insinuante, el mismo Antonio de Viedma no menciona siquiera una vez en su "Diario" "Colonia Floridablanca" o "Floridablanca" a secas, aunque este último conste auspiciado con su media firma en la concesión de licencia para contraer matrimonio del panadero García, a 9 de enero de 1781 (*27 f*).

Desaparece el 16 de abril de 1783, el mismo día en que Antonio de Viedma parte definitivamente abordo del paquebote "Belén". El capitán Félix de Iriarte, sucesor *pro tempore* del superintendente interino, firma en esa fecha y en "Bahia de Sn. Julian" el nombramiento de un desterrado, Andrés Chocarro, para substituir en calidad de interino al escribiente Manuel Robles que regresa a la provincia (*27 g*).

"Floridablanca" emerge en el vivir hispano-colonial del villorrio en un determinado momento histórico, a manera de un membrete toponímico, anónimo, echado a rodar con mal encubierta timidez, en el ambiente burocrático. Detúvose allí mismo donde naciera, dentro del estrecho linde pueblerino, y desaparece huérfano de toda tutela, a los dos años, sin que nadie advierta en ese su fenecer un aviso premonitorio del doloroso y cercano éxodo.

Tocante a su origen, Biedma piensa en un homenaje rendido el escribano José Moñino (*4*,70), quien, en su carácter de embajador de España en Roma, obtuvo del Papa Clemente XIV el famoso Breve "Dominus ac Redemptor noster" —cuya redacción se le atribuye—, expedido a 21 de julio de 1773, que declaró extinguida la Compañía de Jesús (*10*,187;cf *11*). Por esta exitosa gestión diplomática Carlos III concedióle en recompensa el título de conde de Floridablanca, y, después, el ministerio de Estado, del cual fué conspicuo titular. Sin perjuicio de esa opinión, cabe decir que la aplicación del nombre puede interpretarse, también, como la expresión patriótica, recordativa de un experimento colonizador llevado a efecto en México por el progresista ministro

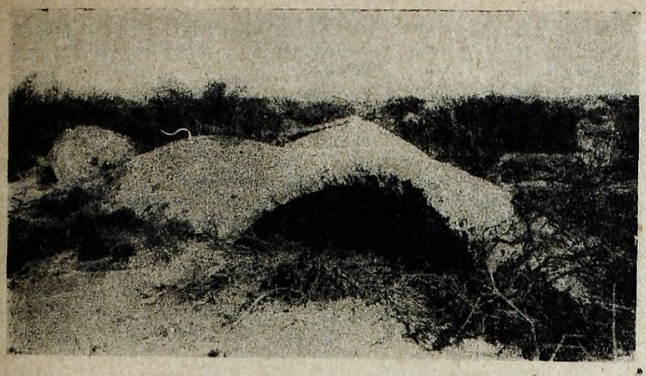


Fig. 10.

español, una de cuyas colonias llamóse ''Floridablanca''. De aquí resultaría el adjetivo ''nueva'' que antepusieran en San Julian al sustantivo ''colonia''.

(2) Lo conserva actualmente el Museo Etnográfico de Buenos Aires.

(3) En San Julián aplican el nombre ''los hornos'' a una extraordinaria formación de yeso cristalino puro, que posee la particularidad de ostentar una especie de techumbre arqueada, la cual produce una concavidad que da al conjunto una forma de bóveda. El ingeniero Olmos proporciona al respecto algunas referencias provechosas. A orillas del gran salitral, ''del lado del mar —explica— la descomposición del carbonato de cal por los sulfuros alcalinos da origen a la formacion de sulfato de cal con desprendimiento de ácido carbónico, y mientras se realiza la reaccion inflamadas las capas superiores del suelo constituidas casi exclusivamente por el yeso en formación se endurecen en forma semiesferica, huecas por la ocupacion del gas carbónico y con una abertura por donde éste ha escapado. A este lugar le llaman ''los hornos'' (*12*,31). Pocos años despues, el geólogo Dr. Wichmann, comisionado por el ministerio de Agricultura para estudiar la provision de agua a Puerto San Julian, visitó el mismo salitral, en cabo Curioso, emitiendo con tal motivo esta opinion sobre el mismo punto...: ''a una distancia de cerca 6 kilometros del océano, observé cómo el suelo, en alguna extension era revestido por una capa dura de 10 hasta 15 centimetros de yeso puro cristalino''. ''Es notable —dice un poco más adelante— la existencia de innumerables bóvedas de yeso de grandes dimensiones; pues hay algunas de tres metros y más de largo y dos de ancho por un metro y medio de altura. Esta formación curiosa puede explicarse —continúa— suponiendo que el sulfato de calcio por efecto de los cloruros de potasio y de magnesio, que existen al mismo tiempo en el agua de mar, se ha precipitado bajo la forma de anhidrita, la cual despues, absorbiendo agua se transformó en yeso, produciéndose las bovedas mencionadas a causa del aumento considerable de volumen'' (*21*,18). Una vista fotografica de estas bovedas ilustra el informe del Dr. Wichmann (lam. III,3) que reproduzco en la figura 10.

Estos pequeños recintos naturales tuvieron por parte de los indígenas una aplicacion práctica: les sirvieron de tumba de tipo *chenke*. (Recuerdo una vez mas que empleo el vocablo *chenke* en su verdadera acepción filológica: cueva, caverna, socavon, equedad.) El ingeniero Olmos tuvo oportunidad de cerciorarse de ello. ''Parece —expresa—que sirvieron de tumba a los indígenas habiendo encontrado en uno de ellos el esqueleto a que pertenece el craneo numero 34 de la colección'' (''colocación'', en el texto) (*12*,31). Nada sé del destino que tuvo esta pieza ósea. No consta su recepción en el Museo de Ciencias Naturales ''Bernardino Rivadavia''. La coleccion antropologica que le perteneció pasó a depender del Museo Etnográfico. La búsqueda, gentilmente autorizada por el Director del mencionado instituto cultural, doctor José Imbelloni, no obtuvo resultado favorable, pese al entusiasta empeño de su ayudante de cátedra, el hoy Dr. Marcelo Bormida.

El fracaso no perjudica a la investigación histórica. El antecedente mas remoto de estas bóvedas-tumbas data del año 1763. Casi a fines de enero de dicho ano, el piloto del bergantin *San Martín*, Jorge Barne, durante una recorrida en busca de un ancla perdida, al internarse en el campo vió ''2 ó 3.000 casitas o sepulturas con una pared que corre entre ellas, las que estan del desembarcadero sobre el rumbo del N. distancia cosa de 12 millas ó 4 leguas'' (*3*,V.15). Es todo cuanto informa. La orientacion permite considerar este agrupamiento de bóvedas como integrante del de cabo Curioso.

A nuestros arqueólogos han pasado desapercibidos los antecedentes expuestos que, sin embargo, convendrá tener presente, aunque más no sea que como referencia bibliográfica, cuando en el futuro se afronte el estudio de las costumbres mortuorias de los antiguos indígenas patagónicos. Por ahora, serán suficientes para evitar cualquier confusión resultante de una mala interpretación acerca del origen del histórico topónimo ''Los Hornos''.

(4) He aquí las dimensiones del clisé: largo, 0m 25; ancho, 0m 21, incluyendo un recuadro de 4 milímetros.

(5) El documento cartográfico más antiguo de la había San Julián es ''una vista de costa en su lugar'' diseñada a pluma por Diego Ramírez de Arellano, piloto mayor de la expedición de los hermanos Nodal (1619), que acompaña a su ''Discurso y Derrotero'' (*16*,IV.220, 221 y lám.IV [N°] 12), según un calco donde se destacan los montes Wood y Sholl (fig. 11). El perfil fué diseñado con la costa a la vista desde una distancia de seis leguas (''estando 6. Leguas, a la mar de ella'', dice Ramirez de Arellano). Las dos eminencias orográficas (montes Sholl y Wood) son visibles a 30 millas.

(6) La importancia estratégica de esta punta tuvo cierta difusión en su época. Un sacerdote español, Ibáñez de Echavarri, aconsejó muy seriamente a su monarca en 1777: ''fortificar *Punta de Piedras* embiando para ello cincuenta Soldados jóvenes y sus mujeres, con su Comandante, que sea Ingeniero, y útiles para fabricar el Fuertecillo, porque material allí sobra, víveres para seis meses y doce cañones con sus pertrechos''. La caravana debía partir del ''Pago de la Magdalena'' (Buenos Aires) distribuido en ''50 carretas'' (*9*,IV,239). En el mismo año don Felipe de Haedo, desde La Plata —punto céntrico de la Audiencia de Charcas—, escribía al virrey Ceballos enviándole, entre otras noticias de la costa patagónica recibidas por el conducto verbal de ''un cautivo cristiano de la provincia de Cuyo o Mendoza que le tuvieron veinte y dos años en su poder los indios de dicha bahia'' (San Julián), la idea de artillar dicha punta, porque ''poniendo dos cañones de artilleria en la citada *punta de Piedras* era como caso imposible que pudiera tomar puerto ninguna embarcación extrangera enemiga en ella'' (*8*,III,446).

(7) Por si todavía persiste entre los pobladores de San Julián la leyenda recogida y publicada por el señor Ravazzoli de pertenecer a la navichuela *Santiago* ciertos restos de un buque hundido en el canal del banco Cormorán, conviene dedicarle un comentario en obsequio a la verdad histórica. Dicha leyenda se encuentra expuesta en este parágrafo: ''Al norte de la isla De las Gaviotas y en la mitad del canal que la separa de tierra firme, hállase, idido y cubierto por una capa de 50 centímetros de arena, el navío *Santiago* que Magallanes perdió en aquel lugar, sin que ninguno de sus tripulantes pereciera''. Y añade esta sabrosa noticia: ''Durante la visita que en el año 1924 hiciera el cañonero *Patria*, al mando del Capitán de Fragata Cánepa, a dicho puerto, por mediación del extinto don Ernesto Behm se puso en descubierto parte del casco de la referida nave, serrándose dos barras de metal. Dichas barras fueron llevadas para su análisis al Arsenal de Guerra y, según me informan, aquella oficina emitió, a través de la aleación respectiva, el concepto de que su fabricación bien podría corresponder a la antigüedad sospechada (principios del siglo XVI)'' (*18*,23).

Si en vez de ocasionar inútiles molestias a técnicos que, en estos casos y sin más elementos de juicio que dos trozos de fierro, solamente pueden expedirse como los ''físicos'' de la zarzuela ''El rey que rabió'', hubiérase recurrido en consulta al ''Diario'' de Viedma, la satisfacción a la duda se habría logrado sin mayor esfuerzo.

La fragata particular *Nuestra Señora del Carmen*, capitán Pedro Antonio de Gorostiaga, fué fletada en Montevideo para transportar a San Julián los principales efectos de trabajo destinados a la instalación de la colonia, por cuenta de la real Hacienda. El conocimiento marítimo suscripto en aquel puerto a 24 de octubre de 1780 por el apoderado del capitán, Jph (Joseph) de Beristain, comprendía: azadas, palas, zapapicos, hachas de una y dos manos, enmangados todos ellos, clavazón, tablas ordinarias de pino, pellones de cuero de carnero, expuertas terreras, recados completos, palas de horno, arados ''venidos de España'', cuerda mecha, una cabria, pólvora embarrilada, cartuchos de fusil ''con bala'' y velas de sebo (*27 e*).

Cuando Antonio de Viedma luego de abandonar su campamento en Puerto Deseado arribó a San Julián el 24 de noviembre de 1780, la fragata estaba ya fondeada, esperándole. El piloto Bernardo Tafor (Stafford, según el comisario-superintendente) ''previno al piloto Pedro de Olmos que iba de práctico y al capitán de ella y piloto D. Pedro de Gorostiaga, cuanto debía observar para entrarla'' (*20*,VI,39). Dispuesta la maniobra para entrar al puerto, Goycoechea —capitán del bergantín *Carmen*, que recibiera orden de efectuarla, repuso que la haría ''en perdiendo la fuerza la corriente que iba entonces para adentro, y no se lo permitia''. ''A este tiempo se levó la fragata ya. Pasó felizmente el bajo, y al igualarse con el bergantín, le avisó Goycoechea diese fondo allí con él que a otro día entrarían juntos.''

''La fragata —prosigue el relato del ''Diario''— no entendiéndolo, o no queriendo, continuó, y cerca del placer de *Isla de Carretas*, dejándose ésta a la izquierda, entró en un caño donde quedó varada. Bajando la marea a las 10 de la mañana, dió un bandazo, con que rindió el palo mayor, y se partió el buque que inmediatamente se llenó de agua, y así lo abandonaron, poniéndose todos en salvo'', (*op.cit.*).

La incapacidad profesional del pilotín Olmos —que lo era del paquebote *San Sebastián*— fué la causante del naufragio, que produjo averías a casi toda la carga, más la muerte de caballos y mulas. La madera pudo ponerse a salvo y ser conducida después al sitio donde debía instalarse la población.

En abril de 1781 tuvo comienzo el desarme de la fragata "no dejándole más que los planes" (*20*,VI,46), o sea la parte inferior y más ancha del fondo, en la bodega, que será lo sepulto por la arena en el canal.

Como no hay constancia de haber naufragado en la había San Julián otra nave que no sea la fragata *Carmen*, pues la pérdida de la *Santiago* ocurrió el 22 de mayo de 1520 en la restinga de punta *Entrada*, admito que aquellos restos pertenezcan al desastre del 24-25 de noviembre de 1780. Una nota del ministro Gálvez prueba que la fragata quedó "abandonada en aquel destino", según el texto publicado por Biedma (*4*,208,209 acot. 2).

(8) En esos años la leña era muy abundante en San Julián. "Leña, como algarrobo y otras calidades, toda madera recia, bastante gruesa, pero baja, hay en todas partes y bastante; la mayor y mejor está por la banda del E", apunta el piloto Barne en su "Diario" (*3*,V,14).

