

# Argentina Austral



RÍO GALLEGOS: MONUMENTO AL GENERAL SAN MARTÍN.  
*Foto obtenida momentos después de su reciente inauguración.*



# NUEVA APARIENCIA



Las mejores están en *La Anónima*

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

## La Anónima



## PARECE UN MILAGRO!



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

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

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

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

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

**CURA** la sarna de los laneros con dos baños.

Cajones de madera con 4 cajas de cartón, que contienen 4 paquetes de 1250 gramos.  
Cada paquete prepara 1000 litros de baño.

## POLVO GAMATOX COOPER

A BASE DE  
"GAMMEXANE"

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



### PRODUCTOS VETERINARIOS COOPER

SOCIEDAD ANÓNIMA IMPORTADORA Y COMERCIAL

25 DE MAYO 489

BUENOS AIRES

# SEGURA PROTECCION

con



# INVENCIBLE SAN MARTIN

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

"INVENCIBLE SAN MARTIN".

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

## ALTA RESISTENCIA

fabricado por **ELTRA**

**TAMET** DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS



CHACABUCO 132  
BUENOS AIRES



Inscrito en el Registro de  
Propiedad Intelectual N° 431.893

Editada por la Sociedad Anónima  
Importadora y Exportadora de la Patagonia

Dirección y Administración:  
Avda. Presidente Roque Sáenz Peña 547  
T. E. 33 (Avenida) 0503

AÑO XXVI — NUMERO 277

AGOSTO DE 1954

BUENOS AIRES

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

## La Patagonia y el transporte aéreo

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

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

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

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



# Toponimia histórica de Patagonia

## PUNTA OVEN

(Bahía San Julián)

Por Leocadio S. M. Deodat

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

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

Unos pocos de los objetos recogidos así, "furtivamente", se hallan depositados, según el Sr. Reynaldo J. C. Ravazzoli, en el museo de la gobernación santacruzina, donde también se encuentra una de las piedras moladoras de trigo de la tahona, no sé si la voladora o la solera, mientras una segunda fue remitida... ¡a Vienna! (1823), tal vez por mostrense...

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

- Nº 4069 : 1 (un) adobe de las antiguas murallas
- Nº 4061 : 4 (cuatro) ladrillos de las murallas
- Nº 4062 : 2 (dos) tejas de los techos
- Nº 4063 : 1 (un) cestero de alfarería
- Nº 4064 : 2 (dos) fragmentos de escoria de los hornos de ladrillos
- Nº 4065 : 1 (un) arado usado por los españoles en las granjas
- Nº 4066 : 3 (tres) fragmentos de alfarería indígena.

cuyos antecedentes reseñaré con brevedad.

Por decreto del día 17 de diciembre de 1901, el Poder Ejecutivo dispuso el nombramiento del ingeniero Miguel

Olmos para realizar la exploración y mensura de una determinada zona del territorio nacional de Santa Cruz, que comprendía las tierras adyacentes a la bahía San Julián, donde se hallan las ruinas de la pequeña población.

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

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

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

Fig. 1. Dimensiones: largo, 181 mm; ancho máximo, 107 mm; ancho mínimo, 97 mm; espesor, 42 mm; Peso, 1650 gramos.

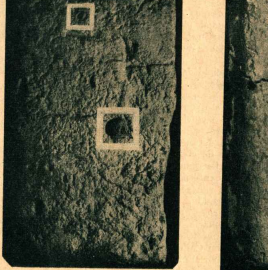


Fig. 2.

Fig. 2. Dimensiones: largo, 281 mm; ancho, 150 mm; espesor, 50 mm. Peso, 5000 gramos.

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

Desde el punto de vista cronológico no es éste el primer ladrillo del que haya noticias históricas en Patagonia. Una primera remesa data, por lo menos, de la penúltima década del siglo XVII. Su origen cabe atribuirlo a fenedores de anfibios ("loberos"), que lo llevarían, si no como lastre, para construir viviendas temporales no por improvisadas menos confortables. Estos ladrillos sirvieron en su abandono de plaas recordativas a posteriores navegantes. Los naufragos de la fragata *Wager* integrante de la armada de Lord Anson—encomprobaron a su arribo a Puerto Deseado, en 1741, la presencia de una cantidad de ladrillos con letras grabadas ("cut in them"). En uno de ellos lasse todavía esta inscripción: "Capt. Straiton, 16 Cannon, 1687" (5,152,153). Antonio de Vienna tuvo conocimiento treinta y nueve años después (1780), por intermedio de Goycochea, de un depósito de cien ladrillos que viera en 1771 en una isla, de la primera "ensenada" (había Concor-

dia), "buenos para hacer horno para pan" ("Se conoció—ha escrito en su "Diario"— que no eran fabricados en el Río de la Plata, ni tampoco en España; por los que conjeturamos pudieron los ingleses desembarcarlos cuando se les perdió aquí la fragata" (30,VI,33). (Vienna alude a la pérdida de la *Primer* suscitada en el año 1770).

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

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

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



dello fabricado en San Julián, pero como su magnitud pudiera ser más bien un accidente, la documentación en vista del antecedente de Puerto Desado, conviene tener presente que no conozco ninguna data favorable a su recepción, no obstante existir un conocimiento marítimo, lo cual no impide aceptar, en principio, su envío en fecha posterior a la de este documento. En mi estudio sobre las ruinas de la Real Compañía Marítima cito "una partida de dos mil ladrillos cargada en el puerto de aquella ciudad (Montevideo)", según recibo suscripto por J. (osé) Martínez, comandante del paquebote *San Sebastián*, en 30 de junio de 1781, para su transporte a San Julián" (714, acot. 6). El velero había zarpado de este puerto el 14 de febrero anterior "con los pliegos" (correspondencia) y en busca de víveres, conforme al "Diario" de Vidma (20 VI, 45). Su regreso accedió a los siete meses, el día 14 de setiembre, a los cuatro días de hacerle el paquebote *Nuestra Señora de Belén*, cuando el comisario superintendente en el puerto llevaba inscriptas veintidós defunciones en su "Diario" convertido en una especie de obituario laico, y puesto el siguiente poco tranquilizador comentario final a sus asientos del mes de julio: "Las enfermedades cada día se propagan más; los víveres se van acabando, con cuyo motivo se hacen estas y la necesidad, y tener las consecuencias, no las mejores" (*op. cit.*, 47). Del arribo de los dos buques, informo el funcionario, como sigue: "El día 10 de setiembre entró en el puerto el paquebote *Belén*, mandado por el piloto D. Juan Callejas, y el 14 el paquebot *San Sebastián*, mandado por el piloto D. Bernardo Stafford; ambos de Montevideo, —sabayro— con carga de víveres para el establecimiento por 10 meses, y con algunas ropas. Esto mismo le sugirió este comentario: "Con este consumo se desahogó la gente, empezaron a ceder las enfermedades, y yo me di 10 baños con los que también experimenté alivio" (*op. cit.*, 48). Los ladrillos en tal caso permanecieron en tierra, pero no en forma de obra. En su viaje del *San Sebastián* arribaron los albañiles diez y ocho presidiarios (*op. cit.*, 49, 37 d). Tanto refuerzo humano permite iniciar el día 14 de octubre y "a la derecha del fuerte, la construcción de un hospital de 26 varas de largo y 6 de ancho, sin otros más que 5 canchales del grueso de cada 6 varas para nueve canchales de baldosas" (*op. cit.*, 44, 46).

Aquella partida de ladrillos del asustoso conocimiento no pudo ser recibida en San Julián a fines de diciembre de 1781. ¿Cómo explicar entonces la suspensión de la remesa? Ante el apremio de circunstancias que se presentaban evidentemente adversas: cuatro defunciones, un invierno temprano con un cortejo de nieves, heladas y lluvias, más la demora del *San Sebastián*, Vidma, aun cuando guarde silencio, acaso por discreción, puso en franquía el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* a los tres meses de haber partido el primero, el 17 de mayo (*op. cit.*, 46). Admito, pues el "Diario" no informa acerca del motivo de esta salida, que el olvido no había hecho estumar de su memoria las amargas horas vividas en San José y Puerto Desado, cuando el azote del escorbuto o la disentería sacrificaba vidas e irritaba los ánimos mejor templados. Sesenta surronos, además, que retirara de Puerto Desado el bergantín *San Francisco de Paula*, estaba en el fondo del mar adonde defecaron arrojados para evitar una varadura durante la azarosa travesía de treinta y un días, en su viaje de regreso a San Julián, en marzo anterior (*op. cit.*, 45). Debí urgir el envío de víveres y ropas, y el envío de los organismos débiles y los cuerpos ateridos, anticipándose pru-

damente al desarrollo posible de sucesos que conmovieran de miedo a los colonos y provocasen actos de indisciplina, tal cual en San José y Puerto Desado. Al efecto él habrá sucedido porque en el mismo recibo de Martínez, además de víveres, constan蓬蓬os "cordoveses, piezas de tripe, dos sacos de trigo con cinco fanegas, ciento dos gallinas, tres cerdos y diez y ocho fanegas de maíz para su mantención"; Bazo, ambrosíaco del paladar que al satisfacer ansias estomacales puso alegría en los corazones, inspirando al comisario-superintendente aquel párrafo revelador de una solaciosa disposición espiritual: "Con este consuelo se desahogó la gente", etc.

