



Revista Patagónica

35

Año VII - N° 35
Marzo - Abril 1988

Director
Antonio Torrejón

Organo auspiciado por la Asociación Geográfica de la Patagonia.

Editado por Editorial Publicaciones Especializadas SRL.

Publicación bimestral.

Precio del ejemplar: A 10.-

Suscripción por 4 números: A 40.-

Dirección, redacción y administración:

Maipú 459, 7° E (1006) Buenos Aires, Argentina.

Teléfonos: 322-5701 y 393-5913.

Permitida la reproducción del material, citando la procedencia.

Revista Patagónica

35

Año VII - N° 35
Marzo - Abril 1988

sumario

A cien años de la muerte de un
propulsor de la Patagonia:
San Juan Bosco.
Por *Antonio Torrejón* 3

Abriendo surcos en el cielo
patagónico: la Aeroposta Argentina.
Por *Regina Schlüter* 5

El testimonio de Antoine
de Saint Exupéry 8

Aves que no vuelan:
el pato a vapor.
Por *Manuel Llarás Samitier* 9

Museo Indigenista y de Ciencias
Naturales del Oeste del Chubut .. 13

El concepto de Dios
en la cultura mapuche.
Por *Else María Waag* 14

Economías regionales.
Por *Carlos Héctor Lenzi* 18

Un Robinson suizo
en el estrecho de Magallanes.
Por *Mateo Martinić B.* 19

Bibliografía sobre ferrocarriles
patagónicos.
Por *Francisco S. Arancibia* 22

El mar en la Tierra del Fuego.
Por *Juan Roberto Benítez*
y *Ana María Liberali* 24

El cabo de Hornos 33

La Fundación para el Desarrollo
de la Patagonia.
Por *Raúl Gómez Fuentealba* 34

La alimentación del antiguo
aborigen del Neuquén 35

Cortés - Sánchez Caballero:
dos apellidos de gran arraigo
fueguino.
Por *Juan Gómez* 36

Tradiciones araucanas recogidas
en la provincia de Santa Cruz.
Por *Celia Nancy Priegue* 40

Puerto Deseado. Su primera
y olvidada fundación.
Por *Lucio Barba Ruiz* 41

La Patagonia:
Una prioridad nacional 46

Literatura patagónica 48

EN LA PORTADA

El cabo de Hornos
(Foto: *Ampelio Liberali*)

NR. Es muy difícil tomar fotografías del
cabo de Hornos, debido a que
habitualmente está cubierto de nubes. Cinco
intentos anteriores de *Ampelio Liberali*
habían fracasado, precisamente, por ese
factor.

A CIEN AÑOS DE LA MUERTE DE UN PROPULSOR DE LA PATAGONIA : SAN JUAN BOSCO

Como decía Aquiles D. Ygobone, la gesta patagónica es múltiple y grandiosa. Desde los tiempos de la conquista, signados por la resistencia del indígena y la soledad del ambiente, hasta los tiempos del pionero y del poblador, todo está marcado en nuestro sur por el sello de una lucha permanente en la que la voluntad del hombre supo imponerse finalmente a todos los obstáculos.

La historia de la odisea patagónica nace en las expediciones legendarias de marineros que recorrían sus bordes bravíos tratando de conocerlos y eventualmente colonizarlos.

Magallanes, en 1520, según los escritos de Gaetano, hace pie en sus costas, viviendo su desafío a partir del contacto con su gente jun-

to a la bahía de San Julián. Allí se reza la primera misa que tuvo por escenario nuestro territorio. Cuando trescientos años después, el 7 de agosto de 1810, un malón arrasa el Fuerte de la Candelaria, en el puerto San José de la Península Valdés, quedaba trágicamente cerrado el largo período de descubrimientos e intentos de colonización al sur del paralelo 41° por parte de los gobiernos hispánicos. Según las constancias históricas, ese día coincidió el embate decisivo del malón con el oficio religioso en que se hallaban reunidos los pobladores del Fuerte.

Desde los primeros gobiernos patrios la preocupación por el sur aparece manifiesta. Revelador de esa preocupación es el decreto que dispone que, bajo el mando del coronel

Pedro García, se realice la primera incursión por los inexpugnables dominios del indio patagónico. Y resulta profético el informe de esta expedición en cuanto advierte sobre la imperiosa necesidad de incorporar esas tierras al patrimonio de la incipiente confederación de las provincias unidas del río de la Plata.