(9) Correctamente, los 47 jornales importan 37 pesos y 6 reales; pero como Gavarri tomó crédito por $ 38, el cálculo de conversión a nuestra moneda, según la equivalencia de $ 1.88 cada peso plata corriente en la época en el Río de la Plata, arroja pesos m/n 71.44.

BIBLIOGRAFIA

1 ANSON, GEORGE: *A voyage round the World in the years MDCCXL, I, II, III, IV by...*; London, MDCCLXXVI.

2 ARGENTINA, REPUBLICA, MINISTERIO DE MARINA. DIVISION DE HIDROGRAFIA, FAROS Y BALIZAS: *Derrotero Argentino;* (2ª edición); Buenos Aires, 1917.

3 BARNE, JORGE: *Diario, en* PEDRO DE ANGELIS, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata;* Buenos Aires, 1837.

4 BIEDMA, JOSE JUAN: *Crónica histórica del Río Negro de Patagones (1774-1834)*; Buenos Aires, 1905.

5 BULKELEY, JOHN, and CUMMINS, JOHN: *A voyage to the South-Seas in the Years 1740,1* London, MDCCXLIII.

6 CHARLEVOIX, R. P. PIERRE FRANÇOIS XAVIER DE: *Histoire du Paraguay;* París, MDCCLVI.

7 DEODAT, LEONCIO S. M.: *El castillo de San Carlos y la finca de Carlos IV en Puerto Deseado,* en (revista) "Argentina Austral", año XVI, (Buenos Aires), febrero de 1945, Nº 164. (En tirada aparte, pág. 21).

8 HAEDO, FELIPE DE: *"Descripción de la Colonia del Sacramento y puertos del río de la Plata al Norte y Sud de Buenos Aires, seguido de un plan para la conquista y población del Cabo de Hornos y sus Pampas* (sic), en "Revista del Río de la Plata"; Buenos Aires, 1872.

9 IBAÑEZ DE ECHAVARRI, BERNARDO: *Reyno Jesuítico del Paraguay,* en "Colección general de documentos tocantes a la tercera época de las conmociones de los Regulares de la Compañía en el Paraguay"; Madrid, MDCCLXX.

10 LOPEZ, VICENTE FIDEL: *Manual de la Historia Argentina;* Buenos Aires, 1928.

11 MONTERO BUSTAMANTE RAÚL: *El conde de Floridablanca,* en "La Prensa", sección segunda, Buenos Aires, 2 de setiembre de 1928.

12 OLMOS, INGENIERO MIGUEL: *Exploración y triangulación de 1293 leguas en la Gobernación de Santa Cruz;* Buenos Aires, 1927.

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

14 QUESADA, VICENTE G.: *La Patagonia y las tierras australes del continente americano;* Buenos Aires, 1875.

15 QUESADA, VICENTE G.: *Historia colonial argentina;* Buenos Aires, 1915.

16 RAMIREZ DE ARELLANO, DIEGO: *Discurso y derrotero del viage que por mandado de su Magestad se hizo á los Estrechos de Magallanes, y de St. Vizente, por... de mandado del Rey nro. Señor, y de su Real Consejo y Junta de Guerra de Indias,* en "Anuario", cit.; Madrid, 1866.

17 RATTO, TENIENTE DE NAVIO HECTOR R.: *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII* (Ed. Ministerio de Marina. Dirección General de Navegación y comunicaciones); Buenos Aires, 1930.

18 RAVAZZOLI, REYNALDO J. C.: *Breves apuntes históricos de los restos coloniales en San Julián: islas y contornos,* en (revista) "Argentina Austral", cit., Año I, Nº 10; Buenos Aires, 1º de abril de 1930.

19 RODRIGUEZ, MARTIN: *Toponimia de la costa patagónica y fueguina;* Buenos Aires, 1940.

19 bis RODRIGUEZ MARTIN: *Actividades hidrográficas de la marina de guerra en las costas del océano Atlántico sur* (ed. Ministerio de Marina de la República Argentina); Buenos Aires, 1939.

20 VIEDMA, ANTONIO DE: *Diario de viage á la Costa Patagónica por... con una Descripción de la naturaleza de los terrenos y de las producciones y habitantes, desde el puerto de Santa Helena hasta la boca del estrecho de Magallanes,* en PEDRO DE ANGELIS cit.; Buenos Aires, 1837.

21 WICHMANN, DOCTOR RICARDO: *Observaciones geológicas en el gran bajo de San Julián y sus alrededores* (*Territorio de Santa Cruz*), "Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología", Boletín Nº 30 · Serie B (Geología); Buenos Aires, 1922.

CARTOGRAFIA

22 (ARGENTINA, REPUBLICA) MINISTERIO DE AGRICULTURA - DIRECCION GENERAL DE TIERRAS Y COLONIAS: *Territorio de Santa Cruz - Zona de San Julián;* (Buenos Aires, sin fecha).

23 (GRAN BRETAÑA): *South America. Patagonia. Port San Julian by the officiers* of H.M.S. Beagle, 1834. Corrections June 1867. (Nº) 1292.

24 GUILLEN Y TATO, CAPITAN DE FRAGATA, JULIO F.: *"Monumenta Chartographica Indiana, IV Atlas,* en "España, Ministerio de Asuntos Extranjeros. Relaciones culturales; Madrid MCMXLII.

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

26 TORRES LANZAS, PEDRO: *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo General de Indias,* en "Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones de la Sección Historia", Número VII, 2ª ed.; Buenos Aires, 1921.

MANUSCRITOS

27 ARCHIVO GENERAL DE LA NACION. *Costa Patagónica. División Colonia. Sección Gobierno* 1779-1783.

a) "Libro de los Asientos de los individuos empleados de cta. de la R.l. Haz.da en el nuebo Establecimiento de la Bahia de S. Julian, Año de 1781 Nº 1".
*División Colonia. Sección Gobierno. Costa Patagónica. San Julián-Floridablanca. 1779-*1783.

b) "Livro de cargo de la Thesoreria del nuevo Establecimiento de la Bahia de San Julian, Costa Patagónica. Año de 1780 y 81. Nº 2. Cont.or Th.o D. Francisco Gavarri".

c) "18 conocimientos de cargos contra los Capitanes y contramaestres de los Buques que navegan á este Establez.to de las cargas que sobre dhos Buques conducían a él. N. 77".

d) "Relación de los presidiarios que en virtud de disposición del Exmo. S.or Virrey de estas Provincias pasan de esta Plaza ala Bahia de Sn. Julian en el Paquebot San Sebastián del cargo del Piloto de la R.l Armada Dn. Bernardo Tafor".

e) Solicitud de licencia matrimonial de Francisco Ortiz.

f) Solicitud de licencia matrimonial de Manuel García.

g) Nota Nº 13 firmada por Félix de Iriarte.

(*28*) BIBLIOTECA NACIONAL DE BUENOS AIRES. Manuscrito-copia 1811.

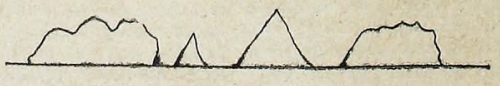
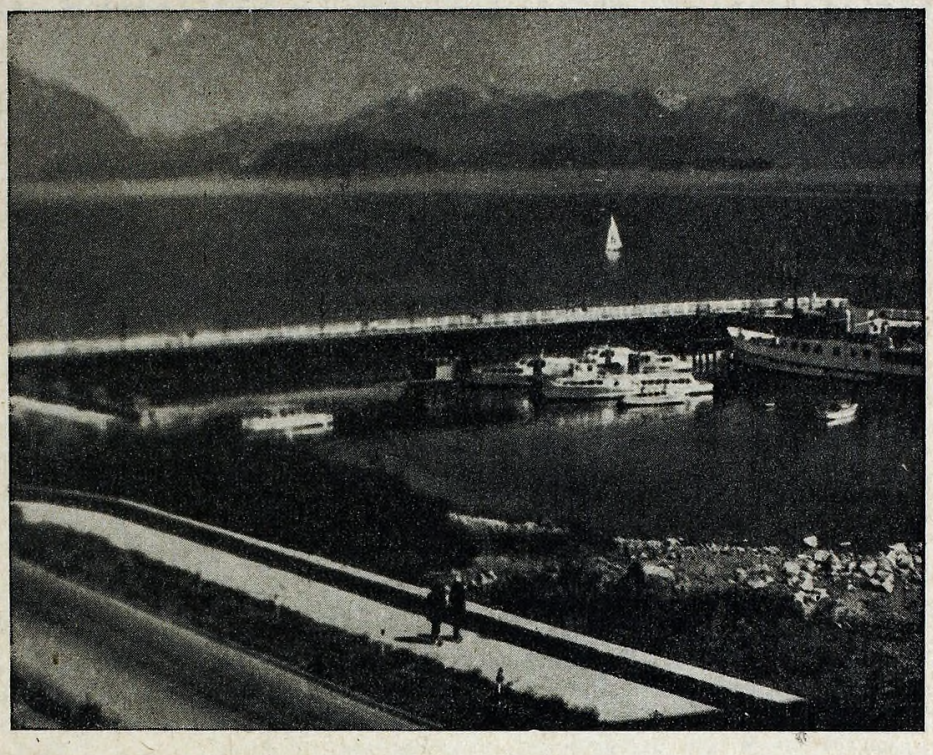


Fig. 11.



Una vela en el Nahuel Huapi. El muelle de San Carlos de Bariloche en primer término. (Foto Valmitjana para ARGENTINA AUSTRAL.)

CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS 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

Contemplación de la aventura de los primeros colonizadores del Chubut

Por R. Gorraiz Beloqui

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

I. — LA PATAGONIA EN 1865

En 1865, año de la llegada de los galeses al Chubut, eran dos solamente los poblados patagónicos: Patagones en el extremo norte y Punta Arenas en el extremo sud, ambos del blanco. Los aborígenes eran nómades.

Punta Arenas se origina en 1843, por determinación del gobierno de Chile, que ocupó las dos márgenes del Estrecho de Magallanes; y durante algunos años estuvo un poco al este de donde se halla ahora.

Patagones era de más edad: nace como fuerte español en 1778; pero en 1865 no pasaba de un caserío minúsculo y disperso, tan aislado y lejano que para divisarlo era preciso una navegación marítima y fluvial de varios días.

Ir a Patagones por tierra, desde Bahía Blanca, no era chacota en verdad, sino desafiar al indio y al desierto. La frontera militar Costa Sud, sucesión de fortines y guarniciones harto pobres, extendíase por los campos de Tres Arroyos, Azul, etcétera, donde los lanceros araucanos maloqueaban con frecuencia, esperanzados aún en contener al conquistador, enlutándolo, vaciando las arcas del erario y volviéndose a sus distantes y misteriosos paraderos con buenos lotes de hacienda.

W. H. Hudson, el escritor tan en boga y realzado actualmente, narra en uno de sus libros su estada y sus meditaciones en la Patagonia, allá por 1870; pero esa estada no fué sino por las cercanías de Patagones, sin ningún alejamiento apreciable hacia el sud o el oeste. Esto sería la obra del explorador Francisco P. Moreno.

En esa época llegó también a Patagones el capitán inglés G. Ch. Musters, terminando un viaje memorable a lo largo de la precordillera andina, mezclado en una tribu tehuelche. Habla sobre la colonia galesa del Chubut con un matrimonio que ha pertenecido a ella. Muéstrase pesimista. Declara que esa colonia es una utopía, un plan de visionarios que no debe ser alentado.

El conocimiento de todo esto patentiza que se necesitaba cierta decisión y voluntad para radicarse en el Chubut por la época que menciono. La empresa, en último caso, era más propia de gauchos argentinos o de vaqueros norteamericanos, que de mineros, tipógrafos, artesanos y eclesiásticos de un país tan adelantado como Gales.

La Patagonia era entonces una región tan solitaria, que cuesta explicarse que Gran Bretaña, tan audaz en 1806 y 1807, acometiendo a Buenos Aires; posesionándose del archipiélago de Las Malvinas poco después de 1830; que se pasa meses explorando y cartografiando toda la costa sud, mediante sus Fitz Roy y sus Darwin; que en la época del gobernador Rosas pretende navegar por el Plata y el Paraná como por el Támesis; resulta inexplicable, decía, que Gran Bretaña, ante tal soledad y desamparo de la Patagonia, no resolviese tomarla, operación que le habría sido bien sencilla, como ha de verlo cualquiera.

Tan insólita abstención es un verdadero misterio de la política británica del siglo XIX, de tanta expansión imperial, cuando los sir José Chamberlain pedían a sus compatriotas que pensasen en continentes. No puede creerse que se contuviera por la doctrina Monroe, que no pudo contener la invasión europea a Méjico en 1861. Vale más suponer que Gran Bretaña se haya dicho que con los ferrocarriles, el crédito financiero, la obtención de tierras, la compra de carne, etcétera, iba a realizar una política mejor.

Es probable que se diga que si no llegan los galeses, hubieran llegado otros. Siempre han parecido fáciles las cosas una vez hechas, hasta el descubrimiento de América. Contra eso puede argüirse que los galeses estuvieron solos largos años. Ningún otro grupo humano siguió sus huellas. Nadie intenta por entonces otra empresa como la suya. La Nueva Roma, hacia Bahía Blanca, termina en un drama y en un desastre. El gobierno nacional reclamaba contra la ocupación de Las Malvinas por los ingleses, y del Estrecho de Magallanes por los chilenos, pero sin resolverse a ninguna fundación que significase la toma efectiva de la Patagonia. Las luchas civiles, los malones del aborigen, la guerra del Paraguay, la exigüidad del erario, todo esto lo mediatizaban lamentablemente. El gobierno nacional carecía de hombres y de fondos.

He ahí por qué me parece que la aventura de los galeses debe ser mirada con respeto y simpatía. A mí no me agrada subestimarla. Me inclino más por las páginas del escritor Carlos A. Bertomeu, considerándolas de un patriotismo ejemplar. En realidad, esas páginas son un homenaje intelectual tan intenso como armonioso. Leerlas es conmoverse. Aludo a "El Valle de la Esperanza", libro de 1943, donde la historia y la novela se entremezclan irregularmente, contrariando al académico, pero cuya esencia es un himno de admiración y gratitud por la citada aventura.