La suspensión del envío de los ladrillos rioplatenses produjo una recepción favorable al intento de fabricarlos en San Julián. La primera coehura de tejas y ladrillos tuvo lugar durante los días 21 y 22 de diciembre de 1781, como lo expresa Vidma: "se coció una hornada de teja y ladrillo, que salió el día 20 VI, 45", mas sin indicar dónde fue instalado el horno. En octubre de 1782 hubo una segunda y última coehura: "se puso mano a trabajar ladrillo y teja para que un soldado que había de oficio albañil fuese construyendo de firme y a la izquierda del fuerte, la casa de pañadería y herrería", porque las primitivas subsistían aún en la playa (*op. cit.*, 52). (Los albañiles y diez y seis presidiarios cumplidos habían regresado a Montevideo en mayo del año anterior.)

La visible defectuosidad producida al manipular el adobe conduce a ver en el ladrillo de San Julián un producto de la primera coehura. Si bien es técnicamente imposible individualizar los operarios intervinientes en esta faena, no obstante la actuación de los dos albañiles legados de Montevideo, debe tenerse por verídica la impresión que se me hizo al visitar el sitio, considerando que los presidiarios participaron en los trabajos de construcción. Solamente las manos inexpertas de un individuo desconocedor de la técnica del oficio pudieron tomar tan mal el ríctico ejemplar, mas no incapaces de transmitir la persona que construyó su dueño imprimiendo en una de las caras su firma dígito-geométrica, mediante el trazado de tres surcos paralelos...

El autor del "Diario" no entra en la minuciosidad de situar al horno. Al criterio del historiador Ratto: "el horno de coeer tejas y ladrillos" estuvo en las cercanías de una segunda serie de habitaciones situadas en una manzana con frente a la plaza (20 VI, 138). El capitán de fragata mencionado que dispuso de otras "memorias y documentos", no da a conocer su fuente informativa, ni ofrece ninguna prueba de su aserto. Oyéremse pensar en el factor meteorológico; su influencia habrá resultado satisfactoriamente la elección del paraje donde ubicarlo, aconsejando la ocupación de un sitio menos céntrico, para no entorpecer con los productos de la combustión la bastante inquieta vida de la aldea. Aunque cronológicamente más moderno, el levantamiento de la fábrica destinada a la extracción de aceite de pinnípedos por la acción del vapor, de la Compañía Marítima en Puerto Desado, sobre el banco testario, a espaldas del conjunto edificatorio y orientada de modo que las emanaciones de los gases y el tufo de la fusión tuviesen su natural escape siguiendo una dirección opuesta, hacia el nordeste, induce a radicar el horno en paraje más de acuerdo con su destino.

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

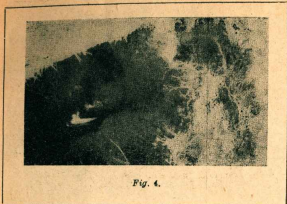


Fig. 4.

leyenda: "Lo que resta del famoso horno colonial español" (18, 22). El articulista omite la mensura, descripción y situación exacta de esta cavidad superficial, considerada erróneamente subterránea. Tan sólo permite conoecer como inicio índice delator de su existencia una corriente de agua: "A su vera corre en invierno el deshielo en debilitado torrente" y, más adelante, a propósito de este cauce evanescente, añade: "En aquel entonces servía de acueducto, atendiendo no solamente las necesidades de la población, sino el regadío de las huertas" (*op. cit.*). Según el parecer del informante, el horno estaba situado junto al borde de un curso acuso que, a fines del siglo XVIII, existía a unas diez leguas de la playa, o de punta *Caldera*, en dirección oeste. Vidma concurre a confirmar tal desajuste, diciendo que "un buen arroyo, cuya agua transmitiéndose resultaba en las pozas" (20 VI, 29), o sean los cinco pozos junto a los cuales los indios tenían sus toldos, como consta en el plano respectivo bajo el número 14 (25, 146, XIV, e, 26, 148, XLVII) (fig. 5). En tal caso, el presunto horno hallárase muy distante de la playa y en un lugar no coincidente con el que le asigna el capitán Ratto.

El hueco excavado a flor de tierra —uno de cuyos ángulos, tal cual lo deja ver la figura 4, permite suponerlo

de forma rectangular—, bien pudiera constituir el cañón de un primitivo horno de ladrillos. Pero el hecho de no aportar el articulista la consiguiente prueba testimonial, como ser el hallazgo de escorias, fragmentos de ladrillos incinerados, etc., en su interior, reforzado con la idea sugestionadamente equívoca de toda categorizada afirmación, de juicio definitivo: "debí ser utilizado para otros fines", no autoriza a considerar el foso como parte constitutiva de un horno.

Una explicación más racional, que Vidma fundamenta, ayuda a considerar este hueco como un resto de la zanja defensiva abierta en diciembre de 1780. "Alrededor de nuestras tiendas —léase en el "Diario"— se había empezado a abrir una zanja, poniendo en cada ángulo de ella un cañón para tener alguna defensa" (30, VI, 41). En el andar del tiempo el foso fue cubierto parcialmente por substancias pulverulentas. A los ciento veintidós años, uno que otro socavón interrumpió la continuidad del primitivo trazado. Así fue cómo el ingeniero Olmos en su visita a las ruinas, alentó a distinguir, entre otros restos, "porciones del reducto" (13, 60), una de las cuales ha de haber sido, fuera de duda, la que dejó entrever la fotografía en cuestión.

Aunque también pocos por insuficiencia descriptiva, sin embargo de dedicar dos largas páginas al relato de los antecedentes históricos de la habita, con su recolección de "escorias de los hornos de ladrillos" el ingeniero Olmos contribuye a situar el lugar donde se proyectó la coehura, proporcionando la indispensable base topográfica que la meteorología regional no destruye. Su manera de pensar al respecto víverela en estas palabras: "Cuando los españoles desembarcaron en San Julián lo hicieron en la punta llamada Los Hornos" (1), donde gemaron los primeros ladrillos, lugar que muestra la figura N.º 4" (*op. cit.*, 50).

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

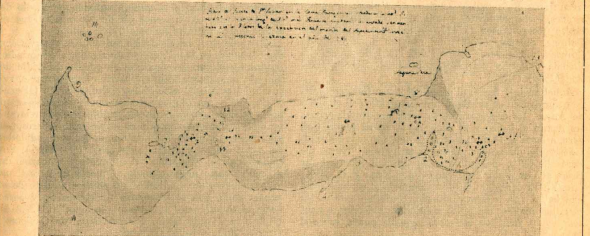


Fig. 5. Plano del Puerto de San Julián en la Costa Patagónica situado en la latitud S. de 40° 21' y en la longitud de 70° 10' West, muestra levantada y estudiada por los Pilotos de la expedición del mando del Superintendente Interoceánico Vidma en el año de 1780.

- |                                  |                          |  |
|----------------------------------|--------------------------|--|
| 1.—Pta. del Desagüado.           | 6.—Arroyo Pantanoso.     | 11.—Yala ras.                                    |
| 2.—Valdes de piedra en baza mar. | 7.—Pta. de la Base.      | 12.—Yala Carretas.                               |
| 3.—Punta Arrenal.                | 8.—Pta. de Peña.         | 13.—Cava Cortado.                                |
| 4.—Arroyo de Pesca.              | 9.—Arroyo de Salinas.    | 14.—Pozos de Agua dulce donde avitan los Yndios. |
| 5.—Banco de San Sebastián.       | 10.—Banco de la Culebra. |  |



inducirlo a través del nombre geográfico *Los Hornos*. Su exclusión acaso dependa de la preferencia concedida a la iconografía personal; este carácter de "cartas a la familia", primando sobre la más rudimentaria noción de la importancia documental que reviste una stampa fisiográfica, de su aporte esclarecedor en el conocimiento de la topografía del paraje donde la obra o hecho tuvo su natural manifestación, indujo tal vez a suprimirla. Acrose esta dificultad la deficiente inclusión del plano levantado por el mismo ingeniero en escala 1:100,000, cuyo formato primitivo quedó reducido a dimensiones tan exiguas (\*) que su lectura no es provechosa, aun con el auxilio de una lupa. Salvará este serio inconveniente un plano catastral del catastro de Agricultura, impreso posteriormente con posterioridad al cumplimiento de las tareas encomendadas al ingeniero Olmos, pues incluye un decreto del Poder Ejecutivo expedido en "diciembre 19 de 1906"; aprobatorio de una "nueva subdivisión", pero de acuerdo con los límites que fija el ya citado decreto de fecha 17 de diciembre de 1901 (22). Este plano eleea a punta *Los Hornos* al norte del pueblo San Julián, o sea en la actual punta *Caldera* (fig. 6).

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

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

La bahía San Julián es relativamente pródiga en cartas antiguas. Su mapeo contiene sets "planos" o cuarterones, correspondientes a las vistas del almirante británico George Anson (1741), del misionero jesuita José Quiroga, español, (1746), del capitán de la costa de Guinea y piloto, Jorge Barne (1752-1753), de Antonio de Tesis (1780) y del capitán británico Robert Fitz-Roy (1834) (\*).

Aquel ancla frente al canal del banco *Cormorán* tiene prioridad en su señalamiento cartográfico en el plano de Anson. La curvatura de la costa occidental, apenas al suroeste el banco y al norte de la actual punta *Caldera*, ostenta la letra alfabética de la clave "Where the Boats landed", distinguiendo un paraje "Where the Boats landed", pasando por un "Small Channel for Boats at Low water" marcado con el signo F. (N.º 4) (fig. 7). El surgidero G—considerando al símbolo como una balla fija—está situado, conforme a la escala en millas inglesas del plano, en cifras redondas, a unos noventa y seis metros de aquella punta, sobre el costado sur del caño.