Rosas, Alsina, Piedra Buena, son algunos de los nombres vinculados al persistente propósito de crear condiciones para la colonización al sur y al oeste del río Negro. Hasta que Roca con su campaña al desierto, echó las bases definitivas de ese gran proyecto Patagónica Argentina, que llega hasta nuestros días.

Mientras las decisiones geopolíticas iban plasmando con esfuerzo sus concreciones en

el inmenso territorio patagónico, un visionario residente en Turín colmaba sus ensoñaciones con estas tierras y con la suerte de sus moradores, fundamentalmente de los de raíz aborigen. En 1848 se le oyó exclamar a Don Bosco: "¡Oh, si tuviese muchos sacerdotes y clérigos para mandarlos a la Patagonia, y así ayudar a esos hijos de Dios!".

Según las referencias del padre Juan B. Lemoyne, en una reunión capitular salesiana ofreció Don Bosco una visión tan detallada del cono sur americano en lo geográfico, faunístico, florístico y geológico, que muchos de los presentes creyeron estar escuchando a un recién llegado explorador. De resultados de ello fue invitado a disertar sobre la Patagonia en la Sociedad Geográfica de Lyon.

El tiempo ha ido ajustando a realidad muchas de las predicciones de Don Bosco, que en sus ensoñaciones advertía canteras inagotables de carbón, depósitos cuantiosos de petróleo y otras riquezas renovables...

La convicción que transmitía Don Bosco sobre el futuro de las tierras australes americanas ayudaron en gran medida a revertir el



Vista parcial de las instalaciones de la Misión Salesiana, en las cercanías de Río Grande, Tierra del Fuego.

PLAYA HOTEL

FRENTE AL MAR

Habitaciones con Baño Privado
Climatización y Teléfono
Confitería - Sala de Estar
Conferencias y Televisión Color
Aire Acondicionado

UN SERVICIO ACORDE A LA
HOTELERIA DE GRAN NIVEL

Julio A. Roca y 28 de Julio
Tel. 71446 y 71996 C.C. Nro. 62
PUERTO MADRYN - CHUBUT -
ARGENTINA

fuerte rechazo que en los proyectos de poblamiento concitaba nuestro misterioso sur.

La historia de la Obra de Don Bosco en la Patagonia tiene jalones que van marcando un derrotero persistente y definido: en diciembre de 1875 llega a Buenos Aires la primera caravana de misioneros salesianos, encabezada por monseñor Fagnano, Roca, en su expedición al desierto que culmina el 25 de mayo de 1879 en Choele Choel, ya llevaba como capellanes a los padres salesianos; el colegio San José de Patagones, primer instituto de enseñanza de la Patagonia, fue fundado por misioneros salesianos en 1880.

Desde Ceferino, el hijo famoso del cacique Namuncurá, hasta los descendientes de gran parte de los pioneros, supieron de la Obra de Don Bosco. Un resumen de esta labor de los misioneros salesianos, abarcador del período 1879-1941, publicado por Ygobone en 1946, da cuenta de tres colegios de enseñanza secundaria en marcha, cuatro de artes y oficios, tres de educación agrícola y diecisiete de nivel primario, con 81.870 inscriptos en el transcurso de cuarenta años. A esto se agrega el aporte de dos hospitales, cinco estaciones meteorológicas,

dos museos regionales y treinta y ocho parroquias o iglesias públicas. Esta labor, que siguió incrementándose luego de la fecha que abarca el trabajo de Ygobone, no dejó rincón patagónico sin cubrir con su asistencia. La fundación y puesta en marcha de lo que hoy la Universidad de la Patagonia San Juan Bosco, en Comodoro Rivadavia, fue el hito de mayor relevancia que, en la década del sesenta, los salesianos colocaron en nuestro sur, fieles a la premisa del fundador de la Orden de conquistar el desierto a partir de la educación.

