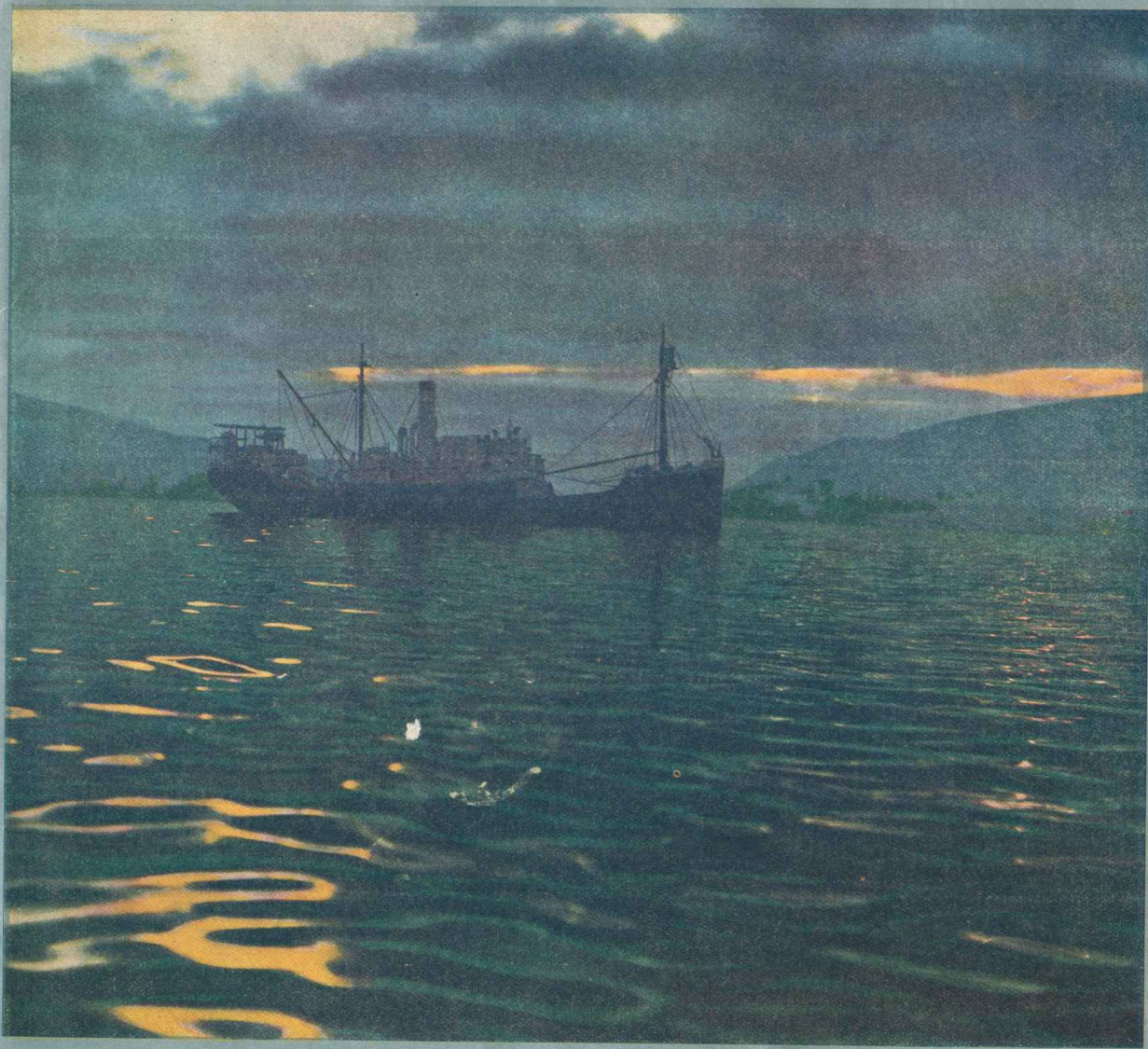


Argentina Austral



El PATAGONIA con sol de media noche. Aguas de Puerto Melchior, 1947.

Edición extraordinaria para el mayor conocimiento de la Zona Antártica.

Plame a las cosas
por su nombre:

**AL PAN
PAN**

**AL
VINO TORO**



**PAN DULCE
DE CONFITERIA**

**...hecho por usted
en sólo 5 horas!**

Como auténtico trabajador de la tierra, usted también tiene derecho a comer el tradicional Pan Dulce en las próximas fiestas! Y este año podrá elaborarlo fácilmente y tan rico como el de la mejor confitería, aunque viva a muchas leguas del poblado, gracias a la famosa Levadura Seca Virgen!

Proporcione esta alegría a los suyos! Que en su mesa de Navidad no falte el Pan Dulce! Para ahora mismo un paquetito de Levadura Seca Virgen, y prepárelas esta sorpresa, en el mismo horno de hacer pan, EN SOLO 5 HORAS!

Con su pedido, le enviaremos Gratis un Recetario con la sencilla fórmula del Pan Dulce, y muchas otras para elaborar deliciosas golosinas!

LEVADURA SECA
VIRGEN

.....

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

Advierta la cantidad de 8 en (litros, gms o kilos puros)

para que sus recetas popular de LEVADURA SECA VIRGEN

Y convenientemente gratis un "RECETARIO ILLUSTRADO"

Nombre

Localidad Pcia. F. C.

.....

PRECIOS

• Envase todos los días, de lunes a viernes, a las 12:30 hrs. mediante medidor distribuido al hombre de campo, que se transmite por la R. T. y la R. C. a todas partes

de Radio El Mundo, en ediciones de L. N. 3 de Córdoba, L. T. 9 de Santa Fe, L. T. 3 de Rosario, L. U. 7 de Bahía Blanca y L. U. 4 de Comodoro Rivadavia.

1 Botella 250 ars., \$ 1,05
1 kilo (4 botellas) \$ 4,20

FRANQUEO

1 = 3 botellas \$ 0,60
4 = 7 botellas \$ 0,85

SANCHEZ & CAPILLA

FABRICA DE CORBATAS

RIVADAVIA 1411



TELEF. ARG. 37, RIVADAVIA 2375 — BUENOS AIRES

CREACIONES DE ALTA NOVEDAD
IMPORTACION DIRECTA

JUGUETES "EL LORO"

TERZOLO Y CIA.

PARA COMERCIANTES, SOCIEDADES, CLUBS, KERMESSÉS, Etc.
VISITE NUESTRA EXPOSICION

ALSINA 1329 — IMP. - EXP.

Harinas de Trigo y Maiz
Fideos - Sémola - Maiz pisado y Trigo pisado

Productos garantizados por la marca
"LA EUROPEA"

Molinos harineros y fábrica de pastas alimenticias
de Suc. ANTONIO USANNA Soc. Resp. Ltda.
Cap. \$ 1.600.000

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

Etchegaray, Arriarán & Cia.

S. R. L. Capital \$ 5.500.000

Importadores - Mayoristas
Tienda - Tejidos - Mercería



934 - ALSINA - 944
BUENOS AIRES

De Carlo Digiorge y Cia.

Fabricantes de Calzado

Especialistas en Calzado para

66 - BOGOTA - 70 T. A. 60 - CABALLITO 6968

NIÑA, VARON, SEÑORA y SPORT

ALJADEFF, YOHAI & GALANTE

CONFECCIONES

ALSINA 1184 * BUENOS AIRES — T. A. 37, RIVADAVIA 3047

UNA VOZ ARGENTINA EN LA PATAGONIA

L.U.4 Radio Comodoro Rivadavia
L.U.12 Radio Río Gallegos
L.U.8 Radio Bariloche

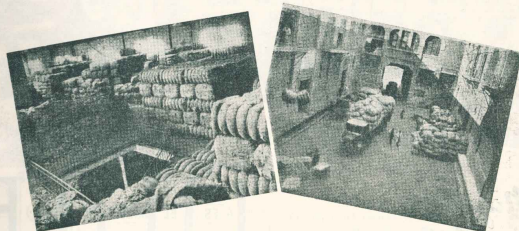
Las ondas que sintonizan todos los hogares patagónicos

Cia. BROADCASTINGS DE LA PATAGONIA S. A. - Av. R. Sáenz Peña 555 - Bs. Aires

Angel Velaz & Cia. Ltda. S.A.

CONSIGNATARIOS

Dirección Telefónica: AVELAZCIA



LANAS

Diariamente, de 20.15 a 20.30 horas, por
intermedio del noticioso

ANGEL VELAZ & CIA. S. A.

que se transmite por L.R. 5 Radio Excelcor, y L.R.R. Radio Ovidio Lagos de Rosario, en onda de 25 metros (11.880 Kilociclos) damos un amplio informe del movimiento diario del mercado de lanas, de haciendas vacunas, lanares y de cereales, y los días sábados a la misma hora, un panorama detallado del movimiento lanero durante la semana.

¡ESUCHELO!

AGENTES

Agente General en la Patagonia
ENRIQUE GARCIA JAUNSBARAS Puerto Deseado
En Puerto Madryn AURELIO GARAGARZA
Comodoro Rivadavia GIL ALVAREZ
San Julián JULIO ALOYEZ
Santa Cruz H. W. C. ROLLITT & Cia.
Río Gallegos JUAN LIEGEOIS
Río Grande (T. del Fuego) FEDERICO IBARRA & Cia.

Escuche nuestro comentario:

por L. U. 4, RADIO COMODORO RIVADAVIA
los domingos a las 20 y 5 horas

ypor L. U. 12, RADIO RIO GALLEGOS
los lunes a las 13 y 20 horas.

SARMIENTO 456
Buenos Aires



*Majadas
sin sarna con*

ES EL REMEDIO QUE CURA
LITTLE

BANCO de ITALIA y RIO de la PLATA

FUNDADO EN BUENOS AIRES EN 1872

75 AÑOS AL SERVICIO
DEL COMERCIO,
LA INDUSTRIA
Y LA
PRODUCCION

CASA MATRIZ:
BME. MITRE 434-48-68
BUENOS AIRES

SUCURSALES EN LA
CAPITAL FEDERAL,
INTERIOR E ITALIA

DESDE
**JUJUY a
TIERRA del FUEGO**

una moderna y extensa organización de sucursales en conexión con numerosos corresponsales, nos permite llegar a todo el país para gestionar la COBRANZA de LETRAS, CHEQUES y GIROS dentro de condiciones especiales y en tiempo breve.

También puede obtenerse la inmediata realización de esos valores, negociándolos en forma ventajosa.

Los Departamentos de Condiciones y Producción y de Cobranzas informarán muy gustosos sobre estos servicios, que se brindan asimismo en cualquiera de las 26 Sucursales y 20 Agencias en la Capital Federal.

**BANCO ESPAÑOL
del RIO de la PLATA Ltdo.**

(UNA TRADICION EN LA BANCA PRIVADA AL SERVICIO DEL PAIS)

Casa Matriz: Reconquista 200 - Buenos Aires
47 CASAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA

CARAMELOS

DULCES
BOMBONES

Mariló

S. R. LTDA. - CAPITAL \$ 600.000

2464 - GENERAL RIVAS - 2472

T. A. (50) - 4065 y 4074

BUENOS AIRES

Pruebe el nuevo cigarrillo

“Reina Victoria”

Rubio de 50 ctvs.

Tabaco 100% Importado

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

UN NOBLE PRODUCTO

AGUARDIENTE *Don Pio*

AREJO MOSCATEL

IMPORTADO DE CANADA

WHISKY *Ballantine's*

“PRODUCTO ‘‘BALLANTINE’’”

IMPORTADO DE ESCOCIA

Agente en la Patagonia
J. D. SONIGSEN
Rio Gallegos

WHISKY *“CANADIAN CLUB”*

INDISPENSABLE PARA PREPARAR DELICIOSOS COCKTAILS

DELEITESE SABOREANDO ESTE INCOMPARABLE WHISKY

Pippermint Get

La bebida ideal para el VERANO es: PIPPERMINT GET con ICE o agua helada. DELEITA EL PALADAR AYUDA LA DIGESTION ALEGRA EL ESPIRITU.

UNICOS IMPORTADORES: **WATTINNE BOSSUT & Cía.** Buenos Aires



CUSENIER

LICORES FINOS

COCKTAILS Cubano -

San Martin - Manhattan

MERISSETTE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curacao blanco

ANISSETTE

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 Curacao dulce

REVISTA GEOGRAFICA AMERICANA

TARIFA DE SUSCRIPCION

UN AÑO

Capital e interior \$ 15--

Exterior \$ 18-- m/arg. o US\$ 4.50

Asociacion a nuestros suscritores el pago suplementario de \$ 2.40 m/a. asegura para nosotros el éxito de la revista y asegura su recepción. Los periódicos son tan frecuentes que sus pedidos hacen cargo de la misma.

CHEQUES Y GIROS A LA ORDEN DE:
SOCIEDAD GEOGRAFICA AMERICANA

San Juan 738 - T. A. 22-6467 - Bs. Aires

ERNESTO STEIN

Sucesor de STEIN HNOS.

PROVEEDOR
MARITIMO

BALCARCE 378 - Bs. AIRES

T. A. 33-AVENIDA 2132

Dirección Cablegráfica: "EINST"



TABLAS AISLADORAS

TABLAS DURAS

(HARBOARD)

MATERIAL ACUSTICO

(PERFORADO)

MADERAS

ASERRADAS • TERCIADAS • EN CHAPAS

HÉINONEN

S. A. C. e. l.

T. A. 79 - 2891 al 2898

Av. CORRIENTES 4573 • BUENOS AIRES

TRELEW



Aunque lejos de la Capital Federal, este importante centro de la industria ovina, cuenta con la ventaja de un moderno servicio bancario, pues la sucursal del Banco, situada en Avda. 9 de JULIO esq. BELGRANO, ofrece todas las facilidades usuales.

BANCO DE LONDRES

AMERICA DEL SUR LIMITADO

FUNDADO EN 1862

BUENOS AIRES: Bartolomé Mitre 399

NUEVA YORK: 34 Wall Street

LONDRES: (Casa Matriz) 6, 7 y 8 Tokenhouse Yard, E. C. 2

Con las mejores lanas
del Sud Argentino se
fabrican los artículos
Maslloréns



Lana Para Tejer
MAMITA
Sueve-Notpica
Una caricia
para su bebé



Lana
MASLLORENS
No-Se-Apollita
Para tejidos
eternos



Ropa Interior y
Medias de Lana
MASLLORENS
Las únicas de
pura lana que
NO
ENCOGEN.



Mallas
MASLLORENS
MODELAN
MEJOR

Maslloréns Hnos. S. A. debe el prestigio de su industria, a la rigurosa selección que realiza en las lanas argentinas utilizadas para confeccionar sus artículos.

Al ofrecer ese alto standard de calidad en las materias primas que emplea, Maslloréns Hnos. S. A. cree haber cumplido homenaje a los productores de las lejanas regiones del Sud, demostrando: les en qué forma son aprovechados sus esfuerzos para el afianzamiento industrial del país.



Maslloréns Hnos., S. A.



INDYAS

INDUSTRIAS Y ASTILLEROS

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

Construcciones Navales y Mecánicas
Reparaciones y Repuestos en General
Fundición de Hierro y Bronce
Máquinas y Turbinas a vapor
Marina y Terrestre, Motores "Diesel"
Forja, Calderería, Cobreña

Soldadura Autógena y Eléctrica

PASEO COLON 1047

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

ANTONIO CALVENTE Ltda.

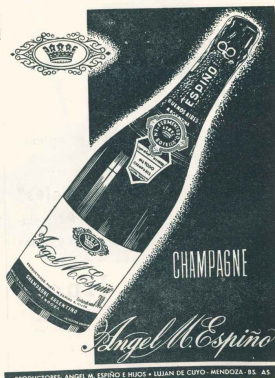
SOC. DE RESP. LTDA.
CAPITAL: \$ 700.000.00 m/n.

IMPORTACION DE FERRETERIA
Y ANEXOS

DIRECCION TELEGRAFICA:
"CALVENTE"

T. A. 34, Defensa 3278/8726
C. T. Arg. 1737, Central

PERU 552 / 56
BUENOS AIRES



Lombriz en los lanares

SU CURA INFALIBLE CON EL
LOMBRICIDA y SAGUAYPICIDA

"EL AUSTRALIANO"
en polvo y líquido

Laboratorios "El Australiano"

SARANDI 958 - T. A. 23, B. O. 2905
BUENOS AIRES

"Kreesvoid"

(evitan arrugas)

Bñines de puro
hilo irlandés
para trajes
y vestidos

Distribuidores:

Peña Pérez y Peña S. R. L.



Satisfacción es la sensación que Ud.
experimenta cuando su comida ha
sido sazonada con ACEITE BONOLI

ALMACEN NAVAL
FERRETERIA PINTURERIA
Vda. de Enrique Figari

CASA IMPORTADORA

Guinches, Anclas, Cadenas • Utiles
para Máquinas • Gomas, Empaqueta-
turas, Aceites Minerales, Cabos
Manila, Sisal, Cairo y Cólamo •
Especialidad en Cabos de Acero,
Pinturas, Barnices, Estopas, Lanos,
Brea y Alquitrán.

1453 - NECOCHEA - 1459
Depósito: NECOCHEA - 1469

Teléfonos:

T. A. 21, Barr. 0586 y 0746
COOP. T. 209 BOCA
BUENOS AIRES

En Baterías de Cocina exija Aluminio
Puro Reforzado

Marca "Claridad"

Es lo mejor que se fabrica actualmente

Pida una pieza y en lo sucesivo no comprará otra marca

CASA IMPORTADORA
DOMINGO RONCO

Sociedad de Responsabilidad Limitada
CAPITAL \$ 1.000.000

Cerámica, Cristalería, Bazar, Menaje y Cuchillería

BALCARCE 554 - 562

T. A. 33-5611 Buenos Aires

SPARKLETS



Ud. tiene en su casa un sifón Sparklets y no lo usa. ¿Por qué? Porque necesita una pequeña reparación. Llévelo al revendedor de productos Sparklets más próximo y por pocos centavos se lo dejará como nuevo.

Así podrá Ud. disfrutar de una fuente de soda y bebidas gasificadas en su propia casa con la seguridad e higiene que brinda el maravilloso Sifón Sparklets.

Con un sifón
SPARKLETS
usted puede preparar:

La más rica y más higiénica soda.
Aguas minerales.
Refrescos gasificados.

Y, ¡jamás bresel... hasta rico Champagne.
Pida el librito recetario, gratis, a su proveedor o a sus distribuidores exclusivos:

MOREA y Cía.

Soc. de Reso. Ltda.

RIVADAVIA 3000 CAPITAL \$ 2.200.000 BUENOS AIRES

Caretas y Respiradores

Contra polvos - gases - humos
y substancias tóxicas de
uso industrial



Pirelli

SOCIEDAD ANONIMA PLATENSE

Av. SANTA FE 1548 T. A. 42-3411 - Bs. As.

HERBIN

S. A. IND. Y COM.

Fabricación - Importación
de Tejidos de Punto

*

ESCRITORIO Y VENTA:

1285 - ALSINA - 1285

T. A. 37, Rivadavia 3833 y 2510

*

FABRICA Y DEPOSITO:

LAVALLE 4050

GASCON 1057

Fco. A. DE FIGUEROA 1030

Calidad... Distinción... Suavidad...



Los artículos que llevan esta marca son elaborados con la más alta selección de materias primas escogidas de los principales mercados mundiales, lo que unido a su sumera confección y fina calidad constituye el sello de nuestra más amplia garantía.

Pol, Ambrosio y Cía.

Luna 370 - Buenos Aires

VINOS COLON

Son el producto de una técnica enológica superior, alcanzada en la experiencia regional de tres generaciones en

S. A. BODEGAS & VIÑEDOS

SANTIAGO GRAFFIGNA

Limitada

Casa Fundada en el año 1870.

Casilla Correo N° 44. SAN JUAN.

Dirección Telefónica "COLON"

La zona patagónica la atendemos por intermedio de Nuestra Filial Ventas No 1. Calle Entre Ríos 1410 - Buenos Aires - T. A. 23 - 9128.

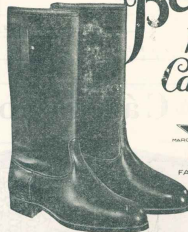
Esta etiqueta que es un prestigio y una verdadera garantía de calidad en toda América Latina, especialmente en sus grandes ciudades, representa una exclusividad de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, para que sus clientes de Confecciones puedan comprar todos los artículos para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

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR SOLAMENTE EN LA ANONIMA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER"



Las mejores

Botas
para
Campo



ANDA & CIA - HUMBERTO 1°-2048
BUENOS AIRES

Casa de C. en: PARIS
Cité D'Innovation
MANCHESTER

TELEFONO:
T. A. 37, Rivadavia 1475

J. PATIÑO & C^{IA}.

Importadores de lozas, Porcelanas, Cubiertos y Artículos de Bazar

Depósito y Fabrica: LIMA 146

Escritorio y Ventas: RIVADAVIA 2535 - BUENOS AIRES



AGROCOM

Soc. Resp. Ltda. Cap. \$ 100.000

ALMACEN POR MAYOR

Importación - Exportación

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

ROPERIA POR MAYOR

MATRAJ Hnos.

IMPORTACION DE TEJIDOS
S. A. COMERCIAL E INDUSTRIAL

FABRICA DE CAMISAS DE
PLANCHA Y GORRAS

NUESTROS LOCALS:

CANNING 367, 360 y 381

Ventas: T. A. 54, Darwin 4852

Escritorio: T. A. 54, Darwin 5237 BUENOS AIRES



FERRERIA

DE PARIS

FUNDADA EN 1857

GIRAULT, ARENAZA & Cía.

SARMIENTO 2361/71

Importadores de Ferrería

NUEVOS TELEFONOS:

Contaduría: 47 - 5549

Compras: 48 - 5812

Expedición: 48 - 4427

Maestros y Ventas

por Mayor:

756 - ALSINA - 756

T. A. 33 - 1289

BUENOS AIRES

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

Naúm Minsky, hijos & Cía.

INDUSTRIALES
IMPORTADORES - EXPORTADORES

Escritorios y Tólleres:

SAN EDUARDO 2963 (R. 1)

Teléfonos:

67, FLORESTA 2425 y 2238

Dirección Telefónica "MINSKY"

BUENOS AIRES

Cándido Lorenzo



Colchonería

Tapicería y cortinas para buques
en general

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

"La Gioconda"

MIGUEL BERARDI & Cía.
Asamblea 681 - Buenos Aires

DULCES - FRUTAS
BOMBONES Y
CARAMELOS FINOS

LA MAS ALTA CALIDAD



Grasa Purísima de Cerdo

PRODUCTOS DE CALIDAD

S. A. CAYETANO GRAZIOSI Ltda.

Hércules Mussi y Cía.

IMPORTACION Y EXPORTACION
Comisiones y Consignaciones

Productos del Pais en General
PAPAS - CEBOLLAS - AJOS
Legumbres - Cereales - Semillas

Nos especializamos en envíos para la Costa Sud

Escritorio Central: 25 DE MAYO 195

Telef. Arg. 33, Avenida 5406

Direc. Teleg. "MUSSI" - Bs. Aires

CASA FAZIO DE FAZIO & GARCIA

353 - OLAVARRIA - 363
21 - BARRACAS 0675

Sucursal N°1 - AUSTRALIA 801 - 15

T. A. 21 Barracas 0513

PROVEEDURIA MARITIMA

EL MAS COMPLETO SURTIDO

EN ARTICULOS DE ALMACEN

BUENOS AIRES



Leis, Lamas y Cía.

Quesos del Pais

y Extranjeros

Importación y Exportación

de Aves y Huevos

Venta por Mayor

y Menor

MEJICO 1757

Buenos Aires

T. A. 38 Mayo 2442

EL GRAN APERITIVO

Hesperidina



CIEN POR CIENTO
ARGENTINA

AEROPOSTA ARGENTINA

Transporte Aereo de pasajeros, correspondencia y carga

8 SERVICIOS SEMANALES POR LA PATAGONIA

- 1 viajes entre BUENOS AIRES y TIERRA DEL FUEGO, por la ruta de la costa, con escalas en Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande.
- 1 viaje entre BUENOS AIRES y RIO GALLEGOS, por la ruta de la precordillera, con escalas en Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Trelew, Comodoro Rivadavia, Lago Buenos Aires, Cañadón León y Lago Argentino.
- 2 viajes entre BUENOS AIRES y BARILOCHE, con escalas en Santa Rosa y Neuquén y prolongación hasta Comodoro Rivadavia tocando Esquel.

3 servicios diarios a Mar del Plata durante la temporada veraniego.

Sociedad Mixta Aeroposta Argentina - Avda. Julio A. Roca 610

Venta de pasajes: Av. de Mayo 560 - T. A. 33 - 6211 y 34 - 6760

CHAPAS GALVANIZADAS ACANALADAS Y LISAS



"OSTRILION"

MARCA REGISTRADA
INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES

S. A. The Anglo Argentine Iron Co. Ltd.

BARRACA VICTORIA

P. MENDOZA 3865

T. A. Barracas 3647

BUENOS AIRES



*Expresión Cabal
del
Gusto Argentino!*

COCINERO

MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A.

LUIS D'ESPOSITO

LONAS - TOLDOS - CARPAS - VELAS

ALM. BROWN 1378
T. A. 21 - 0843

*No deje morir
sus Lanas*

• CASTRACION • SEÑALADA
• DESCOLE • HERIDAS

Desinfección, Coagulación y
cicatrización inmediata con

VITAZONO

DOSIS

VERANO: 1. Litro en 33 de agua
INVIERNO: 1. " " 50 " "

UNICOS DISTRIBUIDORES

CASIMIRO POLLEDO S. A.
Alsina 2934 • Buenos Aires

LAS MEJORES LANAS PARA TEJER
SON LAS DE LA MARCA

LA MARIPOSA



Distribuidores:

De la Torre, Viñas y Cía.

SOC. DE RESP. LTDA. — Capital \$ 3.000.000

IMPORTADORES

MERCERÍA - NOVEDADES - TEJIDOS

946 - ALSINA - 950
T. A. 38, Mayo 3064-5-6
BUENOS AIRES

DIRECCION TELEGRAFICA:
"LA MARIPOSA"
13 Rue Ambroise-Thomas
Paris

ISIDORO P. VANONI & Cía.