El piloto Barne efectuó dos viajes a San Julián con su bergantín negro *San Martín* ("alias la Tartana San Antonio") el primero a fines de 1752 y a principios del año siguiente el segundo, por cuenta de D. Domingo de Esquivelaso, comerciante de la plaza de Buenos Aires, para transportar a los indios extraídos del gran salineral. De este marino existen en España dos planos del puerto, no iguales entre sí. El capitán de navío Guillén y Tato reproduce ambos ejemplares (34,lám. 19 y 20).

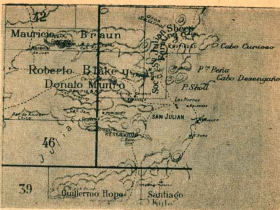


Fig. 6.

Ninguno contiene el signo convencional del ancla, pero la letra F de la clave alfabética en uno y G en otro, significan "Desembarcadero". Ambas pertenecen a un fondeadero situado al noroeste del que indica el plano de Anson, o sea dentro del caño, al occidente del banco *Cormorán*, el cual tiene por nombre el muy afilético de "Isla de la verdadera Justicia" (op.cit. lám. 19), dejado allí por Francis Drake en memoria de su juramento de allí por Francis Drake en memoria de su juramento. El motivo: "Island of True Justice and judgement". Los sondeos de Barne acusan un fondo de 3 a 4 brazas durante el flujo, confirmatorio del obtenido por Quiroga. La conveniencia de acortar el trayecto que debían recorrer las carretas entre la playa y el salineral ("Laguana onde saque la Sal", al decir del autor), lo insinúa la raya simple de unión entre los dos sondeos, al dar la traza del recorrido terrestre expone fácilmente la razón de ser del fondeadero en el caño. Por sí no bastase, el señalamiento cartográfico del lugar elegido por Barne para anclar su tartana, el mismo piloto toma la precaución de asignar un valor de mensura a la distancia que le separa del monte Wood, como lo permite inducir el signo H distintivo de una "Montaña alta 2 Legas del desembarcadero" (34,lám. 20), cuyo relieve orográfico representa el plano a la manera antigua por medio de un diseño que en la tecnología de los especialistas se conoce por "relación".

El "Plan du Port St-Julien suivant les observations des Espagnols en 1746", que su divulgador el historiador jesuita Charlevoix acompaña a su reseña del viaje de Quiroga, no obstante omitir la barra e impresionar el vértice del perfil del seno hidrográfico, es mucho tal cual el de Anson; no contiene designaciones geográficas, ni posea la clave interpretativa de los lugares más relevantes de la topografía o aptos para servir de ancladeros, tan sólo registra la expresión numérica de las profundidades del canal central y el fondo del saco (G.III, P. 7). Sin embargo, en su "Relación" el sacerdote y ex-marino da a conocer como proporcionado a "navios menores" un "buen amarradero en llegando a ponerse al Este de el primer caño, que se vé dentro de el Puerto, y corre hacia el Ovest", en "tres brazas de agua" (33,VI,314) ("al Este de una Isleta, que está llena de Gaviotas" (op.cit., 305), el banco *Cormorán*).

Si estos antecedentes náuticos demuestran la preferencia de los viejos navegantes hacia la margen occidental del saco, de lo práctico que los resultaba llevar a tierra sus embarcaciones menores y, asimismo, los desembarcos en el brazo de mar, al norte de punta *Caldera* o en sus inmediaciones, son elementos geográficos son negativos para transportar a los indios. Por otra parte, la fortificada su notoria identidad topográfica. Quiroga concibe esta paridad de nomenclatura con un parvo pormenor apuntado con intención más estratégica

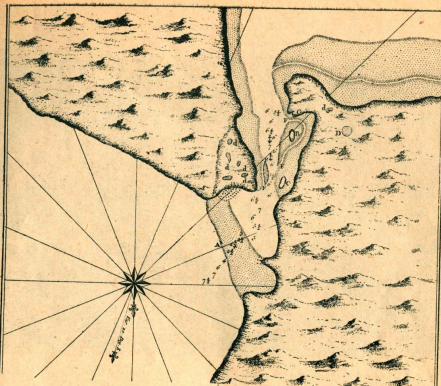


Fig. 7. Plan of St. Julian's Harbour on the Coast of Patagonia. Laying in the Latd. of 49° 30' S. and W. Longd. from London 70° 44'. 174 0

Explanation: A—The Bar at the Entrance of the harbour. B—Island of the True Justice. C—Shag Island. D—Lake where we got our Salt. E—Other small Salt Lakes. F—The opening of the River, where is shoale water, the End of which is unknown. G—Small Channel for Boats at Low water. Note. — The Figures are Depth of wate in Fathoms, the Soundings being taken at 3 Ebb.

que fisiográfica. A propósito de la derrota del puerto, declara: "la entrada al puerto es bien difícil y no pueden entrar navios grandes en baxa mar, pues queda solamente un canal estrecho con dos brazas, y media ó algo más tres brazas de fondo, el qual corre al Sudeste hasta una punta, que se vé desde la primera entrada y tiene algunas peñas" (33,VI, 314). Con estas dos últimas palabras el misionero-explorador alude a punta *Caldera* (fig. 8). En efecto, esta saliente de la costa despide una pequeña restinga que cubre la alta marea. Con referencia a la posición estratégica de la misma, Quiroga dejó expuesta su importancia en caso de ataque exterior con este párrafo: "Puedes defender la entrada de este puerto con sola una batería construída en la punta de piedras, que está al Sudeste de la primera entrada en la costa de el Norte, porque aquí se estrecha mucho el canal, y passa a tiro de fusil de la dicha punta; ni pueden los navios batir la fortificación hecha en este sitio, por ser el canal muy estrecho, de la parte de afuera, y exponerse los navios que intentasen el ataque a un evidente peligro de encallar luego que haxase la marea" (\*) (op.cit. 314,315).

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

Cuando accedió la pérdida de la fragata particular *Nuestra Señora del Carmen* en el canal lateral del banco *Cormorán* (\*), los naufragos pisaron tierra en un lugar cuyo nombre Viedma silencia; empero, al mencionar los trabajos inherentes al salvamento de la carga, redacta como el asiento correspondiente a los días 26 a 29 de noviembre de 1780: "En estos se trabajó con el mayor empeño en las mareas bajas en sacar a tierra efectos de la fragata. En donde se había acampado la gente de ella se abrió un pozo", etc. (20,VI,10). Y más adelante, acerca de la inversión del tiempo en los días 18 y 19 de diciembre, dice: "Formose en la playa un barrancón de cueros, para que sirviese de almacén", etc. (op.cit., 41). Un manuscrito-copia, cuyo original es atribuido al piloto español José de Peña por el capitán Ratto y por mí, sedá a conocer la situación geográfica de este depósito, en que a llerse: "pasada la barra hacia adentro se encuentra fondo p.º "qual" navio hasta llegar alap." en que tuvimos nuestro Almacén quando intento poblars" (33). Pero el más categórico de todos los informantes es el respecto el último contador-tesorero en San Julián, don Simón de la Puente, buen testigo de cargo en virtud de su vinculación burocrática con los integrantes de la expedición por su empleo anterior de guarda-almacén. Por que le permitió no ser ajeno al suceso en estudio, por la falta o escases de capacidad de transporte cuando tuvo efecto el abandono de la población, el armamento pesado, municiones y maderas, fué ocultado bajo tierra, o defendido de la intemperie por "encerrados", distribuyéndose en distintas partes del puerto. En una relación de todo





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

cuanto allí dejaron, dirigida al intendente de Ejército y Real Hacienda con fecha 20 de marzo de 1784, según el historiador Videmia, da cuenta que "el tren de artillería (fue) enterrado en la Punta de la Bahía, ó del desembarco" (4.208,act.2).

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

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

Con relación a la carga resecada del siniestro marítimo, el "Diario" deja constancia de la conducción de maderas en tres carretillas con tiro de mulas "que son doce hombres cada una subían al establecimiento, desde la cima, como seis cuarterones, por un real de gratificación por cada vara" (30.VI.81). La Real Hacienda satisfacía quincenalmente el pago de estas taras. El libro de contabilidad número 2, que incluye operaciones contables de los años 1780 y 1781, contiene tres asientos comprobatorios en diciembre de 1780 y enero y febrero del año siguiente. El primero pertenece a una entrega "al Alcaide (alcalde) de los Pobladores Santiago Moran por maderas desde la punta del Este al nuevo campamento, 68 (seces) plata 4 (reales) el segundo importa 363 (pesos plata) con 4 reales "por la conducción a brazo de madera desde la punta del Este ala nueva Colonia de Floridablanca", y el tercero acredita un pago de 303 (pesos de la misma moneda) "al Alcaide de los Poble Sant" Moran por gratificación de trescientos tres cuarterones de 8 varas de largo que han subido desde la punta del Este ala nueva Colonia Floridablancana" (27 b).

He aquí a la "Punta de la Bahía" transmutada en "punta del Este" por un camarada de Simón de la Puente. Don Francisco Gavarrí, contador-tesorero de la obra, no tendría ningún dato oficial o privado del trabajo náutico de los pilotos, pero no sería ilícito conocer

la posición cardinal del campamento improvisado en la playa, del paraje donde los naufragos depositaron el material extraído de la fragata, con relación a los pozos en cuya cercanías Videmia dispuso instalar la población, al oeste de aquella lengua rocalosa. "Punta del Este" es entonces una denominación de carácter privado, no oficial, que, sin embargo, ayuda a iluminar el hecho que se investiga. Don Francisco coloca así e inadverentemente una substancial apostilla al asiento de Videmia, sin rectificar a de la Puente.