II.—EL DESEMBARCO INOLVIDABLE

Los galeses (R. J. Payró decía galenses, como prefieren muchos) desembarcaron de la goleta Mimosa, en la playa de Golfo Nuevo, el 28 de julio de 1865, habiendo

Las Cuevas, en la playa de Puerto Madryn, lugar de desembarco del primer grupo de galeses, en 1865.

zarpado de la dársena de Liverpool el 28 de mayo. La colonia componíase de 156 personas, tres de las cuales fallecieron en la travesía y se las sepultó en el mar.

El sitio exacto del desembarco es el llamado Las Cuevas, que se halla unos kilómetros al sud de Puerto Madryn; y se hizo mediante un bote o lanchón, es decir como se ha visto tantas veces a lo largo del litoral patagónico.

Se ha escrito y repetido que Lewis Jones, uno de los líderes de la colonia, la esperaba allí con elementos de auxilio, de acuerdo con una resolución del comité organizador, tomado el año antes; pero no se ha explicado cómo llegó, qué día, si estaba solo o con otro, ni si poseía alguna embarcación.

Alguien dice que estaba con su compatriota Edwind C. Roberts.

Se sabe positivamente que Lewis Jones, Edwind C. Roberts y Love Jones Parry habían explorado ciertos parajes de la costa chubutense, entre ellos el estuario del río, como el navegante Fitz Roy en 1833; pero esto fué antes, en 1863, teniendo ya la idea de la colonización, y en virtud de un pedido del ministro Guillermo Rawson, del gabinete presidencial de Mitre, que le facilitó el viaje.

Yo entiendo que Jones y Roberts venían en el velero Mimosa. Por lo pronto, sus nombres figuran en la lista de las 156 personas que salieron de Liverpool.

Extraña un poco que formando parte de la colonia Lewis Jones, y teniéndose por objetivo el valle del Chubut, no se prefiriera entrar por la boca del río. Se me ocurre que esto era lo más lógico y sencillo. No veo el por qué del desembarco en Golfo Nuevo.

Se han escrito también otras cosas que causan duda en cuanto se las examina y confronta, razón por la que sería útil traducir y consultar a Lewis Jones, Abraham Matthews y W. M. Hughes, actores e historiadores de la colonia. En sus páginas tiene que estar la verdad.

El escritor Bertomeu refiere, por ejemplo:

1°) Que un colono se internó desaladamente en el desierto para llegar pronto al valle fruitivo, y no se supo más de él. Sería el cuarto inmigrante muerto.

2°) Que la colonia se mantuvo en Las Cuevas varios días, esperando al grupo de seis personas que Jones destacó para explorar el trayecto hasta el río, dos de las cuales, sedientas, bebieron agua del mar, descompusiéronse y hubo que abandonarlas. Al regreso se vino con ellas.

3°) Que casi todas las mujeres y los niños hicieron el viaje por mar, en la goleta, padeciendo mucho y tardando trece días para llegar a destino.

4°) Que el 17 de agosto se encontraba en el valle toda la colonia.

Entre este texto y el de Evan Thomas hay alguna antilogía y diferencia.

Evan Thomas, periodista, hijo del valle, refiere que la colonia tardó 19 días en llegar al río, o sea para recorrer los 60 kilómetros que hay de Las Cuevas a Rawson. Esto induce a pensar que el 17 de agosto ya estaba allí, como expresa Bertomeu, pero habiéndose movido inmediatamente, sin ninguna exploración previa. No cita la muerte de ningún colono. Además, según él, las mujeres no viajaron en la goleta Mimosa, sino en el lanchón Mary Halen, que no dice de dónde vino, ni si es la misma embarcación utilizada para el desembarco. La goleta había puesto la proa hacia Gales a los tres días de esa operación.

La narración de Thomas se encuentra en el volumen que publicó en 1950 el diario "Esquel", conmemorando sus bodas de plata. Se titula "Los galeses en el Chubut".

Como es de imaginar, estos nuevos argonautas, más creyentes en el trabajo que en vellocinos de oro, traían de todo para su empresa: maderas, útiles de labranza, semillas, víveres. Traían hasta un casal de chanchos (lechones, seguramente), que lo condujeron en una carretilla. Así me cuenta la joven Nelphie Davies, que lo ha oído de labios de su tía, con quien vive, y que es hija de María Humphreys de Davies, la primera criatura blanca del Chubut, nacida a los pocos días del desembarco.

A la señorita Davies debo también una vista del retrato de su abuela cuando tenía 20 años. Era una estimable cabeza.

Muchas veces se ha recordado la llegada de los primeros colonizadores del Chubut, ese grupo de 153 galeses que buscaba un sitio en el que no se sintiese la injusticia ni la opresión, viejo anhelo del hombre. El desembarco es un episodio histórico. Yo no dudo que él, como así las escenas subsiguientes, hasta alcanzar la tierra de promisión, el valle encantado, donde los colonos empezaron su nueva vida, recorrerán el mundo algún día, reproducidos e idealizados por el arte del cine, maravilla de nuestro siglo.

III.—FUNDACION DE RAWSON

El 16 de septiembre de 1865 reuníase con los colonos el coronel argentino Julián Murga, cumpliendo instrucciones ministeriales de Buenos Aires. Esto era en el sitio de Rawson.

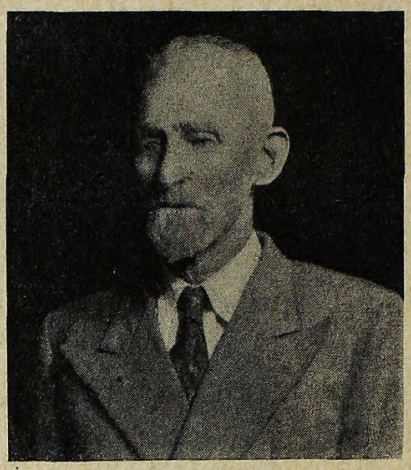
En una ceremonia a propósito, el representante gubernativo iza el pabellón nacional y labra el acta de fundación del pueblo, que a esas horas no ha debido pasar de un proyecto ideal, o un simple campamento. He leído, sin embargo, que se hallaba presente un agrimensor y se practicaron algunas mensuras.

El galés Lewis Jones firmó por los colonos. Debía chapurrear algo nuestro idioma.

El acto fué una refirmación de la soberanía argentina y un reconocimiento de los inmigrantes.

El coronel Murga, de larga actuación en las campañas contra el araucano, en el sud bonaerense, tenía entonces el puesto de comandante militar de Patagones, y había venido de allí.

Habiéndose ausentado en cuanto cumplió su comisión, los colonos quedaron solos. Y así pasaron años.



El Sr. Roberts Charles Jones. (Foto en nuestro poder desde 1947.)

IV.—ROBERTO CARLOS JONES: EL PRIMER HIJO DEL CHUBUT

Más de una vez me he dicho que nuestros ancianos se diferencian de los de otras naciones. Los nuestros son capítulos de historia. Más de uno ha visto nacer y prosperar ciudades, lo mismo que transformarse social y topográficamente comarcas enteras. Y Roberto Carlos Jones (Bedol) lo prueba muy bien.

Este vecino ha presenciado el nacimiento de todo este oasis del valle inferior del Chubut, donde originariamente no había otro fruto que las bayas del calafate, y en el que hoy los dones de Ceres, como solían decir los poetas, constituyen una cornucopia magnífica, que se vierte en todas direcciones. Millares de toneladas de fruta, hortalizas y granos se cosechan acá todos los años.

Roberto Carlos Jones, el primer varón blanco de este territorio, único sobreviviente de la Expedición Fontana, vive en Rawson. Tiene 88 años. Nació junto al río el 15 de enero de 1866. ¡Siento no haber podido saludarlo! Estaba en cama cuando fuí a conocerlo. Oro del pasado, reliquia histórica, dice de él un articulista treleusense, tratándolo con entusiasmo; es un héroe, me repite su yerno; hace algún tiempo el gobernador lo invitó a enarbolar la bandera en el mismo sitio de la primera vez, en 1865. Fué un momento de intensa emoción para el circunspecto y modestísimo anciano, que no ha sabido de otra vida que la del trabajo.

Está en cama, me dice su yerno, porque así se siente mejor. Ya es muy anciano. Se levanta cuando quiere. Le gusta poco hablar. Es medio amnésico. Es corriente que olvide las fechas o que las confunda. Por eso nosotros lo consultamos raramente.

La fotografía lo representa delgado, grave, los ojos bajos, el mentón agudo. Domina menos el argentino que el galés, razón por la que prefiere conversar en esta última lengua, pese a su argentinidad. No debe olvidarse que la colonia, en sus primeros veinte años, casi no oyó otra lengua que la suya y la del tehuelche.

Su hijo político se llama Estanislao Oñate. Es fotógrafo de la Gobernación, hombre fecundo, aficionado a versos, discursos y prosas ocasionales, afición que le ha dado cierta popularidad. La hija, que nació en Trevelin, sobre la cordillera andina, se llama Nilda May Roberts de Oñate. Tiene 39 años. Ambos sienten mucho respeto y cariño por el anciano, de modo que hacen cuanto pueden para que sobrelleve digna y tranquilamente su ancianidad.

Jones fué de los integrantes de la Compañía de Rifleros del Chubut, el grupo vallense con que el gobernador y teniente coronel Luis Jorge Fontana anduvo expedicionando en 1885-86; y es muy probable que se hallase entre los mocetones "galeses" que le cortaron la respiración y le hicieron hacer alto en el valle del Corcovado, evidenciándole una pericia magistral en el arte de manejar el caballo y bolear vacas salvajes. ¡Lógico! ¡Si hacía rato que esos mocetones practicaban la cinegética de los tehuelches!

Su nombre figura en el bronce que ostenta el pedestal del busto de Fontana en la plaza de Trevelin, erigido por iniciativa de otro de los expedicianrios, Jhon Daniel Evans, El Baqueano, que en 1884 estuvo en un tris de perecer a manos del aborigen, y a quien se debe una acción progresista en la zona cordillerana.

La Casa de la Patagonia lo ha nombrado socio honorario.

Roberto Carlos Jones ha tenido la suerte de vivir lo bastante para ver materializado mucho del suelo de sus padres.

V.—SUBSISTE EN GAIMAN LA CASA DEL PRIMER COLONO

Subsiste en Gaiman la vivienda del primer poblador, un edificio de piedra, bajo, de unos 15 metros de largo por 6 de ancho, construído en 1874. Está en un solar céntrico, a pocos metros de la plaza pública. El techo original, que es de barro, se halla protegido por un sobretecho de cinc. Si sus paredes fueran de paja y barro, en vez de piedra, la vivienda se parecería a un antiguo rancho de la provincia de Buenos Aires.

Allí vivió David D. Roberts, un galés inteligente y activo, que vino de Pensilvania con varios connacionales. Llamaba a su casa Nyth y Dryw, Nido de Reyezuelo, según la traducción de una informante, la señora Neuman, estimada vecina de Trelew; y el reyezuelo es un vistoso pajarillo europeo.

Roberts abandonó ese nido en 1893, luego de veinte años de labor. Hallábase un tanto cansado y algo asmático. Fallecería en Auckland, Nueva Zelandia, en junio de 1907, teniendo 71 años.

Este poblador de Gaiman, el primero de ese paraje, fué de los náufragos de Electric Spark, el buque que él y sus compañeros tomaron en Pensilvania para venir al Chubut, y que se hundió en la costa brasileña, lleván-

doles el equipaje y todos los pertrechos rurales. Pero Roberts supo reponerse. En Gaiman hizo capital.

La señora May Edwards de Roberts se asombra de que aun no haya en Gaiman o Trelew una calle con el nombre de David D. Roberts. Cree que eso es injusto. Roberts, dice, fué un hombre culto y hospitalario; su casa estaba abierta para todos; a ella llegaban lo mismo los galeses que los indios. Era un pionero. El Nyth y Dryw era un senado. Allí se hizo la primera reunión para formar la Compañía Mercantil del Chubut; allí fué tratado el Ferrocarril; en esa casa fueron planeados los canales. Ningún proyecto prosperaba sin pasar por ella, pues el señor Roberts atraía a los principales colonos.

La señora Isabel Enriqueta Adams de Humphreys.

¿Ve usted ese pergamino? Ahí se dice claramente lo que hizo. Se lo dieron en la reunión de despedida. Vino a nuestro poder hace unos años, mucho después de su fallecimiento.

Observo el pergamino, que es grande y pende de la pared. La primera firma es la de Lewis Jones. Tiene el año 1893, efectivamente.

La señora Roberts es una anciana de 72 años, británica, que reside en Trelew desde hace mucho, acompañada de su hija Budduy. Vino de Inglaterra en 1911, casada con Idris D. Roberts, hijo del poblador que vengo recordando. ¡Ah, es como un archivo colonial! ¡Tiene la mar de cosas que contar! Da gusto oirla, aunque a veces le cuesta manejar su lenguaje anglocriollo. A ella y a su hija les debo más de un pormenor de estas crónicas.

Mi esposo, me dice la señora Roberts, nació en la casa de Gaiman el 23 de julio de 1875. Fué el primer nacimiento de ese paraje. Era un bebé tan lindo, tan rubiecito, que la madre cerraba las puertas cuando venía Saihueque, Chiquichano o algún otro indio, por temor de que se lo robaran, aunque eran amigos.

Ya mozo, Idris D. Roberts fué mandado a Inglaterra para educarlo, costumbre de todos los padres pudientes. Allá mejora su inglés y trabaja en unas tiendas importantes. Vuelve casado y con hijos. Pasa luego sus peripecias y miserias como empleado de la comisión de límites con Chile, igual que el ingés William Parris, que aun vive; y el campo que le prometieron como recompensa, no lo vería nunca.