ESTABLECIDA EN EL AÑO 1907

IMPORTACION DE VIDRIOS Y CRISTALES

COLOCACION PARA OBRAS E INSTALACIONES

MORENO 2572 • U. T. 47, Cuyo 2814-2855 • BUENOS AIRES

Sheward y Taylor

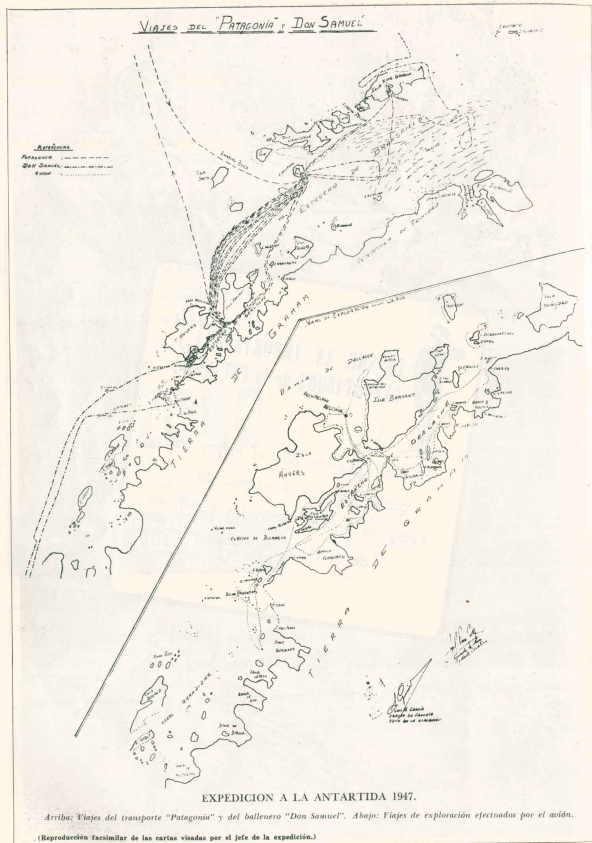
Comisionistas de la Bolsa de Comercio — Corredores de cambios — Compra-venta de títulos y acciones — Cambios, descuentos y operaciones financieras — Trámites oficiales ante el Banco Central y la Aduana de la Capital
Avda. Pte. Roque Sáenz Peña 547

T. A. 33, (Avenida) 1688 y 8770



**LA SOC. AN. IMPORTADORA y
EXPORTADORA de la PATAGONIA**

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



Sumario

Editorial: NUESTROS MARINOS EN EL SUR	Alejandro Menéndez Behety.
<i>La Marina de Guerra Argentina en las regiones antárticas. (Esquema de su obra.)</i>	
Ministro de Marina, contraalmirante Fidel L. Anadón. (Fotografía)	
ANTÁRTIDA	Vicelmirante Enrique B. García.
LA REPÚBLICA ARGENTINA Y SUS TIERRAS AUSTRALES	Embajador Dr. Pascual La Rosa.
PERO EXISTEN, ADEMÁS, OTRAS RAZONES	Armando Braun Menéndez.
<i>En busca de los naufragos del "Antarctic". (Nota gráfica.)</i>	
EXPEDICIÓN A LA ANTÁRTIDA 1947. <i>Relación de su comandante en jefe</i>	Capitán de fragata Luis M. García.
<i>La corbeta "Uruguay" en busca del Dr. Charcot. (Nota gráfica.)</i>	
MI VIAJE A LA ANTÁRTIDA	Capitán de fragata T. Caillet-Bois.
<i>El regreso del Patagonia. (Nota gráfica.)</i>	
LA ANTÁRTIDA Y LA LIGA NAVAL ARGENTINA	Capitán de fragata Julio Lera.
TIERRAS AUSTRALES DE AMÉRICA. <i>Ensayo cronológico y biblio- gráfico para servir a la historia de su descubrimiento...</i>	Julian Pedrero.
<i>El regreso de la "Uruguay" con los expedicionarios del "An- tarctic". (Nota gráfica.)</i>	
<i>La expedición de Malaspina. (Nota gráfica.)</i>	
EXPLORACIONES CIENTÍFICAS DE LOS MARES ARGENTINOS	Alberto Carcelles.
EL RESCATE DE LOS EXPEDICIONARIOS DEL "ANTARCTIC"	Teniente Jorge Yalour.
LA VIDA EN LA REGIÓN POLAR	Teniente José M. Sobral.



Inscrito en el Registro de
Propiedad Intelectual Nº 204.421

Editorada por la Sociedad Anónima
Importadora y Exportadora de la Patagonia
Av. R. Sáenz Peña 547

Director: Dr. Carlos A. Menéndez Behety

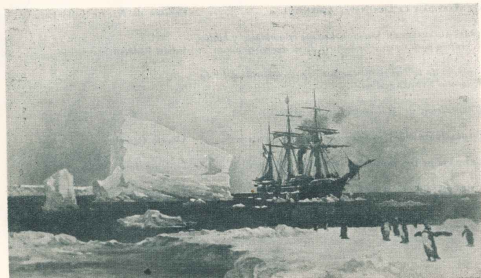
Dirección: Av. R. Sáenz Peña 547
Administración: Calle San Martín 427
T. A. 32-Dársena-3083

AÑO XIX - NÚMERO 197
NOVIEMBRE DE 1947
BUENOS AIRES

PRECIO DE VENTA
(FUERA DE LA PATAGONIA)
\$ 2.— MONEDA ARGENTINA.

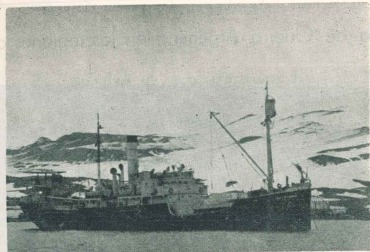
Nuestros marinos en el Sur

La Liga Naval Argentina me confió la grata misión de dar la bienvenida a los integrantes de la última expedición a nuestros regiones antárticas, quienes, a los órdenes del capitán de fragata Luis M. García, acababan de cumplir con tanto brío y eficacia la misión que el superior gobierno de la Nación les había confiado. Allí, en los confines del patrio territorio, quedaba el testimonio del esfuerzo argentino en favor del progreso y al servicio de la humanidad. Es propósito de la Dirección de esta revista que aquella hora de júbilo popular con que fué recibido el "Patagonia"—buque insignia de la expedición— fructifique en una labor perdurable, de utilidad didáctica a la vez que de justiciero homenaje para cuantos han contribuido, ya con su saber, ya con sus acciones, al mayor conocimiento del sector americano de la Antártida, y a tal propósito responde la presente edi-



La "Uraguay"
entre los hielos
del Antártico.

(Obra de
E. De Martiano.)



El "Patagonia" en la isla Ducoussé (1947).

ción de ARGENTINA AUSTRAL, única publicación periódica, propia o extraña, que, a mi entender, haya reunido tan crecida y tan disperso número de datos sobre un tema que hasta aquí no ha merecido más atención que la de círculos científicos especializados.

La Antártida—vale decir, nuestro Sector Antártico—es la continuidad de la Patagonia. Lo es por la geografía, con todas sus ramificaciones y ciencias afines, y lo es por su breve historia, simple apéndice de la historia del extremo austral del continente.

Pero la historia es mucho más que una acumulación de fechas, nombres y datos. La historia no puede prescindir de lo tradicional, que constituye su alma, ni de lo sentimental, donde se enciende el fuego que la anima y vivifica. Sin motivos personales de emoción, la historia nos parece un producto artificioso. Y yo conservo entre mis recuerdos de infancia y juventud la imagen de los hombres y barcos que de paso para los helados mares antárticos se detenían en los puertos del sur. Erán exploradores, balleneros, hombres de ciencia, hombres de acción, navegantes de las nuevas rutas, viajeros de las nuevas tierras, *pioneers* de los nuevos negocios. Y unos volvían victoriosos, otros motivaban expediciones de auxilio: todos despertaban la curiosidad y simpatía de los pobladores patagónicos o fueguinos, habitantes más o menos sedentarios de la escala final, escala intermedia entre el continente americano y sus misteriosas zonas australes.

Es necesario vivir en aquellos lugares del extremo continental y aclimatarsé al rigor de sus vientos y participar de la esperanza a que incita una existencia enérgica y solitaria, para comprender en todos sus alcances lo que llama la Liga Naval Argentina "conciencia de la Antártida". Y que podríamos también sintetizar como el resurgir de un mundo de emociones que, libre del peso de las exigencias inmediatas, vemos por fin estabilizarse en el cuerpo de su respectiva realidad.

Los sucesos de los territorios patagónicos se entretrejen armoniosamente con aquellos otros que tuvieron por escenario la región de la Antártida americana, mientras que los hombres de hoy, cada cual desde su respectiva esfera de acción, procuramos extender una etapa más lejos la obra que los de ayer depositaron en nuestras manos. Y aquí desvoco a evocar la figura de aquellos marinos argentinos que acudían al primer llamado de los exploradores polares, con la misma sencillez, con la misma generosidad, con la misma grandeza de alma e igual fervor patriótico, que cuando—como tantas veces he observado—acudían en ayuda de modestos pobladores que perdidos en la inmensidad de las costas patagónicas solicitaban un servicio cualquiera.

Para esos marinos nuestros, marinos de ayer o de hoy, siempre dispuestos a acudir donde el deber los llame, e igual para los hechos grandes de notoria gloria que para los grandes glorias de los pequeños hechos, voya el principal homenaje de estas líneas iniciales del número de ARGENTINA AUSTRAL dedicado al heroísmo prodigado en el sector americano de la Antártida, jurisdicción de la Soberanía Argentina.

Alejandro Menéndez Behety.

La Marina de Guerra Argentina en las regiones antárticas

Esquema de su obra

1903. Corbeta "Uruguay", capitán de fragata Julián Iriarte, recata expedición neoca de Nordenskiöld bloqueada por los hielos.

1904 y 1905. Corbeta "Uruguay", capitán de fragata Imacio Galindez. En busca de la expedición francesa del Dr. A. Charcot.

1923. "Guardia Nacional", capitán de fragata Ricardo Vago. Relevé personal del Observatorio Isla Orcadas y reconocimiento islas Georgias del Sur.

Expediciones:

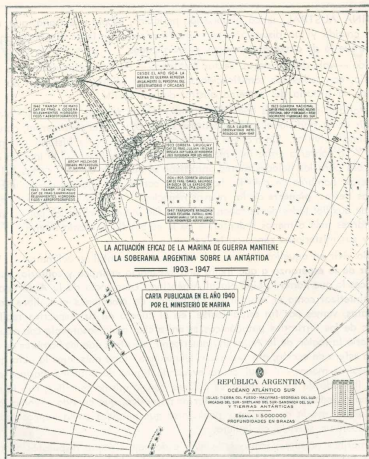
1942. Transporte "1° de Mayo", capitán de fragata A. Oddera. Relevamientos hidrográficos y aerofotográficos.

1943. Transporte "1° de Mayo", capitán de fragata S. Harriague. Relevamientos hidrográficos y aerofotográficos.

1947. Transportes "Patagonia", "Cba-co", "Escurra", patrulleros "King", "Montoro" y "Gronovitz", capitán de fragata Luis M. García. Relevamientos hidrográficos y aerofotográficos.

Además, desde el año 1904, la Marina de guerra renueva anualmente el personal del Observatorio Meteorológico instalado en la isla Lezair (Orcadas del Sur).

Instalación de un Observatorio Meteorológico en la isla Gamma (archipiélago Melchior).



Carta compuesta y publicada por el Servicio Hidrográfico del Ministerio de Marina.

(1a. edición; 1940. Corregida en 1942 e incluidas ilustraciones hasta 1947.)



Para la Revista "Argentina Austral"
Setiembre de 1947

Ministro de Marina, contraalmirante Fidel L. Anadón.



Dirección Nacional de los Mares Mercante
Dirección General

Antártida. —

La magnífica empresa de posesión de la Antártida Argentina, llevada a cabo por la Marina, es de trascendencia histórica y será valorada en toda su integridad, en el futuro a la patria. —

Esta decisión del Gobierno de la Nación, será con el correr de los tiempos una de las obras que ocupará lugar de privilegio, entre las acciones de gobierno, de todas las que haya tenido el país. —

Vencer el erial hasta hacerlo producción. — Hombres dignos de su Patria, amantes de su Patria, creyentes en su Dios. —

B. G. Octubre del 41. —

Es lo desconocido que avanza sobre
todo, así como y lo incorpora a lo
hecho, un nuevo redimido. La tierra
dice: Patagolitaria, maldita de
así ha de ser a Tierra del Fuego;
no lejano, no lejano en un momento
blanco, en tierra no fustejan
el país y para y mar útiles para
reputan. Se ha la humanidad. —
Los pioneros, que son de nosotros,
y que hicieron con la Patagonia,
luchas y a través de la fuerza
lo grande



Vicealmirante Enrique B. García, Presidente de la Liga Naval Argentina, Director General de la Marina Mercante.

ANTARTIDA

La magnífica empresa de posesión de la Antártida Argentina, llevada a cabo por la Marina, es de trascendencia histórica y será valorada en toda su integridad, en el futuro de la patria.

Esta decisión del Gobierno de la Nación, será con el correr de los tiempos, una de las obras que ocupará lugar de privilegio, entre las acciones de gobierno, de todas las que haya tenido el país.

El progreso que avanza sobre lo desconocido y lo incorpora a lo útil, así como redimió la tierra ingrata, inhospitalaria, maldita de ayer

—Patagonia y Tierra del Fuego— así ha de redimir en un mañana no lejano, la tierra del fantasma blanco, en tierra y mar útiles para el país y para la humanidad.

Se ha de requerir, que se repitan los hombres de empresa, los pioneros que tuvo la Patagonia, y que supieron de sacrificios de luchas y de trabajo, logrando vencer el erial, hasta hacerlo productivo.

Hombres dignos de su Patria, amantes de su patria, creyentes en Dios.

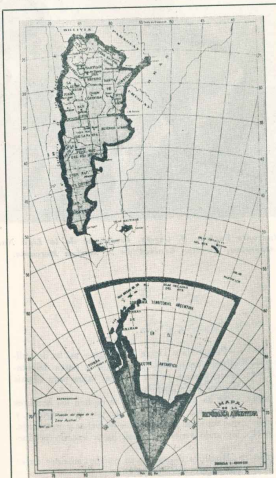
Bs. As., Octubre de 1947.

E. B. García.

La República Argentina y sus tierras australes

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

A distancia relativamente corta del hemisferio occidental, las lejanas tierras polares, en la continuación de la línea sureña argentina, forman el continente antártico.



Escala 1: 45.000.000. (Según el publicado por el Instituto Geográfico Militar.)

Por el Dr. PASCUAL LA ROSA, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario, Presidente de la Comisión Nacional del Antártico, Presidente de la Subcomisión Islas Malvinas e Islas Georgias del Sur.

Sus mares, congelados la mayor parte del año, y sus tierras bajo nieves perpetuas, hacen de éste el continente blanco y árido sin que por eso deje de ser meta ansiada para el hombre de ciencia y el hombre de conquista.

Hablar de los polos del globo es llevar el pensamiento a lo casi insondable; a lugares ignotos en que la tierra, bajo un sudario eterno, se aleja de las condiciones de vida humana para confundirse con la muerte. El frígido corazón de estas tierras es el propio polo sur.

En viajes alrededor del mundo se llegó fácilmente a la región antípoda circunvalando la línea ecuatorial. En los viajes de Sur a Norte o viceversa, la línea recta, en raras ocasiones se acerca hasta las tierras polares, especialmente en el Nuevo Mundo, en la línea descendente del sur, que marcaba una de las etapas más arriesgadas y más codiciadas por la humanidad.

Esporádicamente algunos pescadores, en persecución de ballenas, llegaron hasta las inmediaciones del nuevo continente, sin detenerse a pensar en él más que en la posibilidad de aprovechar algunas de sus pequeñas islas, para hacer descanso o resguardo en las tareas habituales de luchas contra la mar gruesa y los temporales antárticos.

La inquietud por el antártico, tierras presentidas desde hace muchos siglos, denota que, al considerar los navegantes y hombres de ciencia que fuera de la tierra firme del continente americano existía el polo Sur, la mente del hombre sólo en constatarlo para descender su misterio y aprovechar todo lo que en él pudiera hallar en beneficio propio.

Las tierras polares eran visitadas de tarde en tarde por expediciones científicas, con el fin de hacer estudios mareográficos o climáticos para concatenarlos con los de otras regiones del globo y tratar de determinar con precisión, ciertos fenómenos atmosféricos.

Nuestro país, desde principio de siglo, ha venido fijando su posición política con respecto a esas tierras proclamando sus justos títulos que atestiguan sus derechos.

Su preferente situación geográfica cercana a las tierras polares, lo ha llevado a estar atento a las actividades que otros países realizan en la Antártida. Es bueno recordar que desde hace cerca de cincuenta años, buques de nuestra Armada Nacional han navegado continuamente por los mares australes, en misiones científicas y humanitarias o en las habitua-



Dr. Pascual La Rosa ante su mesa de trabajo.

(Autógrafo firmado: Para "Argentina Austral" como expresión de sincera simpatía por la noble acción patriótica que cumple.)

les del relevo anual de las comisiones que se mantienen en los únicos sitios antárticos habitados permanentemente por el hombre: las islas Orcadas del Sur y el Archipiélago de Melchior.

En las Conferencias de carácter internacional ha hecho siempre, cuando la oportunidad lo aconsejaba, reserva de sus derechos a las islas Malvinas sin extenderlas a las tierras antárticas, donde descartaba la soberanía en el sector correspondiente, en vista de que aún no se había intensificado la acción de influencias o predominio de muchos países continentales y extracontinentales.

El reclamo por la cuestión Malvinas ha sido renovado en cada Asamblea Internacional en que se tratan aspectos continentales que podrían dar lugar a dudas o equívocos sobre su lógica pertenencia, pues auténticamente nuestras, habíamos ejercido posesión con autoridades competentes y responsables hasta el instante del hecho de fuerza realizado por una potencia extracontinental.

El Gobierno argentino, para intensificar los estudios de aquellas regiones, creó una comisión especial que denominó "Comisión Nacional del Antártico" y en cuanto a títulos y derechos tiene la República sobre las islas Malvinas y las tierras antárticas.

En la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente, realizada recientemente en la ciudad de Petrópolis, en el Estado de Río de Janeiro, Brasil, en el seno de la Comisión segunda, tuvo el honor de hacer la declaración de reserva, a nombre del Gobierno argentino, sobre las islas Malvinas, islas Sandwich del Sur, Georgias del Sur y sector antártico pertinente.

Igualmente, al procederse a hacer la demarcación

de la zona de seguridad del continente americano, para el caso de agresión extracontinental por invasión o fuerza armada, propuse, y así se resolvió por la subcomisión de técnicos argentinos, estadounidenses y chilenos, que dicha zona cubriera toda el área que comprende la parte sur del continente hasta el polo sur.

En la declaración se decía textualmente:

"La Delegación Argentina declara que dentro de las aguas adyacentes al Continente sudamericano, en la extensión de costas correspondiente a la República Argentina en la zona llamada de seguridad, no reconoce la existencia de colonias o posesiones de países europeos y agrega que especialmente reserva y mantiene intactos los legítimos títulos y derechos de la República Argentina a las Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur, Islas Sandwich del Sur, y tierras incluidas dentro del sector antártico argentino, sobre el cual la República ejerce la correspondiente soberanía".

Ha sido ésta la primera vez que una Delegación Argentina hace una reserva de tal naturaleza sobre los territorios antárticos. El valor moral que la misma representa para la República, es la mejor satisfacción a que pueden aspirar quienes bregaron para hacer constar, en acto internacional, lo que el país considera de su patrimonio.

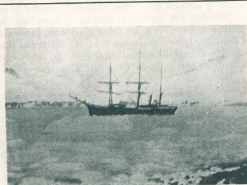
La Argentina aspira a que le sean reintegradas las tierras que le pertenecieron desde la hora de su emancipación, así como a que se le reconozca la legitimidad de su soberanía sobre el sector antártico que factores geográficos, históricos y jurídicos, han delimitado como integrante del territorio de la República.

Pero existen, además, otras razones...

Por **ARMANDO BRAUN MENENDEZ**
(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Diversas naciones reclaman o se disponen a reclamar para sí derechos de soberanía sobre la parte de la región antártica, entendiéndose por tal todas las islas que baña el mar Antártico y el inmenso territorio que circunda y tiene por centro al Polo Sur. Argentina y Chile se han anticipado a declarar, enfáticamente, que en cuanto concierne al cuadrante americano de la Antártida, éste les pertenece de hecho y de derecho; y, para que no haya dudas sobre el particular, han exteriorizado su voluntad en sendas declaraciones públicas emanadas de leyes y decretos, mediante las cuales se determinan con claridad los límites de las respectivas zonas jurisdiccionales y se difunde la carta geográfica donde éstas se expresan gráficamente; y han afirmado su voluntad con el envío de frecuentes expediciones y establecimientos que han afianzado el mutuo pabellón en aquella vasta y frígida soledad.

Las dos naciones, cuyos territorios cubren el extremo meridional sudamericano, justifican su derecho a la soberanía sobre el respectivo cuadrante de la Antártida con muchos y muy justos títulos, ya sea de carácter geográfico—el sector americano de la Antártida no es sino una prolongación o segmento de la Patagonia—, ya sea de carácter histórico o de índole política.



El *Antarctic* en la bahía Cumberland, Georgia del Sur. (Foto Anderson.)

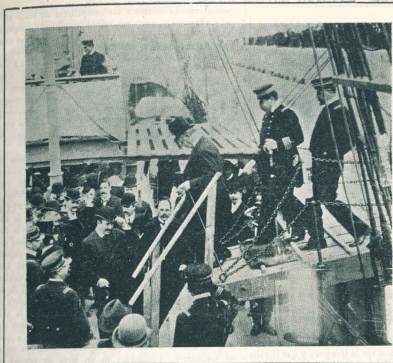
Pero existen, además, otras razones en apoyo de la pretensión argentina o chilena, que estos países podrán invocar en la hora poco probable pero no imposible en que sus respectivas soberanías fuesen discutidas; y a estas razones, o si se quiere mejor, a estos nuevos títulos que son la consecuencia de dos episodios históricos, he de referirme en este artículo, el que consta así de esto que queda dicho a manera de preámbulo, de los dos relatos ofrecidos y del meditado examen sobre su alcance, lo cual le servirá de epílogo.

Y aquí va el primer relato:

A principios de diciembre de 1901 recalcó en el puerto de Buenos Aires el ballenero *Antarctic* a cuyo bordo viajaba la expedición que enviaba el Gobierno de Suecia hacia la zona antártica, con la misión de explorar la tierra de Graham y de establecer allí una estación de invernada para efectuar observaciones magnéticas y meteorológicas. La expedición venía a cargo de un verdadero sabio, el profesor de la Universidad de Upsala, doctor Otto Nordenskjöld, y el barco bajo el comando del capitán C. A. Larsen, veterano de otros viajes polares. Integraban la expedición un grupo de especialistas, entre los cuales los profesores Anderson, jefe de la Comisión Científica y sus colegas Ekelof y Bodman.

El ministro de Marina, que lo era entonces el capitán de navío don Onofre Betheder, entró a la oportunidad de vincular a esta expedición el esfuerzo argentino, tendiente al conocimiento de una región que era vecina del país y sobre la cual se confiaba algún día extender la propia soberanía. Con esto el ministro Betheder daba pruebas de un agudo sentido de la responsabilidad y mostraba poseer la visión de una estada. El doctor Nordenskjöld acogió con entusiasmo la colaboración ofrecida, que se manifestó mediante la incorporación al grupo expedicionario suyo de un oficial de la marina de guerra, el entonces alférez de fragata José M. Sobral, y en el suministro por el gobierno argentino, como compensación, del carbón, víveres frescos y toda otra ayuda que requiriese la expedición desde su punto de partida, que sería Ushuaia. El alférez Sobral iba a participar directamente en todos los trabajos científicos y su Gobierno recibiría copia de todas las observaciones efectuadas y ejemplares de las especies naturales que coleccionaran los especialistas.

El *Antarctic* salió de Buenos Aires a fines de diciembre en vía-jaca hacia el casquete polar, alcanzando sin escala ni inconve-



Partida de la *Uruguay*. El presidente de la República, general Julio A. Roca, el ministro de Marina, capitán de navío Onofre Betheder, y el director de Arsenales y Talleres de Marina y jefe de la comisión técnica encargada de dirigir los trabajos de transformación de la *Uruguay*, contralmirante Atilio Barilari, llegando a la corbeta.

nientes hasta una caleta de la isla denominada Snow Hill (66° 30 m. de latitud) donde desembarcaron los expedicionarios a fin de invernar, entre los cuales el jefe, Nordenskjöld, y el propio Sobral.

El *Antarctic* regresó en marzo del año siguiente a Ushuaia y se mantuvo haciendo estudios y relevamientos en la zona austral a la espera del próximo verano en cuya época debía volver a Snow Hill en busca de la misión científica. En noviembre de 1902 zarpo de Ushuaia a fin de dar cumplimiento a esa tarea; pero antes de hacerlo, el capitán Larsen dejó un pliego que establecía claramente el itinerario que habría de seguir y la advertencia de que si la nave no estaba de regreso a ese puerto antes de fines de abril de 1903, podría ello significar que la expedición estaba perdida o en apuro, y que era preciso, entonces, arbitrar los medios para socorrerla.

Así las cosas, pasó un mes y otro mes más... y llegó abril de 1903, y el *Antarctic* no asomó sus altos mástiles por el sur argentino; y la alarma cundió en Suecia y en toda Europa, por lo cual ofreció Francia anticipar el viaje de Charcot, entonces en preparativos.

El gobierno argentino consideró, en consecuencia, que era su deber organizar el socorro de la expedición del doctor Nordenskjöld, tanto por razones de elemental solidaridad humana como por haberse aquélla llevado a efecto con la cooperación del gobierno y la participación de un oficial de su marina de guerra.

Luego de inútiles gestiones en Inglaterra, a fin de adquirir un barco ballenero apropiado, el Ministerio de Marina señaló la cañonera *Uruguay* y ofreció transformarla y equiparla en forma de buque apta para una expedición polar.

La transformación fue total. Del viejo "sloop" cañonero de 150 toneladas que constituyó en su hora uno de los barcos de la "escuadra de Sarmiento" (1875), no se utilizaron más que el casco y los palos machos. Al casco de hierro, además, se le colocó por dentro un forro de madera, llenando el hueco con corcho, y por fuera se le reforzó con chapas de acero a

fin de hacerlo resistente a la presión del hielo; y en cuanto a sus frágiles palos, provistos antes de velas cangrejas, se les transformó en una sólida arboladura de barca, con gavias dobles para velas cuadradas. Se le sacó también su vieja máquina y la caldera, poniendo en su lugar las del destructor "Senta Fe". Respecto a la obra muerta, ésta se reforzó levantando losas de ballena que cubrieron la proa y la popa y erigiendo un puente central a prueba de chubascos. El buque quedó dividido mediante siete mamparos de hierro en otros tantos compartimientos estancos y se arregló convenientemente su disposición interior para dar comodidad a oficiales y tripulantes.

El trabajo de transformación constituyó para la época una verdadera obra de arte en la construcción naval; y el mérito corresponde al Arsenal de Marina, del que era jefe el contralmirante Barilari, y a los técnicos que proyectaron las obras, Sunshland Rosetti y Jacinto Caminos, éste último teniente de navío que había obtenido su título de ingeniero constructor naval en la Universidad de Glasgow.

Entregado por el Arsenal, la *Uruguay* fue puesta bajo el mando del teniente de navío Julián Irizar, a quien secundaban el teniente de fragata Ricardo F. Hermelo y el alférez de navío Jorge Jalaur. El resto de los oficiales y la dotación de clases y marineros fueron cuidadosamente seleccionados. La expedición llevaba víveres para treinta meses.

El 8 de octubre de 1903, el presidente de la República, general Julio A. Roca, despedía a los expedicionarios con bellas palabras de aliento, mediante las cuales y después de señalar la noble importancia de la misión en que estaba interesada la ciencia, amén de ser un deber de humanidad, celebraba la habilidad de los ingenieros navales que habían convertido a la vieja nave en un buque fuerte y bien provisto y en la expresa finalmente su confianza en el éxito de la empresa y su deseo de poder saludarlos triunfantes a su regreso.

Momentos después permanecía la dársena norte la *Uruguay* y su silueta alada se perdía en el horizonte, convertida en un



El memorable encuentro del capitán Julián Iriar con Nordenskjöld y con el alférez Sobral (este último a la derecha).

simbolo y portadora de la emoción y la esperanza de los argentinos.

No fue sino el 22 de noviembre siguiente cuando llegó la primera noticia del buque expedicionario: un telegrama despatchado desde el puerto de Santa Cruz, informando al ministro de Marina que había dado fondo en el río la *Uruguay* y que llevaba a su bordo todos los miembros de la expedición Nordenskjöld. Poco después se conocían en Buenos Aires los pormenores de la expedición de auxilio, que no pudo ser más oportuna, pues los miembros de la misión extranjera, habiendo perdido su buque, el *Antarctic*, destruido por la presión de los hielos, y con toda posibilidad de salvarse por sus propios medios, se hallaban abandonados al más cruel destino. *Envío mi homenaje a los esfuerzos de nuestro gobierno a los cuales debemos la salvación de nuestros compatriotas...* Esta frase está contenida en el telegrama de Oscar II, Rey de Suecia, al Presidente de la República.