A los cien años del fallecimiento de San Juan Bosco rendimos nuestro homenaje a quien fue mentor y motor de tan meritoria cruzada patagónica, homenaje que debe hacerse extensivo a los centenares de protagonistas de la Obra Salesiana y de María Auxiliadora enraizados también en el esforzado hacer de que ha ido surgiendo obstinadamente, la Patagonia actual. ♦

Antonio Torrejón



Abriendo surcos en el cielo patagónico: la Aeroposta Argentina

Aeroposta Argentina. Avión Laté 25, monomotor de cuatro asientos, que realizó el primer viaje a la Patagonia en 1929.
(Foto: Archivo General de la Nación).

*Por Regina G. Schlüter
Para la Revista Patagónica*

Volar constituye para muchos el sueño de una vida, para otros, una forma de desplazamiento veloz; para la Patagonia de hace más de medio siglo, la única manera rápida de conectarse con el mundo exterior.

La falta de caminos y de vías férreas hacía que, en 1920, sólo el lento tráfico marítimo enlazara la costa de esta región con el resto del país. Fue evidente entonces la necesidad de dotarla de un servicio de transporte aéreo regular. La primera iniciativa perteneció a

Eduardo Bradly quien, contando con el apoyo económico de Mauricio Braun, del Banco de Chile y Argentina y de la Sociedad Importadora y Exportadora de la Patagonia S.A., obtiene, en 1920, la concesión de la ruta Bahía Blanca - Río Gallegos, para el transporte de pasajeros y correo. El tramo Buenos Aires-Bahía Blanca se realizaría a bordo del entonces Ferrocarril Sud.

La Aviación Naval, al incorporar en 1927 las primeras unidades de los entonces moder-

nos aeroplanos —los biplanos Petrel—, encarró el relevamiento de las costas patagónicas entre Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia con vistas al establecimiento de un futuro servicio aéreo regular.

Sin embargo, le correspondería a la Aeroposta Argentina S.A., filial de la empresa francesa Líneas Latécoère, hacerse cargo de todos los servicios aéreos en Argentina, iniciando en 1929 su servicio semanal entre Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia, con escalas en San

posta, la que tuvo que suspender sus servicios en junio de 1931, reiniciándolos en octubre del mismo año, hasta junio de 1932; en este período transportó 208 pasajeros y 2.752 kilos de correspondencia.

Si bien la Aeroposta prolongó su ruta hasta Río Grande (Tierra del Fuego), en 1935 se desenvolvió con grandes altibajos, debido a problemas de orden financiero.

Pero en 1936 nuevos capitales —aportados por los doctores Ernesto Pueyrredón y Adolfo García Pinto y el vicealmirante Ismael Galíndez— se hacen cargo de la empresa, adquiriendo el 97% de las acciones. Un año después incorporan nuevo material de vuelo: los entonces supermodernos trimotores alemanes Junkers 52 con capacidad para 17 pasajeros y tripulantes, equipados con radio y radiogoniometría para vuelo a ciegas.

Al mismo tiempo, la Aeroposta recibió la autorización para extender sus servicios desde Bahía Blanca hasta Buenos Aires, obviando el viaje en tren entre estas dos ciudades.

El 14 de octubre de 1937 partió del aeropuerto de Quilmes, iniciando la frecuencia bisemanal al sur, el primer JU 52, LV-AAB, bautizado *Patagonia*, con rumbo a Río Grande. Los primeros meses de operación constituyeron un gran éxito, realizándose en dos meses y medio de 1937, 221 viajes cumplidos en 1970 horas de vuelo; recorriéndose 330.471 kilómetros, transportándose 7.897 kilos de correspondencia, 5.814 de aeropaquetes, 23.904 de cartas y 1.281 pasajeros.

Esta nueva etapa se desarrolló con éxito. En 1945 se transformó en sociedad mixta y algunos años después se fusionaría con otras tres empresas para transformarse en Aerolíneas Argentinas.

La Aeroposta no pudo en 1938 extender sus servicios a San Carlos de Bariloche (Río Negro), Lago Buenos Aires y Lago Argentino (Santa Cruz), pero fue testigo de la integración de la Patagonia en el contexto nacional, gracias al esfuerzo de muchos hombres como Bustillo, encargado de *despertar a Bariloche* o del gobernador Gregores, en Santa Cruz, para quien las comunicaciones fueron una tarea prioritaria durante su gestión administrativa.