Tanto la esposa como la hija me refieren que Roberts fué un hombre profundamente sencillo, afectuoso y desinteresado. Sabía de memoria la Biblia. Durante muchos años fué empleado de la Compañía Mercantil del Chubut, y posteriormente de la Municipalidad. Se extinguió hace poco: el 24 de octubre de 1953, a la edad de 78 años, siendo señalado siempre como el primer hijo de Gaiman.

Una hermana suya fué la esposa de W. H. Hughes, vecino de esa localidad, a quien se debe una historia de la colonia, "Ar Lannau'r Gammy Ym Mhatagonia", obra póstuma, impresa en Liverpool en 1927.

VI.—MARIA HUMPHREYS: LA PRIMERA NIÑA DEL CHUBUT

Así como se sabe bien que el primer varón blanco del Chubut es Roberto Carlos Jones, es también notorio que la primera niña es María Humphreys.

Nació esta niña varios meses antes que el varón, el 10 de agosto de 1865, en Las Cuevas, a poco del desembarco de la colonia.

El dato induce a pensar que sus padres se quedaron allí, esperando el suceso, en lugar de unirse a la caravana que partió para el valle.

Se me ha dicho, sin embargo, que el padre, Morris Humphreys, iba en la caravana, pero tuvo que volverse del paraje que desde entonces se conoce como Loma María. Puede ser. Se ha escrito además que la idea del bautizo de Loma María fué de Edwind C. Roberts, el del viaje exploratorio de 1863.

El matrimonio Humphreys fué de los que se ausentaron en 1867, encontrando demasiado dura e incierta la vida de Rawson. Estableciόse en Patagones, donde tuvo otros hijos; pero al cabo de unos años retorna al Chubut, ya para quedarse definitivamente.

Algunos de sus hijos ocuparon tierras de la zona andina.

El explorador inglés G. Ch. Musters trató al matrimonio en sus días de Patagones, creo que en 1870.

Morris Humphreys, ya en el valle y convertido en hacendado, fué electo más de una vez para cargos institucionales, entre ellos el de presidente de la Sociedad Rural.

María Humphreys, la primera criatura chubutense, se casó con el colono R. A. Davies.

Recuérdasela como un alma nobilísima, de grande voluntad y desinterés, que hizo el bien sin descanso, como una obligación. Su código fué el trabajo y el afecto a sus semejantes. La calle, el hospital, su casa, supieron de su permanente bondad y de su diligencia incansable.

Así años enteros.

Muchos bebés que hoy son abuelos, me expresa cierta persona, fueron recibidos por ella. ¡Qué iba hacer! En su tiempo faltaban obstétricas.

Al caer enferma, hemipléjica, fué para siempre. ¡Qué injusticia! ¡Con su amor a la vida y al bien!

Dieciocho años estuvo en el lecho la señora Humphreys de Davies, abatida irremediablemente, sin más aliento efectivo que el cariño de los suyos y de sus relaciones, y sobre todo el de su hija Millie, ángel guardián incomparable, que jamás se concedió la licencia de separarse un día de su lado. Si la abnegación filial precisase un símbolo, ella podría serlo. No es un mito. Vive todavía.

María Humphreys de Davies murió en Trelew el 31

DOS FOTOGRAFIAS INEDITAS
DE LA
EXPEDICION FONTANA

Los expedicionarios.

El lago Fontana al llegar a sus márgenes los descubridores.

de marzo de 1928. Tenía, por lo tanto, 63 años. Su entierro fué una extraordinaria expresión de duelo.

Handel Davies, su hijo, de 52 años, conserva y prolonga su esencia espiritual.

Es un hombre demasiado bueno, dicen sus parientes y amigos.

Cuesta concebir, por lo pronto, un magistrado más sencillo, laborioso y ecuánime. Es la personificación del orden, la perseverancia y la benevolencia. Hace 29 años que es juez de paz, sin que ningún vecino se sienta incómodo con su judicatura, ni haya político, periódico o gobernante que piense en relevarlo, lo que no es poco decir en nuestra democracia.

Davies, evidentemente, es un juz incontrastable y vitalicio, impuesto por la nobleza de su carácter y la rectitud de su obra. Desde su esfera, practica el bien con la misma naturalidad y consecuencia con que lo hizo su madre.

El señor R. A. Davies, su padre, también fué juez de paz, y no accidentalmente, sino por un período de 15 años, desde 1898 a 1913, lo que es bien expresivo. Algo de bueno debía poseer.

Olvidaba un recuerdo probatorio de cómo veían y estimaban ciertas personas a la señora Humphreys.

Llega a su casa el aborigen Adolfo Nahuilquier Chiquichano, persona conocida entre los galeses. La visita era de rigor cada vez que bajaba al pueblo, dejando su toldería. Me parece que se conocían bastante. Lo cierto es que al oír que ya no estaba en la casa, que la señora Humphreys había muerto, fué tanta su impresión, tan grande su pena, que no pudo dominarse. Allí mismo lloró amargamente.

¡Qué interesante!

Si el indio no tuviera otra naturaleza que esa insensible, proditoria y bárbara que siempre se ha pintado, forzoso será reconocer que Nahuilquier debió haber recibido muchas pruebas de respeto, estimación o bondad para transformarse y humanizarse de tal modo.

NOTA.—Los restantes capítulos de este interesante trabajo de nuestro colaborador R. Gorraiz Beloqui, los publicaremos en una próxima edición.

Ovejas

¡Ovejitas mansas!
¡Ovejitas buenas!
En el cielo sin fin de las pampas
parecen estrellas . . .

Ese blanco vellón que protege
contra el frío tajante que alela,
no es tan sólo abrigo
para las ovejas:
ese blando vellón codiciado
es el pan de familias enteras,
es la casa del pobre puestero,
la esperanza del padre que brega
el consuelo de cuantos trabajan,
la ilusión de mil hombres que sueñan...

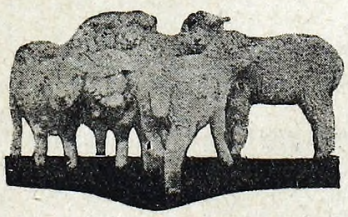
¡Ovejitas mansas!
¡Ovejitas buenas!
Vagan inconcientes
ramoneando hierbas
por los cañadones . . .
Si ellas comprendieran
su enorme importancia,
el papel decisivo que juegan
en el drama cargado de tintas
que hay en toda la vida sureña,
pedirían, quizás, una estatua,
una placa . . . medallas siquiera . . .

Pero ellas ignoran
su gran trascendencia
y siguen, humildes,
ramoneando hierbas . . .

Y con toda su simple ignorancia,
y con toda su extraña inconciencia,
ellas son, en la gran Patagonia,
la más sólida y firme riqueza:
su lana es el oro,
su vellón es seda,
los fardos prensados,
esperanzas ciertas:
¡ellas son talismán de los pobres!
¡nuestro Sur es lo que es por la oveja!

La ovejita mansa,
la ovejita nuestra
no hace mal a nadie
y a nadie molesta;
hace bien a todos
hasta cuando muerta
y por eso es regalo del Cielo,
¡la mayor bendición de esta tierra!

Raúl A. Entraigas



Recuerdos del Lejano Sur

FRAGMENTOS DE UN LIBRO EN PREPARACION

Por Juan Teodoro Louge

(*Para ARGENTINA AUSTRAL.*)

Al evocar esas comarcas patagónicas de "rebaños y nieves en azul de mares" como las calificara un poeta nuestro, ubico como pórtico aquellas palabras insuperables de Miguel Cané en **Juvenilia,** el viejo libro siempre joven: "Quisiera escribir con sencillez, porque ésta es la vida y la verdad y nada hay mas difícil que penetrar en ese santuario". Y con la misma suave tristeza que exteriorizara Cané al releer sus recuerdos infantiles llegarán estas notas a los lectores de ARGENTINA AUSTRAL, pertenecientes a las Memorias de un nativo de la Patagonia que contempló esas inmensidades con la mirada atónita de la infancia y la romántica predisposición de la adolescencia.

.....

Han transcurrido más de treinta años desde entonces, que se fueron como el agua entre las manos... Navegaban por los mares del Sur varios barcos cuyos nombres evoco como si se tratara de seres queridos, de amigos inolvidables: Los "gemelos" **Asturiano** y **Argentino,** pertenecientes a la flota de la "Anónima", escueta designación con que se mencionaba y se menciona a la S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia. Me parece ver a don José Menéndez, inquieto y dinámico, pese a sus largos años, por las cubiertas, corredores y escaleras de aquellos buques, cuyos nombres simbolizaban su origen astur y su afecto a la Argentina...

En esos "gemelos", aún niño, realicé varios viajes a Puerto Deseado, y alterné algún regreso, para cumplir con mis obligaciones escolares, en el **Presidente Mitre,** famoso por su breve cautiverio en poder de los aliados durante la guerra de 1914, y en el antiguo **Camarones,** luego rebautizado con el nombre de **Buenos Aires.** Ambos eran de la Compañía Hamburgo. El **Buenos Aires** se hundió frente al Brasil; una tormenta en el cabo Santa María arrolló la vejez del último barco que conocí en mis viajes al Sur. Desde entonces no he regresado a esa costa atlántica. Estas líneas adquieren, pues, el sentido de un homenaje a los seres buenos, encumbrados o humildes con quienes alterné en las vacaciones, y el de una somera evocación de esos mares, barcos y tierras distantes, en el espacio y en el tiempo.

.....

En esos barcos de la evocación, los jóvenes "gemelos" y los viejos "germanos", tuve la fortuna de tomar contacto varias veces con mi tierra natal en Puerto Madryn, cuyo largo muelle era un puente afectivo en la realidad de los viajes, y lo es también en estos instantes que recuerdo todo eso con la "suave tristeza" de que habló el autor de **Juvenilia.**

¡Puerto Madryn! ¡Cuántas veces al llegar allí, he sentido el hálito de la tierra que fué mi cuna!

Recuerdo que en alguna mañana o tarde de esos viajes cíclicos de las vacaciones estudiantiles, en 1919 o 1920, no realicé el acostumbrado paseo por Puerto Madryn, como en otros viajes lo hiciera por el pueblo o sus alrededores: Quedé a bordo, no recuerdo qué motivos tuve para ello. Era un día radiante. El sol difundía sobre el agua quieta del golfo un resplandor esmeralda. A lo lejos divisaba la mole de un barco alemán, detenido allí desde el comienzo de la guerra de 1914, y más distante aún, arrumbado en la costa, el casco de un buque náufrago, imponían a la fantasía escenas imprecisas de victorias, derrotas y tragedias. La brisa ligera traía el fuerte olor del mar, y en el extremo de

la bahía la silueta de un velero semejaba un ave gigante. El guinche del barco, en su trajinar, alteraba por momentos la majestuosa quietud del golfo Nuevo.

.....

Una sensación inenarrable en detalles y accidentes prevalece siempre cuando he intentado describir esa Patagonia de mi niñez y adolescencia. Tomo como punto de mira de esta parte de la recordación a Puerto Deseado. Para mí, nunca supe que alguna cosa o lugar se haya designado tan exactamente, Puerto Deseado; ansiado lugar de mis vacaciones, refugio ocasional de paz, adonde fuera varias veces en busca de emociones intraducibles en estas líneas: grandioso espectáculo del mar que contemplaba desde las rocas; sensación de infinito al atravesar, en auto o a caballo, esa campaña inmensa, impresionante en su mutismo grandioso "como si todo el silencio del mundo hubiera acampado allí", según cantara Belisario Roldán en **El gaucho** al describir la inmensidad de nuestras llanuras.

Puerto Deseado, Jaramillo, Koluel Kaike, Pico Truncado, Las Heras... Vientos fríos en pleno verano, en aquellos caminos extensos, interminables, recorridos por los heroicos **Ford** y los viejos **Studebaker;** brisas frescas de enero en las madrugadas de las estancias inolvidables, que son jalones perdidos, destruídos o empalidecidos de las evocaciones.

Para mis recuerdos, ese viento patagónico, ese viento al ras del suelo, al arrancar a veces, en su danza y en su despliegue hasta los techos de las casas, al penetrar por las hendijas de las puertas y ventanas con silbidos prolongados, era un duende violento, y era ladrón impulsivo, entreabriendo las puertas inseguras y mal cerradas.

En esos instantes, Buenos Aires pasaba por los graves momentos de la semana trágica de 1919, volvíamos a Puerto Deseado en automóvil desde una estancia de Pico Truncado. La violencia del viento era tal que parecía sacar el auto del camino. Durante el trayecto tuvimos que aguantar no sólo la fuerza del viento, sino también el intraducible lenguaje del volante, dueño de unos tremendos bigotes, conduciendo denodadamente un **Ford,** de esos que se ha dado en designar, precisamente, **de bigote.**

.....