El éxito de la *Uruguay* hizo vibrar el espíritu público, y la llegada de la nave salvadora al puerto de Buenos Aires dio lugar a una de las manifestaciones más puras del regocijo popular. Toda la ciudad se hizo presente para festejar a salvadores y salvados. Mandaron Telegramas, ceremonias, banquetes y conferencias. Puede decirse, con justicia, que la expedición de la *Uruguay* constituye una gloria para la marina nacional. Desde aquel día quedó vinculada la zona antártica a la conciencia argentina.

Y veamos ahora el segundo relato histórico:

En agosto de 1914 zarpó, a bordo del *Endurance*, una importante expedición inglesa hacia el Polo Sur, que encabezaba el insigne explorador Sir Ernest Shackleton. La expedición se proponía cruzar todo el continente antártico, vía el Polo, partiendo del mar de Weddell al mar de Ross, o sea de un océano al otro. Shackleton consideraba que la apertura de esta nueva ruta, además de su valor histórico, traería también un valioso aporte científico. El recorrido se calculaba en unas 1.800 millas.

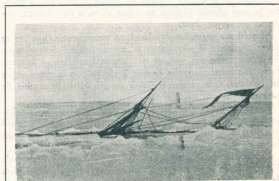
Y aquí viene a cuento intercalar un curioso episodio que nos pinta a los británicos de cuerpo entero.

En circunstancias que la nave expedicionaria ya soltaba amarras, sobrevino la orden de movilización general decretada por el gobierno de S. Majestad. Se cernía ya en el horizonte la amenaza de la que sería primera guerra mundial. Shackleton

reunió inmediatamente a sus compañeros de viaje en la cámara del *Endurance*, y, por unanimidad, resolvieron suspender la partida y enviar un telegrama al Almirantazgo por el cual ofrecían todo cuanto poseía la expedición: buque, provisiones, elementos y en particular los hombres que la conducían. La contestación fue tan expresiva como laconica: *proceded*. El Almirantazgo consideraba así que el cumplimiento de la misión exploradora y científica era un deber de cumplimiento arrisgado y que con ella sus hombres servirían también los intereses permanentes del Imperio. El que contestó el telegrama no era otro — ni podía serlo — que Mr. Winston Churchill, entonces primer lord del Almirantazgo.

Esta segunda expedición de Shackleton al Polo Sur constituye una de las epopeyas más interesantes de cuantas ha tenido como escenario la soledad austral. Pasará rápido sobre los pormenores, pues son suficientemente conocidos. El *Endurance* zarpó de South Georgia en diciembre de 1914 para adentrarse a través del "pack" de hielo en busca de la costa firme; pero fue juguete de este elemento que lo llevó a la deriva fuera del lugar de su destino y a la hiza triz, en octubre de 1915, en un lugar próximo a la tierra de Graham. Los expedicionarios, arastrando sobre trineos a los tres botes del buque náutico, llegaron después de sufrimientos inenarrables hasta la isla Elefante, situada a 61° de latitud. Era abril de 1916. Allí hubiesen quedado para la eternidad si no hubiera sido por el arrojo y decisión del jefe. Resuelto a buscar la salvación de todos se embarcó en el único bote en condiciones de navegar, con cinco compañeros. Veintidós hombres iban a quedar en la isla, librados a la suerte que lograra Shackleton en su intento de socorrerlos. Hacinados en un bote de apenas seis metros cincuenta de eslora, dentro del cual no podían ni estar de pie ni recostados, sino que doblados o de rodillas, el viaje desde el islote aquel del mar antártico hasta South Georgia a través de los mares más bravíos, es por sí sola una hazaña imperecedera. Fueron veintidós días y sus noches de lucha incesante contra los elementos que vivieron esos hombres hasta llegar, impulsados por una vela improvisada, sobre la costa occidental de aquella isla, que tuvieron luego que cruzar de a pie, a través de ventisqueros y agudos picos para alcanzar Grytveken, puerto abierto sobre la costa oriental donde se hallaba una estación ballenera.

Shackleton no iba a tomarse tiempo en organizar el socorro de sus compañeros, pues tenía la conciencia de que si sobreviven el invierno la isla Elefante y cien millas a su alrededor se verían cerradas por el "pack" impenetrable, y entonces estaban perdidos sin remedio, ya que las provisiones no alcanzaban hasta la primavera próxima. Así contrató pronto el ballenero *Southern Sky* con el cual salió inusitado en busca de sus compañeros; pero a setenta millas de la isla Elefante los



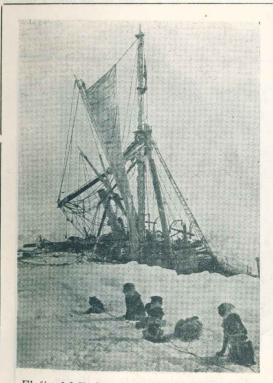
El *Antarctic*, buque de la expedición antártica sueca, desapareciendo entre los hielos.

témpanos acumulados le cerraron el paso obligándolo a volver; esta vez hacia las islas Malvinas.

No había cursos a proponer en aquella isla para un nuevo intento. Shackleton, penetrado de honda preocupación, formuló un primer pedido de socorro al exterior que fue escuchado por el gobierno del Uruguay, el cual ofreció el aviso *Insituado de Pisco N° 1*, que llegó a Puerto Stanley el 10 de junio y en el cual se embarcó el jefe ese mismo noche.

Eta vez alcanzaron a divisar los altos picos de la isla Elefante, a treinta millas de distancia. Pero todos los intentos para penetrar en el "pack" fracasaron. Finalmente, escaso de combustible y averiado en su obra muerta, el aviso regresó a las Malvinas. Shackleton, a quien apremiaba el tiempo, no dejó entonces resorte que tocar; el cable y el telegrafo sin hilos vibraron con su patético llamado. El gobierno inglés resolvió entonces alistar al *Discovery*; el gobierno noruego ofreció a su vez el *Ram*, mientras el norteamericano preparaba el *Roosvelt*. Pero era inútil esperar estas naves, pues llegaría antes el invierno. Hasta la *Uruguay*, que había salido a la expedición de Nordenskjöld, fue solicitada al gobierno argentino; pero la vieja e histórica nave ya había sido eliminada del servicio. Shackleton buscó entonces un centro de operaciones que contara con más recursos que Port Stanley, y se trasladó a Punta Arenas; allí, en el grupo de residentes ingleses, generosos y ricos, encontró la ayuda que necesitaba para contratar otra nave, esta vez la goleta *Emma*, que poseía un motor auxiliar. Por tercera vez Shackleton fracasó en su intento, rechazado por el hielo, y teniendo que soportar, además, el temporal más fuerte que conociera en toda su carrera de navegante y explorador.

Tanto al salir, como al regresar a Punta Arenas por el Estrecho de Magallanes, la goleta *Emma* había sido remolcada



El fin del *Endurance*, nave de la expedición inglesa de Shackleton.



El *Yelcho*, escampavía chilena, que condujo por el piloto Luis Pardo, rescató a los naufragos del *Endurance*.

por el escampavía de la armada de Chile, el *Yelcho*, puesto a disposición de Shackleton por el gobernador marítimo de Punta Arenas. Cuando ya el mismo daba por perdida la partida, tuvo una súbita inspiración. El *Yelcho*. Aquel barco era, sin embargo, de hierro, y por tal causa inapropiado para soportar cualquier presión del hielo o algún choque con los témpanos; pero estaba tripulado por gente conocedora de su oficio y tenía un piloto experto en navegaciones difíciles, como que llevaba años recorriendo los intrincados laberintos magallánico y fueguino cuidando de los faros y balizas para mantener expedita la navegación. Se llamó Luis Pardo. Buscó un telegrama dirigido al director general de la Armada, almirante Muñoz Hurtado, para que el gobierno otorgara la necesaria autorización. Y así partió el *Yelcho* con Shackleton a bordo. Sorteando los inmensos témpanos y eludiendo las peligrosas masas del "pack", ya próximo a soldarse, el aviso se infiltró hacia la isla, y en un día de niebla pareció como un fantasma ante los ojos atónitos, deslumbrados de felicidad, de aquellos veintidós hombres abandonados.

En una hora — tiempo necesario para tres viajes del bote, desde el escampavía hasta la costa — todos los náuticos se encontraron a bordo; y en seguida el *Yelcho*, con su máquina a todo vapor, se alejó del lugar. Cualquier cambio de viento hubiera podido cerrar el "pack", momentáneamente abierto, sobre el barco inerte, y en tal caso no había salvación para ninguno. El rescate se realizó en circunstancias en que los expedicionarios se hallaban exhaustos, con sólo raciones para cuatro días más. Fue un milagro que escaparan con vida.

En la mañana del 3 de septiembre de 1916, el *Yelcho* fundió en Punta Arenas. Su llegada, que había sido anunciada desde Río Seco, dio lugar a la movilización entusiástica de todos los habitantes de aquella ciudad austral. Las familias se disputaron a los naufragos para vestirlos y agasjarlos. Llevaban dos años sin lavarse y uno y medio sin cambiarse de ropa. En el mismo *Yelcho*, puesto a disposición de Shackleton por el gobierno de Chile, todos los expedicionarios se trasladaron a Valparaíso. La entrada a este puerto fue una apoteosis, destinada a los extranjeros librados de la muerte, al modesto piloto Pardo, a sus marineros, y al pequeño avío de guerra que se dio el lujo intimo de trasladarse hasta su fondoadero pasando frente a toda la escuadra empavosada y una multitud delirante. Todo Chile gozó de este triunfo, que tuvo en su hora la más amplia y grata repercusión para la nacionalidad.

Y surgen ahora los interrogantes: si los argentinos pudieran salvar del territorio antártico a la misión suca del doctor Nordenskjöld y los chilenos a los compañeros de la expedición británica de Shackleton, es porque poseían los medios necesarios o estaban en condiciones de procurárselos, y porque tenían marinos capacitados para alcanzar esas latitudes y gobiernos decididos a asumir tal responsabilidad; y, además, porque aquellos elementos y estos hombres se hallaban más próximos de la zona antártica que los de ninguna otra nación del planeta. La conjunción de estos elementos hizo posible el envío de ambas expediciones de socorro, y que tuvieran éxito. (No son éstas poderosas razones de orden práctico para agregar a los títulos geográficos, históricos o políticos en que se apoya la tesis de la soberanía argentina y chilena sobre el cuadrante americano de la Antártida?)

Deja, pues, señalados estos ejemplos como mi contribución a la defensa de dichas soberanías.

Y séame ahora permitida una digresión.

Es el caso que las zonas jurisdiccionales reclamadas por Chile y la Argentina en el cuadrante americano de la Antártida se sobrepone en su centro y en una amplia extensión. Con muy buen juicio ambos gobiernos han preferido hacer causa común ante la pretensión extranjera y diferir, para mejor oportunidad, la discusión y consiguiente trazado del límite fronterizo entre ambas porciones de la Antártida. Así hemos visto la concurrencia en años anteriores y en la última expedición del *Patagonia* de un oficial de marina chilena y de oficiales argentinos en las diversas expediciones enviadas por el gobierno de Chile; fuera de las declaraciones categóricas de los cancilleres y hasta de los presidentes de ambas repúblicas. Con el apelo universal que se ha despertado, durante estos últimos años, hacia la región antártica y que proviene de sus posibilidades en el orden estratégico y económico.

Con todo el respeto que profeso a la comisión de técnicos,

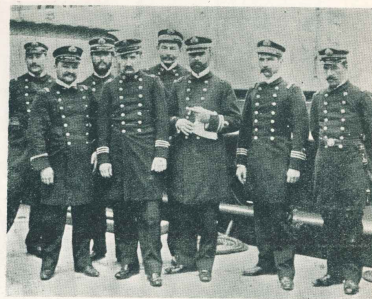
profesores y funcionarios de los diversos departamentos de Estado que tendrán a su cargo la responsabilidad de resolver este árido problema presente y el no menos árido que se presentará cuando esos países resuelvan efectuar la partición, he de proponer aquí una solución bien sencilla: que no se divida entre Chile y la Argentina el sector americano de la zona antártica que reclaman parcialmente para sí; y que, en cambio, lo mantengan en un condominio indiviso que abarque no sólo la zona intermedia sobre la cual se interponen las pretensiones recíprocas, sino que también las zonas de soberanía indiscutidas; este condominio indiviso sería administrado por una comisión conjunta o alternativamente por ambas naciones. De tal suerte los gastos que demande esa administración resultarían menores, puestos que divididos entre dos; y la vigilancia y defensa territorial más fácil, ya que multiplicada por dos.

Con tal decisión, estas dos naciones sudamericanas, que han dado ejemplos inmortales de buen juicio y de fraternidad, al conquistar juntas la soberanía sobre el cuadrante americano de la Antártida, antes que dividido entre sí, podrían dar al mundo de este otro ejemplo singular: poner en condominio indiviso, bajo una administración conjunta o alternativa, una vasta porción territorial. El hecho, vinculándolo a la política internacional, la limitación de los armamentos y el arbitraje obligatorio para resolver las cuestiones de límites, y últimamente al defender juntas la soberanía sobre el cuadrante americano de la Antártida, antes que dividido entre sí, podrían dar al mundo de este otro ejemplo singular: poner en condominio indiviso, bajo una administración conjunta o alternativa, una vasta porción territorial. El hecho, vinculándolo a la política internacional, constituiría además de un ejemplo saludable, un precedente jurídico susceptible de aplicarse en la resolución de un litigio fronterizo. Sería también un jalón en la ruta hacia la unidad de las naciones, que es el remedio que tendrá que buscar la humanidad cansada de fronteras y de odios si es que no desea perecer; y el camino para un mundo mejor — en el cual todos soñamos —, cuando el hombre deje de ser el lobo del hombre y se decida, de una vez por todas, a vivir en paz.

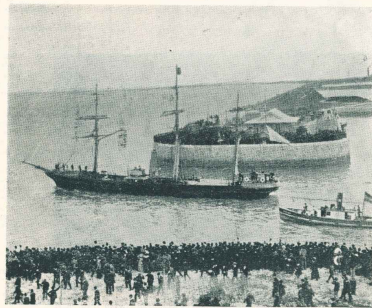


¡Salvados! Los náufragos del Endurance a la vista del bote del Yelcho que avanza hacia la playa en que se encuentran refugios. (Dramática escena fotografiada por Hurley, y reproducida por Sir Ernest Shackleton en su libro South, relato de la expedición 1914-1917. The Macmillan Company, New York, MCMXX.)

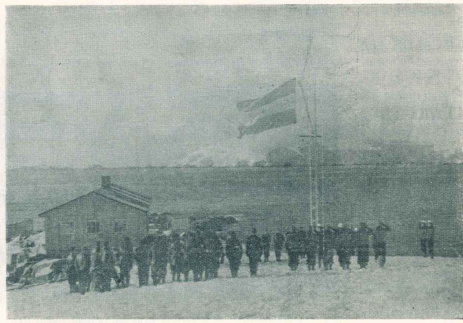
EN BUSCA DE LOS NAUFRAGOS DEL ANTARCTIC



El comandante de la corbeta Uruguay, capitán Julián Irizar, y su plana mayor.



La Uruguay saliendo del puerto de Buenos Aires.



31 de marzo de 1947. Es izado el Pabellón Argentino en el observatorio meteorológico de Puerto Melchior.



1942. El "1º de Mayo" fondeado en Puerto Melchior. El pequeño círculo (casi en el centro) señala el lugar en que fue emplazado el observatorio en 1947.

(Fotografías del Ministerio de Marina
gentilmente facilitadas para esta edición.)

Expedición a la Antártida 1947

Relación de su comandante en jefe,
capitán de fragata LUIS M. GARCIA

MISION ASIGNADA

En sus términos generales, la misión que debía cumplir la expedición realizada durante el verano próximo pasado fué la siguiente:

- 1º Instalar un observatorio meteorológico permanente, con personal militar de la Marina de Guerra, en el lugar de la Tierra de Graham e islas contiguas, que el Jefe de la Expedición estimase más apto.
- 2º Erigir un faro que se denominaría "Patagonia" y una baliza luminosa en los lugares que se apreciaran de más interés para la navegación.
- 3º Continuar con los trabajos hidrográficos iniciados por el transporte "1º de Mayo" en 1942 y proseguidos en 1943; efectuar reconocimientos aéreos y aerofotográficos, estudios oceanográficos y meteorológicos y relevamientos de carácter expeditivo a fin de completar cartas y derroteros.

Como no se disponía de buques especialmente preparados para navegar y trabajar en aguas antárticas (rompehielos por ejemplo), se recurrió a los que por sus características se consideraron los más apropiados para tal misión. Con tal fin, la superioridad dispuso la organización de una fuerza expedicionaria integrada por los transportes **Patagonia** y **Chaco**, el buque tanque **Miniera Echeverri**, el balenero **Don Samuel**, el resacaor **Granville** y el remolcador **Oza**. Esta fuerza nos fué encomendada con el cargo de Jefe de la "Expedición a la Antártida".

CARACTERÍSTICAS DE LOS BARCOS Y TAREA PARA CADA UNO — TRANSPORTE PATAGONIA

¿Cuáles eran las características generales y tareas fijadas a cada uno de los unidades?

Es un buque de 60 m. de eslora y de 1400 t. de desplazamiento con 400 t. de capacidad de bodega; casco muy robusto y excelentes condiciones marineras; uso carbón como combustible. Hubiéramos deseado que desarrollara mayor velocidad y potencia de máquinas, dadas las condiciones de tiempo y de mar en que debería cumplir sus actividades, pero su elección se impuso por

la escasez de buques disponibles. Fué necesario efectuar algunas modificaciones y reparaciones para adaptarlo a las exigencias de la comisión; se le reforzó la roda (proa) y se le colocó una defensa para proteger a la hélice de los hielos; se le instalaron dos sondas ecoicas (ultrasonoras) para 1140 y

100 brazos de profundidad, y equipos radiofónicos para asegurar las comunicaciones con avión, campamento en Tierra y lanchas destacadas desde a bordo en trabajos hidrográficos y de reconocimiento. Se aumentaron a dos las lanchas con motor diesel, una de las cuales se equipó con



Comandante en jefe de la Expedición 1947 y autor del presente relato, cap. de fragata Luis M. García.

tonda ecotica para pequeñas profundidades. Por último, como elemento de capital importancia, se instaló sobre la popa un avión anfíbio "Waluaz", momentos de los días reabituables, con capacidad para 4 personas, incluidos el piloto y el radiotelegrafista. En razón de las características topográficas de la zona se la utilizó únicamente como hidrovión, siendo arrojado e izado por medio de una pluma especialmente acondicionada.

Como la cámara frigorífica del **Patagonia** era de muy reducida capacidad, la alimentación debió encarsarse a base de conservas y alimentos envasados, en general, habiéndose previsto la cantidad de víveres necesario para el caso de una invernada forzosa. En gran variedad de artículos que provee actualmente la industria frigorífica y la dedicación de quienes tuvieron a su cargo la preparación y confección de los menús, contribuyeron a que nuestra dieta fuera suficientemente variada y agradable, dentro de lo que es razonable esperar en expediciones de este naturaleza.

Con todo, el recuerdo de la carne fresca, de las verduras y de las frutas acudía a nuestra memoria insistente. Para contrarrestar los efectos de este tipo de alimentación se recurrió a los vas clásicos jugos cítricos y a un adecuado tratamiento vitamínico. Y lo cierto es que el estado sanitario del personal fue en todo momento excelente.

Las previsiones de índole farmacológica y quirúrgica cubrieron todas las eventualidades posibles, con los de mayor provecho. En prueba de nuestra alerta, mencionaremos el caso de un accidente que tuvo cuando voladoras de piedra sufrió un grave accidente de trabajo. Se temió por su vida, y hubo que amputar una mano y hacerle curaciones en cráneo y ojos. Los resultados fueron tan satisfactorios como los que hubieran podido obtenerse en tierra, disponiendo de todos los recursos necesarios. Toda la labor se llevó a cabo a bordo, sin recurrir a ayuda personal ni material extraño al buque.

Asimismo, antes del viaje se sometió a todos a un riguroso examen clínico y odontológico y se efectuó una clasificación del grupo sanguíneo.

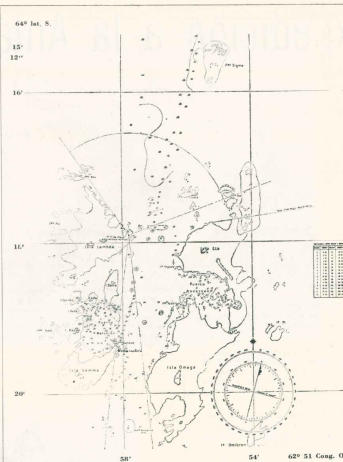
En cuanto al vestuario, consistió en prendas de cuero forradas de piel, de lana impermeable para prendas de abrigo, un abrigo calzado para abordo y para nieve, ropa de lana, anteojos de color y casco.

Se dispuso que el **Patagonia** actuara como nave insignia de la flota expedicionaria. Debería intervenir directamente y en forma principal en el cumplimiento de la misión fijada, y transportar los materiales de construcción que se permitiera el espacio de sus bodegas. En él estarían embarcados el jefe de la expedición y los oficiales asignados para las labores de apoyo. Se integraron también la plana mayor, un capitán de corbeta de la Marina de guerra de la República de Chile, comandante del Instituto Geográfico Militar, Por falta de espacio, nos vimos privados, a pesar nuestro, del concurso de personal especializado para estudios antárticos, botánicos y ornitológicos, que hubieran acrecentado el aporte científico de la expedición.

EL TRANSPORTE CHACO

Este es un buque mixto de pasajeros o correo. Desplazamiento 3580 t., y 2520 t. de capacidad de bodega en parte—el **Chaco**, 45 pasajeros de 1ra. clase y 36 de 3ra. Clase fuel-oil.

Se elección surcular y la necesidad de complementar la capacidad de alojamiento



Mapa del archipiélago Melchior.

Compilación de datos de reconocimientos expeditivos ejecutados en viajes de exploración. Completados por *transabre "J. de May"*, capitán de fragata *A. J. Odiara*, 1942; capitán de fragata *S. Harriague*, 1943.

(Reproducción del publicado por la Dirección General de Navegación e Hidrografía del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1951, 1946.)

y bodegas del **Patagonia**, de aprovisionar con carbón a este buque, y de efectuar al mismo tiempo el relevo de la comisión designada en el observatorio de los islos Orcadas.

EL MINISTRO ESCUELA

Este buque petrolero desplaza 4200 t., y además de la carga de petróleo dispone de una bodega de regular capacidad. Servía para abastecer no sólo al **Chaco**, que consume fuel-oil como combustible, y cuyo radio de acción lo hubiese impedido permanecer por mucho tiempo en la Antártida sin abastecerse, sino también al balletero, que tenía reducida capacidad para combustible.

Además, aprovechando su bodega, transportó un apreciable tonelaje de carbón para consumo del **Patagonia**, independizándolo así—por lo menos en parte—del **Chaco**, que debería cumplir su misión en los Orcadas, y al que convenía reintegrar lo antes posible a su función específica de servir la línea de los puertos de nuestro costa sur.

EL DON SAMUEL

Entre los balleteros utilizados por la empresa con carbón a este buque, y de estos naves el **Don Samuel** era el más apto, por su tamaño (30 m. de estora) y sus excelentes condiciones marítimas, para internarse en innumerables pequeños puertos y estrechos anfractuados inaccesibles para otros de mayor porte. Lo vió a bordo de esta nave es bastante penoso, no va por su falta de confort, que sería una pretensión desmedida, sino por la carencia de elementales comodidades de habitabilidad e higiene. De ello podemos dar fe, porque vivimos a su bordo varios días recorriendo la costa occidental de la Tierra de Graham, y si a esto se agrega el característico olor a aceite de balletero que impregna todo el buque, se comprenderá por qué el **Patagonia** nos pareció—por contraste—un moderno transatlántico.

Fue alquilado a la Compañía Argentina de Pesca con su tripulación, pero a fin de cumplir, designamos a un oficial del **Patagonia** para su Comando Superior.

La posibilidad de que se debiera de instalar el observatorio en lugar adonde no

podría llegar el **Patagonia** impulsó la necesidad de disponer de un buque menor que hiciera las veces de estación intermedia para el transporte del personal y materiales entre las embarcaciones que los depositaban en tierra, y además, suministrar todo el material adecuado a sus características.

Habiéndose encontrado en Puerto Melchior un lugar muy conveniente para instalar el observatorio, no fue necesario emplearlo en su primitiva función, pero en desarrollo del plan general, y su utilidad quedó ampliamente demostrada.

GRUPO DE APOYO EL RASTREADOR GRANVILLE

De 650 t. de desplazamiento, fue construido en los talleres de Base Naval de Chile, en Santiago para realizar operaciones de fondo y rastreo de minas. Su tamaño (60 m. de estora) y velocidad le permitieron maniobrar en lugares de aguas reducidas y acudir con rapidez al sitio requerido. Recientemente, durante el mes de mayo, de su tipo, el "Fournier", visitó la isla Decepción y el observatorio.

EL ONA

Es un remolcador de alto mar, de 620 t. de desplazamiento, apto para operaciones de apoyo y remolque de buques de guerra. Este grupo además debería quedar en Ushuaia, permanentemente listo para prestar auxilio a las unidades de la fuerza expedicionaria.

DESARROLLO GENERAL DE LA EXPEDICIÓN EN USHUAIA

El 4 de enero zarpó de Buenos Aires el **Patagonia** llevando la mayor parte de los materiales para las construcciones, el instrumental hidrográfico, y 200 t. de carbón de leñe, que eventualmente podrían utilizarse como combustible.

El **Chaco** partió del Dock Central diez días antes, dirigiéndose al arquitecto y 24 obreros, las comisiones para el futuro observatorio y para el campamento de los materiales de construcción y equipos que no serían necesarios hasta que la instalación estuviera ya adelantada, y carbón y diesel-oil para combustible. El **Ministro Escuela** había salido también del Dock Central antes (8 de enero), aprovisionado de petróleo, carbón y diesel-oil.

La fuerza expedicionaria, incluida el balletero de la Georgia del Sur, debía concentrarse en Ushuaia para ultimar preparativos de las instalaciones pertinentes a los comandos subordinados.

Las buques se reunieron efectivamente el 15 al 22 de enero. Por vía aérea llegaron para instalar la estación radio eléctrica 9 hombres del Servicio de Comunicaciones navales, incluido un oficial ingeniero especializado en radiocomunicaciones. En total el personal afectado a la construcción del observatorio ascendió a 36 hombres.

Durante la permanencia en Ushuaia, organizamos un campamento hidrotérmico, se realizaron algunos trabajos con el objeto de verificar su funcionamiento y poder subsanar los defectos que pudieran presentarse, antes de operar en la Antártida; con idéntica finalidad el avión efectuó varios vuelos sobre su tripulación, pero a fin de cumplir, designamos a un oficial del **Patagonia** para su Comando Superior. Como se podrá apreciar en los sucesos ajenos al buque, se trató que al zarpó se hubiera

previsto todo lo que humanamente fuera posible.

Inspeccionamos al balletero para conocer sus posibilidades de ejercer su profesión a distancia (no me refiero aquí a cursos telefónicos). El balletero, que navegaba del Este, rumbo al Estrecho Antártico, comunicó que un tripulante había sufrido tres quemaduras. Radiotelefónicamente se le prestó atención médica con feliz resultado.

El 29 por la tarde fondó el **Patagonia** en la isla Decepción, primer puerto de escala en la zona de operaciones. Esto ílllo, conocido como uno de los islos volcánicos mayores y más característicos en su género, es de forma circular, con un litoral de más de 60 km., y su cráter se comunica con el mar por una angosta abertura. Cuando fué visitado en 1828 por el Prágo inglés "Choncteecker" el monje de Foster (el puerto interior lleva su nombre), se produjo en el cráter un desprendimiento de vapor de agua y de gases sulfurosos y se encontraron fuentes de agua caliente a 88° de temperatura.

Un pescador norteamericano de focas—Smiley—aseguró que había visto, en 1842, tres bocas de erucción en actividad en toda la parte meridional de la isla.