A pesar de los inconvenientes y problemas, los esfuerzos de los sacrificados primeros pilotos de la Patagonia no fueron vanos. Sus sue-



Aeroposta Argentina. Tripulación y pasajeros del trimotor Junkers momentos después de aterrizar en su primer viaje a Tierra del Fuego, en 1937. (Foto: Archivo General de la Nación).

ños, desesperanzas y angustias fueron simiente de actuales realidades y quedaron para siempre immortalizados por la pluma de quien, como Antoine de Saint-Exupéry, en libros como *Vuelo Nocturno* y *Tierra de hombres*, supo interpretarlos.♦

BIBLIOGRAFIA

BIEDMA R., Antonio M. *Crónica histórica de la Aeronáutica Argentina*. 1969. Tomo II. Colección Aeroespacial Argentina. Círculo de Aeronáutica. Bs. As.

Revista Cóndor. 1937 y 1938. Sindicato Condor Ltda. Buenos Aires.

NR. Regina G. Schlüter es piloto comercial, e instructora de pilotos de avión. Es, asimismo, doctora en Psicología Social, y vicedecana del Departamento de Turismo de la Universidad John F. Kennedy. Entre otros, ha dado a publicidad los siguientes trabajos: *Los finlandeses en la Argentina*; *Animación en los centros turísticos*; *Facilidades para discapacitados en las áreas naturales*; *Propuesta para la utilización recreativa de Santa Catalina*; *Los Parques nacionales y Canadá*; *Turismo y parques nacionales: una perspectiva*; y *Los residentes de Puerto Madryn y el turismo*.

COMODORO HOTEL

9 DE JULIO 770
Tel.: 22060 al 22067
9000 Comodoro Rivadavia - Chubut

104 HABITACIONES
SALON PANORAMICO:

- CONGRESOS
- CONVENCIONES
- SEMINARIOS
- CONFERENCIAS



El testimonio de Antoine de Saint-Exupéry

El nombre de Antoine de Saint Exupéry ha quedado íntimamente ligado a los comienzos de la aviación comercial en la Patagonia. Protagonista de esa esforzada etapa, Saint Exupéry ha dejado memoria perdurable de sus experiencias en dos libros: Tierra de hombres y Vuelo Nocturno. De ellos tomamos los párrafos que incluimos en esta página.

La transcripción siguiente pertenece al libro Tierra de hombres:

“Abandoné la escala de Trelew, rumbo a Comodoro Rivadavia, en la Patagonia. Allí se vuela sobre una tierra abollada como un viejo caldero. Ningún otro suelo, en ningún lado, muestra tan bien su desgaste. Los vientos que empujan, a través de una escotadura de la cordillera de los Andes, las altas presiones del Pacífico, se estrangulan y aceleran en un estrecho corredor de cien kilómetros de frente, en dirección al Atlántico, y arrasan todo a su paso. Única vegetación de un suelo raído hasta la trama, sólo la cubren pozos de petróleo, como un bosque incendiado. Cada tanto, dominando colinas redondeadas en que los vientos sólo dejaron un residuo de cascajo, se alzan montañas en forma de roda, aguzadas, dentadas, despojadas de su carne hasta el hueso.

“Durante tres meses de verano la velocidad de esos vientos, en tierra, se eleva hasta ciento sesenta kilómetros por hora. Lo sabíamos bien. Mis compa-