El testimonio del contador no intercepta el trabajo de quienes por el ejercicio de su profesión les incumbía dar nombre a los puntos preponderantes del seno. En cambio, al funcionario le era indispensable aludir de algún modo al lugar de donde procedía la madera por exigirlo las operaciones de pago, y sobre todo, sus respectivas anotaciones, porque sin ese requisito la contabilización hubiese sido fácilmente objetable por la Contaduría mayor de la Real Hacienda y, en consecuencia, exenta de visto bueno del intendente de la misma, en Buenos Aires. Apodó pues al recurso de la orientación de la punta referida vinculándola con la del campamento definitivo, para indicar a su manera y mediante un nombre intrascendente que fuese el fruto de su propia inspiración. En el sitio del acopio. No le habrán fallado motivos. En enero de 1781 vivía lejos del poblado; así lo deja entrever este relato del "Diario": "El 23 me extré desde el puerto el Contador D. Francisco Gavarrí, aviso de la entrada del bergantín (Carmen) y los pliegos que del Señor Virrey me trajo Goycochea" (30.VI.43). Si el funcionario tuvo su residencia en la playa todavía en febrero de 1781, cabe pensar que "Punta del Este" sea nomás un nombre geográfico libre de todo escripto topónimo, de carácter personal, falta de confirmación cartográfica, tal cual su sinónimo "Punta de la Bahía". Y no pudo poseerla porque no consta en el plano español del puerto.

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

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

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

El ingeniero Olmos entonces no ha escrito un desacerato geográfico-histórico al decir: "Cuando los Españoles desembarcaron en San Julián le hicieron en la punta llamada Los Hornos donde quemaron los primeros ladrillos". Y cual si quisiera fijar con exactitud en el espacio terrestre la situación de la misma y el sitio de la cocción, advierte: "pasando por entre las Islas Justicia y Sítas se llega frente a los Hornos Españoles (The Oven) que muestra la vista 4 (Inexistente en el folleto) y el subrayo— una milla ad al sur se encuentra el actual pueblo (12.51).

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

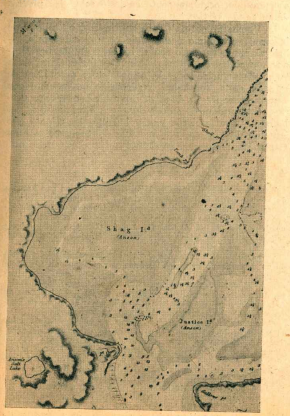


Fig. 9

Las "escorias de sus hornos" que integraron el muestrario del extinto profesional, no existen ya; de modo pues que al no ser factible su examen es preciso recurrir a la tesoro histórica por el campo documental. Mientras tanto, no parece sujeta a crítica la posición del o los hornos de ladrillos en la playa. Una vez más, el plano de la tahona, "sustenta en la playa" en junio de 1781. El 30 de este mes, aprovechando el deshielo ("quebré la helada en agua", reza el "Diario"), "se subió la panadería y herrería al establecimiento" (30.VI.44,45); "se desoir a los siete meses del desembarco. El horno, y asimismo la herrería, "unido todo de adobe, cubierto de maderas" tuvieron comienzo de construcción en los primeros días de mayo anterior (op.cit. 46).

Hubo dos hornos en la playa, uno en la punta y Ratto los ignora. Concede la debida documentación el libro de contabilidad número 2. Su destino fué el de fabricar carbón. Favoreció el propósito la vegetación arbustiva, muy abundante en la época del ensayo colonizador (\*). "En las playas de este puerto y sus inmediaciones—opina Videmia— hay leña para cocinar una población de las que se intenta establecer, como para 6 años" (20.VI.27). Fué su constructor el colono Francisco Berde con la asistencia de dos ayudantes, invirtiendo diez y nueve días de labor y cuarenta y siete cuarterones de gratificación, una gratificación de treinta y ocho pesos plata (\*), a razón de ocho reales diarios. Consta el pago en las operaciones de caja concernientes a febrero de 1781, según el asiento que reproduce: "los gastos de las Pizadas Santiago Moran para satisfacer a tres compañeros de este puerto en hacer dos hornos de carbón, a saber Francisco Berde como maestro, por 47 días a 8 reales por día y seis días que ocupó Manuel Perez y doce Basilio San Martín como ayudantes" (27 b).

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

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

Punta Owen ratifica y traduce a punta Los Hornos. Es el indispensable complemento de la sinonimia topomímica de punta Caldera.

Punta Owen—hoja dispersa ella también por el constante solear en nuestra suelta geografía histórica del pámpero del olvido—es un topónimo instructivo, recordatorio, que la "goma argentina" ha eliminado de la nomenclatura de la Bahía San Julián, sin ningún beneficio para la mejor comprensión del Avey de nuestro Patagonia, trocado por algún cartógrafo inquisito y apesadumado en el injustificable y anónimo punta Caldera, lejos de admitir que, al escribirlo, entregaba un evidente nombre geográfico al cambio de la crítica severa de cualquiera persona curiosa, dispuesta a someter a prueba la consistencia de las muletas que sostienen







La inespaciad profesional del piloto Olmos — que lo era del pequeño San Sebastián — fué la causante del naufragio, que produjo averías a más todo la carga, más la muerte de caballo y mulas. La causa pudo ponerse a salvo y ser conducida después al sitio donde debía instalarse la población.

En abril de 1781 tuvo comienzo el desembarco de la fragata "no dejándole más que los planes (29.VI.46) y sea la parte inferior y más ancha del fondo, en la bodega, que dejó el segundo por la arena en el canal.

Como no hay constancia de haber naufragado en la había San Julián otra nave que no sea la fragata *Cornes*, pues la pérdida de la *Santiago* ocurrió el 22 de mayo de 1850 en el rastingo de punta Estrecho, admito que aquellos restos pertenecían al desastre del 24-25 de noviembre de 1780. Una nota del ministro Gálvez prueba que la fragata quedó hundida en aquel momento, según el texto publicado por Biedma (4.028.209 acot. 2).

(8) En esos años la leña era muy abundante en San Julián. "Leña, como algarrobo y otras calidades, toda madera roca, bastante gruesa, pero bastante de todas partes y bastante la mayor y mejor será por la banda del N.º", apunta el piloto Baras en su "Diario" (5.V.14).

(9) Correctamente, los 47 jornales importan 27 pesas y 6 reales; pero como Gavarrí tomó crédito por \$ 3, el cálculo de conversión a nuestra moneda, según la equivalencia de \$ 1.88 cada peso plata corriente en la época en el Río de la Plata, arroja peso n.º/n 71.44.

## BIBLIOGRAFÍA

- 1 ANSON, GEORGE: *A voyage round the World in the years MDCCXXI, II, III, IV by...*; London, MDCCXXV.
- 2 ARGENTINA, REPÚBLICA, MINISTERIO DE MARINA, Y SERVICIOS DE HIDROGRAFÍA, FAROS Y BALIZAS: *Directorio Argentino*; (2ª edición); Buenos Aires, 1911.
- 3 BARNE, JORGE: *Diario*, en PEDRO DE ANGELIS, Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata; Buenos Aires, 1887.
- 4 BIEDMA, JOSÉ JUAN: *Crónica histórica del Río Negro de Patagonia (1747-1816)*; Buenos Aires, 1905.
- 5 BULKMEYER, JOHN, and CUMMINS, JOHN: *A voyage to the South-Seas in the Years 1769-70*; London, MDCCXIII.
- 6 CHABREY, R. P. PIERRE FRANÇOIS XAVIER DE: *Historia de Paraguay*; París, MDCCXVI.
- 7 DEBET, LEONCIO S. M.: *El castillo de San Carlos y la fusión de Carlos IV en Puerto Descado*, en (revista) "Argentina Austral", año XVI, (Buenos Aires), febrero de 1945, N.º 109. (En tirada aparte, pág. 11).
- 8 HAEDO, FELIPE DE: "Descripción de la Colonia del Sacramento y puertos del río de la Plata al Norte y Sur de Buenos Aires, segundo de un plan para la compañía y población del Cabo de Hornos y sus Pampas (sic)", en "Revista del Río de la Plata"; Buenos Aires, 1875.
- 9 HAZEB DE ECHAVARRI, BERNARDO: *Regno Jesuitico del Paraguay*, en "Colección general de documentos tocantes a la tercera época de las comisiones de los Regulares de la Compañía en el Paraguay"; Madrid, MDCCCLX.
- 10 LOPEZ, VICENTE FIDEL: *Historia de la Historia Argentina*; Buenos Aires, 1883.
- 11 MONTERO BUSTAMANTE RAUL: *El conde de Florida-blanco*, en "La Prensa", sección segunda, Buenos Aires, 2 de septiembre de 1929.
- 12 OLMOS, INGENIERO MIGUEL: *Exploración y triangulación de 1780 hecha en la Gobernación de Santa Cruz*; Buenos Aires, 1927.
- 13 QUROGA, P. JOSEPH: *Relación sucinta que hace el Rey nuestro Señor et... de la Compañía de Jesús de que heyo más de orden de su Magestad de la costa de los Patagones en el navío S. Antonio mandado por D. Joaquín Ovejuna, que salió de el río de la Plata siendo Gobernador y Capitán General de esta Provincia Don Joseph de Andoagosa el año de 1745*, en "Anuario de la Dirección de Hidrografía"; Madrid, 1857.
- 14 QUERADA, VICENTE G.: *La Patagonia y las tierras australes del continente americano*; Buenos Aires, 1875.
- 15 QUERADA, VICENTE G.: *Historia colonial argentina*; Buenos Aires, 1915.
- 16 RAMÍREZ DE ARELLANO, DIEGO: *Discurso y derrotero del viaje que por mandato de su Magestad se hizo el día*

Estrechos de Magallanes, y de St. Vicente, por... de mandado del Rey nro. Señor, y de su Real Consejo y Junta de Guerra de Indias, en "Anuario", cit.; Madrid, 1866.