La factoría balletera que ya habíamos conocido abandonada en 1942, se encontraba aún más destruida por la acción del tiempo.

En el puerto, estaban fondeados dos buques de bandera inglesa, los que con base en la isla Melville, son utilizados para trabajos en la región. Al día siguiente, el 30 a la madrugada, arribó el balletero sin haber poseído, en el momento de su llegada, el correo hasta el Estrecho Antártico; un poco negro y había impedido pasar de 62° 31' 35" S y 56° 45' 5" O. Este campo de hielo marino derribó una posición inalterable durante todo el verano, y originó así el fracaso de varios

Vista aérea de la entrada a la isla Decepción.

ISLA DECEPCIÓN

Ya estamos en la Antártida. Cruzamos el estrecho a 55 metros y al pesar del tiempo que habíamos permanecido en él, no pudimos quejarnos de su trato.

Durante la travesía el oficial médico tuvo oportunidad de ejercer su profesión a distancia (no me refiero aquí a cursos telefónicos). El balletero, que navegaba del Este, rumbo al Estrecho Antártico, comunicó que un tripulante había sufrido tres quemaduras. Radiotelefónicamente se le prestó atención médica con feliz resultado.

El 29 por la tarde fondó el **Patagonia** en la isla Decepción, primer puerto de escala en la zona de operaciones. Esto ílllo, conocido como uno de los islos volcánicos mayores y más característicos en su género, es de forma circular, con un litoral de más de 60 km., y su cráter se comunica con el mar por una angosta abertura. Cuando fué visitado en 1828 por el Prágo inglés "Choncteecker" el monje de Foster (el puerto interior lleva su nombre), se produjo en el cráter un desprendimiento de vapor de agua y de gases sulfurosos y se encontraron fuentes de agua caliente a 88° de temperatura.

Un pescador norteamericano de focas—Smiley—aseguró que había visto, en 1842, tres bocas de erucción en actividad en toda la parte meridional de la isla.

La factoría balletera que ya habíamos conocido abandonada en 1942, se encontraba aún más destruida por la acción del tiempo. En el puerto, estaban fondeados dos buques de bandera inglesa, los que con base en la isla Melville, son utilizados para trabajos en la región. Al día siguiente, el 30 a la madrugada, arribó el balletero sin haber poseído, en el momento de su llegada, el correo hasta el Estrecho Antártico; un poco negro y había impedido pasar de 62° 31' 35" S y 56° 45' 5" O. Este campo de hielo marino derribó una posición inalterable durante todo el verano, y originó así el fracaso de varios

tentativas ulteriores para llegar a dicho zona. Más adelante, cuando ya se desanimaron nuestro interés en este reconocimiento.

LAS ISLAS MELCHIOR

A las 28 horas de haber llegado a Decapción, y una vez recogida la información necesaria para ulteriores decisiones, la abandonamos por lo tarde en demanda de Puerto Melchior.

El tiempo se presentaba excepcionalmente bueno, la noche magnífica, el mar completamente calma; islas y costa, cubiertas con el millenario manto de hielo, se destacaban nítidamente en claridad de un crepúsculo que se prolongaba hasta unirse con el amanecer.

El día 31 amaneció radiante; cielo azul sin una nube y atmósfera de extraordinaria transparencia.

Al aproximarnos a Puerto Melchior, llamaron nuestra atención algunos puntos negros que se movían sobre la cumbrera helada de la isla Lambda. Más de cerco comprobamos que se trataba de algunos tripulantes del ballenero llegado ese madrugada, quienes, con el oficial embarcado en él, habían izado el pabellón argentino en las cercanías del sitio donde después, como es perfectamente a todos los vientos custodiado por hombres de la Marina de Guerra, A. medio día fundamos en el puerto y comenzamos de inmediato nuestro labor.

Durante esta primera permanencia, allí, de unos cinco días, desde el 1.º de febrero, quedó definitivamente instalado el campamento hidrográfico e iniciamos los trabajos de cálculos del punto astronómico, y la inspección de los vértices de la triangulación comenzado por el transporte 1.º de Mayo y por fotografía aérea; asimismo se pintó y se puso en servicio el faro 1.º de Mayo. Sobre la costa quedó este letrero: "Es propiedad del Ministerio de Marina de la República Argentina".

Se realizaron algunos vuelos de reconocimiento hacia el Sur, hasta las islas Arango. La escasa visibilidad impidió llegar hasta ellas, pero la explotación fue fructífera, y en Puerto Lockroy se encontró una base británica.

El día 2, habiéndolo tenido conocimiento de que el **Chaco** había repositado las balsas inutilizadas, la ordenamos que hicieran rumbo a Decapción. Era desahogado tener cuatro o tres en la zona a este buque, para transportar al personal y abastecer de combustible y de petróleo al ballenero, que ya lo estaba necesitando.

SELECCIÓN DE SITIO PARA EL OBSERVATORIO

Entretanto decidimos buscar en Puerto Melchior un lugar adecuado para instalar el observatorio, en previsión de que posteriores reconocimientos del Sector Argentino no revelaran otro que resultara mejor, más cómodo.

Después de un detenido estudio del terreno llamamos a la conclusión de que una lejanía de tierra de la isla Gama, conocida como Punta Galloway, ofrecía ventajas requeridas en cuanto a seguridad para personal y cosa, escasa para una distribución conveniente de instalaciones fáciles para el desembarco de materiales pesados, que a su vez, permitiera la continuidad de hielo existente y la intensidad de luz solar, obteniendo el tamaño de la construcción, presentación ordenada y suficiente para confiarnos en solucionarlos felizmente.

Los 5 zarcamos conjuntamente con el ballenero para llegar al mismo día al **Chaco** a la isla Decapción. En tierra quedó el campamento con dos oficiales y 7 hombres del personal subalterno para no interrumpir los trabajos hidrográficos.

Al amanecer del día 3.º al sur, para tomar el canal Schöeller y el estrecho de Gerlach y a fin de obtener datos para el estudio de su morfología en la parte norte del estrecho comprobamos que éstos eran sumamente imprecisos. El mal tiempo y la cerrazón redujeron las posibilidades del relevamiento cartográfico, pero aun así pudimos efectuar numerosas correcciones. Por fortuna, vez veces apreciable número de balenas que en pequeños grupos ameran y desaparecen lentamente, al parecer indiferentes a nuestra presencia, lo que nos permitió observarlas desde corta distancia.

El ballenero que navegaba a nuestro paso, afirmando tal vez sus pasadas campañas, enfrió la proa hacia ellos, mientras los tripulantes a bordo hacían cálculos optimistas sobre el rendimiento que hubieron podido obtener. Se les iban los ojos en pos de su tradicional víctima.

OTRA VEZ EN DECAPCIÓN. NUEVA TENTATIVA HACIA EL ESTRECHO ANTÁRTICO

El día 6 a mediodía fundamos en el cráter de Decapción. El **Chaco**, detenido en las proximidades de la proa por un banco de niebla que se extendió por la tarde, demoró su entrada.

Al día siguiente, acompañado por dos oficiales, embarcamos en el ballenero con el propósito de llegar hacia el Estrecho Antártico reptando así el tentativo.

El tiempo, al principio bueno, cambió muy pronto; la altura de las nubes disminuyó progresivamente, acortando la visibilidad y el viento helado y la llovizna no presagiaban buen futuro. Estos presagios mismos suelen ser dolorosamente ciertos...

Cada vez eran más numerosos y monótonos los ruidos, pero no preocupaba porque podíamos evitarlos, y la navegación no ofrecía, prácticamente, dificultades.

En proximidad de la isla Astrolabe pudimos observar la primera avanzada del pack, constituido por helos pequeños y no muy espesos que atravesamos sin inconvenientes. A lo lejos, sobre el horizonte, el caracte-

rístico **ice-blink** (reflejos de hielo) nos anticipaba lo que habíamos de encontrar después; las olas ya no rompían, dejando el lugar a una ondulada superficie que a poca iba disminuyendo en amplitud. Hacia nosotros que todos estos indicios anunciaban la proximidad del fin del sur. A poco, observamos una segunda zona de helos con grandes extensiones de mar libre, fáciles de penetrar, pero a medida que avanzábamos estas extensiones se redujeron y los helos aumentaban de tamaño. Era necesario maniobrar con precaución para ser superficiales, hasta llegar al momento en que la masa compacta no dejaba ver la menor superficie de agua. El mar a proa era un inmenso campo de hielo con témpanos cada vez mayores. Intentamos varias veces hallar pasaje, pero todo fue inútil, y concluimos por emprender el regreso.

HACIA BAHIA MARGARITA EN EL DON SAMUEL

El día 8, después de que combustible, zarcamos a fin de recorrer el Sector Antártico Argentino, desde la Bahía Dallman hasta la Bahía Margarita, para conocer los lugares de ocupación extranjera, hacer acto de presencia en ellas mostrando nuestra Babelón, obtener datos por cartas y diere, no, comprobamos que había otro sitio más apto que el elegido en Puerto Melchior para el instalamiento del observatorio y buscar un lugar donde elegir el faro.

El **Patagonia** quedaría en la Decapción hasta terminar el abastecimiento de carbón que, cumplido, el cual se cargó con destino a Puerto Melchior, llevando allí el personal de obreros, listo para desembarcar los materiales y empezar los trabajos.

Al día 9, llegamos a la bahía Dallman, con mal tiempo. Fuertes neblinas impedían la visión, hasta el punto de que la costa no pudo avistarse sino desde muy cerca. A las 10 horas se aclaró y conseguimos entrar al puerto.

El oficial a cargo del campamento informó que, cumplido su turno normalmente, como si fuera nevando en forma intensa y la visibilidad fuera muy reducida, no consideramos prudente continuar el viaje por los canales que nos interesaba conocer; por otra parte, en esas condiciones no habíamos podido efectuar reconocimiento alguno. Decidimos pues esperar en el fondeadero a que mejorara el tiempo.



Ballenero "Don Samuel", con un muro de hielo característico de las costas antárticas.

El día 10 amaneció favorable, y a través de los estrechos de Gerlach y de Neuma de llegamos a Puerto Lockroy a mediodía. Previo desembarco para visitar la estación británica en ese puerto seguimos hacia las islas Argentinas por el estrecho de Lamare y el Paso François. El tiempo mejoró hasta ser perfecto espléndido; las imágenes fotográficas funcionaban continuamente.

Gran cantidad de témpanos, preponderantemente, se encontraron a la noche y sin buena visibilidad, no renunció la calma a bordo. Los noruegos habían visto tanta roca por la proa que necesitaban un táctico, teniendo alcohol— para reponerse de las empujadas.

Contornando la isla Adelia llegamos a bahía Margarita el 11 por la tarde. Un día radiante, de los muy raros en el Antártico, nos permitió contemplar en todo su esplendor la magnificencia de la bahía. Al noroeste se ve 180 kilómetros de distancia se perfilaban majestuosamente las montañas de la Tierra de Alejandro I. En días así las costas parecen hallarse al alcance de la mano, el buque navega horas y horas hasta encontrárselas.

Gran cantidad de témpanos, preponderantemente, se encontraron a la noche y sin buena visibilidad, no renunció la calma a bordo. Los noruegos habían visto tanta roca por la proa que necesitaban un táctico, teniendo alcohol— para reponerse de las empujadas.

BASES EN ISLAS ARGENTINAS Y EN BAHIA MARGARITA

A medio tarde, llegamos a las islas Argentinas. La navegación nos absorbía por completo, pues sumábamos una zona flotada de helos, rocas y bajas fondos que no figuran en las cartas, sobre profundos desconocidos.

Como el ballenero no tuviera equipo de sondas, fue necesario tirar el ancla con varios metros de cadena como medio de seguridad por temor de que se desluciera al bajo antes que la quilla. "¡Estamos la boca inglesa, aquí existe presuntamente, continuamos hacia bahía Margarita. Hasta que no salimos mar



Terminada la visita, emprendimos el regreso a Puerto Melchior. Al salir de la bahía Margarita y poner proa al norte, por fuera de la isla Adelia, el tiempo se presentó amezuzado. El viento se había entablado del nordeste y aumentaba en intensidad. Todos los oficiales presagiaban un temporal de ese cuartelete. Por la noche estaba desolado y la navegación se tornó riesgosa; el viento aumentó fuertemente y las olas rompían a proa con violencia. Fue necesario disminuir velocidad para que no se hiciera el ballenero...

«No era agradable quedar bajo cubierta en proa, que subía y bajaba con movimiento oscilante, y al ir chocando con el casco. En esas circunstancias es más fructuoso permanecer en el puente, al aire libre, afrontando viento y nieve a cara descubierta pero viendo lo que ocurre en derredor. A ratos buscábamos el calor de la cocina, a la que llegamos después de no pocos momentos arrobados para estar en derredor. A ratos buscábamos el calor de la cocina, a la que llegamos después de no pocos momentos arrobados para estar en derredor. A ratos buscábamos el calor de la cocina, a la que llegamos después de no pocos momentos arrobados para estar en derredor.

«Durante la visita ordenamos al **Patagonia**, que ya se encontraba en Puerto Melchior, que procediera a desembarcar los materiales y a instalar el observatorio en Punta Galloway; por otra parte suponemos que el **Escuro** había entrado en la isla Decapción, desconocida por nosotros, para guardar la fuerza reunida en la Antártida y comenzaríamos el cumplimiento de la tarea asignada.

Durante la visita ordenamos al **Patagonia**, que ya se encontraba en Puerto Melchior, que procediera a desembarcar los materiales y a instalar el observatorio en Punta Galloway; por otra parte suponemos que el **Escuro** había entrado en la isla Decapción, desconocida por nosotros, para guardar la fuerza reunida en la Antártida y comenzaríamos el cumplimiento de la tarea asignada.

Durante nuestro reconocimiento no habíamos encontrado ubicación mejor que la que el **Don Samuel** había encontrado el lugar destinado al primer observatorio argentino en proximidades de la Tierra de Graham.

SE CONSTRUYE EL OBSERVATORIO

El temporal atravesó un día nuestro, y el 14 por la tarde al entrar en el estrecho de Gerlach, el viento se volvió tático reforcándose nos compensa de las recientes fallas. Una actividad y un entusiasmo de los tripulantes se manifestó en la visita; las embarcaciones menores descargaron todo tipo de materiales en contenedores y cajas, y se comenzó a trabajar sobre el terreno obreros y tripulantes, incluso algunos oficiales, continuando a trabajar en despejar la capa de hielo en partes

alcanzaba hasta un metro de espora. El Comodoro había puesto manos a la obra desde el primer momento.

Cuando volvimos a **Patagonia**, después de seis días de bollerío, tuvimos la sensación de encontrarnos en un transbordador de lujo: de vez en cuando hasta podía ser reconocido, y se podía llegar a él hasta aun con mal tiempo...

El día 15 desatamos el **Chaco** por las islas Orcadas o fin de relevar la comisión del observatorio.

El apremio del tiempo, la magnitud de las instalaciones y el tiempo limitado obligaron a trabajar en condiciones penosas, haciéndose caso omiso de viento, de lluvia o de nieve. Un deber de los técnicos que nos acompañaron fue el de trabajar en las condiciones que fueron nuestros subordinados nos lleva a destacar su magnífico comportamiento. A pesar de la administración del jefe chileno. A la dedicación del personal, así civil como militar, se debe que fuera posible terminar los trabajos en el plazo prefijado.

El tiempo se puso en actividad sobre nuestros deseos. Días continuados de lluvia o nieve retardaron nuestros trabajos, los días de buen tiempo durante la levante de los cables no fueron suficientes para que el terreno debiera elevarse hasta casi dos metros de altura por día, y en otros días no medimos más que 18 días de trabajo. No medimos más que 18 días de trabajo.

FARO PATAGONIA

El 20 decidimos proceder a la erección del Faro "Patagonia" en Punta Py, isla Dummer, a las 64-52,2 de latitud y 63-35,5 de longitud, lugar que nos pareció conveniente cuando lo reconocimos el viaje al sur. Con el bollerío enviamos un componente que debía instalarse en proximidad del sitio elegido para el faro. Como entre las materias a bordo no quedaban los de gran tamaño, hubo que llevar una de nuestras lanchas a motor en largo remolque.

A costa de penosos esfuerzos, trabajamos sin interrupción a pesar del rigor del frío, hasta posible instalar el faro en un par de semanas, el 7 de marzo por acuerdo de las partes se acordó que el faro se instalara en las costas de la isla Dummer, a seis kilómetros de Punta Py, en un terreno adecuado y la armazón de la torre metálica con fuertes vigas y continuos nervios, constituyeron el marco de los pequeños trineos fueron valioso elemento de transporte.

Este faro "Patagonia", similar al "1942 de Mayo" instalado en Melchior en 1942, consiste en un trípode metálico de 11 metros de altura, coronado por un farolito de 7 milis de alcance. Las puestas van ensambladas sobre sendas bases de concreto, que pesan un total de 1000 kg. de cemento. Una comisión del Ministerio de Marina de la República Argentina". Una cola con víveres en caso de naufragio.

El oficial naval inglés destacado en Puerto Lockyer cerca de Punta Py, el Comodoro por prestador por la presencia de la expedición argentina en esos años en particular por la erección del faro. Se le contestó inmediatamente, en términos claros y precisos, de acuerdo con las instrucciones recibidas.

CUERPO A CUERPO CON UN TEMPANEO

El día 28 vivimos los momentos de más intenso entusiasmo con el Comodoro. Sorprámonos en el fondeadero un fuerte

temporal y nos manteníamos alerta ante el peligro de garrear. El buque bermeado hasta 100 metros de altura, de un tempeño de unos 3000 toneladas que navegaba a la deriva constituyó un motivo más de inquietud. El viento fuerte como esto que a veces ocurre cuando se desmenuza los mantos continuando a las máquinas con cautela para no cortar la cadena del Anstano no nos fue posible eludirlo, y un bote del buque chocó contra el costado. Por efecto del golpe —estos tiempos no se vuelven frías con la edad— se nos se fue volando un fragmento, que hizo volar la parte surgada hasta al casco por debajo, recorriendo 13' durante una hora que parecían siglos, sobre todo porque no sabíamos cuándo terminaría la angustiosa situación. No podíamos recurrir a la hélice una avería que hubiera sido peor, no podíamos hacer otra cosa que esperar, esperar, esperar. Fué uno de esos momentos de los que decía un recurso que pensarse que, que no deja otra cosa que pensarse a rezar y confiar en Dios. Afortunadamente Dios nos ayudó, y el mismo bote del buque chocó contra el costado, sobrevivió al impacto, pero se quebró de la aventura, las manchas rojas producidas por la pintura de la cabina. A pesar de esto, el Comodoro nos expresó nuestro respeto por estos insidiosos y molestos vecinos de blanco cuerpo, pero de alma negra, y días hubo en que cambiamos dos y tres veces de fondeadero para eludirlos.

LOS PATRULLEROS KING Y MURATURE

El 2 de marzo llegaron los patrulleros **King** y **Murature**, trayéndonos la alegría de ver caras amigas y con ellas al buen tiempo de entrecas, cerca de nevadas y creaciones.

Los buques construidos en Rio Santiago se comportaron admirablemente en la Antártida. Equipados con radares, los patrulleros **King** y **Murature**, en pocas días recorrieron sin problemas las Shetland y toda la costa oeste de la Tierra de Graham desde las Orcadas, las Shetland y toda la costa oeste de la Tierra de Graham hasta más allá de la bahía Margaria.

El día 10 de marzo, cuando ya la construcción de la casa estaba suficientemente adelantada como para poder alojarse a un

grupo de obreros, decidimos torrar para isla Dieciproca a fin de trasladar los materiales restantes, recoger la comisión que quedaba en el observatorio y abastecer de combustible. Ampliamos las instalaciones del campamento para alojar a él a todo el personal destinado a la quina de emergencia. Además, para mayor seguridad, se acordó que durante nuestra estancia el bollerío permaneciera estacionado en Puerto Melchior; en caso de necesidad el paciente podía ser trasladado a la isla Dieciproca en menos de diez horas. Los comunicaciones radiotelegráficas quedaron aseguradas por medio de los equipos instalados en tierra y en los buques.

LA FLOTA EN ISLA DIECIPROCA

Salimos del puerto al anochecer, y aunque una espesa niebla nos envolvió durante el viaje, se dispuso muy oportunamente cerca de la isla y nos permitió entrar sin inconveniente a mitad de la tarde. Inmediatamente atracamos al costado del **Chaco** para carbón y embarcar la carga.

Al día siguiente llegaron los patrulleros para abastecerse de combustible, y tomamos el transporte **Agames** de la Expedición chilena. Desde los tiempos de que de la factoría actualmente abandonada, no había habido visita en **Dieciproca**.

Los patrulleros **King**, **Murature** y **Agames**. Fueron personas, mezones y sendaviles no fueron. Así como a tuvimos momentos de gratos de cordialidad y respeto por los compañeros chilenos. Simpatía y mutua comprensión entre la gente de mar son flores que se dan en todos los lugares, pero muy especialmente cuando se trata de naciones tradicionalmente amigas. Durante cinco días de nuestra hospitalidad en atenciones recíprocas y frecuentes reuniones en **Agames** y en **Chaco**.

El día 15 comenzó la dispersión; por lo tanto, el día 16 me despedí del Comodoro **Chaco** y abandoné definitivamente la Antártida, rumbo a Ushuaia. El **Patagonia** salió el 17 para regresar a Melchior.

NAVIGACION ANTARTICA: EL RADAR

Esquemo nos envolvió la niebla; el barómetro anunció tormenta y la tarde se nos presentó el viento del nordeste —

por entonces ya viejo conocido nuestro— aumentando rápidamente de fuerza, hasta convertirse en violento tempeño de nieve. Las marcaciones radiométricas que tomábamos de los patrulleros fondeados en Melchior nos daban una idea aproximada de nuestra situación, pese a la perturbación causada en ellos por los montañas interpuestas entre nuestro buque y las emisora. Era evidente que el temporal nos abría sobre la costa, y aunque a mediodía nos halláramos sobre la bahía Dalman no podíamos arriesgarnos a entrar y decidimos seguir al noroeste para esperar que aclarara. En todo momento me mías la brusca aparición de un tempeño por la proa; el buque cabeceaba fuertemente y navegábamos prácticamente a ciegos. Nos nevaba tan fuerte ni podíamos vencer los focos, ya que su luz en lugar de mejorar la visión la entorpecía deslumbrándonos... Por como de inquietud el disminuí la velocidad por efecto del temporal el buque viraba lentamente basándose a posición de equilibrio, atrovado a los cables, indiferente al viento. La virada, que no habíamos previsto, se inició. En consecuencia, ordenamos volviendo sobre la deriva, nos encontramos en un momento a necer en el interior de la bahía. El buque se comportó a la altura de su prestigio manner. La maniobra se realizó de manera perfecta. Pero a este enorme peligro de desmoronarse nos vimos, pero no avanzamos. Levó el día siguiente en creación, pero con leves indicios de mejora. Así fué el momento: cesó de nevar y providencialmente se aclaró el horizonte durante un rato intervalo, el suficiente para permitirnos ver el horizonte exterior. A pesar de todo, la situación no mejoró. Nos vimos que nos elebaban de tierra, nos hallábamos en un momento en que habíamos suavado, justificando una vez más la expresión tan conocida del navegante: "en el mar hay que temer precauciones hasta caer en el ridículo... y una vez que se cae, hay que levantarse".

Aprovechamos el aclarón para meternos en la bahía, cubriendo altas montañas nos rodeaban el viento al que nos quedamos permitieron arribar al puerto. Una vez allí comenzó a nevar de nuevo y la costa



se esfumó, inclusive los islotes y las rocas cerca de los cuales debíamos pasar para llegar al fondeadero. Fue entonces cuando decidimos recurrir al radar de los patrulleros, uno de ellos se situaron en la entrada, informándonos radiotelegráficamente sobre nuestra posición y los rumbos que debíamos seguir.

De este modo llegamos a mediodía a Puerto Melchior, mientras afuera el temporal continuaba en su apogeo. La noche había sido muy poco agradable, pero terminamos una nueva experiencia en nuestro haber profesional y más confianza en los propios recursos. Bien dicho está, que yo he experimentado sin dolor.

Se esfumó, inclusive los islotes y las rocas cerca de los cuales debíamos pasar para llegar al fondeadero. Fue entonces cuando decidimos recurrir al radar de los patrulleros, uno de ellos se situaron en la entrada, informándonos radiotelegráficamente sobre nuestra posición y los rumbos que debíamos seguir.

De este modo llegamos a mediodía a Puerto Melchior, mientras afuera el temporal continuaba en su apogeo. La noche había sido muy poco agradable, pero terminamos una nueva experiencia en nuestro haber profesional y más confianza en los propios recursos. Bien dicho está, que yo he experimentado sin dolor.

EL OBSERVATORIO

Salvada la contingencia, fué nuestra primera inquietud inspeccionar el estado de las instalaciones. En el puerto los obreros no habían progresado de acuerdo con nuestros impacientes deseos y era ya el 18 de marzo el tiempo empezaba notablemente, y el terreno parecía haber terminado. En consecuencia, ordenamos acelerar al máximo la construcción de la casa, dándole prioridad sobre todos los otros trabajos, y aun con exclusión de ellos si fuera necesario.

El día 30 se realizó la terminación del observatorio y el 31 para ir al pabellón de comedor con el ceremonial. No se completó la seguridad de que pudimos culminar el plan, pero nos guardamos bien de comunicar nuestros deseos. Para estimular a los obreros les hicimos saber que estábamos decididos a que la casa quedara sin subdivisiones interiores, sino una sola pieza para cumplir el plazo prefijado. A los específicos apartamos nuestra firme determinación en este sentido. Descontábamos que todos harían la humana contribución posible, que las obras no quedarían inconclusas, los obreros no se irían a la razón.

Se trabajaba a ritmo acelerado, hasta altas horas de la noche, y todo el personal del buque cooperaba en una u otra forma en la construcción. Como elemento del ritmo animoso de todos habérase irte los obreros, dirigidos por el jefe de máquinas, se les permitió construir los pilares de cemento de los locales de motores y de

acumuladores e intervinieron en el montaje de las baterías.

DISPERSION

En mismo día 18 desatamos a Dieciproca el bollerío, para completar combustible del **Escure** antes de continuar viaje a Ushuaia. En Rio, dando así por terminada nuestra estancia en la Antártida.

Terminada esa faena, el **Escure** abandonó definitivamente el puerto con destino a Ushuaia, despidiéndose así de la fuerza expedicionaria.

El día 1 el **King**, con personal del **Patagonia**, instaló una boila auxiliar luminosa de 7 milis de alcance en el cabo Anna de la costa de Tierra de Graham. Como el tiempo seguía muy desfavorable por nevadas espesas, los patrulleros y otro parte los patrulleros hubieron cumplido yo ampliamente su misión, esa noche abandonaron definitivamente la Antártida con destino a Ushuaia. No sin pesar vivimos alejarse a ton valiosos colaboradores; ellos fueron los primeros buques construidos en el país que recorrieron nuestro Sector Antártico.

Con su partida quedaba únicamente el **Patagonia** en la región.

RADIOTELEFONIA

El 25 entró en servicio la estación radiotelegráfica, que a partir de esta fecha funcionó sin interrupción y sin inconvenientes. Fue una gran oportunidad para nosotros, tanto osmarios, lo de hablar con los nuestros por radiotelefono. La palabra se requirió para reflexar sobre la emoción de esos instantes, la de escuchar, en pleno Antártida, a través de miles de kilómetros la voz de nuestros seres queridos, después de varios meses de ausencia. Quienes nos acompañaron tuvieron la oportunidad de merecer la grata sorpresa de acudir al teléfono y escuchar el anuncio de un llamado. El día 30 finalizó mis visitas al República para enterarse de nuestro bienestar y pronto regreso.