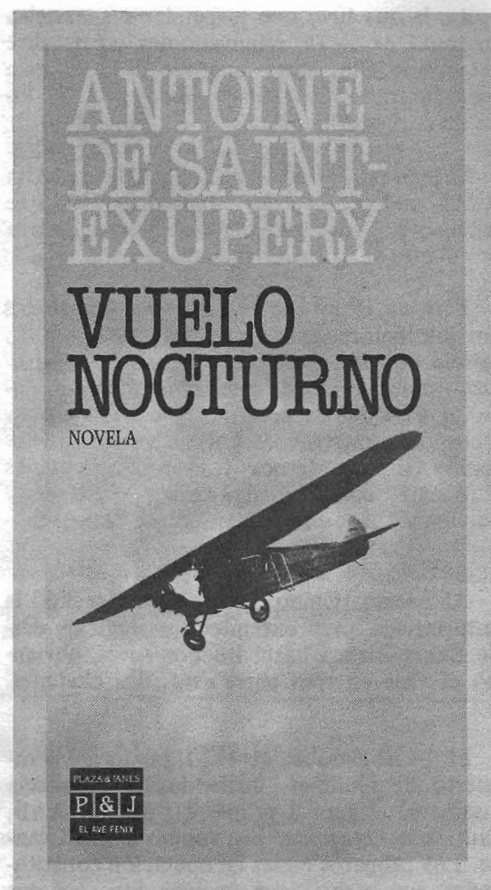
ñeros y yo, una vez atravesada la landa de Trelew, cuando nos acercábamos a las inmediaciones de la zona que barrían, reconocíamos su presencia en no sé qué color azul grisáceo, y ajustábamos un punto cinturón y tirantes, a la espera de los grandes remolinos. Comenzábamos un vuelo penoso, cayendo a cada paso en baches invisibles. Era un trabajo manual. Durante una hora, los hombros aplastados por esas variaciones brutales, hacíamos un trabajo de estibadores. Más allá, una hora después, encontrábamos la calma.

“Nuestras máquinas resistían. Confiábamos en las junturas de las alas. La visibilidad, por lo general, era buena y no planteaba problemas. Considerábamos esos viajes como una tarea dura, no como dramas.”

La transcripción siguiente pertenece al libro Vuelo nocturno, Editorial Plaza y Janés, Barcelona, España 1984.

“San Julián a la vista: aterrizaremos dentro de diez minutos. El radio comunicaba la noticia a todas las estaciones de la línea. Semejantes escalas se sucedían, cual eslabones de una cadena, a lo largo de dos mil quinientos kilómetros, desde el estrecho de Magallanes hasta Buenos Aires.”

“Al descender sobre San Julián, con el motor en retardo, Fabien se sintió cansado. Todo lo que alegra



la vida de los hombres corría, agrandándose, haciéndola: las casas, los cafetuchos, los árboles de la avenida. El parecía un conquistador que, en el crepúsculo de sus empresas, se inclina sobre las tierras del imperio y descubre la humilde felicidad de los hombres.”

“El correo de Patagonia abordaba la tormenta, y Fabien renunciaba a evitarla con un rodeo. (...) Le indicó su altura: mil setecientos metros. Apoyó la mano sobre los mandos para empezar a reducirla. (...) Sacrificaba su altura como el que se juega una fortuna. Un remolino hizo cabecear el avión, que tembló muy fuerte. (...) Fabien calculaba sus posibilidades: se trataba de una tormenta local, probablemente sobre Trelew, la próxima escala, anunciaba un cielo cubierto en tres cuartas partes. Se trataba de vivir veinte minutos apenas, en ese negro hormigón. No obstante, el piloto se inquietaba. (...) Si Trelew estaba cubierto en sus tres cuartas partes, podrán distinguir sus luces por los desgarrones de las nubes. A menos que... La pálida claridad prometida más lejos lo impulsaba a proseguir; sin embargo, como las dudas lo acuciaban, garrapateó para el radio: *Ignora si podrá pasar. Pregunté si detrás de nosotros continúa el buen tiempo.* La respuesta lo dejó consternado: *Comodoro anuncia: La vuelta aquí, imposible. Tempestad.* Empezaba a adivinar la ofensiva insólita que, desde la cordillera de los Andes, se abatía sobre el mar. Antes de que hubieran podido alcanzarlas, el ciclón les arrebatara: las ciudades.”



Avión Junkers 52, de Aeroposta Argentina, en el aeródromo de Bahía Blanca.
(Foto: Archivo General de la Nación).

Aves que no vuelan

Australia y la Patagonia, regiones situadas en el hemisferio austral, son los únicos dos lugares en el mundo donde pudo constatar, en cada una de ellas, la existencia de especies típicas de aves que, por un capricho de la naturaleza, carecen del privilegio de volar. Las especies que habitan el continente australiano se caracterizan por ser de hábitos terrestres. Una es el *emu*, gigantesca corredora (muy parecida en costumbres y en algunos aspectos a nuestro *ñandú*), y la otra es el *kiwi*, también corredora pero del tamaño de una gallina, sin cola y sin alas.