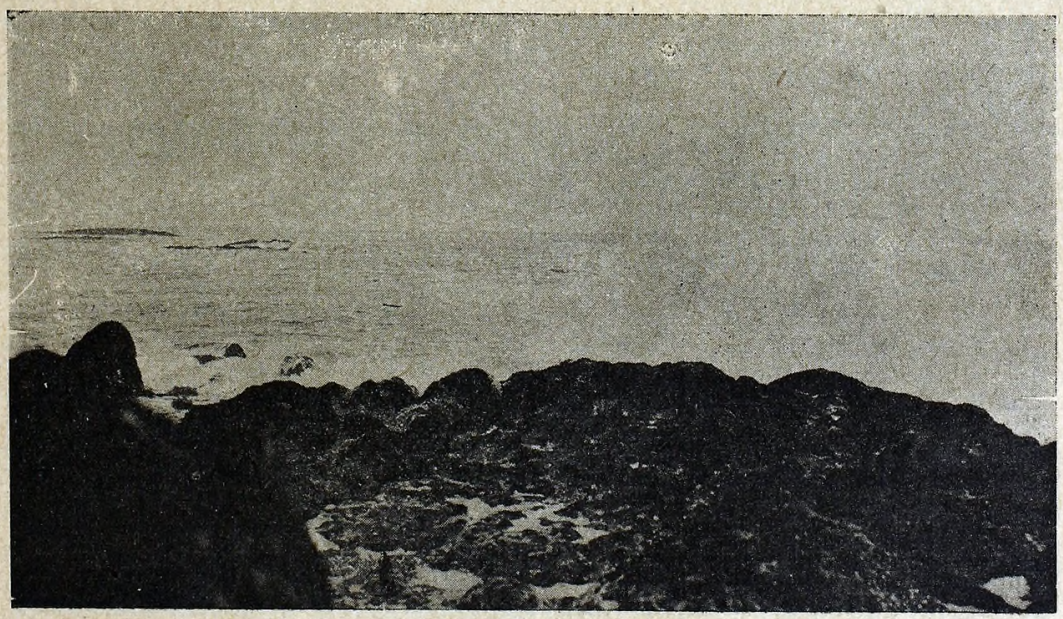
Puerto Deseado... Cañadón Veneciano... Cañadón Las Bandurrias... Eran increíbles los soles quemantes en tierras famosas por fríos inclementes, en aquellas tardes de las exposiciones de hacienda en el Cañadón Veneciano, donde se hallaban las instalaciones de la Sociedad Rural de la zona. Recuerdo las tómbolas, los modestos **buffets,** y entre todo aquello, cuyos relatos dejo para otras notas, el mínimo detalle de las botellas de cerveza con tapones de corcho y golletes de metal que los aseguraban, y los refrescos con agua natural, a veces fresca...

Cañadón Las Bandurrias, lugar de frecuentes reuniones, asados y fiestas... Evoco a los empleados de la "Anónima" y de Stubenrauch unidos en sin par camaradería. Este recuerdo es como una imagen sonora: a la vera de los costillares y asadores ensartados junto a fuegos crepitantes, parejas que bailan, grupos que cantan, y entre todos ellos una locuacidad de manzanilla en los españoles que dominan la escena por el número y por su algarabía.

.....

Regresaba a Buenos Aires en uno de aquellos barcos que mencioné al comienzo. En la cubierta amplia, cerca del bar y salón de fumar, se hallaba en exhibición una espléndida fragata en miniatura, construída por uno uno de los tripulantes de a bordo. Con no sé qué finalidad, el pequeño barco fué rifado entre los pasajeros. Adquirí un número, y tuve la suerte de obtener el premio.

Llevé cuidadosamente el precioso barquito hasta el camarote que ocupaba junto con mi acompañante, un antiguo poblador de Jaramillo. Pocos instantes después fuimos al comedor, y allí, junto a sus padres, vimos una niña de diez a doce años, que lloraba desconsoladamente. El motivo del llanto era la minúscula fragata. Fuí al camarote y regresé al comedor con mi barquito en brazos; me acerqué a la mesa de la niña y se lo obsequié calladamente. La sonrisa plena de dicha y agradecimiento de la nena es una de las estrellas que iluminó mi infancia y su imagen es el hada que clausura estos recuerdos del lejano Sur.



Entrada a Puerto Deseado.

El Pingüino, caballero, romántico y sentimental, suele morir de amor

Por Juan del Sur

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

Viéndolo tan derecho, casi hierático, impecablemente vestido de gala, albura perenne en su pechera, nadie puede dudar que quien trajea de tal suerte y se yergue con tanta gallardía reúne las virtudes de un perfecto caballero.

El pingüino, ese simpático animalito que puebla las costas patagónicas, es quijotesco, educado, de nobles sentimientos. Diríamos que parece un hombre, pero tememos ofenderlo con la comparación, pues los hombres solemos arremeter a palos contra los pingüinos mientras que ellos no le hacen daño a nadie, y, por el contrario, encantan, decoran y matizan el paisaje marino del sur.

Su caballerosidad no está sólo en esa conformación anatómica que le da apariencia de un petisito vestido de fiesta. Se manifiesta en múltiples aspectos. Está presente en todos sus actos, es condición innata, impulso y guía en su conducta.

Según expresan los más curiosos observadores de su vida y forma de actuar, el pingüino atiende con agrado y generosidad a todos los desvalidos de su raza, adopta a los desamparados, los protege moral y materialmente, se quita del pico el trozo de pulpo que pensaba saborear y lo entrega con espontánea solidaridad al congénere que por estar herido, enfermo o muy viejo, no puede ir en busca del propio sustento.

Hemos dicho pulpo al nombrar la comida del pingüino. Pues bien, es otro detalle que atestigua su refinamiento, porque si admitimos que el hombre da muestras de buen gusto yendo a un restaurante a comer pulpos, no puede negarse exquisitez de buen "gourmet" a este habitante de las roquerías del sur para quien el pulpo representa el "pucherete" diario, infaltable en su alimentación.

Volviendo a los sentimientos y costumbres que denotan y califican su categoría de "gran señor", su clase, su nobleza, tenemos el ejemplo que ofrece la comunidad pingüinesca y que es realmente aleccionadora. Si un pingüino muere, en un accidente cualquiera, muchas veces fulminado por una bala o apaleado sin piedad, y deja hijos pequeñitos, la comunidad toma a su cargo la obligación de alimentar a los huérfanos y no desampararlos hasta que hayan adquirido las condiciones necesarias para afrontar solos las contingencias de la vida.

En sus amores es caballeresco y arriesgado, casi mosqueteril, pues tratándose de lidiar por una dama no pregunta cuántos son, no da nunca la espalda al peligro, lucha con tenacidad, y a veces muere en la contienda con toda gallardía y entereza. Pero si alguno de los contendores llega a perecer, entonces se muestra otra faceta de la caballerosidad del pingüino, pues dirimida la cuestión quedan zanjadas las dificultades, las ofensas lavadas, y se entabla una perfecta reconciliación. Los rivales de un momento antes no conservan la más mínima partícula de rencor.

Fauvety, que estudió la vida y costumbres de los pingüinos durante una larga estadía en el golfo San Jorge, dice que entre éstos suelen librarse combates encarnizados por la posesión de las hembras. "Pelean durante horas, reposando y respirando a intervalos, volviendo luego a pelear, hasta que, como lo quiere la naturaleza, el más fuerte se lleva el premio a la victoria."

Ese premio, aclaremos bien, no se lleva violentamente, pues si bien a través del combate puede haber una conquista, la verdad es que entre la pingüenada —como en la mejor doctrina— la victoria no da derechos. Lo que ocurre es que en las pingüinos femeninas hay cierta inclinación a preferir al vencedor y a él se le entrega como un premio, lo que no es nada reprochable pues la misma conducta suelen adoptar las féminas de otras especies, incluso la parlante. Sucede a veces, sin embargo, que la pingüino femenina ya tenía echado el ojo a uno de los contendores, y se mantiene fiel a esa preferencia llegando, incluso, a violar las reglas del combate al terciar en ayuda del "elegido de su corazón" cuando advierte que está medio malparado en la reyerta.

Una vez ganado el corazón de la que será compañera, ya sea en lucha franca o mediante una oportuna declaración de amor, el pingüino guarda a su consorte una perfecta fidelidad, que nada ni nadie podrá quebrantar, ni siquiera la muerte, pues si la compañera perece él irá, triste pero decidido, a sepultarse entre las grietas de las superficies heladas, donde antes que morir de frío empieza a morir de amor.

El pingüino, como perfecto caballero, en sus amores es donairoso y galante. El hombre suele obsequiar flores a la mujer preferida, y el pingüino, como no tiene flores en las rocosidades sureñas, entrega a la que será su dama una piedrita. Si ella la acepta, quedará concertado el compromiso amoroso. Y esa piedrita que oficia a manera de flor y declaración de amor debe tener un simbolismo muy especial, pues no solo inicia el romance sino que también preside el connubio, ya que todo nido de pingüino es rodeado con un corralito de piedras, y aquella piedrita es la primera que se coloca en el ruedo.

VARIEDAD DE NOMBRES

Este caballero roqueño ha tenido varios nombres. Antiguamente le decían "pájaro niño" y también "manco", pero la de "pingoines" que indicó Fernández Oviedo es la que pervive en su castellanización de pingüino.

La primera mención que se hizo de ellos en el mundo civilizado fué de Pigafeta, cronista de la expedición magallánica, y sus referencias fueron ampliadas por los tripulantes de las naves de Loayza.

Hace pocos meses, durante la Fiesta de la Fauna Argentina realizada en el Parque Nacional de los Alerces, el doctor Tomás González Ruiz disertó amplia e ilustradamente sobre diversos ejemplares de la fauna sureña, extendiéndose en algunos detalles muy intere-

santes del pingüino. Y fué leyendo un extracto de esa conferencia que tuvimos la ocurrencia de hacer estas ligeras consideraciones en torno al simpático e impecable pájaro sin plumas, del que todos los viajeros y habitantes del sur tenemos un grato recuerdo, pero del que desconocemos muchas cosas, tantas que casi no conocemos nada del pingüino. Por eso, al tiempo que nosotros mismos nos ilustramos, trataremos de suministrar a los lectores otros datos sobre algunas de las peculiaridades que lo distinguen.

SU DISTRIBUCION GEOGRAFICA

Como habitante del litoral marítimo donde tiene que verse a menudo con borrascoso mar de fondo y oleajes de alta espuma, el pingüino ha sido prevenido con particulares condiciones anatómicas para afrontar la lucha contra los elementos marinos: es gran nadador, incansable y nada lerdo, y también un zambullidor de primera fuerza.

Su residencia es móvil, como la del hombre, pues en invierno busca lugares abrigados y en verano se va a las playas. Pasa los largos inviernos del sur en las roquerías, en las islas, en lo hondo de su pequeño habitáculo, pero cuando el infaltable viento patagónico inicia su sinfonía de primavera, sale de su refugio, da un saltito, y se ubica en las rocas costeras. A veces suele encontrárselo en las playas, en esas largas playas sureñas que prolongan durante kilómetros el oro de sus arenales, lamidos por las aguas y salpicados por las algas, que suelen tener curiosas formas y semejarse a víboras que duermen al sol. En esas playas patagónicas, la presencia del pingüino siempre es un matiz agradable y simpático.

"Sus nidos —dice el doctor González Ruiz— tienen caracteres típicos: la boca de entrada casi circular tiene un diámetro aproximado de 25 centímetros, y su interior, de trayecto sinuoso, presenta ensanchamientos que constituyen el verdadero lugar para la incubación; la longitud de estas cuevas varía entre los 50 centímetros y un metro, encontrándose por lo general en su interior trozos de pequeñas ramas de arbustos de la región, plumas y cantos rodados.

Permanecen en nuestras costas patagónicas e islas adyacentes, a las cuales arriban en setiembre, hasta fines de marzo, compartiendo los lugares con otras aves marinas; gaviotas, gaviotines, cormoranes y biguaes, sin molestarse. En cuanto a su distribución geográfica, se extienden en colonias numerosas durante las estaciones de primavera y verano en determinados trechos de nuestro litoral marítimo, especialmente en las proximidades de Punta Clara (Chubut), Bahía Camarones (Comodoro Rivadavia), al sud de Río Deseado y de Puerto Santa Cruz e islas Isabel, Pingüino, Bancos Cormorán y Justicia, etc."

Aunque pueda sospecharse que el dato siguiente denota cierta intención malevolente hacia el pingüino, la necesidad de ser veraces en la descripción y no omitir detalles en la crónica, nos obliga a anunciarles que este animalito es comestible, a falta de algo mejor desde luego, aunque hay quienes aseguran que el hígado de las hembras durante el período de incubación constituye un manjar exquisito, superior al del ganso, del cual hacen el sabrosísimo "paté de foie gras". En cuanto a su piel, se presta admirablemente para confeccionar alfombras de mucha duración.

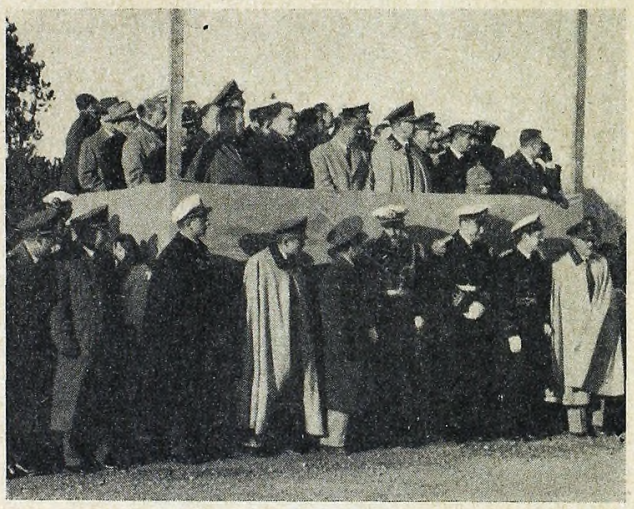
Pero confesamos que más que enlatado como "paté" o extendido como alfombra, nos agrada el pingüino en su estado natural y en medio de los elementos que le son familiares: allá en las escabrosas costas sureñas, paradito sobre una roca batida por las aguas, sin perder nunca la línea, siempre impecable su pechera blanca y bien cortada su chaqueta negra, como un maestro de ceremonias encargado de dar la bienvenida a los viajeros que llegan por mar.

El monumento a San Martín en Río Gallegos

La brillante ceremonia cumplida constituyó una fiesta de hermandad entre argentinos y chilenos, reunidos a impulsos de iguales sentimientos

(*Envío de nuestro Corresponsal.*)

Tal como se había previsto, el 9 de Julio, la Comisión Municipal Pro Monumento al General don José de San Martín, hizo entrega a las autoridades municipales del hermoso monumento ecuestre del Libertador, modelo Daumas, que le fuera encargado por la aludida Comisión al taller del señor H. Radaelli en Buenos Aires, hace cerca de 7 años, y que por razones que son del dominio público recién pudo conseguir se le entregara a la Comisión Municipal.



Palco oficial levantado en la plaza San Martín, ocupado por el Gobernador del Territorio y otras autoridades civiles, militares y eclesiásticas.