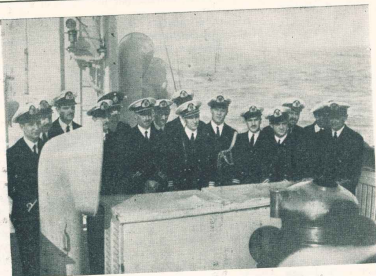
El día 30 las instalaciones estaban terminadas: cocina, calefacción, cocina, estación radiotelegráfica, etc. Los trabajos se hallaban en pleno funcionamiento. Procedimos a recoger y rembarcar el campamento, para ser llevados a Ushuaia, para ser sobrantes para futuros reparaciones del observatorio.

El 31 día fijado para ir al pabellón, aniversario magnífico. Un ciclo purísimo y un radiante, que inundado de luz e paisaje, constituirá un momento digno de la trascendencia del acto que íbamos a cumplir. Los obreros de la casa, en una terminación militar y civil firmó en cuadro en torno al mástil y cantamos el Himno Nacional mientras el bollerío se levantaba. El día 31 de mayo flameó bajo el cielo antártico y por el mañana a todos los vientos nuestro agradecimiento. Los obreros de la casa, en una laboriosa y condecorada todos esfuerzos, nos comovió a todos.

Ante la obra realizada, no podíamos recibir un sentimiento de orgullo y de íntima satisfacción. Los obreros de la casa, en una laboriosa y condecorada todos esfuerzos, nos comovió a todos. Ante la obra realizada, no podíamos recibir un sentimiento de orgullo y de íntima satisfacción. Los obreros de la casa, en una laboriosa y condecorada todos esfuerzos, nos comovió a todos.

LAS VIVIDAS DEL OBSERVATORIO

La casa-habitación es de 27 por 7,50 metros, sólida y confortable construcción de maderas, con techos de madera y piso de cemento de los locales de motores y de

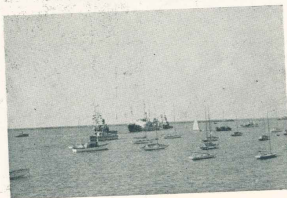


EL REGRESO DEL PATAGONIA

A bordo del Patagonia, avanzando por el Canal Norte del Puerto de Buenos Aires. El comandante de la nave y jefe de la Expedición a la Antártida, capitán de fragata Luis M. García, rodeado por su plana mayor.



Los tripulantes del Patagonia respondiendo al saludo de la multitud que les esperaba en el puerto.



Avanzando por el canal de la red.

La Antártida y la Liga Naval Argentina

Por el capitán de fragata JULIO LERA,
director ejecutivo de la entidad.

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Conciencia Antártida y Conciencia Marítima, para la Liga Naval Argentina, tienen el mismo significado, siendo la primera, parte integrante de la segunda que, incontestable, va abriéndose paso en el corazón del pueblo que vislumbra ya con optimismo los grandes ventajas que el mar reporta a la economía nacional y a la grandeza de la Patria y es, a la vez, fuente incogitable de energía, de riqueza y de poderío estratégico-militar.

Desde hace quince años, la Liga Naval Argentina predica sin desmayo esta verdad evidente y ve con satisfacción el apoyo que el pueblo todo y las autoridades nacionales prestan a su labor, especialmente S. E. el señor Ministro de Marina Contraalmirante Fidel L. Anadón, quien con clara visión de la importancia que tiene el aprovechamiento integral del Mar, impulsa y apoya decididamente toda iniciativa de la Liga Naval Argentina que conduzca a reforzar esa Mayor Conciencia Marítima, siendo un exponente de su interés por los problemas del mar la especial dedicación que presta al progreso de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, al incremento de la explotación de la cuenca carbonífera de Río Turbio y al transporte del preciado combustible a los lugares de consumo por la vía marítima y a la exploración y conocimiento del continente antártico.

Le cupo al señor Ministro de Marina un papel destacado en la organización y preparación de la gran Expedición Argentina a la Antártida, idea sublime de patria y de afirmación de soberanía nacional, la que con tanto acierto fuera llevada a cabo por un grupo de esforzados marinos argentinos. La Liga Naval Argentina ha querido significar su admiración por la Marina de Guerra, notable en la persona de esos bravos hombres de mar, un justiciero homenaje a su labor, tributándole un jubiloso recibimiento en el cual se volcó todo el pueblo de Buenos Aires, como expresión de afecto y reconocimiento a su dignísima Armada, por la intensa y patriótica labor desarrollada en pro del acercamiento de aquella desolada Patagonia, en tiempos aún no lejanos, cuando era toda una odisea evolucionarse en aquellas apartadas regiones, por la falta de comunicaciones marítimas y terrestres.

Esta obra de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante Argentina en apoyo de la formación de esa



El capitán de fragata Julio Lera disertando durante una transmisión radial.

Imprescindible Conciencia Marítima, impulsora de la grandeza de la Patria, hará que por natural gravitación la voz de la Argentina se haga sentir, cada vez con mayor influencia, en el concierto de las naciones del Mundo y que se la escuche con el respeto que ha sabido conquistar en ciento treinta y siete años de vida independiente, por sus principios incommovibles de paz, de concordia y de progreso, los cuales se refirman aún más, al vincular a la Argentina con todos los pueblos del Mundo, por medio de nuestras naves mercantes, emisarias de paz, que enarbolando la bandera azul y blanca, van tejiendo en sus viajes por todos los mares, vínculos indisolubles de paz y de amistad.

Tierras australes de América

Ensayo cronológico y bibliográfico para servir a la historia de su descubrimiento

Por JULIAN PEDRERO
(Especial para ARGENTINA AUSTRAL)

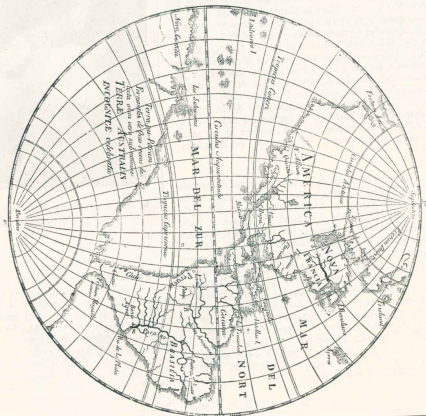
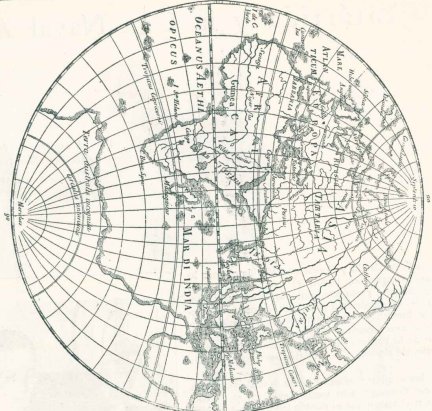


FIGURA 1a. — TERRAE AUSTRALIS INCOGNITAE

Magnum in libro Descriptio et delineatio geographica delineata Fris. etc. Amstelredam. 1612. (Reproducción de una copia en "Los Viajes Modernos" de Eduardo Cabello, París, 1801.)

Separada del tripartito continente o "viejo mundo" —Atta-Africa-Europa— por el estrecho de Bering y por el llamado de Drake del continente más solitario y último de los "nuevos mundos", América constituye un a modo de puente entre las tierras y de dique entre los océanos. Puente que se extiende de polo a polo como el natural del mundo, y dique que, abierto en el centro por la mano del hombre, está en sus extremos franqueado por estrechos de formación geológica y de características subordinadas a regímenes polares. Desde el punto de vista de la geografía económica, América ofrece todas las ventajas de una isla sumada a todas las ventajas de su continente, de aquí el rápido florecer de sus ciudades, centros de convergencia de productos locales en su origen, que pronto fueron cabezas de naciones, a la vez que sucesos centros de relación mundial. Los sistemas de estos hechos decisivos para el progreso humano, hoy todavía escasamente analizados, comenzaron desde el día en que Juan Sebastián de Elcano con el informe de su viaje demostró que el continente colombiano, el otro extremo del mundo para su descubridor, ocupaba el centro marítimo de las rutas. Al igual que España y Portugal tomaron la dirección de los negocios intercontinentales al desplazarse del Mediterráneo al Atlántico el tráfico comercial —dirección más tarde transferida a Holanda y Gran Bretaña— así los países de la América Española y América después vinieron a cumplir funciones principales en la regularización del comercio mundial. Las posesiones españolas en el Pacífico se comunicaban con la Metrópoli a través de México, y el peso mexicano ha circulado en China hasta el instante que en el siglo XIX quedó remplazado por el dólar de los Estados Unidos. Todo esto tuvo por principio el 31 de octubre de 1527, día en que zarparon de Sigatatejo, en Nueva España, las tres naves que envió Cortés al mando de Alvaro de Saavedra en busca de la expedición de Loaysa, la cual pilotada por de Elcano había cruzado el estrecho de Magallanes y visto por primera vez el mar libre al sur del cabo de Hornos (1526).

Con Alvaro de Saavedra quedó emprendida la exploración del Océano Pacífico de Magallanes o Mar del Sur, como lo llamara su descubridor, Vasco Núñez de Balboa (1513), tomado como base el continente colombiano. Las expediciones se sucedieron sin tregua desde sus costas occidentales y cuando europeos de diversa procedencia alcanzaban por primera vez los dificultosos pasos del sur, ya los españoles se habían dividido de ellos como hacen notar autores contemporáneos, por la sencilla razón, no tomada en cuenta por quienes cesaron tal olvido, de que ya no los necesitaban.

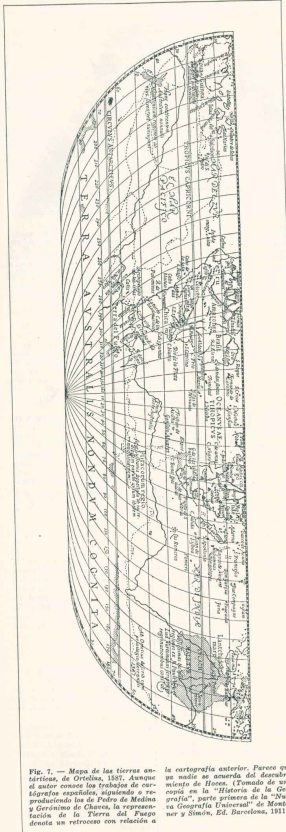
Todos los actos humanos responden a necesidades, sean de orden espiritual, sean de orden material, y no creemos razonable considerar más gloriosa la necesidad deportiva de llegar primero a cualquier parte que la necesidad comercial de abrir nuevas rutas para el intercambio de los productos de la tierra o del hombre; y por el contrario, partimos más auténtica gloria la que la consigue no burlándose expresamente que lo da, de aquí que todo lo sacrifico por tener tras ella. La historia de los descubrimientos geográficos es en sus capítulos principales la historia del comercio, sin que olvidemos que tanto como para la evolución de la economía en general ha servido el desarrollo de la geografía para el progreso de las demás ciencias. Convergencias que de puertos de México, Perú y de Chile salieron todos los navegantes que con barcos construidos con maderas americanas recorrieron en el espacio de un siglo el Gran Océano o Mar del Sur. Será hacia todos los cuadrantes de la rosa de los vientos, empresa no menos prodigiosa que la de explorar el continente colombiano apropiadamente durante el mismo período. Por su parte de las naves de Saavedra, partieron igualmente de puertos mexicanos López de Villalobos y Giarano (más Palao y Hadway, 1542), Legazpi, el fundador de Manila (1581). Con lo que muy justamente podemos



Vicente Yáñez Pinzón.

decir que si para los peninsulares era América un Nuevo Mundo, que para los españoles en América establecieron, el Nuevo Mundo había que buscarlo entre las islas del Mar del Sur; y quienes así lo entendieron de manera eclesiástica, dedicando sus viajes, sus esfuerzos y su vida al descubrimiento de ese continente austral, fueron Alvaro de Mendánza (1567 y 1598) y Pedro Fernández de Quiros, navegantes buscadores de nuevas rutas que ya no salieron de puertos de la América del Norte, sino de la América del Sur.

El objeto que aquí perseguimos está muy claro. Esa posición básica que tuvo el continente colombiano para el conocimiento del Pacífico y utilización de sus artículos comerciales, en la misma que la extramediterránea del continente adquirió desde el día en que cazadores de focas y ballenas, ya precursors, ya precedidos o acompañados de exploradores, y hombres de ciencia, pusieron sus ojos en las reservas



por el del Atlántico, allí realizaron exploraciones y llevaron colonos, herramientas, protección y cultura?

1675, 1756 y 1775. Corresponden estos años a los tres descubrimientos de la isla Georgia del Sur. En 1675 la vio un navegante francés, Antoine de La Roche; en 1756 un español —de quien sólo he conseguido el nombre de su barco, el "León"— y el cual la vio, probablemente por el día de su descubrimiento, como "Isla de San Pedro". El capitán Cook, a quien se atribuye el descubrimiento por haber llegado a ella el 17 de enero de 1775, llamándola de Georgia Meridional, mientras se dirige expresamente en su busca, alude a los descubridores en los siguientes términos: "Mas como no distinguimos tierra ni señales de ella, cada vez dudaba más de su existencia, y abrigaba el temor de que conservando mi ruta al S., dejase de ver la tierra que se dice haber sido descubierta por La Roche en 1675 y por el navío Lion (sin duda tradición de León) en 1756..."

Georgia del Sur o isla de San Pedro, hoy base de avanzada para las operaciones balleneras, punto inicial para las regiones antárticas americanas, puede también considerarse como un primer hallazgo en el camino al Polo Sur dentro de cuyo paño o campo de hielo quedando aproximadamente a pesar de que la latitud es casi la misma que la del cabo de Hornos.

Desde allí siguió Cook navegando hacia el sur, hasta los 60° 4', en que hallándose de pronto con "un número considerable de grandes islas de hielo y el mar sembrado de pedruzcos blancos, además de un tiempo que "no había tomado muy brumoso", mandó virar para el O. y luego enfilar el NE, hasta llegar a la vista de una tierra enteramente desconocida. La Tierra de Sandwich, así nombrada por él, quedando en dudas de si se trataba de "un grupo de islas", lo que no fué averiguado hasta muchos años después, o del "cabo de un continente".

Esta fué la tierra más austral a que llegó el gran navegante y dió Talí Meridional, como el propio Cook llamara —y que sigue llamándose— a su extremidad (59° 13' 30" S. y 27° 45' E.), por ser la que está situada más al S. de todas las que se han descubiertas, pero que hoy está más al norte de los observatorios argentinos, lagares habitados durante todo el año, y en remota contradicción, por tanto, con los pronósticos de Cook, quien, al signarse de la Talí Meridional, dijo lo siguiente: "Es verdad, no obstante, que la mayor parte de este continente meridional —suponiendo que existe— debe de estar dentro del círculo polar, donde el mar está tan cubierto de hielo que la tierra resulta inhabitable. El peligro que se corre al explorar una costa en estas partes es atreverse a llegar más lejos que yo y afirmar que las tierras que se puedan encontrar al S. nunca serán americanas" (19).

Y todos sabemos que las tierras del Antártico ameritas, además de exploradas hoy están habitadas.

Siglo XIX. Para nosotros tiene singular importancia la expedición española de Malaspina y Cuzco con las navas Descubierta y Atrevida que en el orden cronológico sigue a la de Cook, no desmereciendo en el científico y aun superándola en muchos aspectos, salvo en la parte de su tarea, que con la dispersión de documentos falló del todo. (Consulte al respecto Malle-Brun y Ratto, 14 y 18.) El trabajo más notoriamente suyo Alberto Carballal en el presente número de ARGENTINA AUSTRAL. (Exploraciones científicas de los mares argentinos) nos exige de la enorme tarea a que llegando aquí debió atender, únicamente hacemos mención de los viajes cuya finalidad no fué la ciencia. Y también, forzados a la brevedad, nos concretamos a un par de citas.

Wilhelm Treu, al referirse a James Ross, comienza haciendo justicia a sus predicciones balleneras y focueros. He aquí sus palabras: "Con razón Neudankóff, el descubridor del paso NE, llamó la atención sobre el hecho de que en los archivos de las muchas pequeñas y grandes ciudades hanseáticas de Holanda y Bélgica, e incluso en los de Vintura, exista material suficiente para escribir una historia de los pequeños descubrimientos, que no aguarda sino a su descubridor. Algo parecido ha tenido lugar en las regiones que rodean al Polo Sur. Navegando Bellinghauz por aguas de las islas Sheland del Sur, en contacto con flotas de balleneros y cazadores de focas, así como de leopardo marino... Y ellos fueron también los que arrastraron nuevas pesquerías, ora en fin, atraídos por el misterio de lo desconocido y deseosa de conquistarse un lugar entre los descubridores de un papel considerable en la historia de la exploración del Polo Sur." (27).

Y ¿quienes fueron los primeros hombres de mar que allí llegaron? ¿Quiénes fueron esos hombres de trabajo, anónimos descubridores de las regiones antárticas de América, y cuya gloria fué quizá arrebatada por quienes visaron después?

El Dr. Juan Charcot, en su diario de la expedición con el "Pourquoi-Pas", concretado estas mismas observaciones al descubrimiento de la isla Deception, expresa lo siguiente:

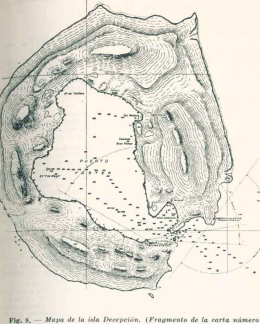
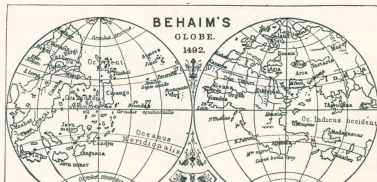


Fig. 8.— Mapa de la isla Deception. (Fragmento de la carta número 106, publicada por la Dirección General de Navegación, Hidrografía, Pesca y Balneario del Ministerio de Marina; Buenos Aires, V, 1944.)

"Ningún documento me ha permitido decir quién ha descubierto propiamente hablando, la isla en que nos encontramos, ni quién la ha podido bautizar tan impropriadamente, a mi parecer, con el nombre de Deception, como tampoco lo he ni ha sido para nosotros, como tampoco lo es para todos aquellos navegantes de estas regiones, que están seguros de encontrar en ella un buen abrigo, tanto zaro en el Antártico. No pudo ser ni por Smith, que no recorrió más que las costas norte de las Sheland del Sur, en 1819, ni por Bransfield, quien volviendo con Smith a estas regiones algún tiempo después, no pudo rodearlas, y las concibió todavía como tierras que formaban parte de un continente. No estoy lejos de creer que era conocido de los españoles, o habiendo más propiamente, de los atropescados de los actuales argentinos; la referencia histórica, que yo debo, así como muchas otras, a los notables trabajos, tan documentados, del sabio americano Edwin Swift Balch, de Filadelfia (Antártica Austral, en *Widener Zool. Bulch*, from the *Journal of the Franklin Institute, February, 1904*), me condujo propiamente a la isla Deception, Madame R. Fanning-Lor, sobrina del capitán Nathaniel Bowser Palmer, que desmenuzó papel tan grande en el conocimiento de esta porción del Antártico, ha comunicado a

Fig. 9.— El famoso globo de Martin Behaim, 1492.



(Tomado de "The Story of Geographical Discovery".)

M. E. S. Balch los libros de a bordo, las cartas y diversos manuscritos que pertenecieron a su tío. En fin él encuentra el relato siguiente: "En 1818, Nathaniel Bowser Palmer era el segundo a bordo del brich focuero "Herulia". *Shofield*, que iba a poseer focos en las cercanías del cabo de Hornos. En el curso de este viaje fué dejado con un hombre en una de las islas Malvinas, para obtener provisiones, en medio del brich iba a buscar las pesquerías "Auroreas". Poco después de la partida del brich, el "Espíritu Santo" de Buenos Aires, llegó a la vista de la isla, y el joven Palmer, pidiéndole este buque buena anclada para ir a buscar las pesquerías "Auroreas", se traban millares de toneladas, pero que su capitán no quería dudar. Tres días más tarde, el "Herulia" regresó, y Palmer refirió el hecho a su capitán, aconsejándole, seguir al "Espíritu Santo" y descubrir su caudero. El capitán *Shofield*, que tenía gran confianza en su segundo, lo escuchó, y pocos días después descubrió las Sheland del Sur, desconocidas por esta época en la América del Norte. El "Espíritu Santo" estaba anclado allí, y su tripulación no quedó poco sorprendida al ver fligar al brich..." (8).

Y después de esta transcripción del documento de Palmer, cuyo nombre hoy lleva una tierra que él descubrió gracias a la nave de sus Aires cuyo secreto había inanimatamente sorprendido, el doctor Charcot prosigue por su cuenta:

"Ahora, lo que me hace suponer que este anclaje no era otro que el de Deception es que durante el verano siguiente (1820-1821) se encuentra en esta isla una excavación de cinco focos americanos, mandada por B. Pendleton, con Palmer de capitán de una de ellas, el *Andrés Hero*, y misgras para extraerlos a las pesquerías y extraerlos abrigos, donde parecen haber llegado a golpe seguro..." Y así fueron "descubiertas" la isla Deception, las Sheland del Sur y el archipiélago de Palmer. (No correspondiente bautizar por los mares y otros marítimos con el nombre del barco argentino que primero lo ha navegado y bautizado, sino que no aparece en algún archivo de Buenos Aires el de su descubridor?)

Consideramos el comercio como el factor principal tanto de las ciencias como de los viajes, sean éstos por mar, sean por tierra, y hay hombres en quienes ese conjunto de funciones se equilibra hacia el fin constructivo que es a la vez tan práctico como teórico. De Carl Larsen, una de las personalidades más completas en tal sentido, por lo que llevo averiguado, me he de ocupar con calma en otra oportunidad; por el momento, reduzamos a señalar lo principal de su obra antártica argentina: 1892. Expedición con el *Zanon*, descubriendo en la isla de Seymour el primer fofo de la Antártica. 1904-5. Conducta en el Antártico la expedición suiza de Nordenskjöld. 1905. Funda la "Compañía Argentina de Pesca", con capitales argentinos y sede en Buenos Aires, primera empresa que se dedica en los mares antárticos a la caza, industrialización y comercialización de las ballenas.

Y aquí pondremos punto final a las presentes anotaciones, en las cuales he guiado el deseo de señalar la parte principal que corresponde a los pueblos del extremo sur del continente en la obra de descubrimientos geográficos que se inicia en el siglo XVI y no ha concluido todavía, importancia que está en relación con el determinismo de su posición geográfica.

1—AGOSTINI, ALBERTO M. de. *Mis viajes a la Tierra del Fuego*. (Prof. Geografía de Agostini, S. A., Miami, 1929.)

2—BRAN MENENDEZ, ALMÁNDO. *Los cuatro fundadores magallánicos*. en "Papeles Históricos Magallánicos". (Divulgación Vías y Cia. Editores. Buenos Aires, 1937. Jma segunda edición. Emecé Editores, S. A., Buenos Aires, 1945.)

3— ——. *Puerto Bahía. Historia de la ocupación del Estrecho de Magallanes por el Gobierno de Chile en 1843*, precedido de una Crónica amorosa de aquel paso de mar, etc. (Emecé Editores, S. A., Buenos Aires, 1942.)

4—CARLETTI-BROSS, OMB. de IGNACIO TRUJIBERO. *El Continente Antártico*. (Conferencia en el Instituto Purochil de Conferencias el 25 de Junio de 1937). Precedimiento antártico en ARGENTINA AUSTRAL, serie (trabajo), incluye como todos los de esta distinción, colaboración de los descubridores de la Antártida.

5—CHARCOT, DR. JEAN. *El "Pouqouan-Par" en el Antártico*. *Diario de la expedición al Polo Sur en 1893-1895*. Traducción del francés por José Edoardo. (Calpe, Madrid, 1921.)

6—CHAROT, RICARDO. *Los Viajeros Modernos a voladuras de los viajes más interesantes e instructivos que se hicieron en los siglos XV y XVI (primos tomos) y XVII, XVIII y XVIII (segundo tomo)*. Con geografías, mapas e ilustraciones iconográficas. Traducida al castellano bajo la dirección del Sr. Mariano Urquiza. (Imprenta del "Comercio Ultramarino", París, 1890-1891.) En el primer tomo: Hernando de Magallanes. En el segundo: Drake, Mendana y Quiro, Bougainville, Cook y La Perouse.

7—COMPANIA ARGENTINA DE PESCA. 1904-1905. (Cia. Impresora Argentina S. A., Buenos Aires.) En su segundo volumen, se publica, publicado por aquella entidad con motivo del vigintiquinto aniversario de la institución de sus actividades en Grapichon, Georgia del Sur. Muy útil para conocer los comienzos y evolución, durante ese tiempo, de la pesca de la ballena en los mares antárticos y su explotación por los demás mares antárticos.

8—COOK, JAMES, capitán del "Resolution". *Viaje hacia el Polo Sur y alrededor del mundo. Escrito a bordo de los navíos reales "Resolution" y "Adventure"*, durante los años 1771, 1772, 1773 y 1774, etc. Traducción del inglés por M. Ortega y Gasset. (Tres tomos. Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1931.)

9—FERNANDEZ DE NAVARRETE, M. *Colectión de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, etc. (Madrid, 1845-1852.) Los tomos IV y V de esta obra, para toda consulta imprescindible, están dedicados a las Expediciones al Meluco y México, (el IV con el "Vaje de Magallanes y de Elcano", y el V con los "Viajes de Loaysa y de Sotomayor"). En los dos últimos tomos de esta obra momentáneamente, que están incluidos, están contenidas noticias sobre los descubrimientos que aquí más nos interesan.

10— ——. *Viaje de Magallanes y de Elcano*. Extractado de la "Colectión de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV", con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos en India. (Madrid, 1845-1852.) (re introducción) con mapa de Luis Peláez. (Emecé Editores, S. A., Buenos Aires, 1944.)

11—FERNANDEZ DUBO, CEBARRO. *Los hermanos Pinazo en el descubrimiento de América*. (Emecé Editores, S. A., Buenos Aires, 1944.)

12—JACOBI, JOSEPH. *The Story of Geographical Discovery*. With Twenty-five Maps. Ed. (London, Newton, London, 1909.) Libro muy útil para consulta general, algo más extenso que el Mallo-Bran en materia de descubrimiento, pero donde nunca se dice más que lo preciso.

13—KRETSCHMER, PROF. KONRAD. *Historia de la Geografía*. (3a. edición. Editorial Labor, S. A., Barcelona, 1942.)

14—MALLO-BRIN, *Geographie d'Antarctica*. Establecimiento refundado de misa en memoria de la escuadra por Th. Lavallée. (Siete tomos. Paris et Cie., editores. Paris, 1858.) En el tomo primero, está el célebre *Historia de la Geographie*, que además de su valor para demostrar el estado de los conocimientos geográficos en aquel tiempo, puede servir de punto de orientación para desarrollar un estudio serio de la historia de los descubrimientos.

15—MONETA, JOSE MANUEL. *Apuntes en la Expedición de 1892*. Segundo Jefe en 1893 y Jefe de las Expediciones de 1927 y 1929.) Cuatro de ellas en las "Grandes del Sur": Navarino y hechos salientes de las expediciones argentinas. (Fouesr, Lida, Editores, Buenos Aires, 1929.)

16—NOVO Y COLSON, PEDRO DE. *Viaje Político-científico alrededor del Mundo por los circuitos "Circulares" y "Árcos" al mando de los Capitanes Navío Dr. Alejandro Magallanes y Dr. José de Bustamante y Cerres*, desde 1791 a 1794. (2da. edición. Imprenta Alberto, Madrid, 1951.) En este libro ha sido reunida la enorme labor de aquella expedición, en que, a su vez, se concretan, se analizan y se amplían todos los trabajos en expedición anteriores, tanto españoles como extranjeros; sus documentos, desahucadamente, no llegaron a publicarse.

17—PIGAFETTA, *Primer viaje en torno del globo*. Versión castellana de Feliciano Ruiz Morejonado. (Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1934. Edición del IV Centenario.)