17 BATAVO, TIENTENTE DE NAVIO HECTOR R.: *Acti-vidades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII* (Ed. Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y comunicaciones); Buenos Aires, 1929.

18 HAVAZZOLI, BERNALDO J. C.: *Breves apuntes históricos de los restos coloniales en San Julián: datos y comentarios*; "Argentina Austral", cit., Año I, N.º 10; Buenos Aires, 1.º de abril de 1920.

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

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

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

22 WICHMANN, DOCTOR ROARDO: *Observaciones geológicas en el gran baio de San Julián y sus alrededores* (Territorio de Santa Cruz), "Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología", Boletín N.º 20 - Serie B (Geología); Buenos Aires, 1927.

## CARTOGRAFÍA

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

24 GRAN BRITANIA: *South America*, Patagonia. *Part San Julián by the officers of H.M.S. Beagle, 1854*. Correctoras June 1867, N.º 1892.

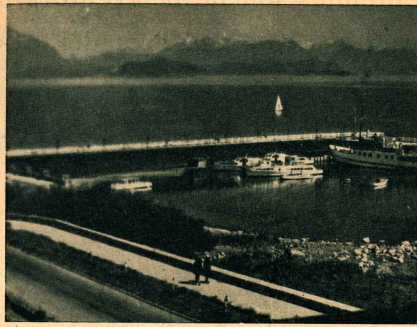
25 GUILLEN Y TATO, CAPITAN DE FREGATA, JULIO P.: "Monumenta Cartographica *Juliana*, en PEDRO DE ANGELIS, Ministerio de Asuntos Extranjeros. Relaciones culturales; Madrid MDCCMLII.

26 OTEZ, FELIX F.: *Cartas y planos inéditos de los siglos XVII y XVIII y primer decenio del XIX conservados en el Archivo de la Dirección de Geodesia y Catastro de las provincias Geográficas de la Paesulla de Filosofía y Letras*, Ser. B. *Documentos cartográficos, planimétricos e iconográficos*, N.º 2; Buenos Aires, 1930.

27 TORRES LANZAS, PEDRO: *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Ferrocarril de Buenos Aires*, existentes en el Archivo General de Indias, en "Facultad de Filosofía y Letras, Publicaciones de la Sección Histórica", Número VII, 3.º ed.; Buenos Aires, 1931.

## MANUSCRITOS

- 28 ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, Costa Patagónica, *Dirección Colonia*, Sección Gobierno 1779-1788.
- a) "Libro de los Asientos de los individuos empleados de cita. de la R.1. Har. de el nuevo Establecimiento de la Bahía de S. Julián, Año de 1781 N.º 17".  
Diseño Colonia, Sección Gobierno. *Costa Patagónica*, San Julián-Florida-blanco, 1779-1783.
- b) "Libro de cargo de la Tesorería del nuevo Establecimiento de la Bahía de San Julián, Costa Patagónica, Año de 1780 y 81, N.º 2. Cunter Tho. D. Francisco Gavarrí".
- c) "1.º conocimiento de cargo contra los Capitanes y contra-maestros de las Buoques que navegan a este Establecimiento de las cargas que sobre ellos Buques conducían a el. N.º 17".  
"Relación de los presidiarios que en virtud de disposición del Exmo. Sr. Virrey de estas Provincias pasan de esta Plaza al Bahía de S. Julián en el Paquetón de S. Julián, cargo del Piloto de la R.1. Armada Dn. Bernardo Tafar".
- e) Solicitud de licencia matrimonial de Francisco Oriarte.  
f) Solicitud de licencia matrimonial de Manuel García.  
g) Nota N.º 13 firmada por Félix de Iriarte.
- (25) BIBLIOTECA NACIONAL DE BUENOS AIRES, Manuscrito-copia 1811.



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

# CUSENIER

## LICORES FINOS



COCKTAILS Cubano -  
- San Martín - Manhattan

MERISSE Licor de guindas

TRIPLE SEC Curaçao blanco

ANISETE

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 Luza"

DUBB ORANGE Curaçao dulce



# Contemplación de la aventura de los primeros colonizadores del Chubut

Por R. Gorraiz Belouqui

(Especial para ARGENTINA AUSTRAL.)

## I. — LA PATAGONIA EN 1865

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

Punta Arenas se origina en 1843, por determinación del gobierno de Chile, que ocupó las orillas marginales del Estrecho de Magallanes; y durante algunos años estuvo un poco al este de donde se había anora.

Los gauchos era de más edad: nace como fuerte español en 1788; pero en 1865 no pasaba de un caserío minúsculo y disperso, tan aislado y remoto que para divisarlo era preciso una navegación marítima y fluvial de varios días.

En la Patagonia por tierra, desde Bahía Blanca, no era chabaca en verdad, sino desierto al imano y al desierto. Las grandes maras, losa azul, sucesos de torques y gualaceras nardo puros, extensas por los campos de los arroyos, azul, etcetera, como los ancores araucanos macho-caballeros con greñetas, esparzados aun en cometas al conquistador, empujados, venados las armas con el erario y vivientes a sus costados y misteriosos paraceros con ómnibus los nacemas.

W. H. Hudson, el escritor tan en boga y realizado actualmente, narra en uno de sus libros su estadía y sus incursiones en la Patagonia, allá por 1870; pero esa estadía no fue sino por las cercanías de Patagones, sin ningún asentamiento explicable hacia el sud o el oeste.

Esto sería la obra del aporreador Francisco P. Moreno. En esa época llegó también a Patagones el capitán inglés G. O. Murray, terminando un viaje memorable a lo largo de la precordillera andina, mezclado en una tribu tehuelche. Habla sobre la colonia galesa del Chubut con un matrimonio que ha pertenecido a ella. Muestra posmista. Declara que esa colonia es una utopía, un plan de visionarios que no debe ser alentado.

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

La Patagonia era entonces una región tan solitaria, que cuesta explicarse que Gran Bretaña, tan audaz en 1806 y 1807, acometiendo a Buenos Aires; poseionándose del archipiélago de Las Malvinas poco después de 1830; que se pasara explorando y cartografiando toda la costa sud, mediante sus Fitz Roy y sus Darwin;

que en la época del gobernador Rosas pretende navegar por el Plata y el Paraná como por el Támesis; resulta inexplicable, decía, que Gran Bretaña, ante tal soledad y desamparo de la Patagonia, no resolviese tomarla, operación que le habría sido bien sencilla, como ha de verlo cualquiera.

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

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

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

## II.—EL DESEMBARCO INOLVIDABLE

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

El escritor Bertomeu refiere, por ejemplo:

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

2) Que la colonia se mantuvo en Las Cuevas varios días, esperando al grupo de seis personas que Jones dedicó para explorar el trayecto hasta el río, dos de las cuales, sedientas, murieron aguas del mar, descompués-rouse y hubo que abandonarlas. Al regreso se vino con ellas.

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

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

Entre este texto y el de Ewan Thomas hay alguna antología y diferencia.

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

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

Como es de imaginar, estos nuevos argonautas, más creyentes en el trabajo que en vellocinos de oro, traían de todas sus perlas: maderas, artículos de labranza, semillas, viveres. Traían hasta un café de chanchos (le-tillos, seguramente), que lo condujeron en una carretilla. Así me cuenta la joven Nephie Davies, que lo ha oído de labios de su tía, con quien vive, y que es hija de María Humphreys de Davies, la primera criatura blanca del Chubut, nacida a los pocos días del desembarco.

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

Muchas veces se ha recordado la llegada de los primeros colonizadores del Chubut, ese grupo de 138 galeses que buscaba un sitio en el que no se sintiese la injusticia ni la opresión, viejo anhelo del hombre. El desembarco es un episodio histórico. Yo no dudó que él, como así las escenas subsiguientes, hasta alcanzar la tierra de promisión, el valle encantado, donde los colonos empezaron su nueva vida, recorrerán el mundo algún día, reproducidos e idealizados por el arte del cine, maravilla de nuestro siglo.



### III.—FUNDACION DE RAWSON

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

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

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

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

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

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

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

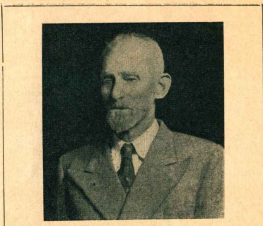
Más de una vez me he dicho que nuestros ancianos se diferencian de los de otras naciones. Los nuestros son capítulos de historia. Más de uno ha visto nacer y prosperar ciudades, lo mismo que transformarse social y geográficamente concaenas enteras. Y Roberto Carlos Jones (Bedol) lo prueba muy bien. Este venía ha presenciado el nacimiento de todo este oasis del valle inferior del Chubut, donde originalmente no había otro fruto que las bayas del calafate, y en el que hoy los dones de Ceres, como solían decir los poetas, constituyen una cornucopia magnífica, que se vierte en todas direcciones. Millares de toneladas de fruta, hortalizas y granos se cosechan acá todos los años.