En cambio, en la Patagonia, las tres especies de aves que no vuelan son: el *ñandú*, de hábitos terrestres, también llamado impropriamente avestruz americano o de las pampas; el *pato a vapor*, curiosa palmípeda de hábitos preferentemente marinos —este ánade bautizado con tan extraño nombre, suele encontrarse en las rías, bahías, ensenadas y caletas del litoral patagónico, y abunda en las costas del estrecho de Magallanes, en los canales fueguinos, en la isla de los Estados y también en nuestras islas Malvinas—; la tercer especie de estas extrañas aves es, como se sabe, el *pingüino*, palmípeda de hábitos marinos y costumbres migratorias que frecuenta las costas de ambas regiones.

El pato a vapor

Sobre el *pato a vapor*, singular representante de nuestra alada fauna autóctona, no es mucho lo que se sabe a nivel popular, aunque antaño algunos viajeros pudieron comprobar que frecuentaba en gran número nuestras costas atlánticas. Hoy en día los turistas pueden contemplar ejemplares de estos patos desde la isla de Los Pájaros, notable apostadero de aves marinas situado en bahía San José, costa norte de la provincia del Chubut, hasta lugares geográficamente tan distantes como la ría e islas de Puerto Deseado, bahía de Santa Cruz y costas y canales de Tierra del Fuego.

El pato a vapor volador

Según parece, una especie de estos ánidos

AVES QUE NO VUELAN:

El pato a vapor

Por Manuel Llarás Samitier
Para la Revista Patagónica

llamada *pato vapor volador* —porque puede levantarse batiendo las alas por encima del agua—, habita tanto en las costas de los ríos y lagos del interior patagónico, como en todo el litoral marítimo de tan extensa región. En este caso, no deja de ser una curiosidad el

hecho de que este ave haya adaptado sus costumbres a la vida tan distinta que le plantean ambas áreas ecológicas. Habita desde Neuquén hasta Tierra del Fuego y también en las islas Malvinas, pero es de hacer notar que esta especie voladora no debió ser observada por Car-

RECEPTIVO PUERTO MADRYN

EL SERVICIO CINCO ESTRELLAS DE LA
PATAGONIA DEL SOL Y LA FAUNA

JULIO A. ROCA 141 - Tel. 72418/71048 - Télex 87329 WILLY 87330 PENIN
9120 - PUERTO MADRYN - CHUBUT - ARGENTINA

los R. Darwin cuando visitó el archipiélago, puesto que no la menciona en sus relatos.

Capitán Parker King: es un pato gigantesco

A fines del año 1826, el capitán Phillip Parker King, entonces al mando de la goleta hidrográfica Adventure, al anotar en su diario las observaciones que venían efectuando frente a la isla Dawson y en la entrada del canal Magdalena dice: "Aquí vimos por primera vez el ave tan notable que es el *pato a vapor*. Antes fue llamado por Cook y Byron *caballo de carrera*, a causa de la rapidez y la gran facilidad con que resbala por la superficie del agua. Es un pato gigantesco, el mayor que haya visto. Tiene el dedo posterior lobado, las patas colocadas muy atrás y demás características de los patos oceánicos. Su principal peculiaridad es la cortedad y notable pequeñez de sus alas, las cuales, no teniendo poder suficiente para soliviar su cuerpo, sólo sirven para impulsarlo sobre el agua más bien que dentro de ella, utilizándolas como las ruedas de los buques a vapor. Ayudado por éstas y por sus pies robustos y ampliamente palmados, muévase con sorprendente velocidad, y no es exageración afirmar que alcanza los 12 y 15 nudos. El mayor ejemplar que cazamos medía cuarenta pulgadas entre la extremidad del pico y la cola y pesaba 13 libras, pero el capitán Cook, menciona que el peso de uno de los que cazó era de 29 libras".

"Es muy difícil cazarlos en razón de su cautela y del espesor de su capa de plumas, impenetrable para cualquier munición menor

que las postas. El sabor de su carne es muy fuerte y tiene un penetrante olor a pescado, no obstante lo cual muchos de nosotros los encontramos sabrosos, pues resultaban un eficaz preventivo contra el escorbuto. Considero que el nombre de *pato a vapor*, es mucho más apropiado e indicativo del rápido movimiento de paletas de que está dotada esta ave, que el de *caballo de carrera* que se le había dado anteriormente".