18—RATTO, HECTOR R. *La expedición de Malaspina, Siglo XVIII*. (Emecé Editores, S. A., Buenos Aires, 1943.)

19—RUDOLPH, HANS. *Faltes poderes*. Traducción del alemán por Carlos de Salas. (Editorial Labor, S. A., Barcelona, 1929.) En un manual muy clara y concreto de geografía física, fácilmente actualizable con relatos de sus últimas expediciones.

20—SAVON, MARCO A. *Descubrimientos y Exploraciones en la costa sur durante el siglo XVI*. ("Biblioteca del Oficial de Marina". (Buenos Aires, 1923.) En obra de muy fácil lectura, en que se resume todo lo que se refiere a la fecha, y de mucha utilidad, especialmente por lo que se refiere a itinerarios.

21—SCHULZ, DR. GUILLEMO. *Los enigmas de la Antártida*. (En "Revista Geográfica Americana". Buenos Aires, Julio 1947.) Los enigmas a que se refiere el autor son los siguientes: el del origen, el de su configuración y el de la presencia de ruidos breves en pleno continente helado. Como se ve en un trabajo de técnica geográfica muy serena, partiendo de los antecedentes geográficos, examina los datos y teorías más actuales.

22—TRESE, WILHEM. *La conquista de la Tierra*. *Tres los Anales de los grandes descubridores*. Versión española por Francisco Fajardo. (Ed. editoria. Editorial Labor, S. A., Argentina, Buenos Aires, 1944.) Como obra de consulta en general es lo más completo y más al día que conozco. Los viajes en busca del continente austral así como los de descubrimiento en los regiones antárticas están relatados sin omisión de ningún documento de importancia.

23—VERCEL, ROGER. *A Passant des Póles*. (Edición Albin Michel, París, 1932.) En la historia de las expediciones polares surtas con tanta amplitud como brevedad.

24—ARGENTINA ANTARCTICA. En la colección de esta revista abundan las referencias de los descubrimientos y exploraciones en la Patagonia, Tierra del Fuego y Regiones Antárticas. Y además de sus índices anuales, puede también consultarse el "Catálogo de una biblioteca patagónica", con anotaciones de Julián Pedrero, que se ha venido publicando por orden alfabético de autores.

El regreso de la corbeta "Uruguay"

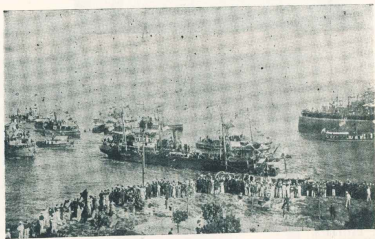
con los expedicionarios del "Antarctic"



Segundo comandante de la "Uruguay", teniente de fragata Ricardo J. Heredia.



El comandante de la corbeta Uruguay, vicealmirante Julián Iritzar. (Fotografía tomada en oportunidad de su presidencia del Centro Naval, período 1931-33.)



La "Uruguay", escoltada desde la rada por numerosas embarcaciones empavesadas que acudieron a recibirla, enfilta la entrada de la dársena norte del puerto de Bs. Aires.

FIGURA 16. — Vista de Grietyhen, en la isla Georgia del Sur, con el Endurance de Shackleton anclado en el puerto. Una de las personas que aparecen en la foto, es el segundo de la nave. (Cortesía del capitán Jackson, de la Compañía Argentina de Pesca.)

LA EXPEDICIÓN DE MALASPINA (SIGLO XVIII)

EN EL PERIODO DE LAS GRANDES EXPEDICIONES CIENTÍFICAS que se inicia con Bougainville y Cook, la de las corbetas españolas "Descubierta" y "Atrevida", comandadas, respectivamente, por el capitán don Alejandro Malaspina, jefe de la expedición, y el capitán don José de Bustamante y Guerra, años 1789 a 1795; por el número y calidad de los artistas y hombres de ciencia que en ella participaron fué la más notable, y, desde luego, la que reúne mayores méritos para encauzar el trabajo de índole histórica de un naturalista argentino. Muchas de aquellas personalidades, si ya no lo estaban de antes, se incorporaron a la vida americana, y una de ellas, el guatemalteco don Antonio Pineda, con su propia vida pagó un tributo de apasionada fidelidad a la Ciencia. Recordemos, por último, las palabras de sus biografiados de aquella expedición: "debe considerarse a Malaspina como un precursor de la independencia de los pueblos americanos" (Héctor R. Ratto: *La expedición de Malaspina, Siglo XVIII*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1945.)



(N. de R.)

La bandera argentina en la isla Descepción. Expedición del 1.º de Mayo, comandada por el capitán de fragata Alberto J. Odier, año 1942, y de la cual participaron en misión científica los naturalistas Francisco G. Giner, F. Morri y Alberto Nani.



Experiencia de la gravedad por Malaspina y Bustamante en Puerto Egmont, islas Malvinas.



La corbeta Atrevida navegando entre hielos del Antártico el día 28 de enero de 1794. Latitud S. 52º 13' y longitud 45º 7' O. de Cadix.

La exploración de nuestros mares en lo que se refiere a la historia natural, recién comienza en 1767 con Bougainville, quien nos muestra interesantes observaciones sobre la fauna, flora y gesa de las islas Malvinas. Los navegantes anteriores se ocuparon principalmente en descubrir nuevas tierras y muy pocos datos nos han dejado en lo que se refiere a esta ciencia.

Presentamos en estas páginas un breve relato cronológico sobre los viajes hechos por nuestras costas y mares, en los cuales se llevaron a cabo observaciones sobre la historia natural, así como recolecciones; hemos agregado a este relato algunos viajes que, no obstante haber sido hechos fuera del cuadrante americano, son dignos de mencionarse. En la segunda parte de esta relación, damos una breve reseña de los trabajos y exploraciones que los Museos de Buenos Aires y La Plata así como otros institutos científicos del país han hecho, contando siempre con la valiosa cooperación de la Armada Nacional, y tendiendo a un mejor conocimiento de las aguas argentinas en sentido físico y biológico, así como también económico.

Citaremos solamente de paso los nombres de muchos exploradores que, al mismo tiempo que cazaban lobos y otros pinicetos así como cetáceos, se internaron en las aguas antárticas, descubriendo tierras, mares e islas, realizando de este modo una meritoria obra en servicio de la ciencia geográfica, pero casi nada por lo que respecta a historia natural, pues sólo han dejado escasas observaciones y ellas especialmente de carácter comercial y sobre todo de mamíferos; ellos son: William Smith, que en 1819 descubre las islas Shetland; Palmer, Pendleton, Bailey, Fairweather, Robertson, Davison, Evensen, Pedersen, etc. (1).

Por ALBERTO CARCELLES

Jefe de la Estación Hidrobiológica de Puerto Quequén, dependiente del Museo Argentino de Ciencias Naturales. (Publicación autorizada por el Museo Argentino de Ciencias Naturales. Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

Los primeros exploradores de los mares australes, desde Magallanes (1518) hasta Selbalá de Weert que fué quien descubrió las islas Malvinas el 24 de enero de 1680, denominándolas islas Schellén, y por último Guillermo Cornelio Schouten e Isaac Lemaire, en 1616, quienes con el *Concepción* y el *Hova* descubrieron el estrecho llamado de Lemaire el 24 de enero de ese año, así como el Cabo de Hornos (Hornos), nada nos dicen en sus relatos sobre la fauna, flora y gesa de los lugares desiertos.

En el relato del viaje al Estrecho de Magallanes de Pedro Sarmiento de Gamboa en los años 1578 y 1580, este marino español nos da algunas observaciones sobre los mariscos que habitan aquellas aguas (2). La relación de este viaje fué publicada en 1768.

El viaje hecho al Estrecho de Magallanes, por el *Batchelor's Delight* con Ambrose Cowley; William Dampier, cuyo nombre llevan unos islotes abruptos al sur de la isla de los Estados; Edward Davis y John Cook; así como el de Beauchesne-Gouin con los barcos *Phélicpeux*, *Manrepe* y *Bonus Nouvelle* y que descubrió el 19 de enero de 1701 la pequeña isla que lleva su nombre al sur de las Malvinas, recorriendo posteriormente en la bahía Francis de esta última, ninguno de ellos nos han dejado relación alguna digna de interés en lo que concierne a las plantas, animales o rocas.

Algunas observaciones sobre invertebrados de las Malvinas vemos en el viaje que efectuó Don Permyt a las mismas, entre los años 1763 y 1764 (3).

Las varias expediciones españolas que surcaron nuestras aguas nos proporcionan datos muy insignificantes sobre la naturaleza física, biológica y geológica de los lugares recorridos. Lo mismo diremos respecto al viaje del almirante Jacobo Roggeveen en 1699 con el *Thienhoorn*, que cruza el Atlántico hasta las Malvinas; así como el del capitán John Strong con el *Welfare*, que reconoció las islas Malvinas en 1699.

PRIMERAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS SIGLOS XVIII y XIX

En 1767, Luis Antonio de Bougainville con los barcos de la Real Marina Francesa *Boudeuse* y *L'Étoile*, en viaje de circunnavegación, llega a las islas Malvinas para hacer entrega de ellas en nombre del rey Luis XV a España; durante su estadía en estas islas y conjuntamente con M. de Commerçon, médico de la flota, hacen numerosas observaciones y obtienen colecciones de interés; a su regreso a Francia después de tres años de navegación publica sus resultados, y encontramos en dichos apuntes notas muy dignas de tomarse en cuenta. Bougainville nació en París el 11 de noviembre de 1729 y murió en la misma ciudad el 21 de agosto de 1811 (4).

Al año siguiente, 1768, parte de Gran Bretaña el famoso navegante James Cook al mando del *H.M.S. Endeavour* para hacer exploración y para hacer observaciones sobre el tránsito del planeta Venus; lleva en su buque a los zoólogos Dr. Solander, discípulo del gran naturalista Carlos Linneo, y a Mr. José Banks. Pernanuccio Cook en los mares australes desde 1768 a 1769 y en el curso de este viaje se efectuaron importantes descubrimientos y observaciones sobre la fauna, flora y gesa, y también sobre los naturales de las regiones visitadas; se levantaron en esos entonces cartas de



Luis Antonio de Bougainville, soldado y navegante francés (1729-1811).

Society of London", vol. 27. También ha publicado "Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and Coast of Patagonia - Edinburgh, 1871.

También Italia por su parte ha contribuido al conocimiento de nuestros mares. Desde 1868 a 1869, la fragata de la Real Marina Italiana *Magenta*, al mando del capitán de fragata V. Arminjon de Chambéry, recorre varios mares del globo efectuando trabajos hidrográficos, llevando a su bordo los destacados naturalistas italianos doctor F. de Filippi y E. Hillyer Giglioli. De vuelta del Océano Pacífico, recala en varios puertos del Estrecho de Magallanes, Patagonia y Tierra del Fuego, en noviembre y diciembre de 1867. Se ha publicado un grueso volumen con el diario de 1867. El material obtenido en este viaje fue descrito en varias publicaciones científicas italianas.

Son de todos conocidos los grandes resultados de la expedición efectuada por el H. M. S. *Challenger*, barco británico dedicado exclusivamente a estudios oceanográficos en varios mares del mundo. Con este viaje y sus espléndidos resultados se inicia una ciencia moderna: la Oceanografía. El *Challenger*, al mando del capitán George S. Nares, partió de Gran Bretaña en diciembre de 1872, regresó en 1876. Por los años 1873, 1875 y 1876 estuvo este barco por las costas sudamericanas, efectuando en sus viajes y en sus diversas profundidades y obteniendo colecciones de biología marina de inmenso valor. Estuvo esta expedición a cargo de eminentes hombres de ciencia ingleses.



Capitán Adrien de Gerlache de Gomery, comandante del Bélgica y jefe de la expedición que primero invirtió en los hielos del Antártico (1897-1899).

posteriormente publicados por el famoso Museo de Zoología Comparada de la Universidad de Harvard, Estados Unidos; colaboran en los resultados de estas campañas Agassiz, Dall, etc.; muchísimas especies de invertebrados marinos argentinos aparecen descritos en los resultados de este viaje.

No descuida por su parte el Gobierno Imperial de Alemania los estudios hidrográficos, físicos y biológicos de los diversos mares y, entre los años 1874 a 1876, el buque hidrográfico *Diurne* del H. M. S. *Gazelle*, al mando del capitán Freiherrn von Schlichting, recorre diversos mares, recala en las islas Kerguelen y lleva a cabo una línea de sondos desde el Estrecho de Magallanes hasta las costas del sur del Brasil. Una parte de los resultados científicos de este viaje se publicaron, como *Die Forschungsreise S. M. S. "Gazelle" in den Jahren 1874 bis 1876*, en los que colaboran muchos naturalistas de Alemania (*).

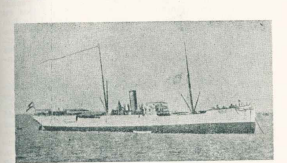
Comandada por el capitán Sir George S. Nares, ya mencionado es el viaje del *Challenger* y posteriormente por el capitán John Maclear, realiza el H. M. S. *Alert* un viaje hidrográfico durante los años 1876 a 1882 por las costas del Uruguay, Malvinas, Tierra del Fuego, Polinesia e islas Mascareñas; las observaciones y recolecciones de historia natural y etnografía estuvieron a cargo del médico del buque, doctor H. W. Coppinger, el que publicó los resultados de esta campaña en una obra titulada *Four Years in Patagonia, Polynesia and Mascarene waters*, *Cruise of the H. M. S. Alert*, London 1888. Varios naturalistas describen las especies colectadas, entre las que se encuentran algunas de nuestras costas.

Con objeto de observar el tránsito de Venus en el año 1882, el Gobierno de Francia envía a Tierra del Fuego el transporte de guerra *Romancee*, de 1700 ton, al mando del comandante Louis Fremont Martial. Además de las observaciones meteorológicas, magnéticas y astronómicas, se llevan a cabo otras de carácter hidrográfico, así como de historia natural, en los canales de Beagle y de Cochrane, Cabo de Hornos. Se observó el tránsito de Venus el 6 de diciembre de 1882. A cargo de las colecciones de historia natural estuvieron M. Loon, E. Sauvignet y el doctor Hyades. Duró esta expedición desde el 17 de julio de 1882 hasta noviembre de 1883. Los moluscos fueron descritos por A. T. de Rochebrun y J. Mabile; los resultados de esta campaña se componen de 6 volúmenes, titulados *Mission Scientifique du Cap Horn*, 1882-1883.

El conocido explorador antártico y cazador de ballenas noruego capitán C. A. Larsen recorre entre los años 1893 a 1894 con el *Jason* los mares del Sur, descubriendo la Tierra del Rey Oscar II y llegando hasta las 68°10'S, por 60°W; además de las notas sobre la distribución de los cetáceos, consignáramos sus hallazgos de vegetales fósiles.

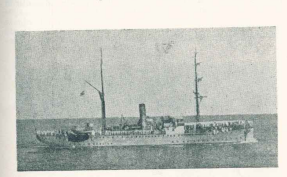
Entre los años 1862 a 1863, la "Deutsche Expedition" o "Deutsche Südpolar Expedition", formada por varios naturalistas alemanes, efectúa numerosas observaciones sobre la fauna, flora y geología de la isla de San Cecilia, así como también algunos descubrimientos geográficos.

Llegamos a las postrimerias del siglo XIX y comienza una nueva etapa en la historia de los descubrimientos; importantes naciones se entregan con ahínco a la tarea de enviar verdaderas expediciones para el estudio completo de los problemas antárticos. Muchas de estas expediciones



El Valdivia, nave de la expedición oceanográfica dirigida por el profesor Carlos Chun (1898-1899).

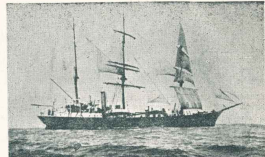
en sus viajes de ida y vuelta a los mares del Sur efectúan a lo largo de las costas argentinas numerosos sondajes, rastreos, observaciones oceanográficas, etc.; y en consecuencia de ellas, por sus resultados encontramos mencionadas muchas especies de nuestras aguas, así como estudios sobre Geología, Paleontología, etc.



Meteor, que entre los años 1925-1927 y bajo la dirección del profesor A. Merz, completó y actualizó la oceanografía del Antártico austral.

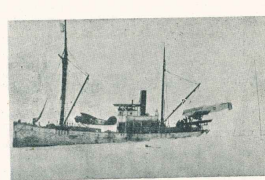
SEGUNDA EPOCA FINAL DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL XX

Se inicia este ciclo de grandes exploraciones con la realización entre los años 1897 a 1899 por la S. I. Bélgica, que lleva a su bordo a la Expedición Antártica Belga, la forman como director de la misma Adrien de Gerlache de Gomery, como primer oficial Roald Amundsen y el doctor Arctowski, F. Danco, F. Cook y A. Lecoq. Recorre especialmente los mares del cuadrante americano, la bahía Hughes, y descubre la llamada Tierra de Danco, en memoria del primer naturalista muerto en el Antártico; descubren igualmente un estrecho que separa el archipiélago de Palmer de la Tierra de Danco y que bautizan con el nombre de Gerlache; intentan abrir paso por el S.W., quedando aprisionados entre los hielos el 31 de mayo de 1899 en latitud 71°36'S, por 87°30'W. Fue esta la primera expedición científica que invirtió en el Antártico y durante esta campaña se practicaron sondajes hasta más de 4000 metros. Por atención del Gobierno Argentino se le provió de carbón a la Bélgica en Ushuaia; por su parte de Ger-



El Scotia, buque de la expedición en el Antártico (1904), de operaciones en las Islas Orcadas, sirviendo de origen a la estación meteorológica que desde aquel mismo año prosigue sus observaciones al cuidado del Estado Argentino.

lache, en reconocimiento, bautiza en el Antártico un canal que le da el nombre de La Plata y a un cabo con el de Renard, refiriéndose al hoy Almirante Argentino Abel Renard, que en sus viajes de exploración y de recolección de datos científicos de esta campaña fueron publicados por el Gobierno Belga y en ellos colaboraron distinguidos hombres de ciencia.



El Noruega frente a la Tierra de la Reina Masd. Los noruegos, que en sus viajes de exploración y de recolección de datos científicos de esta campaña fueron publicados por el Gobierno Belga y en ellos colaboraron distinguidos hombres de ciencia.

C. E. Borchgrevink, en 1898, con el *Southern Cross* realiza por los mares del Sur varios descubrimientos, especialmente en el Mar de Ross, cabo Adare, obteniendo interesantes colecciones geológicas y zoológicas; muchas de las formas halladas en el cabo Adare las encontraron posteriormente otras expediciones en el Antártico argentino.

Entre los años 1898 y 1899, una expedición científica embarcada en el Valdivia y dirigida por el conocido oceanógrafo profesor Carlos Chun, acompañado entre otros naturalistas por Gerhard Schott, redescubre la isla Bouvet y llega al Antártico hasta los 84°20'W.

Debemos destacar entre las varias expediciones antárticas, aunque no exploró los mares del cuadrante americano sino el africano, la del *Gauss*, enviada por el Gobierno Imperial de Alemania y bajo la dirección científica de Friedrich Dyerhalski, durante los años 1901-1903. En el curso de esta expedición hallaron una tierra entre las latitudes 65° a 70° S, por 80° a 90° E, que denominaron Tierra de Guillermo II, el que posteriormente resultó ser una isla; también otra isla bautizada con el nombre de Drighlitz, que resultó ser un cono volcánico de 370 mts. de altura situado entre las latitudes 65° a 70° S, por 90° a 100° E. Los importantes resultados obtenidos en esta campaña se publicaron en numerosos grandes volúmenes por el Gobierno de Alemania; muchas especies mencionadas en esos resultados las encontramos en el Antártico argentino.

Emile Danco, de la expedición del Bélgica, encargado de las observaciones relativas a la física del globo. Fue el primer hombre de ciencia que falleció en el Antártico (1869-1899).

Así como C. Wuyville Thomson, J. Y. Buchanan, H. N. Moseley, John Murray, etc. Imposible sería trazar en pocas líneas el contenido de los grandes trabajos publicados, que llegan a 120, escritos por los más famosos hombres de ciencia de varias partes del mundo y que se publicaron en 32 grandes volúmenes titulados: "Report of the Scientific Result of the Voyage of H. M. S. Challenger"; creo que hasta la fecha ninguna expedición ha dado a conocer tanto material sobre la Oceanografía Física y Biológica.

Por los años 1878, 1879, el U. S. S. *Albatross*, concebido barco del Gobierno de los Estados Unidos dedicado exclusivamente a estudios oceanográficos y dirigido por notablemente efectúa una serie de rastreos, lo mismo que en Río de Janeiro y otras localidades del Brasil; obtiene buenas colecciones de vertebrados e invertebrados, que son

Polo Sur



Capitán Robert F. Scott. Con el *Discovery*, llevando de segundo a Shackleton, explora el mar de Ross y su barraza de hielo (1902-1903). Con el *Terra Nova*, parte en 1911 para su última expedición: alcanzados con ayuda de trineos y otros esfuerzos penosísimos los 90°, asume en el camino de regreso. Las últimas líneas de su diario están escritas el 29 de marzo de 1912.



Roald Amundsen. Participó en la expedición del *Belgica* (1897-1899), volviendo con el *Fram* largos años después para emprender y llevar a feliz término la conquista de la sabida meta: el Polo Sur. Grande es la acción epolaradora de este noruego, que abarca una y otra zona polar. En 1906, con el *Gjøa*, cruzó en toda su extensión por primera vez el célebre paso del Noroeste. Entre 1918 y 1925 recorre con el *Maud* la cuenca polar ártica, permaneciendo durante tres años pintoresco del hielo y ensayando los vuelos polares con avión. El 11 de mayo de 1926, uno, por fin, el *Spiritberg* con Alaska, pasando sobre el Polo, con su dirigible, el *Norge*. En el vendicador de los dos polos. Desaparece con el hidroavión francés *Latham-20*, comandado por Guibaud, al intentar el salvamento de la expedición italiana de Nobile (junio de 1928).



Amundsen y sus compañeros —Hansen, Bjaerland, Wisting y Hassel— en el *Polo Sur* (16-17 diciembre de 1911).



El *Discovery*, el buque de la primera expedición del capitán Scott.

El capitán Scott y sus compañeros —Dr. Wilson, capitán Oates, teniente Bowers y suboficial Evans— al alcanzar la más alta latitud austral encuentran la carpa instalada por Amundsen y la bandera noruega sobre el mástil (18 de enero de 1912).

Resumida en esta doble página los principales protagonistas de la ciencia, científica y económica del Polo Sur, no costando la parte de gloria que también en este caso correspondió a los argentinos y chilenos, datos que se arroja a Shackleton (causante de los sufrimientos del *ENDURANCE*) y aquellos por su colaboración en toda suerte a favor de Larsen, esencialmente por la que se resaca el salvamento de la expedición con el *ANTARCTIC*.



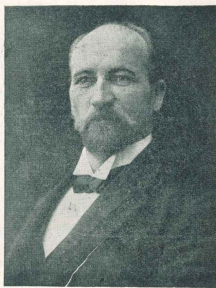
Sir Ernest H. Shackleton. Segundo en la expedición del *Discovery* (1902-1903), comando posteriormente: la del *Nimrod* (1907-1909); la del *Endurance* (1914-1917); y por último, la del *Quest*, muriendo a bordo en aguas de Georgia del Sur el 5 de enero de 1922.



El *Fram*. Construida expresamente para la presión del hielo, Fridtjof Nansen la sometió a la experiencia de una célebre deriva que a él le permitió alcanzar los 86° 10' N. el 7 de abril de 1895. Con Otto Sverdrup —2° jefe en la expedición de Nansen— asió por los estrechos del oeste de Groenlandia hasta la extremidad del archipiélago boreal de América, entre cuyos hielos permaneció cuatro años (1898-1902). Esta misma nave, cuya forma responde a nuevos conceptos de arquitectura náutica ajustados totalmente a los fines peregrinados, fué la utilizada por Amundsen como base para su empresa de alcanzar el Polo Sur.

Una escena en la segunda expedición de Shackleton. Después de la pérdida de su barco —el *Endurance*—, los mártires recorrieron 700 millas sobre el campo de hielos a la deriva, siendo salvados por el escampavías *Yelcho*, pilotado por Luis Pardo. (Reproducido de un dibujo de Marston.)

El cap. C. A. Larsen es una figura representativa de los exploradores de nuestros mares australes. Precursor de las expediciones científicas comenzadas con Gerlach, primer cazador de ballenas, poseedor de su industrialización. Entre 1890-1894 principia sus viajes con el *Jason*, realiza importantes descubrimientos (Terra del Rey Oscar II), obra en la fauna marina y advierte la presencia de focales. Vuelve en 1901 acompañando a Nordenskiöld y conduciendo el *Antarctic*. En 1904 funda la Compañía Argentina de Pesca, con sede en Buenos Aires y factoría en Georgia del Sur. Es la primera empresa ballenera que opera en el Antártico.



El *Terra Nova*, buque base de la expedición del capitán Scott al Polo Sur.



**EXPLORACIONES DE LA ARMADA ARGENTINA,
MUSEOS DE BUENOS AIRES Y LA PLATA Y
OTRAS INSTITUCIONES CIENTÍFICAS**

Resumiendo todo lo aquí citado, es indudable que desde varios puntos de vista tanto el extremo sur de la Argentina como el sector Antártico Americano han sido bastante estudiados en comparación con otras regiones del mundo.

A continuación pasaremos una revista breve a la labor efectuada por nuestro país.

El conocimiento biológico de los mares argentinos está aún en sus comienzos. Mostraremos aquí la labor emprendida por un reducido número de naturalistas que tiene a su cargo esta enorme tarea; es decir, la de dar a conocer los elementos biológicos que habitan las costas en sus 3,922 kilómetros de extensión en su desarrollo, y contándose naturalmente lo de nuestras tierras antárticas.

Pero algunos es muy poco lo que hasta el presente se ha hecho, para otros, los que conocen mejor estos problemas, la labor cumplida es satisfactoria. Naturalmente que la Universidad, así como otros institutos científicos del país, también son los que deben afrontar esta tarea, recursos y personal competente, cosa que hasta el presente no se ha hecho en forma amplia.

Para comenzar debemos decir algo sobre la ayuda que para este conocimiento aporta la Armada Nacional, así como yates particulares, barcos y lanchas pesqueras. Es innegable que, faltando esta cooperación, las personas dedicadas a estas tareas hubieran visto trabados sus estudios. Desde el río de la Plata hasta las regiones más remotas de nuestras costas son ahora discretamente conocidas desde el punto de vista biológico por nuestros naturalistas, los que, embarcados en buques de la Armada y compañías pesqueras, en innumerables rastreos han obtenido del fondo del mar elementos faunísticos de toda clase que se conservan actualmente en el Museo de Ciencias Naturales de Buenos Aires y que forman la base de los conocimientos adquiridos por los especialistas, que se tratan de aplicar en los numerosos trabajos que llegarán en total a 50 publicaciones aproximadamente.

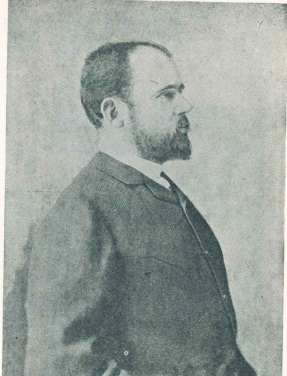
No por esto, como dije más arriba, debemos quedar satisfechos, deben hacerse trabajos en nuestros mares en forma metódica y sistemática, no en viajes aislados y con escasos recursos, como se han hecho, basados muchas veces en la generosidad ajena. Estos trabajos hidrobiológicos tan necesarios deben hacerse en barcos dedicados exclusivamente a esas funciones, como ya hemos visto en páginas anteriores.