Se trata de una estatua similar a la existente en la Plaza San Martín de la Capital Federal y se halla colocada sobre un sobrio basamento de granito patagónico de la zona de Puerto Deseado, el que está adornado con dos artísticas placas de bronce, una a cada lado y que representan "El abrazo de Maipú" y "El paso de los Andes". Estas dos hermosas placas fueron encargadas al ya conocido artista don Luis Perlotti, y en el frente del basamento hay colocado sobre un pedestal de granito un hermoso cóndor de bronce.

La entrega de la estatua estuvo a cargo del señor Vicepresidente de la Comisión Pro Monumento don Alberto Raúl Segovia y en presencia de los demás miembros de la misma, señores Angel Rodríguez Antepara, Juan Liégeois y Herminio S. Devito.

Con tal motivo llegó a nuestra ciudad una brillante delegación de la República de Chile encabezada por el gobernador de la Provincia de Magallanes don Manuel Chaparro Bitch en unión de su señora esposa, acompañado por representantes de las fuerzas armadas: Ejército, Marina, Aviación y Carabineros; Obispo de la Provincia de Magallanes monseñor Vladimiro Boric y el alcalde

El Vicepresidente de la Comisión Pro-monumento al General San Martín, D. Alberto Raúl Segovia, dando lectura a su discurso de entrega del monumento.

Bazar "DOS MUNDOS"

25

SUCURSALES

Casas Centrales:

Callao esq. Sarmiento

Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

de esa ciudad señor Emilio Salles Turhler; pilotos del Aero Club con sus respectivas máquinas; delegado de la Unión de Pequeños Ganaderos; Cámara de Comercio; Círculo de la Prensa; Círculo Radial; ingeniero Provincial y Jefe del Servicio Aéreo Nacional. Todos ellos lo mismo que los chilenos residentes en Río Gallegos, se sumaron al resto de la población y a impulsos de iguales sentimientos de admiración y gratitud hacia el Libertador, tributaron su homenaje.

Posteriormente, el Gobernador del Territorio don Tomás Fernández, ofreció un vino de honor en el Círculo Policial al que asistieron especialmente invitados los visitantes mencionados, los jefes de reparticiones nacionales, Ejército y Marina y fuerzas vivas de la localidad, encontrándose también presentes los delegados de los Ministros de Aeronáutica, Defensa Nacional y Ejército. Después de ofrecer el Gobernador este vino de honor, la Comisión Municipal procedió a la distribución de objetos recordatorios a todos los visitantes y luego entregó una medalla recordatoria a cada una de las personas que se encontraban presentes, iguales a las que esa misma mañana había entregado a cada soldado que desfiló y a quienes testimonió así su simpatía la aludida Comisión.

Antes de finalizar el acto, el Comisionado Municipal, con la autorización del Gobernador, hizo entrega en nombre de la Municipalidad a los miembros de la Comisión Pro Monumento de hermosas medallas de oro recordatorias y de plaquetas de oro y plata alusivas al acto, como testimonio de reconocimiento de la Municipalidad por la labor desarrollada.

Las distintas delegaciones que concurrieron al acto rinden homenaje al General San Martín colocando ofrendas florales al pie del monumento.

El Gobernador D. Tomás Fernández; el Obispo de la Provincia de Magallanes, Monseñor Vladimiro Boric y otras autoridades navales, militares y civiles, junto al monumento que acaba de ser bendecido.

Revista Geográfica Americana

Mensual Ilustrada

PAISAJES Y NATURALEZA
VIAJES Y EXPLORACIONES
USOS Y COSTUMBRES

Lecturas amenas e interesantes para todos

Suscripción Anual
Capital e Interior: $ 100.—
Deseando envío certificado agregar $ 16.—
Exterior: Dól. 8.—
Deseando envío certificado agregar Dól. 1.—

SAN JUAN 738 BUENOS AIRES

Campo patagónico

ZORROS EN LA PATAGONIA Y CONEJOS EN TIERRA DEL FUEGO
— RETENCIONES, DEDUCCIONES E IMPUESTOS —
ESTACION EXPERIMENTAL PARA CHUBUT —
LA AGRICULTURA CHUBUTENSE

Asombra la cantidad, realmente fabulosa, de animales lanares que son sacrificados por el zorro colorado en los territorios del sur. Un poblador de la zona costera del Chubut nos dice que de su majadita de algo menos de 3.000 animales el zorro le mató 310 cabezas. La Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia hace ascender las matanzas del culpéu al 50 por ciento de los ovinos faenados para el consumo interno del Gran Comodoro, en un año, que llega a 240 mil animales. En términos generales se calcula que las bajas provocadas por el zorro, en las zonas más castigadas, ascienden al diez por ciento de las existencias.

Teniendo en cuenta esas comprobaciones nadie puede dudar sobre la necesidad de incrementar la acción contra el zorro colorado. Las autoridades han decretado libertad de caza y precios por pieles y colas. Las Sociedades Rurales contribuyen con los aportes que por cada cabeza de sus majadas hacen los pobladores. Vale decir, que cuanto mayores sean las contribuciones se hará más intensiva y eficaz la campaña pues los cazadores encontrarán precios más remunerativos. Está en el interés de los mismos ganaderos, en consecuencia, contribuir para hacer desaparecer a ese voraz enemigo que tan profundas brechas abre en la riqueza pecuaria del sur.

* * *

En Tierra del Fuego las preocupaciones no son menores que en la Patagonia continental. Allí están originadas por la presencia de un animalito nada salvaje ni sanguinario, de inocente apariencia, pero de una fecundidad alarmante.

En el año 1936 un matrimonio residente en la localidad chilena de El Porvenir introdujo en la isla Grande de Tierra del Fuego dos casales de conejos, y desde entonces la multiplicación de la especie ha sido tan fabulosa que ahora hay millones y millones de conejos, los que devoran no menos del 40 por ciento del área útil de las praderas fueguinas, reduciendo en consecuencia los campos de alimentación para el ganado.

En Australia hubo un problema similar, y se lo ha combatido intensamente, con cercos enterrados, subdivisión de potreros,

Av. Pte. R. SÁENZ PEÑA 555
BUENOS AIRES

CÍCLOPE

COMPAÑIA INTERAMERICANA DE SEGUROS GENERALES S. A.

Capital autorizado m$n. 2.000.000
Capital integrado m$n. 1.300.000

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

Opera en seguros de:

VIDA
INCENDIO
PERDIDA DE BENEFICIOS
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
ENRIQUE GARCIA JAUNSARAS
CARLOS MONTHEIL LACROIX
Síndico: IVAN IBAÑEZ
Síndico Suplente: EDUARDO J. MORGAN

cebos tóxicos, fumigaciones, trampas, redes, armas de fuego, perros y virus para inocular enfermedades epidémicas mortales entre los conejos. Con todo eso se logró controlar la reproducción. Algo así comienza a hacerse en Tierra del Fuego.

* * *

Activa y vigilante en la defensa de los intereses de sus asociados y por consiguiente de los pobladores patagónicos en general, pues son afines los problemas de unas y otras regiones sureñas, la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia ha pedido a la Federación Económica que solicite al Poder Ejecutivo una elevación del mínimo no imponible que reconoce la Dirección General Impositiva. Dice la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia que el actual mínimo no imponible fija una deducción de pesos 7.500 para el contribuyente titular, pesos 1.500 para el cónyuge, y pesos 1.200 para los hijos, nietos, biznietos, etc., y aboga para que esos mínimos sean elevados, por iguales conceptos, a pesos 9.000 para el titular, pesos 6.000 para el cónyuge, y pesos 3.000 para hijos, nietos, etc.

La misma Sociedad Rural, dirigiéndose a igual destinatario, sostiene que el reciente aumento de salarios para el trabajador rural lo conceptúa muy justo dado el mayor costo de la vida, pero como actualmente el productor patagónico tiene ingresos muy ajustados, para evitar un desequilibrio y hasta un posible quebranto, sería menester buscar una fórmulo de equilibrio, que podría estar representada por la exención del pago del impuesto a las ventas que es del 8 por ciento.

* * *

La Federación Económica del Chubut, durante el congreso de zonas menos desarrolladas celebrado recientemente en La Rioja bajo los auspicios de la Confederación General Económica, propició el establecimiento en aquel territorio de una estación experimental agrícola. En su ponencia, se manifestó que el resultado de muchos años de descuido agrícola se manifiesta en forma desfavorable en la economía territorial y afecta a los pobladores. La legendariamente errónea política de mantener la tierra como propiedad del fisco, decía la ponencia, ha anulado el interés del productor, pues la tierra, considerada precaria, sigue siendo tratada como bien perecedero que mañana puede ser negado y al que conviene exprimir rápidamente sin ninguna previsión de futuro.

Abundó la ponencia en distintas argumentaciones, apeló al informe de los técnicos sobre el valor agrológico de esas regiones, y en base a todo eso propone la creación de una chacra experimental agrícola que atienda a estas cuestiones fundamentales: Manejo de pasturas; creación de praderas artificiales; adaptación de forrajeras no nativas; fomento de la producción agrícola alimenticia; análisis de suelos; fertilizantes; manejo de riego; control y registro agrometeorológico.

* * *

Con relación al tema anterior, en los últimos meses se han hecho diversas publicaciones sobre la agricultura en el Chubut, la que ha ido disminuyendo en forma alarmante. En trigo, por ejemplo, diez años atrás se sembraban cuatro mil hectáreas y no llegan a mil en la actualidad. En garbanzos, de una producción de 147 toneladas en el año 1947 se ha llegado a 40 toneladas en la cosecha 1952/53; en alfalfa, el área de siembra disminuyó en diez años en un cincuenta por ciento, y en otros sembrados y plantíos, como avena, centeno, frutales, pimentones, lentejas, etc., el gráfico va en grave descendente. Sólo los tomates, peras y manzanas, muestran aumentos.

¿Se ha cansado el chacarero?

Una marca "BIEN REGISTRADA"...

Asegúrese ovejas bien marcadas, con un mínimo de trabajo y máximo rendimiento. Y una vez esquilada la oveja, se elimina la pintura con toda facilidad.

PINTURA ESPECIAL PARA MARCAR OVEJAS

Pajarito

TRADICION EN PINTURA

Siempre firme... siempre visible!...

GOODLASS, WALL & CIA. (Arg.) Ltda. S.A.

Av. Belgrano 1477 - Bs. As. - T. E. 37-2058

Fábrica: Pte. Bmé. Mitre 3075, Avellaneda - T. E. 22-1261/65

Gacetilla patagónica

Noticias y comentarios de actualidad

Por Sureño

TERRITORIO DE SANTA CRUZ

Río Gallegos. — Respondiendo a una invitación del doctor Jorge Luque, Juez Nacional de Primera Instancia, se reunieron con dicho caballero los miembros de la Comisión Directiva del Patronato de Menores con la presencia, también, de un representante del gobernador territorial. El objeto de la reunión ha sido el de lograr un acrecentamiento de las actividades del Patronato. Se resolvió estructurar convenientemente el organismo para hacerlo servir con eficacia en favor de la niñez desamparada del territorio de Santa Cruz.

Río Gallegos. — En ocasión de la visita de inspección realizada a la escuela nacional "Eva Perón" de esta localidad, se hizo notar al inspector la necesidad de obtener una partida para efectuar algunas reparaciones en el edificio y pintura general. Se aguarda que el Ministerio del ramo proceda concordantemente con los deseos expresados por la Comisión Cooperadora, la que además ha interesado a las autoridades gubernativas para que coincidan en la petición.

Cañadón León. — La Comisión de Fomento que preside don Pedro Mariottini ha podido concretar y convertir en brillante realidad una vieja aspiración vecinal: el alumbrado eléctrico. Cañadón León ya cuenta con una usina perfectamente montada y en funcionamiento. Llevó tiempo conseguirla, pero finalmente con el apoyo decidido de todo el vecindario, la inquebrantable decisión de la Comisión de Fomento que no se dió descanso, y la colaboración de autoridades territoriales, se ha logrado satisfacer el anhelo de la población. El encendido de las luces fué celebrado con auténtico júbilo popular.

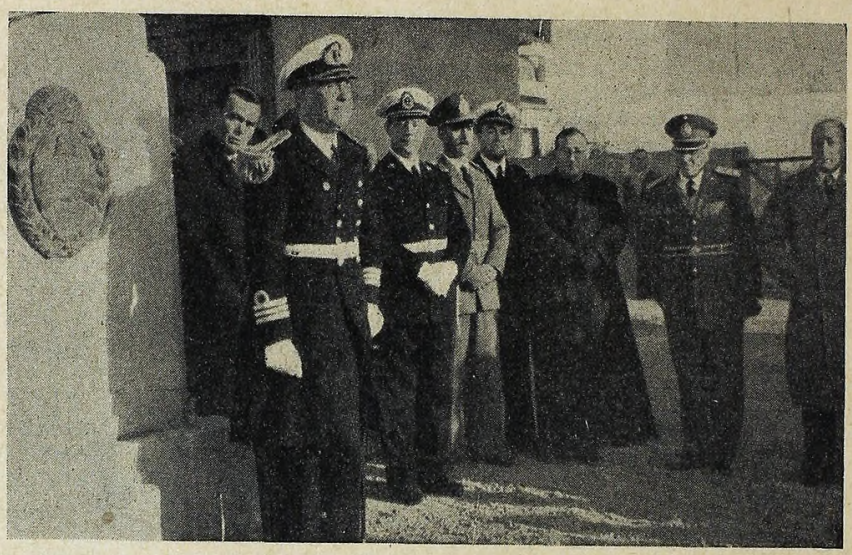
San Julián. — Importantes trabajos de refacción se han realizado en el Hospital local, para evitar filtraciones de agua y humedad. Las obras que se realizan tienden a una mejor conservación del edificio.

—Ha dimitido el comisionado municipal. El señor Joaquín Rodríguez, apreciado vecino que desempeñaba la jefatura de la comuna, dirigió su renuncia a la gobernación del territorio.