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

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

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

Se hijo político se llama Estanislao Obiarte. Es fotógrafo de la Gobernación, como se le conoce, aficionado a versos, discursos y prosas ocasionales, afección que le ha dado cierta popularidad. La hija, que nació en Trevelin, sobre la cordillera andina, se llama Nilda May Roberts de Ortaño. Tiene 39 años. Ambos cuentan una vida respetuosa y cariñoso por el anciano, de modo que hacen cuanto pueden para que sobreviva digna y tranquilamente su ancianidad.



El Sr. Roberto Carlos Jones. (Foto en nuestro poder desde 1947).

Jones fue de los integrantes de la Compañía de Rifleros del Chubut, el grupo vallesano con que el gobernador y teniente coronel Luis Jorge Fontana anduvo expeditando en 1885-86; y es muy probable que se hallase entre los moctones "galeses" que le cortaron la respiración y le hicieron caer alto en el valle del Corcovado, evidenciándole una pericia magistral en el arte de manejar el caballo y bolar vacas salvajes. ¡Lárgo! ¡Si hacía rato que esos moctones practicaban la cinegética de los tehuéches!

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

La Casa de la Patagonia lo ha nombrado socio honorario.

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

### V.—SUSBIESTE EN GAIMAN LA CASA DEL PRIMER COLONO

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

Allí vivió David D. Roberts, un galés inteligente y activo, que cuido de Pensilvania con varias conaciones. Llamaba a su casa Nyth y Dryw, Nido de Reyzevo, según la traducción de una informante, la señora Neuman, estajada vecina de Trelew; y el reyzevo es un vistoso pajarrico europeo.

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

Este poblador de Gaiman, el primero de ese paraje, fue de los naufragos de Electric Ship, el buque que él y sus compañeros tonaron en Pensilvania para venir al Chubut, y que se hundió en la costa brasileña, levan-

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

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



La señora Isabel Enriqueta Adams de Humphreys.

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

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

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

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

Ya eso, Idris D. Roberts fué mandado a Inglaterra

para educarlo, costumbre de todos los padres prudentes. Allí mejor su inglés y trabaja en una tierra tan importante. Vuelve casado y con hijos. Pasa luego sus peripetias y miserias como empleado de la comisión de límites con Chile, igual que el inglés William Parris, que aun vive; y el campo que le prometerian como recompensa, no lo vería nunca.

Tanto la esposa como la hija me refieren que Roberts fué un hombre profundamente sencillo, afectuoso y desinteresado. Sabía de memoria la Biblia. Durante muchos años fué empleado de la Compañía Mercantil del Chubut, y posteriormente de la Municipalidad. Se extinguirá hace poco: el 24 de octubre de 1953, a la edad de 78 años, siendo señalado siempre como el primer hijo de Gaiman. Una hermana suya fué la esposa de W. H. Hughes, un vecino de esa localidad, a quien se debe una historia de la colonia, "Ar Lannau'r Gammy Yn Mhatagonia", obra póstuma, impresa en Liverpool en 1927.

### VI.—MARÍA HUMPHREYS: LA PRIMERA NIÑA DEL CHUBUT

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

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

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

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

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

Algunos de sus hijos ocuparon tierras de la zona andina.

El explorador inglés G. Ch. Musters trató al matrimonio en sus días de Patagonas, en 1850.

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

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

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

Muchos bebés que hoy son abuelos, me expresa cierta dicha tener recuerdos por ella, ¡Qué iba hacer! En su tiempo faltaban obstetrices.

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

Dieciséis años estuvo en la señora María Humphreys de Davies, abrida irremediablemente, sin ser aliento efectivo que el cariño de los suyos y de sus relaciones, y sobre todo el de su hija Millie, ángel guardián incomparable, que jamás se conmovió la herencia de separarse un día de ella. Si la abnegación filial precisase un símbolo, ella podría ser. No es un mite. Vive todavía.

María Humphreys de Davies murió en Trelew el 31



DOS FOTOGRAFÍAS INÉDITAS  
DE LA  
EXPEDICIÓN FONTANA



Los expedicionarios.

El lago Fontana al llegar a sus márgenes los descubridores.



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

Handel Davies, su hijo, de 52 años, conserva y prolonga su esencia espiritual. Es un hombre demasiado bueno, dicen sus parientes y amigos.

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

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

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

Algo de bueno debía poseer.

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

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

¡Qué interesante!

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

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

## Ovejas

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

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

¡Ovejitas mansas!  
¡Ovejitas buenas!  
Vagan inconcientes  
ramoneando hierbas  
por los cañadones  
Si ellas comprendieran  
su enorme importancia,  
el papel decisivo que juegan  
en el drama carreado de tintas  
que hay en toda la vida sureña!

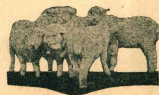
pedirían, quizás, una estatua,  
una placa... medallas siquiera

Pero ellas ignoran  
su gran trascendencia  
y sienen humildes,  
ramoneando hierbas

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

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

Raúl A. Entraigas





# Recuerdos del Lejano Sur

FRAGMENTOS DE UN LIBRO EN PREPARACION

Por Juan Teodoro Louge

(Pera ARGENTINA AUSTRAL.)

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

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

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

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

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

Recuerdo que en alguna mañana o tarde de esos viajes cíclicos de las vacaciones estudiantiles, en 1910 o 1920, no realicé el acostumbrado paseo por Puerto Madryn, como en otros viajes lo hiciera por el pueblo o sus alrededores. Quedé a bordo, no recuerdo qué motivos tuve para ello. Era un día radiante. El sol difundía sobre el agua quieta del golfo un resplandor esmeralda. A lo lejos divisaba la mole de un barco alemán, detenido allí desde el comienzo de la guerra de 1914, y más distante aún arrembado en la costa, el casco de un buque náufrago, imponían a la fantasía escenas imprecisas de victorias, derrotas y tragedias. La brisa ligera traía el fuerte olor del mar, y en el extremo de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Su auto merece  
LO MEJOR...

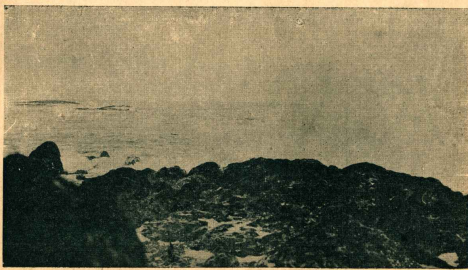


ACUMULADORES

Willard  
Osbo  
AUIEX

Tres productos de innegable  
calidad elaborados por  
la Fábrica Argentina de  
Acumuladores Willard, la más  
importante de Sudamérica

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora  
de la Patagonia



Entrada a Puerto Deseado.



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

Por Juan del Sur

(Para ARGENTINA AUSTRAL.)

Viéndolo tan derecho, casi hierático, impecablemente vestido de gala, albrura perenne en su pechera, nada puede dudar que gallina traje de tal suerte y se yegre con tanta gallinera refina las virtudes de un perfecto caballero.

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

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

Serán expresan los más curiosos observadores de su vida y forma de actuar, el pingüino atiende con agrado y generosidad a todos los desvalidos de su raza, adopta a los desamparados, los protege moral y materialmente, se quita del pico el trozo de pulpo que pensaba saborear y lo entrega con espontánea solidaridad al comensal que por un error se le ha caído al ojo o muy vivo, no puede ir en busca del propio sustento.

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

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

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

Fauvey, que estudió la vida y costumbres de los pingüinos durante una larga estadía en el golfi San Jor-

ge, dice que entre éstos suelen librarse combates encarnizados por la posesión de las hembras. "Pelean durante horas, reposando y respirando a intervalos, volviendo luego a pelear, hasta que, como lo quiere la naturaleza, el más fuerte se lleva el premio a la victoria."

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

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

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

## VARIEDAD DE NOMBRES

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

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

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

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

## SU DISTRIBUCION GEOGRAFICA

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

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

«Sus nidos — dice el doctor González Ruiz — tienen caracteres típicos: la boca de entrada casi circular tiene un diámetro aproximado de 25 centímetros, y

su interior, de trayecto sinuoso, presenta ensanchamientos que constituyen el verdadero lugar para la incubación; la longitud de estas cuevas varía entre los 50 centímetros y un metro, encontrándose por lo general en su interior trozos de pequeñas ramas de arbustos de la región, plumas y cantos rodados.

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

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

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





# El monumento a San Martín en Río Gallegos

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

(Exciio de nuestro Corresponsal.)

Tal como se había previsto, el 9 de Julio, la Comisión Municipal Pro Monumento al General don José de San Martín, hizo entrega a las autoridades municipales del hermoso monumento



Pulco oficial levantado en la plaza San Martín, compuesto por el Gobernador del Territorio y otras autoridades civiles, militares y celestias.

ocuestre del Libertador, modelo Dazmanas, que le fuera encargado por la aludida Comisión, al taller del señor H. Raduelli en Buenos Aires, hace cerca de 7 años, y que por razones que son del dominio público recién pudo conseguirse su entrega a la Comisión Municipal.

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

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

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



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

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

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

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



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



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

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39

**MOLDES**  
**McCall's**  
de fama mundial

**Vista a medida**  
**sin pagar modista**

Los Moldes McCall's son tan baratos que hasta una niña de 12 años puede cortar con ellas a su perfección. Para su próximo vestido añórese la hechura. Ello es uno de los últimos moldes del surtido McCall's y vistoso a la moda de medida, sin pagar hechura.

Modelos de gran actualidad, para señoras, jóvenes y niñas. Desde \$ 14.— cada molde, viene con instrucciones completas.