Aunque en nuestro país se hicieron estudios de Hidrobiología, ya la Armada contribuyó a este conocimiento y también a la de otras ciencias, como la Geología, Paleontología, Botánica, etc., en las costas argentinas. Por esas comisiones hidrográficas efectuadas desde hace años, sus oficiales gentilmente se ofrecieron a coleccionar material de historia natural.

En 1874 se embarcan a bordo del bergantín *Rosales*, A. R. A., comandado por el teniente Guerrero, oficiales Martín Rivadavia y Attilio Bassoli—ilustres figuras de nuestra Armada— y retirados todos como almirantes—, los naturalistas Francisco P. Moreno y Juan Manuel de Rosas, directores de los Museos de La Plata y Buenos Aires, después directores de la Universidad de Buenos Aires, recorren las costas argentinas en un viaje de estudio por el territorio de Santa Cruz, efectuando observaciones de interés para sus oficios; contaron en este viaje con todo el apoyo de sus oficiales.

Desde algunos años, desde 1890, hasta 1902, el capitán de marina don Carlos María Movano, exploró además de los importantes descubrimientos que efectuó, el territorio marino hielera, tuvo tiempo para reunir colecciones de moluscos y de las costas, las que fueron donadas al entonces Museo Público, hoy el Museo de Ciencias Naturales.

Por decreto del 22 de octubre de 1881, el entonces presidente de la República, general Julio A. Roca, destina a A. R. A. para conducir una comisión de estudio de geología y de historia natural, el comandante del Uruguay era el teniente coronel de Marina Rafael Blanes y el capitán de Marina Horacio el famoso navegante don Luis Piedrabuena. Embarcados en el Uruguay en comisión científica comprometida por el doctor Carlos Spezzini, distinguído botánico italiano, recorrió muchos años entre nosotros falleciendo en La Plata y el comandante del Uruguay, don Manuel Giacomoni Bove, en la comisión recorrió durante varios años, viajando por las costas patagónicas y fueguinas, tomando numerosos apuntes y haciendo colecciones de la fauna, flora y gea



Francisco P. Moreno, primer director del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, quien formó parte de la célebre expedición del bergantín "Rosales" (1874) como agregado civil, juntamente con don José Menéndez. (Véase cap. Rarior: "Viaje de Preceutoria" de la Armada, t. 144 de la ARGENTINA AUSTRAL).

de las zonas visitadas. Parte de ellas fueron descritas en revistas argentinas e italianas.

Durante el levantamiento hidrográfico del Canal Beagle en el año 1899, el jefe de la comisión y comandante del buque *Almirante Brown*, A. R. A., capitán de fragata Juan Pablo Sáenz Valiente, comisionado al médico del buque para hacer colecciones de historia natural de la región fueguina, las que fueron después donadas al Museo Nacional de Buenos Aires, ahora de Ciencias Naturales.

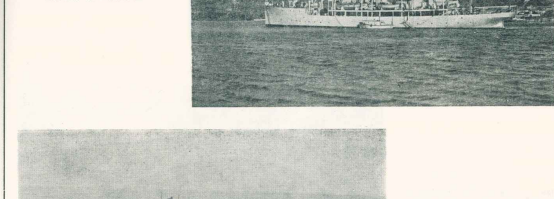
En el verano de 1901, el doctor Roberto Dabene, naturalista viajero entonces del Museo Nacional de Buenos Aires, recorre en misión de estudio y recolección, gran parte de las costas fueguinas, obteniendo bastante éxito en su trabajo. Posteriormente publica los resultados en los *Anales del Museo Nacional*, volumen VIII, 1902, titulado: "Fauna Moluscos, Moluscos y Aves de la Tierra del Fuego y de las costas adyacentes", incluyendo también referencias a Peces e Invertebrados Marinos.

Entre los meses de abril a julio de ese mismo año, el Almirante, A. R. A., al mando del teniente de marino Félix Duprat, llevando a su bordo al ilustrar naturalista francés doctor Fernando Lahille, quien residió muchos años entre nosotros, falleciendo en su tierra, efectúa un viaje de estudio al golfo San Matías. Lahille lleva a cabo una serie de estudios de la mayor importancia, tomando interesantes apuntes así como coleccionando material biológico que ingresó posteriormente al Museo de La Plata.

Fruto de estos estudios fueron los trabajos editados por el Gobierno Nacional, en los que se sientan las bases de las futuras exploraciones del mar argentino. Todo esto precedido con clara visión del porvenir económico de nuestro país. Infortunadamente, muy poca cosa de estos proyectos se han llevado a la práctica hasta el presente.

En 1914 se inicia lo que llamaremos la segunda época y que ha dado desde entonces muy buenos resultados. Desde ese año se llevan a cabo casi ininterrumpidamente por el Museo de Buenos Aires las exploraciones del subseulo marino por diversas localidades del litoral marítimo bonaerense, costa patagónica e islas antárticas.

Oceanográfico Bahía Blanca en aguas de Ushuaia, Tte. de marío Roberto C. Ammette.



El oceanográfico San Luis ante la isla Año Nuevo. La expedición del San Luis y el San Juan, Tte. de marío Juan Boveri y Gabriel Melleville, a la isla de los Estados (1922-1924) fue la que hasta el presente ha dado mejores resultados para el Museo de Ciencias Naturales de Buenos Aires.

Entre los años 1914 y 1915, al mando del capitán de Fragata y jefe de la comisión, Segundo R. Storni, los buques *Patric*, A. R. A., y *Geisler*, A. R. A., efectúan el levantamiento hidrográfico del litoral marítimo bonaerense. El *Patric* estaba al mando del teniente de marío Pedro S. Casal y posteriormente del teniente de marío Julio Castañeda. En el programa de esta comisión se reconoce por primera vez la necesidad de tener un vasto conocimiento de la biología de nuestras aguas, cooperando así con las instituciones científicas del país a las cuales se invita a participar en estos trabajos. Esta acertada disposición del hoy almirante Storni estableció un buen precedente en posteriores oportunidades y con resultados, como veremos, francamente provechosos.

En este buque se embarcan varios naturalistas: los doctores Adolfo Dago Holmberg, Carlos A. Marell y el ex director del Museo de Ciencias Naturales, profesor Martín Doello-Jurado, propulor de los estudios hidrobiológicos en la Argentina. Se llevaron a cabo numerosos rastreos, obteniéndose colecciones de gran valor científico, entre ellas muchas especies nuevas para la ciencia. Como dato de interés económico diremos que en este viaje se localizó un importante banco de moluscos denominado *de la zona*. Por el que fué explotado durante muchos años, siendo después tapado por la arena; el moléjón que actualmente se consume se extrae frente a Puerto Quequén.

M. Doello-Jurado, J. Frenusselli, Maroués de Cunha y O. da Fonseca han hecho publicaciones sobre algunos organismos extraídos en el curso de estos trabajos (8).

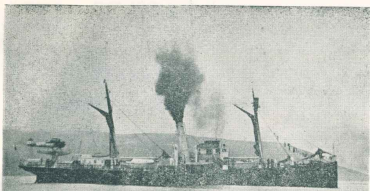
Durante el año 1917 el Ministerio de Marina ordena el

levantamiento hidrográfico de Golfo Nuevo, que lo lleva a cabo el distinguido marino capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois como jefe de la comisión; participa en esta comisión el naturalista del Museo Aurelio J. Pozzi, quien permanece varios meses en la zona coleccionando material zoológico muy importante y en abundancia. La fauna malacológica de ese golfo tiene, como se sabe, mezcla de elementos biológicos argentinos y magallánicos, tanto litorales como interociales. Por lo que se refiere a la Paleontología afloran en las costas de ese golfo las capas de la formación estercaria con una fauna bastante rica. Producto de este viaje ingresaron al Museo de Historia Natural colecciones de fósiles de valor.

Recordaremos de paso en esta relación los numerosos viajes que desde hace años se hacen a las islas Orcadas del Sur, con objeto de relevar al personal científico de esas islas; en varias oportunidades los oficiales de los buques obtuvieron interesantes materiales que donaron al Museo de Buenos Aires.

Por lo que se refiere a la fauna marina de las Orcadas, desde hace años las comisiones enviadas por la Oficina Meteorológica Nacional que se han sucedido allí han aportado muchos elementos biológicos, tanto de invertebrados como de peces, mamíferos, aves, rocas, etc., las que fueron coleccionadas entre otros por Luciano H. Valette, Augusto Tapia y Manuel Moneta (10).

Posteriormente Valette publica la parte que se refiere a los invertebrados de esa isla mencionado en la misma



El 19 de Mayo fundado en las proximidades del cabo Hornos. Expedición antártica 1914. Comandante, capitán de fragata Alberto J. Oddera. Naturalistas Francisco S. Gueri, Alberto Mani y Félix Matti.

Isla Decepción. Expedición del 19 de Mayo (1912). Naturalistas Profa. Francisco S. Gueri y Alberto Mani.



muchas especies antárticas de moluscos y crustáceos, algunas con distribución en la región macaaronica (11).

Entre los años 1917 y 1918, el balizador Alférez Mackinlay, A. R. A., al mando del teniente de navío Pedro V. Acevedo, lleva a cabo trabajos hidrográficos en varios puertos del Sur, permanece durante un tiempo en San Antonio Oeste y los oficiales Alberto D. Brunet y Juan C. Rosas recogen material biológico marino, del cual hacen donación al Museo de Buenos Aires.

Al año siguiente, 1919, el acorazado *Pueyrredón*, A. R. A., al mando del capitán de fragata Santiago G. Albaracín, en un viaje de instrucción por la costa patagónica lleva a cabo atreos en profundidades de 140 brazas, obteniéndose atreos de 74 especies de moluscos y crustáceos. Este mismo buque realiza otro viaje semejante, comandado por el capitán de fragata Pedro Gully; en el curso de esta campaña sus oficiales consiguieron extraer de varios rastros material biológico muy interesante.

Fragata *Presidente Sarmiento*, A. R. A., viaje de instrucción al mando del capitán de fragata Francisco J. Arnaut. En el curso de la campaña de 1920, este marino ordena hacer algunos rastros a lo largo de la costa atlántica bonaerense y se extraen especies exclusivamente planctónicas, las que se envían para su estudio al Museo de Buenos Aires.

En la Comisión Hidrográfica de las bahías Unión y Anegada, en 1920, el comandante de la *Uruguay*, A. R. A., y jefe de la Comisión, teniente de navío Daniel Caponegra Daviel, durante su estadía en esas localidades hace recoger numerosos especímenes de la fauna marítima local, de los que hace donación al Museo de Buenos Aires.

En los primeros meses del año 1923, por invitación del entonces ministro de Marina, vicealmirante Rafael Domecq

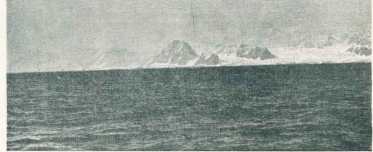
García, y del secretario del Ministerio, capitán de fragata Pedro S. Casal, entusiasta cultor de las ciencias naturales, tuvo oportunidad de embarcarse en el transporte de mar Guardia Nacional, A. R. A., al mando del teniente de navío Ricardo A. Vago; recorrimos algunos puertos de Santa Cruz, Tierra del Fuego e islas de Sud Georgia y Estados, y pude obtener, gracias a las facilidades que se me ofrecieron, elementos biológicos muy interesantes, muchos de ellos nuevos para las colecciones del Museo de Buenos Aires, al que presentaba (12).

El doctor Luciano H. Valette, conocido naturalista del Ministerio de Agricultura al que hemos mencionado anteriormente, se embarca en 1924 a bordo del crucero *Patría*, A. R. A., comandado por el capitán de fragata Juan E. Canepe, el que efectúa el levantamiento hidrográfico de Puerto Desierto; Valette recoge durante su estadía en el mismo una importante colección de organismos marinos, de la que hace donación a este Museo.

Durante el viaje de instrucción del buque escuela fragata *Presidente Sarmiento* en el año 1925, comandada por el capitán de fragata Francisco Stewart, por las costas de Patagonia y Tierra del Fuego, varios oficiales, entre ellos el alférez de navío Juan C. Rosas, gentilmente lleva a cabo algunos rastros con muy buen éxito y consigue obtener elementos biológicos nuevos para el Museo de Buenos Aires, al cual le hace donación.

Debemos hacer notar que el material coleccionado en ésta, en ocasiones anteriores y las que citaremos enseguida, tiene especial valor debido a que el mismo lleva adjunto su latitud, longitud, profundidad, temperatura de superficie y de profundidad, salinidad, etc., y con tales datos pueden obtenerse conclusiones muy útiles para los estudios biológicos.

Vicinas de Puerto Lockroy. Expedición 1914 del 19 de Mayo. Comandante, capitán de fragata Silvano Harriague, 1912. Naturalista Profa. Francisco S. Gueri.



Bahía de Dallmann. Expedición del 19 de Mayo (1912).



En 1925, la Oficina de Pesca del Ministerio de Agricultura, a cargo del doctor Luciano H. Valette, practica en el golfo de San Matías una serie de rastros con objeto de localizar los bancos de ostras *ostrea puelchana* D'Orbigny, que, como se sabe, tiene sus yacimientos naturales en ese golfo; para esto obtuvo la cooperación de la Armada que envió los remolcadores de mar el *Petrel* y el *Tenueiche*, con los que pudo localizarse los bancos y al mismo tiempo formar colecciones que fueron donadas al Museo de Buenos Aires.

Debiendo llevar el relevo de la Estación Meteorológica de Orcadas, parte de esta capital en 1924 con rumbo a Sud Georgia en donde debían trabar sus componentes, el transporte de mar Guardia Nacional, A. R. A., al mando del capitán de fragata Gerónimo Costa Palma; en este viaje se embarcan los naturalistas del Museo señores Antonio y Aurelio J. Pozzi. Durante su estadía en esa isla hacen recolecciones de aves, pinnípedos, y traen para el Museo de Buenos Aires un gran esqueleto de ballena *Balaenoptera physalus* (L.) que gentilmente donó la Compañía Argentina de Pesca, con factoría en Grytvyken.

Durante los trabajos hidrográficos efectuados por el San Luis, A. R. A., al mando del teniente de navío José Zuluaga, en el golfo San Matías en 1925, sus oficiales en momentos disponibles llevan a cabo una serie de rastros con muy buenos resultados.

Durante el mes de febrero de 1928 el distinguido colaborador de este Museo Monseñor Gustavo J. Franceschi, en un viaje que efectuó a Puerto Deseado y sus alrededores, tuvo oportunidad de hacer recolecciones de animales marinos; trajo así de esa localidad numeroso material, del cual hizo donación a este Instituto.

El levantamiento hidrográfico del canal de la Manulita, hecho por el San Luis, comandado por el teniente de navío Arturo Freyche en el año 1931, proporcionó al Museo de Buenos Aires, por gentileza de su comandante, una variada

colección de organismos marinos, tanto en invertebrados como en peces.

Al año siguiente, 1932, el teniente Freyche ofrece al Museo de Buenos Aires embarcar a su bordo dos naturalistas; participe en esta comisión, conjuntamente con mi compañero señor Juan S. Daguerre, y durante dos meses recorrimos toda la zona de bahía San Blas en la provincia de Buenos Aires (13).

La localidad mencionada tenía para mí mucho interés, pues en ella el naturalista Alcide d'Orbigny, ya mencionado, había hecho interesantes observaciones sobre la fauna marina que la habita y que después publicó en su "Voyage"; tuve a suerte de obtener el 50 % de las especies descritas, pero no sólo concretamos nuestras recolecciones a los animales marinos, sino también a los terrestres, como aves mamíferos, insectos, plantas, etc. En bahía San Blas existe un paradero indígena; allí obtuvimos una hermosa colección de flechas, raspadores, morteros, etc.; y por último, en la isla Gama descubrimos un cementerio indígena, recogiendo varios esqueletos de indios. Contamos en esta campaña, que fue muy fructífera como hemos visto, con la apreciable ayuda de nuestro distinguido amigo el teniente Freyche, hoy desaparecido, así como de la oficialidad del buque. Estando por ese entonces en San Blas una comisión del Museo de La Plata, formada por los doctores Emiliano Mac Donagh y Melicidas A. Vignati, el teniente Freyche ayudó ampliamente a estos naturalistas en su misión.

Al realizar trabajos hidrográficos en la zona comprendida entre bahía San Blas y la desembocadura del río Negro, el San Luis, A. R. A., al mando del mismo comandante, efectúa una serie de rastros consiguiendo un interesante material, que complementa el obtenido anteriormente en San Blas.

El 30 de diciembre de 1933 parte de Buenos Aires, con destino a la isla de los Estados, la escuadrilla formada por los buques hidrográficos San Luis y San Juan, A. R. A., al

otro bote pretendió salvarlo. El teniente Hermelo, que había llegado al embarcadero, desistió luego de la lucha, y está servido por la flota de duras penas pudo escapar a Snow Hill. Por fin o los siete de la mañana del día 10 murieron el buque y sus tripulantes.

Después de haber a todo el personal, material y perros de la milera, embarcamos en el día 11 a bordo Norderkjeld y sus compañeros necesarios. Fuimos a dar a aquellas prendas de ropa que los perros y a nosotros mismos necesitábamos para el viaje. Después de haber a todo el personal, material y perros de la milera, embarcamos en el día 11 a bordo Norderkjeld y sus compañeros necesarios. Fuimos a dar a aquellas prendas de ropa que los perros y a nosotros mismos necesitábamos para el viaje.

Legamos a Pulet el 11 a los cinco de la mañana. Hacemos andar el shibito, pero en vano. Esas durando, nos declinamos. Repetimos el viaje y nada de nuestro. ¿Qué sucedió? Simplemente está en la explotación desperdiciada por el shibito habían quedado sobre todos a uno, y confundidos en la parte no podían abandonar su vivienda. A poco, sus hurra!... oposición al shibito naufragio. Dejamos allí un gran depósito de víveres y noticias de la demora que pensábamos seguir. Llamamos también al piloto deber de levantar una mediana cruz en la punta del iceberg, negro fallecido durante la invernada. Y recogido la tripulación del **Antares**, salimos el 11 a las ocho de la mañana en dirección al estrecho que se llama de Joville de Luis Felipe, para recoger los fósiles coleccionados por Anderson y Davis durante la invernada.

Cruzamos de continuo travesía de pack, y evitamos los más espesos. Hoy marcha bien. Como a mediodía pasamos la mediana y desmembramos a Anderson el buque está entonces frente a un gran glaciar, delando monárquico continuamente para entrar al estrecho de Hennessey. El viento permanece en el lado de cuerno; libres del estrecho, seguimos combatiendo el pack, y continuamos las grandes leas-berg, y finalmente el 11 de noviembre, a las diez de la noche, llegamos a un mor libre dentro al sur por lo poco, todos los buques.

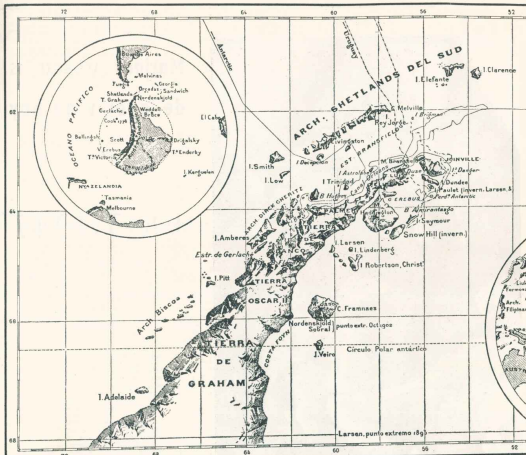
En el madrugada del 15 pasamos por la Sphelands australes. El viento es de este y enere, durante el día, el buque se desmorona durante los días 13 y 14, y el 15 a la una de la mañana se desmorona. El viento es de este y enere, durante el día, el buque se desmorona durante los días 13 y 14, y el 15 a la una de la mañana se desmorona. El viento es de este y enere, durante el día, el buque se desmorona durante los días 13 y 14, y el 15 a la una de la mañana se desmorona.

Salvado afortunadamente la chimenea que de caer nos hubiera puesto en serio apuro para continuar navegando, nos cubrimos por adelantado con paños en tres horas de rudo trabajo cortar la calabrería y abandonar el mar el trabajo de esos días que nos costó alguna corriente floja hasta el cortejo del **Peñón**, al que integrará como nada interrogante al primer de nuestro probable pérdida. Continuamos sin desmoronarse y luchamos siempre con los malos tiempos, hasta el día 18 que reclamamos en Abo Nuevo para componer en nuestro observatorio el instrumental de Norderkjeld y corrimos a Santa Cruz para transmitir la fauta nueva de allí a Buenos Aires donde nos acordamos el premio excesivo de una generosa recepción que en todas nosotros desgastó el peso de Hennessey algunos de ellos, participando en la expedición que algún día, quizá no muy lejano, irá a invernar en los hielos que están costado por el puerto argentino y arribado al glaciar de la noche.

¿Qué halló acaso el material de polos antárticos recogido por la **Uruguay**, pero tener presente que no hubiera fotografiado especial, que sus oficiales no tenían lugar ni disposición de espíritu para presentar la placa fotográfica a aquella sucesión precipitada de acontecimientos que se desarrollaron en unas pocas días abismando toda su atención y todas sus energías.

Nuestra en la navegación entre hielo, su principal empeño debió ser recoger la experiencia que las fallas para orientarse en aquel medio extraño, venciendo las emociones propias de tantas sorpresas y peligros. Estaba demasiado absorbido nuestra curiosidad por pensar en la curiosidad que y tenemos la convicción de que no había de fallarnos tiempo ni oportunidades para poner en acción el objetivo de nuestra misión.

Hemos tenido pocas horas para preparar esta reseña que hubiera merecido mayor tiempo para evocar todas resacas, tanta emoción, tanto suceso violento, como hemos recibido en tan corto plazo. ¿Cómo cronos del **pack** y Hennessey con vista a la expedición de Horderkjeld y Sabor está en nuestros brazos. ¿Habríamos de volver? ¿Qué habrá sido del teniente Filas en su empresa de salvar la ballenera? Mill veces hurra! Larsen está con nosotros, sus volantes marinos quedamos en Pulet. Algunos horas más y todos estaríamos a bordo de la **Uruguay**, bajo la bandera argentina, orgullo de haber llevado sus colores, vive o vive de las nieves eternas, vive a la vida de los hielos que nos rodean, y si el riesgo no sido excesivo y el tiempo breves, nuestro conocimiento, no ha sido por otro de nuestro camino si porque hoyamos matorral, no designamos para el momento de nuestra partida, que nos está uniendo en nuestra alma el silencio generoso de la patria, que nos acompaña en sus velas, cuántas aventuras que la providencia nos ayuda. Y si aún hoy quisiéramos que no haya sido más cruel y larga la lucha, que el día que decidí que tenía participación sual tener en las glorias y en los deslices de los hombres y a la cual yo quisiera ver siempre como otros, al lado de las empresas de mi patria.



Mapa de las regiones antárticas, con la derrota del **Antares** y del **Uruguay**, e indicación de la extrema latitud que alcanzó Larsen con el **Jason** en 1893. Por el ingeniero argentino E. Delachaux (Buenos Aires, 1903).

"Lo mejorcito de a feria!"

HUESORINA
ANÁLISIS MÉTRICO
GARANTÍA
FOSFATO 80%
50 KILOGS NETO
INDUSTRIA ARGENTINA

Compañía Swift de la Plata
Durante más de 35 años
Distribuidores: Mendizábal y Producers Argentinos

Es la edad del crecimiento (antes de cumplir los veinte meses) es cuando el animal se encuentra en las mejores condiciones para fijar en su organismo las sales minerales, calcio y fósforo, asegurándole una robustez salud que le permita desarrollarse en óptimas condiciones.

Los mejores pastos no poseen generalmente estas minerales indispensables y es por eso que la hipocalcemia, bichocquer, mal de palette, y otras enfermedades derivadas de la falta de calcio pueden hacer grasa de la hacienda que aparentemente está bien tratada.

HUESORINA
refuerza la alimentación de la hacienda

Con un hueso fresco de animales sanos elabora Swift por los modernos sistemas, este especialísimo producto que refuerza la alimentación del ganado, brindándole un alto porcentaje de calcio y fósforo.

Huesorina Swift aumenta el rendimiento de las lecheras y favorece el engorde. Los animales la comen sin dificultad y regulan naturalmente sus necesidades.

En bolsas de 50 Kg.



Expedición 1947. Empujando con botes los témpanos cuya proximidad ofrecía un peligro.

NO OLVIDE
CADA DÍA SU COPITA

GINEBRA BOLS

Industrialización de las ballenas en el Antártico

La Compañía Argentina de Pesca y la Sociedad Ballenera de Magallanes

Por JULIAN PEDRERO

(Nota para agregar a nuestro ensayo "Tierras Australes de América".)

Antes que hemos tenido ocasión de consultar, al referirse a los primeros exploradores de las regiones antárticas hablaban de lobos y balleneros, empleando indistintamente ambas palabras y sin determinar de una manera expresa la acción de cada uno. ¿eran focas o eran ballenas el objeto de aquellas empresas que se vinculaban con la exploración del Antártico? Smith, Palmer, Weddell, Biscoe — para sólo mencionar los más renombrados — eran ballenas o focas lo que cazaban?

Abundando como abundaban los pianipedos por aquel tiempo y en aquellos lugares, cabe presumir que su persecución en tierra, siempre resultaría menos arriesgada y mucho más fácil y rentadora que la de los cetáceos, en alto mar.

Las ballenas hay que buscarlas, correr tras ellas, arponearlas, remolcarlas y faenarlas. Los lobos de mar nada de eso exigen. Y otra razón más: las ballenas todavía frecuentaban las altas latitudes del norte en la época en que los mencionados cazadores vinieron hasta el sur, es decir, muy lejos de donde por entonces se hallaban los centros de distribución comercial.

Dejemos la cuestión así pendiente, para venir a exponer lo que tenemos averiguado a



Factoría de la Compañía Argentina de Pesca en Grytvikken, Georgia del Sur, la isla San Pedro de los navegantes españoles que la vivaron en 1756. (Foto tomada en 1926.)

hizo mención en otro lugar de esta revista, y quien luego de sus exploraciones con el Jason (1892 y 1893) en 1903 llegó a Buenos Aires donde echó las bases para la fundación de una empresa ballenera: la Compañía Argentina de Pesca, S. A., que desde un principio contó con la amplia colaboración de la firma Ernesto Tornquist y Cia. (Bartolomé Mitre 531) y cuyo primer directorio estaba integrado por los señores H. H. Schläpfer, presidente, y Pedro Christophersen y Th. De Bary, vocales. Fueron adquiridos en Noruega los veleros Louise, de 1800 toneladas, y Redf, de 400, y construido el ballenero Fortuna, que llegó a nuestro puerto el 28 de octubre

de 1904. Una vez inscriptos en la matrícula nacional a varias mercantes, zarparon el 3 de noviembre rumbo a la Georgia del Sur (la isla San Pedro de sus descubridores españoles), donde conduccion por el capitán C. A. Larsen, a quien secundaban los señores Thv. Tharsen y Fridtjof Jacobson, llegaron al cabo de trece días de penosísima navega-

En Grytvikken, Georgia del Sur, la factoría de las operaciones iniciales de la Compañía Argentina de Pesca ha evolucionado hasta una



El capitán Fridtjof Jacobson, actual gerente de la Compañía Argentina de Pesca, a cuya corteza debemos, junto con las fotografías que aquí reproducimos, muchos de los datos que nos sirvieron para la presente crónica.

gran planta industrial. Por los datos que tengo a la vista, sus instalaciones importaban, en 1929, o.s. \$42.223.76 y su flota o.s. 2.206.116.