GOBERNACION MILITAR DE COMODORO RIVADAVIA

Puerto Deseado. — El director del Colegio Salesiano "San José", presbítero Demetrio Tataren, ha informado de una probable visita del obispo de la Patagonia monseñor José Borgatti, visita que tendría lugar el 21 de noviembre próximo, oportunidad en que monseñor Borgatti bendeciría la piedra fundamental de la nueva Iglesia parroquial. Sería propósito del ilustre prelado continuar su visita pastoral a todos los pueblos de la costa patagónica situados al sur de esta localidad.

FIESTA PATRIA EN PUERTO SANTA CRUZ



El Capitán Pedro Carlos Florido, comandante del torpedero "San Juan", haciendo uso de la palabra en ocasión de los festejos del 9 de Julio.

Una unidad de nuestra Marina de Guerra, el torpedero "San Juan", fué destinado a Puerto Santa Cruz para el 9 de Julio, siguiendo la acertada práctica del Ministerio del ramo de que los buques de nuestra escuadra de mar se hagan presente en distintos puertos patagónicos en las celebraciones patrióticas, para confraternizar con los esforzados pobladores del austro argentino. La presencia del torpedero "San Juan" en Santa Cruz, y el desembarco de los miembros de su plana mayor y marinería, constituyeron gratísimos motivos de satisfacción para el vecindario que los agasajó con su tradicional sentido de la hospitalidad, ofreciendo un asado popular a la marinería y una velada danzante a la plana mayor y oficialidad de la nave, cuyo comandante, capitán Pedro Carlos Florido, retribuyó las atenciones con un vino de honor servido a bordo al que asistieron las autoridades de Puerto Santa Cruz y vecinos caracterizados.

Entidades del Sur

Club Deportivo Hispano Americano

Esta entidad, de tanta significación en la órbita de Río Gallegos, acaba de renovar autoridades. Resultó presidente el señor Artemio Tresguerres; vicepresidente, señor Artemio Beecher; secretario, señor Alfredo Alvarez Fueyo; prosecretario, señor Gonzalo Méndez Bardena; tesorero, señor Pedro Borquez; protesorero, señor Alberto Wilson; vocales: señores Francisco Ojeda, Ramón Fernández, Bartolomé Estévez, Horacio López y Carlos Soto. Revisores de cuentas los señores Guillermo Hawkins, Evaristo Leoz y Luis Fernández.

Atlético Boxing Club

También ha renovado autoridades, aunque en este caso en forma parcial, el Atlético Boxing Club de Río Gallegos. En la asamblea del día 15 fueron electos vicepresidente, prosecretario, protesorero, 3 vocales titulares, 3 suplentes y 2 revisores de cuentas. La comisión directiva ha quedado integrada de la siguiente manera: presidente, señor Angel Rodríguez Antépara; vice, señor Alberto Serantes; secretario, señor Gerónimo Dragnic; pro, señor José Eduardo Elías; tesorero, señor Oscar Morales; pro, señor Fernando Bárcena; vocales: señores Luis P. Magnoni, José Balado, Tito García y Alberto Grillo; suplentes: señores Jorge Marinkovic, Eduardo Clark y Ernesto Carrera, y revisores de cuentas: señores Angel A. Sureda y Luis Guatti.

Club Tiro y Pelota

La prestigiosa institución de Comodoro Rivadavia, cuyo nombre tiene resonancia en todo el sur por la intensa acción cumplida, acaba de celebrar un nuevo aniversario de su fundación. El suceso fué propicio para evocar los difíciles días iniciales y la trayectoria seguida, en constante superación, hasta alcanzar esta ubicación prestigiosa que ostenta dentro del concierto de las organizaciones deportivas y sociales de la Patagonia.

Celebrando el aniversario se realizaron diversos actos. En la faz deportiva se destacó la presencia de una delegación de pelotaris del Club Independiente de Avellaneda, y un concurso interclubes. Hubo, además, un almuerzo a la criolla y un "diner" danzante. Hasta el presidente del Tiro y Pelota, señor Antonio Domínguez, lo mismo que hasta los demás miembros directivos, han llegado expresivas demostraciones de felicitación.

Tiro Federal de Puerto Deseado

Esta institución, que ha iniciado la construcción del nuevo stand para las prácticas de tiro, ha renovado autoridades. En la asamblea realizada el sábado 14, fueron elegidos para integrar la Comisión Directiva los siguientes señores: presidente, Eduardo A. Vázquez; vicepresidente, Ramón Blanco; secretario, Eduardo Quaglia; prosecretario, Rufino Gómez Wilson; tesorero, Emilio Tavca; protesorero, José Leme; vocales titulares: Antonio Pissano, Adriano Blanco (h.), Pedro Urbano, Paulino Kapeluj y Enrique Fanjul; vocales suplentes: Juan Hernández, Martín A. Holeres, Pedro O. Cittanti, Cristóbal Bueno y Alberto A. Feijóo; Comisario de Tiro: Bilbano Acuña, y Revisadores de Cuentas: Protasio Alvarez, Ernesto G. Pickering y Andrés Gutiérrez.

Deportivo Deseado Juniors

También la tradicional institución de Puerto Deseado que citamos en el subtítulo ha renovado parcialmente sus autoridades. En la asamblea realizada, tras aprobarse la memoria y balance, se dió a la Comisión Directiva una autorización que importará un nuevo paso de progreso en la vida de la institución. En efecto, por esa autorización la Comisión podrá adquirir un terreno colindante con su sede social con miras a un interesante aprovechamiento.

La Comisión Directiva del Deseado Juniors está ahora formada de la siguiente manera, señores: presidente, Tiburcio Apesteguía; vicepresidente, Enrique Julio Rodríguez; secretario, José S. Martínez; prosecretario, Alfonso Andreu; tesorero, José Antonio Pérez; protesorero, Juan Martínez; vocales titulares: Manuel Ruiz, Aquilino Quintana, Florencio Romanos y Juan E. Pritchard; vocales suplentes: Roberto Brozoski y Ernesto Venditti (h.), Revisadores de cuentas: Ramón Blanco y H. Schlenker.

Centro de Estudiantes Secundarios

Este Centro es el benjamín de las entidades de Puerto Deseado. Acaba de fundarse y aparece con todo el empuje y el entusiasmo de la juventud que lo dirige. La Comisión ha quedado así integrada: Presidente Honorario, Director de la Escuela de Comercio; Presidenta, Nélida E. Rodríguez; Vice Presidenta, Emma Alonso; Secretario, Ernesto Ali; Pro Secretario, Carlos Lastoria; Tesorero, Juan García; Pro Tesorero, Celestino Fernández; Vocales: Margarita Romanos (cooperativa), Mario O. Azcurra (sociales), José L. Fernández (deportes), Elsa I. Leal (asesoría); Vocales suplentes: Julio Rodríguez, José Alvarez y Delia Alvarez.

Comodoro Rivadavia. — En araucanos y tehuelches serán divididos los estudiantes del Colegio Nacional Perito Moreno para que lleven a cabo sus lidias. Claro que esas lidias tendrán un carácter de noble emulación, pues cada equipo procurará superar al otro en competencias atléticas y deportivas. Para los resultados finales de los distintos concursos atléticos y deportivos se tendrán en cuenta factores ajenos a la destreza física, tales como la puntualidad y asistencia a clase, clasificaciones, conducta, etc.

Alto Río Mayo. — Dotado de muy buenas comodidades ha quedado terminado el edificio construído en ésta para funcionamiento de la escuela. La empresa constructora ya lo entregó a la Gobernación Militar y sin duda será inaugurado al iniciarse el próximo curso. El funcionario gubernativo que recibió ese edificio, se trasladó después a Lago Blanco donde tomó posesión de otro edificio para escuela recién construído, y que, igual que el de Alto Río Mayo, cuenta con dos aulas, sala de manualidades, pabellón sanitario, galería cubierta, vivienda para el director y otras dependencias.

TERRITORIO DEL CHUBUT

Trelew. — En reciente reunión, a iniciativa de la Cámara de Comercio e Industria del Este del Chubut, los constructores dejaron constituída su entidad gremial. Fueron designados delegados ante la cámara respectiva de la Federación Económica los señores Florencio Albano, Secundino Alvarez y Julián Ramón. Durante la asamblea se consideraron, también, diversas cuestiones que afectan al gremio patronal de la construcción.

Esquel. — Realiza la Municipalidad local los trabajos tendientes a formar una hermosa avenida. En efecto, procede a rellenar la avenida que pasando frente a la cárcel llega hasta el puente del regimiento, y que está toda arbolada. Hasta ahora esa avenida estaba sólo parcialmente en condiciones de transitabilidad, pero ahora, con el importante trabajo que se efectúa, ganará mucho el aspecto urbano. Asimismo se ha resuelto dragar el arroyo Esquel para evitar los desbordes que suelen producirse en la época de lluvias.

ENLACE PATTERSON - GIANI EN SAN JULIAN

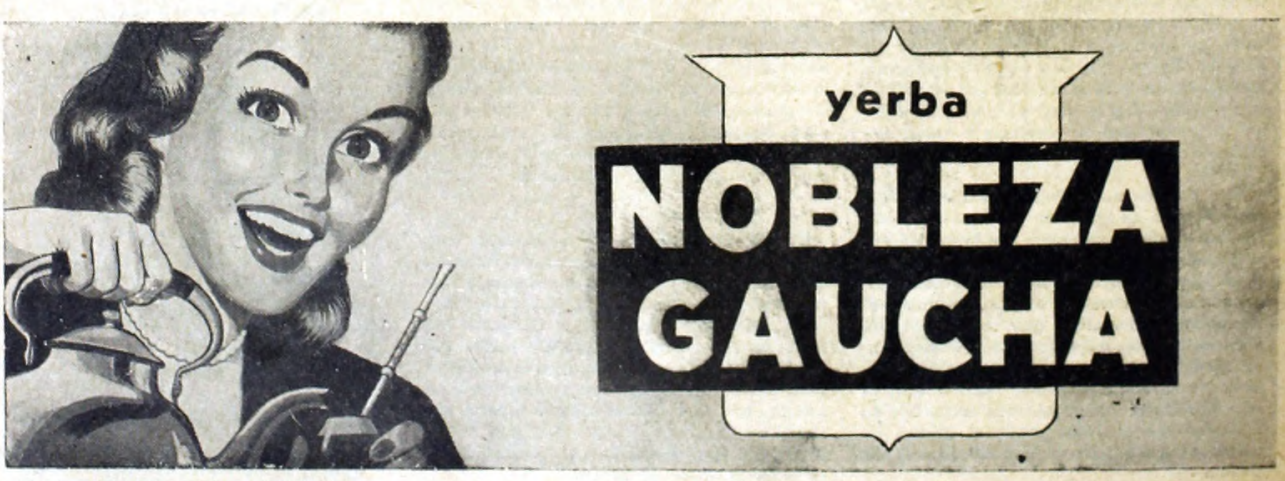
Un destacado acontecimiento social ha constituído en San Julián el casamiento de la señorita Jacqueline Patterson, perteneciente a un hogar de tradicional arraigo y prestigio en la zona, con el alférez de Gendarmería Nacional señor Jorge Olbert Giani. Dieron sus firmas en el acto de la boda los señores Victor English y Duncan Santiago Fraser, por la novia, y los señores Edgar Jones y Decio Salvatori, por el contrayente.

Durante la ceremonia religiosa.

En el Registro Civil.

La ceremonia religiosa tuvo lugar en la parroquia local, el sábado 7 a las 21 y 30, con una extraordinaria concurrencia atraída por la figuración social de los contrayentes. Fueron padrinos la señora Isabel B. de Giani y el señor Santiago Alejandro Patterson.

Con una recepción en el hotel Londres fué celebrado el acontecimiento. Hasta los nuevos esposos llegaron innúmeras expresiones y valiosos presentes.



Notas de la actividad social

PUERTO MADRYN

Casamientos. — En el templo del Sagrado Corazón de Jesús tuvo lugar la ceremonia del enlace de la señorita Ana María Guerra con el señor Alejandro Abraham, el día 4 a las 21. Los invitados colmaron la capacidad del templo. Fueron padrinos la señora Abraham, el día 14 a las 21. Los invitados colmaron rra. En una gratísima reunión de familiares y amigos los novios recibieron efusivos plácemes y augurios de felicidad.

—También constituyó una destacada nota social la boda de la señorita Juana Samso con el señor Néstor F. Tellie, celebrada el sábado 5 del actual. Testificaron la unión la señora Carmen Regues de Aravena y los señores Francisco Salinas, José Subira y Angel Roberto Aravena, siendo padrinos la señora Concepción R. de Samso y el señor José Samso.

Periodismo

"EL ORDEN" DE PUERTO DESEADO

Treinta y cuatro años de existencia acaba de cumplir el periódico "El Orden", que se edita en Puerto Deseado. Organo consubstanciado con la Patagonia, refleja en sus columnas las satisfacciones y las necesidades de los pobladores sureños, y los problemas de cada región tienen en él a un vocero que los enfoca con certeza y ecuanimidad.

Siguiéndolo número a número desde hace muchos años hemos ido formando un juicio definitivo sobre el valer de esa publicación, que presta indiscutibles servicios a la colectividad donde aparece. Bien informado, serio en sus juicios, trasunta en cada edición el noble afán de servir con lealtad a los intereses generales.

Por eso en su nuevo aniversario ha recibido tantas expresiones de solidaridad y simpatía. Sumamos las de esta revista.

TRELEW

Fiesta juvenil. — Con una reunión danzante fueron despedidos por sus amigos los jóvenes Nilda y José Puentes, con motivo de ausentarse en forma definitiva para la ciudad de Tucumán.

Rotary Club. — Nuevos socios y destacados visitantes tuvo la reunión del sábado 7 del Rotary Club de Trelew. Se dió la bienvenida a los nuevos socios señores Lino Amici y José Ojeda h., y se atendió a los visitantes Antonio M. Domínguez, delegado de la Confederación General Económica, y Roberto Requi, antiguo vecino y ex miembro del club. Ambos asistieron especialmente invitados. Dió la bienvenida a los nuevos socios y visitantes el doctor Agustín Bardaro.