EN VENTA  
**LA ANONIMA**

## Bazar "DOS MUNDOS"

2 5  
SUCURSALES

Casas Centrales:  
Callao esq. Sarmiento  
Florida esq. Bartolomé Mitre

J. ROGER BALET

## Revista Geográfica Americana

Mensual Ilustrada

PAISAJES Y NATURALEZA  
VIAJES Y EXPLORACIONES  
USOS Y COSTUMBRES

Lecturas amenas e interesantes para todos

Suscripción Anual

Capital e Interior: \$ 100.—

Desuando envío certificado agregar \$ 16.—

Exterior: DóL. 8.—

Desuando envío certificado agregar DóL. 1.—

SAN JUAN 738

BUENOS AIRES



# Campo patagónico

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

Aumentará la cantidad, realmente fabulosa, de animales laneros que son sacrificados por el zorro colorado en los territorios del sur. Un poblador de la zona costera del Chubut nos dice que de su majadía de algo menos de 3.000 animales el zorro mató 310 corderos. La Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia hace aconsejar las matanzas del cordero al 50 por ciento de los ovinos faenados para el consumo interno del Gran Cono de los Andes, que llega a 240 mil animales. En términos generales, en las lajas provocadas por el zorro, en terrenos se calcula que, cuando mayores sean las contribuciones, vale decir, que cuanto mayores sean las contribuciones se hará más intensiva y efuaz la campaña pues los cazadores encontrarán precios más remunerativos. Está en el interior encontrarán precios más remunerativos, contribuir para res de los mismos ganaderos, en consecuencia, contribuir para

hacer desaparecer a ese voraz enemigo que tan profundas brechas abre en la riqueza pecuaria del sur.

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

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

En Australia hubo un problema similar, y se lo ha combatido intensamente, con cerros erradores, subvención de poteros,

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

Activa y vigilante en la defensa de los intereses de sus asociados y por consiguiente de los pobladores patagónicos en general, pues son afines los problemas de unas y otras regiones surtidas, la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia ha pedido a la Federación Económica que solicite al Poder Ejecutivo una elevación del mínimo no imponible que reconoce la Dirección General Impositiva. Dice la Sociedad Rural de Comodoro Rivadavia que el actual mínimo no imponible fija una deducción de pesos 7.500 para el contribuyente titular, pesos 1.500 para el cónyuge, y pesos 1.200 para los hijos, nietos, biznietos, etc., y aboga para que esos mínimos sean elevados, por iguales conceptos, a pesos 8.000 para el titular, pesos 6.000 para el cónyuge, y pesos 3.000 para hijos, nietos, etc.

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

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

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

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

¿Se ha cansado el chacarero?

## Una marca "BIEN REGISTRADA"...



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

PINTURA ESPECIAL PARA MARCAR OVEJAS

# Pajarito

TRADICION EN PINTURA

Siempre firme... siempre visible!...

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

Av. Belgrano 1477 - B. A. - T. E. 37-2058  
Fábrica Pto. Dm. Mitre 3073, Avellaneda - T. E. 22-1261/603

Av. Pte. R. SAENZ PENÁ 555  
BUENOS AIRES

# CICLOPE

COMPANIA INTERAMERICANA DE SEGUROS GENERALES S. A.

Capital autorizado mín. 2.000.000  
Capital interesado mín. 1.300.000

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

### DIRECTORIO:

Presidente: CARLOS MENENDEZ BEHEY  
Vice Presidente: MARTIN ALEGRIA  
Secretario: FERNANDO JOSE MENENDEZ BEHEY  
Directores: EDUARDO BRAUN MENENDEZ  
JUAN JOSE CAMINOS  
HERNANDO CAMPOS MENENDEZ  
LUIS LIX KLEIT  
ALFREDO FERRALTA RAMOS  
ENRIQUE GARCIA JAUNASARAS  
CARLOS MONTHEIL LACROIX  
Sindicó: IVAN IRANZI  
Sindicó Suplente: EDUARDO J. MORGAN

Opera en seguros de:

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







ENLACE  
PATTERSON - GIANI  
EN SAN JULIAN

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



Durante la ceremonia religiosa.



En el Registro Civil.

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

Con una recepción en el hotel Londres fue celebrado el acontecimiento. Hasta los nuevos esposos llegaron lánimera expresión y valiosos presentes.

# Notas de la actividad social

## PUERTO MADRYN

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

— También constituyó una destacada nota social la boda de la señorita Juana Samsó con el señor Néstor F. Telle, celebrada el sábado 5 del actual. Testificaron la unión la señora Carmen Requés de Aravena

y los señores Francisco Salinas, José Subira y Angel Roberto Aravena, siendo padrinos la señora Concepción R. de Samsó y el señor José Samsó.

## TRELEW

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

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

## Periodismo

### "EL ORDEN" DE PUERTO DESEADO

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

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

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

## COMODORO RIVADAVIA

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

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

Cemento portland de alta resistencia

**"COMODORO"**

Fabricado por D. I. N. I. E.  
Distribuido por LA ANONIMA



yerba  
**NOBLEZA  
GAUCHA**



## ESQUEL

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

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

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

## PUERTO DESEADO

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

**Fiesta estudiantil.** — Simpática resonancia tuvo la fiesta que organizó el Centro de Estudiantes Secundarios para celebrar el primer aniversario de funcionamiento de la Escuela Nacional de Comercio. Se realizó

la fiesta en las dependencias del Club Desearo Juniors, y concurrió a numerosas familias.

## RIO GALLEGOS

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

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

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

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

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

## CANADON LEON

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

## SEÑORA ENRIQUETA D. Vda. DE KYLE

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



La Fundación Artística "Selcha" desarrolló un brillante programa el 10 del actual en el salón de actos de la Casa de Misiones, de esta ciudad, participando el Rev. P. Raúl A. Entriguas con una conferencia titulada "Sermón de Gumbao, primer prócer patagónico".



# GENOVESI

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

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

Esta etiqueta que es un prestigio y una verdadera garantía de calidad de toda América Latina, especialmente en sus generosos y chulados, es presentada a esta exclusividad de Perfección y calidad para que los clientes de Confecciones puedan comprar todos los artículos para caballeros, jóvenes, niños y señoras y todo lo correspondiente al sport, en los más variados estilos, con la garantía de "MENFER" que significa alta calidad, máxima perfección y constante renovación en actualidad de la moda.

SER COMPRADOR DE CONFECCIONES "MENFER", ES SABER VESTIR. EN TODA LA PATAGONIA SE VENDEN CONFECCIONES "MENFER".

Cubana  
**SELLO VERDE**  
INDUSTRIA ARGENTINA PADILLA - Lloren Fium





*Mabía Nair Davito Mouesco,  
de Rio Gallegos.*



*Nilda Alaida Cruces,  
de Rio Gallegos.  
(Foto Eozi.)*



*Carmen Palmira Rodriguez,  
de Trelew.  
(Foto Neuman.)*



*Luis Héctor López Salcherry,  
de Trelew.  
(Foto Roselló.)*





## Guía Comercial y Profesional de la Patagonia

|   |  |   |  |  |
|---|--|---|--|--|
| <p><b>Comodoro Rivadavia</b></p> <p>DOQUI GONZALEZ<br/>JUAN M. ALTUNA</p> <p>Escritores</p> <p>Registro de Contratos Públicos Nº 2</p> <p>San Martín 570 (altos)<br/>Comodoro Rivadavia</p>   | <p><b>Puerto Deseado</b></p> <p>HERBERT BATEMAN</p> <p>COMISIONES Y REPRESENTACIONES</p> <p>ALDINO FAVA<br/>Concesionario FORD</p> <p>Agente de los afamados neumáticos GOOD YEAR</p> <p>Agente en la zona Deseado de THE COOPER STEWARDT Eng. Co.</p> <p>Máquinas de esquila, repuestos, accesorios, etc.</p> | <p><b>Florentino Pérez</b></p> <p>Despachante de Aduana y Agente Marítimo</p> <p>Representante de "LAW UNION &amp; ROCK" Compañía Inglesa de Seguros y de la casa JOSE PELUFO y Cia. Ltd. Vacunas "E B E R" (Carbunco y Mancha)</p> <p>C. Correo 76</p> <p><b>LUZ Y FUERZA</b><br/>COCOS HERRAS</p> <p>Anexo: Instalaciones eléctricas e Industriales. Motores eléctricos y generadores</p> |  |  |
|  <p><b>Los Fletes Aumentan</b></p> <p>No tire su dinero pagando 75 % más por transportar sus frutos.</p> <p>Estándar con</p> <table border="0"> <tr> <td>PRESA COMUN<br/>0.780 m<sup>3</sup> 192 kilogramos<br/>fardo \$ 38.88<br/>Mil kilos \$ 190.93</td> <td>PRESA AMELUNG<br/>0.590 m<sup>3</sup> 234 kilogramos<br/>fardo \$ 23.40<br/>Mil kilos \$ 109.18</td> </tr> </table> <p>DIFERENCIA: \$ 81.75</p> <p><b>TALLERES VOLCAN</b></p> <p>PUERTO DESTADO</p> <p>Prensa "AMELUNG" pat.</p> <p>Nuevo modelo con múltiples INNOVACIONES que contribuyen aún más a su SUPERIORIDAD</p> | PRESA COMUN<br>0.780 m <sup>3</sup> 192 kilogramos<br>fardo \$ 38.88<br>Mil kilos \$ 190.93  | PRESA AMELUNG<br>0.590 m <sup>3</sup> 234 kilogramos<br>fardo \$ 23.40<br>Mil kilos \$ 109.18   | <p>ESTACION DE SERVICIO</p> <p>de</p> <p>PEDRO MARTINEZ</p> <p>Repuestos y Accesorios - Lavado y Engrase - Calibración y Deseado - Venta de Nafta y Aceite</p> |  |
| PRESA COMUN<br>0.780 m <sup>3</sup> 192 kilogramos<br>fardo \$ 38.88<br>Mil kilos \$ 190.93   | PRESA AMELUNG<br>0.590 m <sup>3</sup> 234 kilogramos<br>fardo \$ 23.40<br>Mil kilos \$ 109.18  |   |  |  |