No cerraremos estas anotaciones sin hacer mención, al menos, de la Sociedad Ballenera de Magallanes, autorizada por de-



Das unidades de la Compañía Argentina de Pesca: el cazador ballenero Karl Remond, cuando al transporte Tijuca, hermoso velero de muy singular historia, pues que primero perteneció a la Emperatriz Eugenia.

creto del Gobierno de la República de Chile n.º 70 de 14 de enero de 1911, con sede en Punta Arenas y fábrica en Puerto Aguila. Su flota la componían los balleneros Gobernador Bories, Almirante Señores, Almirante Valenzuela y Almirante Uribe. Y su directorio lo constituían los señores Matricio Brasen, Alejandro Menéndez Bebery, Francisco Campos Torreblanca, Ernesto Hobbs, Federico Wilmsen, y Pedro de Byrne. Don José Menéndez fué un promotor de esta empresa y su primer presidente. La Sociedad Ballenera de Magallanes funcionó desde la fecha indicada hasta el año 1916.

Cuando pasó por la isla Decepción el Dr.

Charcot con el *Pourques-Pari* halló en plena tarea una flota de barcos de diferente tipo pertenecientes a tres distintas compañías: en su libro, tantas veces citado (*El "Pourques-Pari" en el Atlántico*), habla de su entrevista con el Sr. Andersen, gerente de la Sociedad Ballenera de Magallanes, abordo del *Gobernador Bories*, el "mayor de los vapores" allí surtos.

Para la obra de Larsen, poco conocida no obstante las vinculaciones de este explorador con la Argentina, hemos consultado el siguiente libro de Sigurd Risting: *Kaptein C. A. Larsen* (J. W. Cappelen's Forlag. - Oslo, 1929).

TAMPIERI

UNA MARCA DE
PRESTIGIO
PRODUCTOS DE
CALIDAD

PRODUCTOS

"TAMPIERI"
SUPERIORES

Imprenta Patagonia

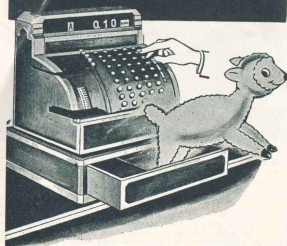
S. R. L.

H. Yrigoyen 837

T. A. 33-1780

Buenos Aires

UN CORDERO MAS
por \$ 0.10



El mejor seguro de vida para los corderos, borregos y también para lanares de más edad, es vacunarlos contra la mancha o carbunclo sintomático, mal que suele afectarlos después de la esquía, baños, señalada, castración y descolada.

Pese a las precauciones que se adopten en la ejecución de esas tareas, el Bacilo de Chauvoei y otros que lo asocian, suelen infectar algunos animales y provocan su muerte en sólo 2 ó 3 días. Los microbios productores de la mancha abundan en el suelo, en los corrales, mangas, etc., y no es posible luchar contra ellos mediante desinfección. La única medida preventiva eficaz es evitar la enfermedad, inyectando a la hacienda con anterioridad a toda faena rural la

VACUNA "FUERTE" CONTRA LA MANCHA DE LOS LANARES

Esta VACUNA, que producen y garantizan los Laboratorios Veterinarios "Fuerte Sancti Spiritu" es muy eficaz, completamente inocua y polivalente, pues además de tener acción directa contra el Bacilo Chauvoei, inhibe los efectos de otros microbios que se asocian en esta enfermedad. ¡Solamente cuesta 10 centavos y una aplicación salva la vida de un lanar!

Laboratorios Veterinarios

"FUERTE SANCTI SPIRITU"

DISTRIBUIDORES: Sucursales Importadoras y Exportadoras de la Patagonia S. R.



Pingüinos de la Tierra Adelia.



Pingüino Adelia dando de comer a su cría.



CONFECCIONES

MOIS CHAMI

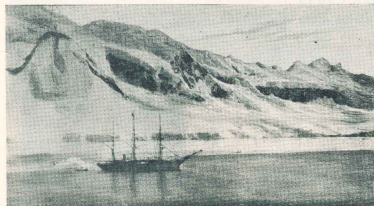
CASA FUNDADA EL AÑO 1912

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

Expedición del "Belgica",
capitán Adrien de Gerlache
(1897 - 1899)



El faro de San Juan del Salvamento en la isla de los Estados, en aquel tiempo "el más austral del mundo".



El "Belgica" ante el monte William, isla Ambers.

Sidra PELAYO
Néctar de Sidras

STOP PUBLICIDAD

Únicos Distribuidores: CASIMIRO POLLEDO S. A.

"La Navarra" FABRICA DE EMBUTIDOS DE TODAS CLASES
ESPECIALIDAD EN ARTICULOS ESPARAOLES
RAMON URBICAÍN
INDEPENDENCIA 4213-17 - U. T. 60, CABALLITO 4324 - BUENOS AIRES

UN C

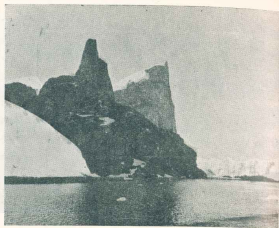
VELDA

DE
V
ados
ONES

"LA" - "EL ZAMORANO"
"O" - "LA NOVELDENSE"
"GUERRILLERO JAPONES"

683 - INDEPENDENCIA - 3685

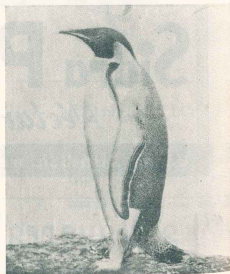
T. A. 45, LORIA 3346 BUENOS AIRES



El cabo Tres-Pérez visto desde el norte. (Cliché Gain, segunda expedición Charcot.)



Dr. Charcot y M. Bongrat, jefe y segundo, respectivamente de la expedición francesa con el "Peqruois-Pas"



Pingüino emperador. (Aptenodytes Forsteri).



Islas Argentinas.

(Fotos de la 2a. expedición del Dr. Charcot.)

Presentamos:

Calentadores a
Gas de Kerosene
y a Alcohol

Excelentes auxiliares
de cocina, resultan los
calentadores garanti-
dos por nuestra marca



DIóGENES

SON ARTICULOS NOBLES
INDUSTRIA ARGENTINA

VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

ESTABLECIMIENTOS
PIAZZA HNOS. S.R.L.

Administración: Venas y Tulleres, ARRIOLA 15458 (Suc. 37, Rto. 1)
U. T. 61. 3389 y 3312 - Exposición, BELGRANO 592 - Bx. As.

CHIESA & CIA. S. R. L. - Capital: \$ 400.000 %
IMPORTADORES

Lozas = Cristales = Fantasías

RIVADAVIA 2270 - T. A. 47, CUYO 9580 - BUENOS AIRES

¡La Sarna Ovina se cura con un solo baño!
de

"FLUIDO FÁRMACO"

1 x 100

El Ministerio de Agricultura de la Nación por intermedio de la Dirección General de Ganadería
ha confirmado por segunda vez la eficacia de este antiséptico a UN SOLO BAÑO

Informes: "LA FÁRMACO ARGENTINA" S. A.
Acoyte 136 T. A. 60-1001 Buenos Aires

M.  R.

ALDEROQUI, YOHAI & ACRICH S.A.

FABRICANTES Y EXPORTADORES

Establecimientos Textiles

CANNING 960
U. T. 54 - 1575 y 6776
BUENOS AIRES

Exposición y Venta:
SALTA 132
U. T. 38, Mayo 0692

LENCERÍA FINA EN JERSEY DE SEDA * ARTICULOS DE PUNTO
LINGERIE * BONETERIA * MEDIAS EN GENERAL

ESTABLECIDA EN 1911

FABRICA DE MEDIAS
para hombre, señora y niños
A COYTE 1252

Enrique Hirsch é Hijo

Soc. de Resp. Ltda. - Cap. \$ 428.500

Importadores

FERRETERIA, LOZAS
Y CRISTALERIA

535 Perú 535

T. A. 33, Avda. 7123 - BUENOS AIRES

Casa DE ANGELIS

S.C. RESP. LIMITADA - CAPITAL M\$N. 1.300.000

Repuestos y accesorios para automóviles
y camiones - Equipos y herramientas
para estaciones de servicio.

"PERFECCION" AROS HIDRAULICOS

"GRACO" EQUIPOS DE ENGRASE

CORDOBA 1865 D. Teleg. "Deangelis"

Ventas: U. T. 44-0041 BUENOS AIRES

MURRAY, LEA & Cía.

IMPORTADORES
REPRESENTANTES

RIVADAVIA 1142

BUENOS AIRES



BORDAS & Cía.

FABRICANTES DEL CALZADO FINO
PARA HOMBRE

LA MAS ALTA CALIDAD EN
BOTAS PARA EL CAMPO

MEDRANO 1658

BUENOS AIRES

LAZARO MULTEDO

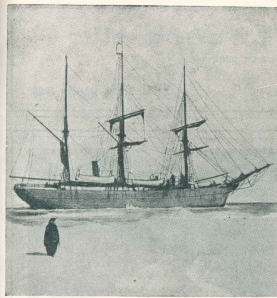
IMPORTACION

ALFOMBRAS - TEJIDOS

LIMA 33/41

T.A. 38-0023

BUENOS AIRES



El "Belgica", buque de la expedición belga del capitán Adrien de Gierke, con el cual fué cumplida la primera travesada entre los polos del Antártico.



VINO

León

INSUPERABLE

Tinto - Clarete - Semillón

DURAN

que
la casa...



TDA
5187



La casa que Ud. va a construir durará toda una vida. Más allá de esa duración, prolongándose sobre la existencia misma de lo construido, merced a su superior calidad, estarán los artefactos sanitarios DURCELANA - porcelana vitrificada. La rigurosa selección de los caolines, feldspatos y demás elementos que entran en su cuidadosa elaboración, como asimismo su proceso de vitrificación, aseguran a los artefactos sanitarios DURCELANA, blancura sin par y porosidad prácticamente nula.



Administr. y Fábrica:
España 402-600
Avellaneda

Exposición:
Chacabuco esq. Alinao,
Buenos Aires

Mauricio Lázaro

Fabricante de artículos de punto

Avenida Forest 1148

Buenos Aires

U. T. 54, Darwin 1923

Bazar

Dos Mundos 25

SUCURSALES

*

Casos Centrales:

CALLAO esq.
SARMIENTO

FLORIDA esq.
Bartolomé Mitre

*

J. ROGER BALET



CALILEGUA

(Marca registrada)

Naranjas, Pomelos y Paltas

Al comprar fruta, insista en que sea de CALILEGUA, y obtendrá una fruta renombrada por su buena calidad y sabor delicioso, producto de la privilegiada región de CALILEGUA - Provincia de Jujuy.

Productores: **LEACH'S ARGENTINE ESTATES, LTD.**

Reconquista 336

Calilegua, F.C.C.N.A.

Buenos Aires

Provincia de Jujuy

Azúcar y Alcohol - Ingenio "La Esperanza" - Prov. de Jujuy

La manufactura de los cigarrillos "BARON DE RIO BRANCO" que cuentan con la producción de gran número de fumadores en la zona Sur de la República, tiene el agrado de comunicar a sus favorecedores que los cigarrillos

"BARON DE RIO BRANCO"

de tabaco "Bahía" y "Mezcla" en sus tamaños de 1/4 - 1/5 y corona entera, en adelante llevarán una capa exterior de tabaco habano debido a la desapercepción provisoria del mercado mundial de los tabacos claros precedentes de Sumatra y Java que acostumbraba a emplear.

MANUFACTURA DE TABACOS "ANDRES CZOBEL"

REINA GUILLERMINA
Cigarrillo suave

Fabricante de los cigarrillos:

BARON DE RIO NEGRO
Cigarrillo "Bahía" y "Mezcla"

"DON CARLOS"

Tabaco puro

"CORDONA DON EDUARDO" y "CORDONA DON LUIS"
Mezclas superiores

LUIS CARLINO & CIA.

FABRICANTES DE CALZADO

QUILMES 52 al 56

Buenos Aires

T. A. 61 - Corrales 5430

LA ALFALFERA ARGENTINA S. A.

FABRICA D...



FORRAJES, CEREALES, MAIZ QUEBRADO Y MOLIDO,
AVENA APLASTADA, MELAZA, ETC.

Av. ALCOR...
UNION TELEF. 23, BUEN OS...



INCENDIOS
Robo (casa flia.)

Cristales
Golf. Automóviles

Sección Marítima
ACCIDENTES DEL TRABAJO (Ley 9688)
Capital Autorizado: \$ 4.000.000 — Suscripto: \$ 2.000.000 —
Capital Realizado: \$ 1.700.000 — el legal

Wm. F. BENKISER
Presidente

C. S. TUCKER
Secretario

M. HERROLD
T. Consultor

J. N. HOIMSTROM
Gerente

Sede Social: "EDIFICIO BOSTON"

"Sucursales y Agencias en el interior de la República"

T. A. 33, Avda. 3046

Buenos Aires

T. A. 34, Def. 6989



Compañía de Productos CONEN

SOCIEDAD ANONIMA

VELAS - JABONES - ACIDOS - SULFURICO
NITRICO - BORICO - GLICE-
RINA-OLEINA-ESTEARINA-OXIDO DE ZINC
MONOBLOCKS - BATERIAS - MARGARINAS

Bno. Rivadavia 530

Avellaneda, F. C. S.

DI CASAGRANDE Hnos. & Cía.

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1910

FABRICANTES DE CAMAS Y MUEBLES DE HIERRO

2671 - FOURNIER - 2681

Buenos Aires

T. A. 61, Corrales 2310

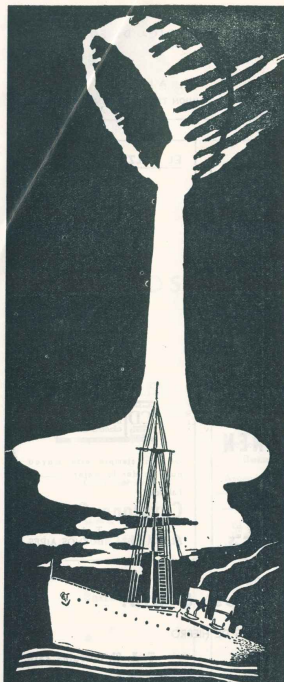
DESINCRUSTANTE PARA CALDERAS

Telef. Arg. 20 - 8797

Armando Santori

Remedios de Escalada de San Martín 3605

Valentín Alsina - Avellaneda



★ **LA CARENA**
PINTURA DE BUQUES

Calle Pi y Margall 1048 U. T. 22 - 450
BUENOS AIRES

Talabartería, Lomillería
y Fábrica de Pecheras

SIFFREDI Hnos.

Sucessores de SIFFREDI é Hijos

Ventas por Mayor

3164 - INCLAN - 3166
(U. C. 22 - REPARTO 2)
U. T. 61 - CORRALES 0557
Buenos Aires

Aserradero

“Silva Palma”

GRIMALDI Y CIA.

Maderas para construcciones.
Machimbres y molduras en general.

Oficina:

Plaza Bulnes No. 400
Teléfonos Nos. 183 y 1506 - Castilla No. 232
PUNTA ARENAS

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

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

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

Informes:

Transportes Comodoro

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



ACEROMETAL

**CAÑOS y
ACCESORIOS**

PIEDRAS 736-44 U. T. 33 Avenida 2036/37



RENDIMIENTO EXCEPCIONAL.
EXCELENTE DURACION
INTERESANTES PRECIOS!

Baterías Sincrométricas
Osbo

Son complemento ideal
para cargadores aéreos
y equipos generadores
en 6-12-32 y 110 volts.

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora
de la Patagonia
AGENTES EN TODA LOCALIDAD IMPORTANTE DE LA ZONA.



Señor Gan
EL TRANSPORTE DE SUS
CUESTA DEMASIADA

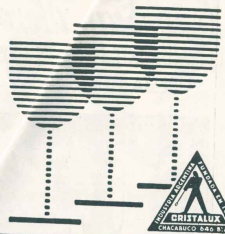


Presado corriente Presado con prensa Amelung

EVITE ESTE GASTO ENFARDANDO
SUS FRUTOS CON UNA PRESNA
“AMELUNG PATENTADA”



PRESNAS “AMELUNG”
Distribuidor Exclusivo
ENRIQUE GARCÍA JAUN SARAS
PUERTO DESEADO



**CRISTALERIAS
PAPINI S.A.
FUNDADA EN 1896
CHACABUCO 646
BUENOS AIRES**



CINZANO
VERMOUTH



TDA
o 5187

S. A. GANADERA ARGENTINA

“MENENDEZ-BEHETY”

CABANAS:

“MARIA BEHETY”
RIO GRANDE
(T. del Fuego)



Gran Compañ Hembra Corriedale
Palermo 1947

“LAS ACACIAS”
OLIVERA, F.C.O.

“JOSE MENENDEZ”
RIO GRANDE
(T. del Fuego)

“JULIA”
(Santo Cruz)

“SAN GREGORIO”
PUNTA ARENAS
(Chile)

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

Administración:
Avdo. R. SAENZ PERA 547
BUENOS AIRES

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

El método más rápido



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

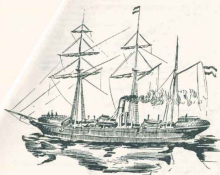
El Saguaypicida y Lombricida de Cooper es un remedio eficaz y seguro, con el cual no es necesario hacer ayunar a las ovejas antes de administrar la dosis, ni tampoco es necesario privarles de agua después. Es fácil de administrar, y de notables propiedades.

Solicite el folleto titulado “Lombrices de las Ovejas”

Wm. COOPER & NEPHEWS (South America) Ltd.
25 DE MAYO 489 Buenos Aires



Gía Patagónica



La "Eruguan".

Hoteles y confiterías
Cabañas
Profesiones y oficios
Empresas varias
Negocios en general



CARPINTERIA MECANICA "ARRIGHI"
de PEDRO MONTEIS
Trabajos de obras - Puertos, Ventanos y todo trabajo perteneciente al ramo.
Servicio Fínisher - Ataludes de todos tamaños y precios
Teléf. 95 - Los Heras (Santa Cruz)

CONFITERIA "ORIENTE"
de LUIS DRAGO
FABRICACION ESMERADA
MOSOS Y POSTRES
AV. FONTANA
TRELEW - CHUBUT

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

Dr. Adolfo Margara
MEDICO CIRUJANO
TRELEW

Dr. PEDRO N. SILVA
MEDICO
TRELEW Teléf. 72

FARMACIA
MARGARA
•
Trelew - Chubut

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



Dr. Asdrúbal R. Crego
Médico - Cirujano
Los Heras Santa Cruz

Nicolás Romeo y Cía.

(Sucesores de Romeo Carlos y Cía.)

RAMOS GENERALES
Y
ACOPIO DE FRUTOS DEL PAIS

Casas en "SHAMAN" y Alto Rio Senguer
Esc.: San Martín 238 - Com. Rivadavia

Comodoro Rivadavia

Trelew

Las Heras



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

HOTEL "EUROPA"
de AMADOR ALVAREZ
Comodidades para Familias y Viajeros
Servicio esmerado
atendido por su dueño
George y Cabelleizes
Colonia Las Heras - Teléfono Nº 27
Territorio Santa Cruz

HOTEL ASTURIAS
de ONOFRE SOTO
Comodidad para familias y pasajeros
Cocina de primer orden
Baños calientes y frios
Atendido por su propio dueño
LAS HERAS ZONA MILITAR

Empresa de Transportes
ANGEL GIOBI
Correo Oficial a Lago Buenos Aires
y Alto Rio Mayo



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

CARLOS DOMINGUEZ
(Agente Comercial)
Representaciones:
Cía. Swift de La Plata - Peters Hnos S. A.
"Schard" Argentina - Pratschke Larzen
Cía. de Seguros "EL CONDOR" - La
Economía Comercial (Asc. Trabajo)
Escritorio: C. Pellegrini 874
Teléfono 28 - Comodoro Rivadavia

BERENGUEL
Fotografía
Retratos de calidad
SAN MARTIN 288 - TELEFONO 304
COMODORO RIVADAVIA

Bar "Sportman"
Servicio especial de Vermouth
Con sus 10 platos seleccionados
Reservado para familias
• A. Martín •
San Martín 278 - Tel. 114 - Com. Rivadavia

Domingo Alberto Ragni
Administración
de Propiedades
9 DE JULIO 825 - TELEF. 468
Comodoro Rivadavia

HOTEL EUROPA
HIGIENE - CONFORT - SERIEDAD
ATENCIÓN ESMERADA
Preferido por la gente de la compañía
CHERNIGER Hnos.
SAN MARTIN Y 25 DE MAYO - TELEF. 85
C. Correo 5182 Comodoro Rivadavia



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

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

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

CONFITERIA "IDEAL"
Especialidad
en la
fabricación
de Pastries,
Masas y Tortas
para
Cosmientos
de
MELQUIADES
GONZALEZ
San Martín 394 - U. T. 170 - Com. Riv.

TALLERES MECANICOS de ANTONIO REGULSKY
Composturas en general de cualquier máquina y cualquier rectificación.
SERVICIO DODGE
Aprobado por la Soc. Anón. Imp. y Exp. de la Patagonia
Avda. RIVADAVIA 456 TELEFONO 389 COMODORO RIVADAVIA

J. A. LAFONT
SEGUROS GENERALES

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



La flota de Loaysa.

Río Gallegos
Cañadón León
Puerto Santa Cruz
Puerto San Julián

ANGEL A. SUREDA

CONTADOR

Comisiones - Representaciones
Despachos de Aduana - Flete
Marítimo del Bataño - Cargas,
González y Cia., Constituciones

Sarmiento 204 - Tel. 288 - R. Gallegos

Luis S. Valladares

Escribano Público

Don Bosco 307 - Río Gallegos

Confitería "DIAZ"

Pastelería - Facturería
Fábrica de Masas y Helados
de JOSE DIAZ

Calle Roca 1158-Teléf. 203
RIO GALLEGOS

GARAGE "ROCA"

de FRANCISCO CORNACCHIOLI

Reparaciones en General de
Automóviles y Comisiones
AUXILIO PERMANENTE
Solidarios Avilanos - Reser-
vante de las Amortiguaciones
"DELCO", Doble Acción - Efectu-
alidad de los Aros "EROFLEX".

Roca 1381 - Casilla 56 - R. Gallegos

José B. Vettorazzi

Estación de Servicio - Vulca-
nización - Carga de Acumu-
ladores - Lavado y Engrase
Hidráulico - Equipos de Luz
Cia. Westinghouse Electric
Int. S. A. - Taller de Pinturas
Aceites, Grasas y Lubrificantes

"SPLENDID"
OSVALDO RIGAMONTI
Soc. An. Comercial e Indust.
Entre Ríos 2438 - Buenos Aires
CALLE 9 DE JULIO 285
RIO GALLEGOS - Teléfono: 143

Fotografía "ROIL"

Trabajos de primera calidad
"Gran existencia de fotos del
Lago Argentino"

Roca 728 Río Gallegos

EUGENIO LUIS RAMOS GENERALES

El mayor surtido en plaza

● CARADON LEON
(C. C. Nº 15)

Alberto R. Segovia

DESPACHANTE DE ADUANA
Importación - Exportación
Representaciones - Seguros

●
Telegramas "ASEGOVIA"
Río Gallegos - Terr. Sta. Cruz



go

Dr. Eduarduvia"

Doctor en Mec.

M. P. 07668

Consultas: 14 a 17 h

o días

o (sábado)

Puerto Santa Cruz - Teléfono

Empresa de Transportes "LOS COLORADOS"

de Francisco L. Vázquez

Entre San Julián y los Ventisqueros
C. Correo 73 Tel. 134
SAN JULIAN

Dr. Carlos Pérez Vuidepot

MEDICO CIRUJANO

Consultas de 15 a 18 hs.

SAN JULIAN TELEFONO 14

Estudio "Foto Mitre"

Walter Homburger

Fotografía Artística
Amplificaciones, Revelaciones,
Copias

Bartolomé Mitre 375
Puerto San Julián

TALLER MECANICO

de A. GUILLAUME

Reparaciones de todos marcos de
autos y motores - Refritación de
Cilindros - Arreglo de Estructuras -
Engrase y lavado de Coches.

SAN JULIAN



Vicente José Gaspari

Constructor

CONSTRUCCIONES
EN GENERAL

Puerto SAN JULIAN

Julio Aloyz

Comisiones y Representacio-
nes - Lanas - Cueros -
Haciendas

S. Julián - C. Correo 7 - Tel. 4

Dr. ALBERTO NIETO

MEDICO CIRUJANO

●
Av. San Martín 687 P. San Julián
TELEFONO 8

EMPRESA DE TRANSPORTES CON TALLER MECANICO

La empresa más antigua
de Río Gallegos

OTTO

OTTO SUSALLECK

SARMIENTO 357

Casilla Correo 89

Se aceptan transportes
de frutos comestibles
y mercaderías en general

Tel. 292 - RIO GALLEGOS

Sociedad Anónima Ganadera Suárez Ladouch, Limitada

ROCA 991
DIREC. TELÉG. "HORQUETAS"

RIO GALLEGOS
CASILLA DE CORREO 70

JUAN LIEGEOIS

REPRESENTACIONES
SARMIENTO 24

COMISIONES

CONTABILIDAD
RIO GALLEGOS

"KILLIK AIKENORTE"

Estancia y Cabaña

CARLOS S. FELTON

Concurso de Lanas del Ministerio de Agricultura

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

Rebaño No. 34 - Corriedale - Venta de reproductores

Dirección: CASILLA CORREO Nº 40

RIO GALLEGOS (Sta. Cruz)

ÚLTIMAS EDICIONES



BIBLIOTECA EMECÉ DE OBRAS UNIVERSALES:

LAS NUBES Y OTROS FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS, por C. J. P. Cave E. \$ 8.50
Un libro de atractivo singular —tanto por su texto como por la demostrativa sugestión de sus 72 ilustraciones— sobre el cielo, las nubes, y otros fenómenos atmosféricos como los crepúsculos, el arco iris, los espejismos, los baños, las coronas, etc.

EL SÉPTIMO CÍRCULO:

LA LARGA BUSCA DEL SEÑOR LAMOUSSET, por Lynn Brock R. \$ 5.—
Esta novela —que ha sido equiparada con El Perseguidor, de Golding— es la historia espléndida de un enigma en cuyo desarrollo alternan los epigramas y la angustia, los primores de la venganza y la generosidad del amor, la paciente enemistad y la noble aventura.

LA PUERTA DE MARFIL:

LOS TRES IMPOSTORES, por Arthur Machen R. \$ 4.25
Acaso la obra más famosa de Machen. Reúne paradójicamente los méritos de la ironía, de lo sobrenatural, del terror, de las continuas y variadas sorpresas y de un estilo vívido y cristalino. Penetrar en las páginas de este libro es perderse, entre sueños y símbolos medievales, en un laberíntico Londres, donde se trama una obsesiva conspiración.

ANAQUEL DE EDICIONES VARIAS:

DIARIO DE UN TESTIGO DE LA GUERRA, por J. Max Rhode R. \$ 10.—
Una crónica del período más trágico de los anales del mundo, escrita con la característica belleza de su estilo por el autor argentino cuya obra mereciera el elogio de Menéndez Pidal, de la Pardo Bazán y de Azorín.

REIMPRESIONES

VIDA Y OBRAS DE VELÁZQUEZ, por Jacinto Octavio Picón (Biblioteca Emecé de Obras Universales) 2ª edición E. \$ 4.50

DIARIO DE UN POETA, por Alfredo de Vigny (Los Románticos) 2ª edición R. \$ 3.50

EMECÉ EDITORES

SAN MARTÍN 427 — BUENOS AIRES

FERRETERIA FRANCESA

ESTRABOU & Cía.



CASA UNICA POR SU VASTO SURTIDO

CARLOS PELLEGRINI
esq. RIVADAVIA
•
T. A. 35. LIBERTAD 2021
C. T. A. 85 CENTRAL
•
BUENOS AIRES

Herramientas de calidad para todas las industrias - Herrajes para construcciones y muebles - Metales - Quincallería - Cerrajería de lujo - Bazar y menaje . Artículos rurales - Implementos para jardines - Sanitarios - Pinturería y Artes decorativas.

CORREO ARGENTINO Central B.	TARIFA REDUCIDA Concesión No. 151
-----------------------------------	--------------------------------------

Imp. Patagonia - H. Yrigoyen 837, Bs. As.