COMODORO RIVADAVIA

Enlace Slapeliz - Bonicatto. — El sábado 7 en la iglesia Santa Lucía de General Mosconi tuvo lugar la consagración de la boda de la señorita Iris Szlápeliz con el señor Carlos Bonicatto, pertenecientes a hogares de arraigo en la zona. Fueron padrinos la señora Julia de Szlápeliz y el señor Felipe Carnicero, y en la sede del Club Empleados de YPF se realizó una animada reunión celebrando el acontecimiento.

Viajeros. — Por vía aérea partió para España el conceptuado vecino don Teodoro Cereceda, con el propósito de visitar a sus familiares allí residentes. Su ausencia se prolongará por espacio de varios meses.

Cemento portland de alta resistencia

"COMODORO"

Fabricado por D. I. N. I. E.

Distribuído por LA ANONIMA

ESQUEL

Cumpleaños. — **Dió lugar a una animada reunión juvenil el cumpleaños de Martita Ripa, que en la oportunidad recibió los plácemes de sus amiguitos y familiares.**

Teatrales. — **La obra de un autor local, señor Jorge Alberto Arredondo, puso en escena el cuadro de aficionados de la Peña Michay. Se trata de "La noche no es eterna", obra dramática que encontró buenos intérpretes en Vilma F. de Arredondo, Oscar Alfredo Pacheco, Virginia P. de Cazenave, Luis Arturo Arden, Estrella Pacheco, Virginia Fosbery, Raúl Zamora, Eduardo Ponce, Enrique Ambar y Pedro A. Petrullo. La obra fué puesta en escena a beneficio de las obras pro templo.**

Viajeros. — **En compañía de su señora esposa partió para los Estados Unidos de Norteamérica el señor Bernardo Wengier, que pasará una temporada en aquel país.**

PUERTO DESEADO

Señora Aída A. de Acerbi. — Hallándose actualmente en la Capital Federal, donde sigue un curso de perfeccionamiento, la profesora de la escuela de ballet de esta localidad, señora Aída A. de Acerbi, ha sido objeto de consagratorias propuestas para actuar en cine y televisión, noticias que han causado agradable impresión en nuestras esferas sociales donde en tanta estima se tienen las cualidades artísticas de la señora de Acerbi.

Fiesta estudiantil. — Simpática resonancia tuvo la fiesta que organizó el Centro de Estudiantes Secundarios para celebrar el primer aniversario de funcionamiento de la Escuela Nacional de Comercio. Se realizó la fiesta en las dependencias del Club Deseado Juniors, y congregó a numerosas familias.

GENOVESI

Cuenta con un selecto surtido de prendas de vestir confeccionadas con las mejores lanas que el Sur Argentino produce

FLORIDA 538 Bs. As. T. E. 31-3801

RIO GALLEGOS

Bodas de plata. — **Don Manuel A. Miranday y su señora esposa Aurora García, tan prestigiosos y queridos en nuestro ambiente, han cumplido sus bodas de plata matrimoniales, circunstancia que puso de relieve el afecto y la simpatía que los rodea a través de las múltiples expresiones de congratulación que les llegaron. El acontecimiento fué recordado con una misa en acción de gracias y una fiesta íntima.**

Enlace Lucic - Di Rienzo. — **Nota destacada dentro de la actividad social ha sido el enlace de la señorita Hilda Rosa Lucic, perteneciente a un calificado hogar galleguense, con el ingeniero Edgardo Di Rienzo, también sumamente apreciado en las esferas de su actuación. Certificaron la boda los señores Osvaldo L. Tealdi y Roberto Skolnikov.**

Compromiso. — **Con una cena íntima realizada en casa de los padres de la novia fué celebrado el compromiso matrimonial de la señorita Frieda Caro con el señor Angel Román, jóvenes ampliamente vinculados en Río Gallegos.**

Compromiso Zaragoza - Sureda. — **Noticias procedentes de la Capital Federal dan cuenta del compromiso matrimonial de la señorita Isabel Zaragoza con el estimado joven galleguense Roberto Sureda.**

40 años de magisterio. — **Tan larga actuación, toda ella en Río Gallegos, ha cumplido el señor José Suano Huertas, de quien han sido alumnos muchos hombres cuyos hijos también lo fueron. Llegó a Río Gallegos hace cuarenta años, y desde el mismo día comenzó su actividad escolar que ha cumplido con fé, con dedicación y notable eficiencia. Por eso sus ex alumnos le tributaron un emotivo homenaje en ocasión de inaugurarse la Sala de Juegos en el Colegio Salesiano de esta localidad.**

CAÑADON LEON

Natalicio. — Los estimados esposos José Lanezán y Violeta S. de Lanezán han visto aumentada su dicha con el feliz advenimiento de un varoncito que responderá a los nombres de José Daniel.

SEÑORA ENRIQUETA D. Vda. DE KYLE

Nuestro corresponsal en San Julián nos informa del pesar provocado en esa zona por el fallecimiento de la señora Enriqueta D. viuda de Kyle, ocurrido el día 20 del actual en su establecimiento de campo "Las Lagunas". Igual sentimiento ha causado la noticia en todos quienes tuvieron oportunidad de conocer a la señora de Kyle, pues era suficiente una leve frecuentación de su trato para estimar sus nobles cualidades, valoración que ganaba en consideraciones a medida que ese trato se transformaba en amistad, pues encantaba con sus amables maneras, era sencilla y afectuosa. Su hogar en "Las Lagunas", tan próximo a San Julián en ubicación y en sentimientos conquistados, se abría con generosa cordialidad al visitante. Sus contactos con la sociedad de San Julián siempre la revelaron como un espíritu noble y afable. Por eso, ha sido tan lamentado su deceso.

La Fundación Artística "Selcha" desarrolló un brillante programa el 10 del actual en el salón de actos de la Casa de Mendoza, de esta capital, participando el Rev. P. Raúl A. Entraigas con una conferencia titulada "Sarmiento de Gamboa, primer prócer patagónico".

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 Perfección y calidad para que los 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 actualidad de la moda.

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR.

EN TODA LA PATAGONIA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER".

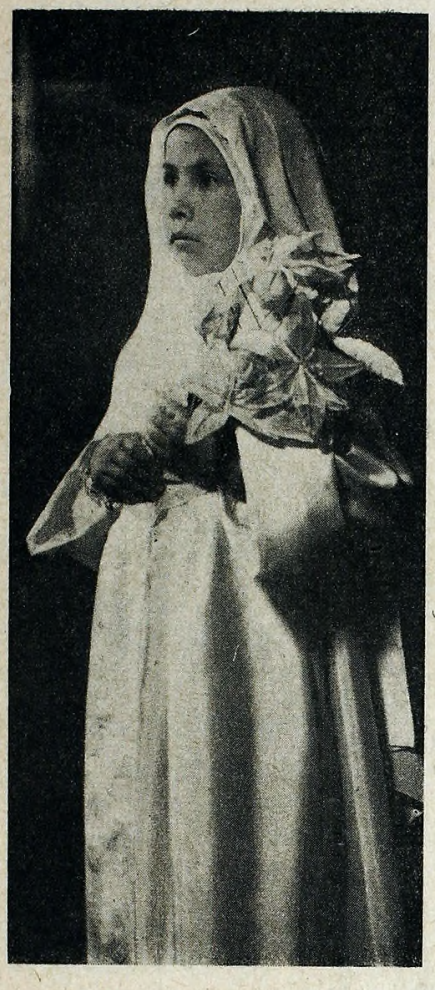
Cubana
SELLO VERDE

INDUSTRIA ARGENTINA

PADILLA - *Licores Finos*

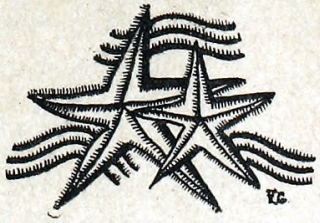
Nilda Alaida Cruces,
de Río Gallegos.
(Foto Roil.)

Mabis Nair Devito Mouesca,
de Río Gallegos.



Carmen Palmira Rodríguez,
de Trelew.
(Foto Neuman.)

Luis Héctor López Salaberry,
de Trelew.
(Foto Roselló.)



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

Puerto Deseado

HERBERT BATEMAN

COMISIONES y
REPRESENTASIONES

ALDINO FAVA

Concesionario FORD

Agente de los afamados neumáticos GOOD YEAR

Agente en la zona Deseado de THE COOPER STEWARDT Eng. Co.

Máquinas de esquilar, repuestos, accesorios, etc.

Florentino Pérez

Despachante de Aduana y Agente Marítimo

Representante de

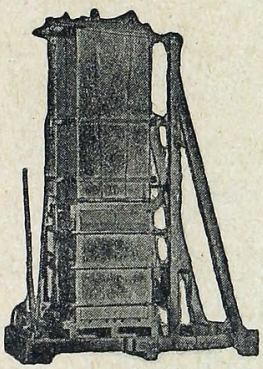
"LAW UNION & ROCK" Compañía Inglesa de Seguros y de la casa JOSE PELUFO y Cía. Ltd. Vacunas "EBER" (Carbunclo y Mancha)

C. Correo 76

LUZ Y FUERZA

COCOZ Hnos.

Anexo: Instalaciones eléctricas e Industriales. Mosaicos calcáreos y graníticos



Prensa "AMELUNG" pat.

Nuevo modelo con notables INNOVACIONES que contribuyen aún 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 DESTADO

ESTACION DE SERVICIO

de

PEDRO MARTINEZ

*

Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase - Carburación y Encendido - Venta de Nafta y Aceites

Cemento portland

"COMODORO"

Para construir un sólido porvenir patagónico

Fabricado por D.I.N.I.E.

Distribuído por LA ANONIMA

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 "TORREJON"

Avenida FONTANA 264 - 274

Teléf. 5 — Suc. Trelew

Material Eléctrico - Art. Fotográficos

Alejandro Abraham

TIENDA - ALMACEN
ACOPIO DE FRUTAS

Confitería y Heladería "NICO"

de

F. MONTUENGA (h.) y N. GONZALEZ

Av. Fontana 228 — 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 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 - Teléf. 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

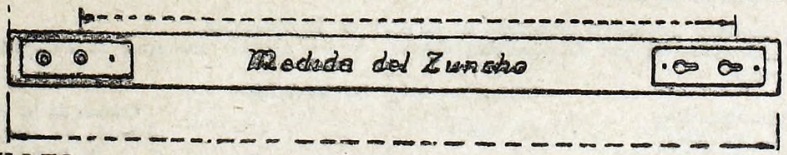
Médico Cirujano - Matrícula Nº 5377

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

Teléfono 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 ARGUELLES — RIO GALLEGOS

San Julián

Estudio "FOTO MITRE"

Walter Hamburger

FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES, REVELACIONES, COPIAS

Bartolomé Mitre 375

SCHLAREK 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. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 17.

LEONIDAS BOHMER

Despachante de Aduana y Agente Marítimo

Contabilidades y Administración

Agentes de: José Pesci y Cía.

Cía. Arg. de Seguros "Providencia". Indalecio Muruzabal, consignatario de frutos del país. Calle Paulista S. R. L. Representante general para el territorio de Santa Cruz de la CATITA. Productos "Bernaolina"

C. Correo 12 Teléf. 66

JUAN ARCAL

Compra y venta de haciendas. Agente y Representante de "ACAROINA"

El Gran Antisárnico 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 96

Santa Cruz

Dr. EDUARDO CANOSA

Doctor en Medicina

M. P. 0.7668

Consultas: de 14 a 17 horas

Teléfono 69

H. W. C. ROLLITT y Cía.

Representaciones:

Contabilidades - Agentes Marítimos

Administración de estancias

C. Correo 42 - Teléf. 77 - Pto. S. Cruz

Las Heras

Dr. Amadeo Antonelli

MEDICO CIRUJANO

*

Teléfono 82

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 - Lubrificantes.

LAS HERAS Teléfono 41

Río Grande

TALLER MECANICO
ESTACION DE SERVICIO

de

PINOLA y MARTINEZ

AURELIO F. MAZZIOTTI

MARTILLERO PUBLICO

*

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.

Oficinas en todas las localidades

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

Oficina en Bs. As.:
Avenida de Mayo 760
T. E. 34 Defensa 9966

CEMENTO DE COMODORO RIVADAVIA

para toda la PATAGONIA

Una realidad en plena marcha es la fabricación del cemento portland "**COMODORO**" que a la vez de ser, indudablemente, un gran impulsor para el desarrollo industrial y económico de la zona, significa una realización más del gobierno Justicialista del General Perón.

La elaboración del cemento en la planta que D.I.N.I.E. tiene instalada en Comodoro Rivadavia, se realiza siguiendo el proceso conocido en la técnica con el nombre de "proceso por vía húmeda".

El cemento portland "**COMODORO**" es de alta resistencia, por lo que reúne aptitudes especiales para su aplicación en la industria. Su fabricación con materiales de la zona, se orienta en base a los más avanzados procedimientos de la técnica cementista actual. Por otra parte el proceso continuo de elaboración totalmente mecanizado, garantiza la uniformidad del producto, elemento fundamental para el normal rendimiento de las aplicaciones, tanto constructivas como industriales.

En su fabricación, el cemento portland "**COMODORO**" está controlado dentralmente y bajo la superintendencia de expertos técnicos, desde la extracción de la materia prima en la cantera hasta el embolse definitivo del producto acabado. Y, por último, diremos que la proximidad del lugar de producción garantiza el abastecimiento continuo e inmediato en toda la zona patagónica.

Cemento Portland
"COMODORO"

Para construir un sólido porvenir patagónico

Fabricado por D. I. N. I. E.

Distribuído por LA ANONIMA

Talleres Gráficos "GADOLA" — 775 Rivadavia 785

Lo mejor está en La Anónima

CASI MAGICA...

NO ENCOGE !!
NO DESTIÑE !
NO SE APELMAZA

GARANTIZADA

LANA DE TEJER

Disma

EXCLUSIVIDAD EN
LA PATAGONIA

La Anónima