Cemento portland

### "COMODORO"

Para construir un sólido porvenir patagónico

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

Distribuido por LA ANONIMA

**Trelew**

**FARMACIA**

**Margara**

**BAR ESPAÑOL**

de SANZ, CHASCO y OCA  
Teléfono 22

**EMILIO J. DUPOUEY**

ESCRIBANO  
Registro Nº 3

**Francisco Martínez Guzmán**

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

**CASA "TORREJON"**

Avenida FONTANA 264 - 274  
Teléfono 5 Suc. Trelew  
Material Eléctrico - Art. Fotográficos

**Alejandro Abraham**

**TIENDA-ALMACEN**

ACOPIO DE FRUTAS

**Confitería y Heladería "MICO"**

de  
F. MONTUENGA (h) y M. GONZALEZ

Av. Fontana 238 Teléfono 160

Dr. Adolfo Margara  
MEDICO CIRUJANO

**Río Gallegos**

**CONFITERIA "CARRERA"**

de  
VLADIMIRO JAKIC  
Servicio especial de Lunch a domicilio  
Roca esc. Pagnano — Teléfono 179

**Fotografía "ROIL"**

TRABAJO DE PRIMERA CALIDAD  
Venta de Albumes para fotografía —  
Gran asistencia de fotos del Lago  
Argentino

**Dr. BENIGNO CARRO**

Médico Cirujano  
Rayos X — Electricidad — Análisis  
M. Moreno 88 Teléfono 57

**Taller de Herrería Mecánica y  
Herrería**

de CARLOS BEICA  
Especial en elásticos de automotores  
Av. San Martín 667 Teléfono 495

**ANGEL A. SUREDA**

CONTADOR

Comisiones - Representaciones  
Despachos de Aduana - Plata  
Mercadería del Estado - Curo  
González y Cia. Consignatarios

Sarmiento 204 Teléfono 288

**JOSE B. VETTORAZZI**

Taller Mecánico — Vulcanización —  
Estación de Servicio — Repuestos y  
accesorios para autos — Carga de  
acumuladores — Lavado y Engrase  
Hidráulico — Taller de Pinturas —  
Aceites, Grasa y Lubricantes  
"SPLENDIDOL"

9 DE JULIO 230 Teléfono 143

ALBERTO R. SEGOVIA  
DESFACHANTE DE ADUANA

Importación - Exportación  
Representaciones - Seguros

Telegramas "ASEGOVIA"

**Juan Liegeois**

REPRESENTACIONES

COMISIONES

CONTABILIDAD

SARMIENTO 24

**Sarmiento**

**HOTEL "OROZ"**

de  
M. BRITAPAJA

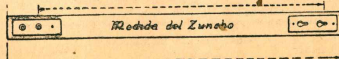
**Com. L. Piedrabuena**

Dr. HERIBERTO F. COBERAS  
Médico Cirujano - Matrícula Nº 5377

Ex-Interno del Hospital Riverson de  
Br. Aysén - Médico de Salud Pública  
Teléfono 98

**Usina Eléctrica**  
de Luz y Fuerza

**SEROR GANADERO:** Reduciendo el volumen en sus fardos de lana, reducirá a la vez sus gastos en los Deptos. Marítimo, pero la obtendrá empleando los ranchos "JOAR" de gran ancho rígido. Oira de sus grandes ventajas es su fácil colocación y reacomodamiento, para ser empleados en sucesivas temporadas: pídale indicación y medida.



JOAQUIN ARQUELLES

RIO GALLEGOS



|   |   |  |
|---|---|--|
| <p align="center"><b>San Julián</b></p> <p>Estudio "FOTO MITRE"<br/>Walter Hamburg<br/>FOTOGRAFIA ARTISTICA - AMPLIACIONES, REVELACIONES, COPIAS<br/>Nortón 375</p>   | <p align="center"><b>Santa Cruz</b></p> <p align="center"><b>Dr. EDUARDO CANOSA</b><br/>Doctor en Medicina<br/>M. P. 6.7888<br/>Consultas: de 14 a 17 horas<br/>Teléfono 88</p>   | <p align="center"><b>GARAGE Y TALLER<br/>MECANICO</b></p> <p align="center">de DI BARBO y MORINI</p> <p>Seidadora autógena - Platan al Duco<br/>Arreglo de estructuras - Dignose<br/>Cristales para automotrices - Trabajo<br/>matos en general - Electricidad del<br/>automóvil - Reparaciones empujadas<br/>Seguros y Accesorios. Venta y Ser-<br/>vicio de acumuladores - Lubrificantes.</p> <p><b>LAS HERAS</b>      Teléfono 41</p> |
| <p><b>SCHLAREK HNOS.</b><br/>SUCESORES DE LUIS SCHLAREK<br/>MENCADERAS GENERALES<br/>FRUTOS DEL PAIS<br/>C. Correo 27      Teléfono 51</p>  | <p align="center"><b>Río Grande</b></p> <p><b>H. W. C. ROLLITT y Cia.</b><br/>Representaciones:<br/>Contabilidades - Agentes Marítimos<br/>Administración de estancias<br/>C. Correo 42 - Teléf. 77 - Pto. S. Cruz</p>  | <p align="center"><b>TALLER MECANICO<br/>ESTACION DE SERVICIO</b></p> <p>de<br/><b>PINOLA y MARTINEZ</b></p> <p align="center"><b>AURELIO F. MAZZIOTTI</b><br/>MARTILLERO PUBLICO<br/>Representaciones</p>   |
| <p><b>HOTEL "AGUILA"</b><br/>de SERVETIC y MARGIC<br/>GRANDES COMODIDADES PARA<br/>FAMILIAS y PASAJEROS<br/>Av. San Martín - Tel. 24 - C. Correo 27</p>   | <p align="center"><b>Las Heras</b></p> <p><b>Dr. Amadeo Antonelli</b><br/>MEDICO GERUJANO<br/>Teléfono 88</p>   | <p align="center"><b>PEDRO TRIVINO</b><br/>Concesionario de la GAP<br/>RAMOS GENERALES<br/>PROVEEDOR MARITIMO</p>  |
| <p><b>LEONIDAS BOHMER</b><br/>Despachante de Aduana y Agente<br/>Marítimo<br/>Contabilidades y Administración<br/>Agentes de José Peraci y Cia.<br/>Cia. Arg. de Seguros "Providencia",<br/>Instituto Mutualista, consignatario de<br/>frutas del país. C/ta. Pastana S. de L.<br/>Representación general para el tercio<br/>tiro de Santa Cruz de la CAJITA.<br/>Productos "Bernaimea"<br/>C. Correo 12      Teléf. 86</p> | <p align="center"><b>JUAN ARCAL</b><br/>Compra y venta de haciendas. Agro-<br/>ta y Representante de "ACARONA"<br/>El Gran Antiséptico Argentino<br/><b>CAMNOS y VAN PEBORGH, S. R. L.</b><br/>R. A. LISTER y Cia. Ltda.<br/>Maquinarias Inglesas - Equilibradores,<br/>Frenos, Equipos Luz, Motores,<br/>Bombas, Dinamos, Baterías<br/><b>CALEDONIA ARGENTINA</b><br/>Cia. Argentina de Seguros<br/>Avenida Zeballos      C. Correo 88</p> |  |

|   |  |
|---|--|
| <p align="center"><b>TRANSPORTES PATAGONICOS S. R. L.</b>      Capital \$ 1.800.000</p>   |  |
| <p>Una empresa de capitales enteramente argentinos al servicio de la Patagonia.<br/>Además de su consabido servicio de pasajeros dispone de un servicio trisemanal de transportes de encomiendas que<br/>se eleva con gran regularidad.</p> |  |
| <p>Oficina en todas las localidades<br/>Administración:<br/>Trilser (Ch.)<br/>Du. Tel. "Tranpatagónicas"</p>  | <p>Oficina en St. R. de<br/>Avenida de Mayo 788<br/>T. E. 24 Delicias 9888</p> |

# CEMENTO DE COMODORO RIVADAVIA

## para toda la PATAGONIA

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

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

El cemento portland "COMODORO" es de alta resistencia, por lo que reúne aptitudes especiales para su aplicación en la industria. Su fabricación con materiales de la zona, se orienta en base a los más

avanzados procedimientos de la técnica cementista actual. Por otra parte el proceso continuo de elaboración totalmente mecanizado, garantiza la uniformidad del producto, elemento fundamental para el normal rendimiento de las aplicaciones, tanto constructivas como industriales.

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

### Cemento Portland "COMODORO"

## Para construir un sólido porvenir patagónico

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

Distribuido por LA ANONIMA



Lo mejor está en *La Anónima*

**CASI  
MAGICA...**

**NO ENCOGE !!  
NO DESTIÑE !  
NO SE APELMAZA !**

**GARANTIZADA**

LANA DE TEJER

*Disma*

EXCLUSIVIDAD EN  
LA PATAGONIA

*La Anónima*