Dos años después, al inspeccionar Puerto Gallant, situado hacia la parte occidental del estrecho, dice: "Aquí conseguimos una segunda especie de *pato a vapor*, catalogado por la Zoological Society of London como *Micropterus Patachonicus* Nov. Se diferencia del *M. Brachypterus*, no sólo en color sino en tamaño, pues es menor y tiene el poder de levantarse volando fuera del agua. Nosotros lo denominamos *vapor volador*". Algunos expedicionarios británicos y otros exploradores de esa región también lo denominaron *Stainerduch*.

Darwin: mueve alternativamente las alas

Por su parte, Carlos R. Darwin, al referirse años después a la fauna que tuvo ocasión de observar en las islas Malvinas, dice: "Vese además frecuentemente en estas islas un pato grande o ganso —*Anas Brachyptera*— que a veces llega a pesar 22 libras. En tiempos pasados se les llamó *caballo de carrera* por su manera de bogar y chapuzarse, pero hoy se les denomina más propiamente *barcos de vapor*. Tiene alas tan pequeñas y débiles que no puede volar, pero con su ayuda, en parte nadando y

en parte remando, se mueve con suma rapidez. El modo de efectuarlo se parece al pato doméstico cuando huye de un perro, pero estoy casi seguro que esta ave hace jugar las alas alternativamente y no a un tiempo como las demás aves. Estos pesados y estúpidos ánades arman tal estrépito con sus graznidos y chapuceos que el efecto es extremadamente curioso. Este anas no puede bucear más que en un reducido trayecto. Se alimenta únicamente de mariscos que busca en las algas y rompientes; de ahí que para romper las conchas se halle provisto de un pico y cabeza tan gruesos y fuertes que apenas pude romperlos con mi martillo de geólogo. Todos los cazadores de la Beagle tuvieron ocasión de comprobar lo duros que son de morir estos ánades. Mientras por la tarde se peinan el plumaje en bandadas, hacen el mismo ruido extraño y confuso que las ranas toros en los trópicos".

Tal como supuso Darwin, esta especie de ánade avanza o nada moviendo alternativamente las alas, tal como los nadadores que mueven alternativamente los brazos a gran velocidad. Esta característica es completamente desconocida en todas las demás aves, excepto el *pingüino* que tampoco vuela y tiene casi idénticos hábitos, pero en general todas mueven acompasadamente sus alas durante el vuelo.

En la especie que no alcanza a volar —puede que haya más de una— puede observarse nítidamente la tendencia a ejercitar tan extraño hábito cuando, por cualquier circunstancia, se ve en la necesidad de apurar la marcha estando en tierra, ya sea para huir de

*La defensa de los intereses de nuestra provincia,
el crecimiento regional y nacional, la equidad,
el sentido federalista han sido, son y serán
el espíritu que alienta, nuestro objetivo más alto,
nuestro más alto interés.*



BANCO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN

algún peligro o cuando, tras cumplir la tarea de alisarse las plumas, debe regresar al agua porque la marea en bajante lo descoloca lejos de la ribera. Si no tiene apremio en alcanzar el agua, como cuando va y vuelve del nido, su andar es igual al de todos los ánades, es decir, muy lento, torpe, pesado y sumamente grotesco.

Carl Skogman: una velocidad sorprendente

En el año 1852, Carl Skogman cronista del viaje alrededor del mundo que efectuó la fragata sueca *Eugenia*, al navegar más allá de la mitad del estrecho de Magallanes, aportó la siguiente descripción: "Pudimos ver por primera vez una clase de aves que los antiguos navegantes llamaron *corredoras* y los actuales, *patos vapores*. Sus alas son tan cortas que no pueden volar y se zambullen mal. Pero con ayuda de sus alones corren sobre el agua con una velocidad sorprendente, dejando atrás hasta un bote veloz a remo. El chapoteo de las alas semeja el de las paletas de un barco de ruedas, y de ahí el nombre que se les ha dado". Luego, este viajero confiesa que no les fue posible cazar ningún ejemplar para ser incorporado a la colección que el naturalista estaba formando a bordo.

Francisco P. Moreno: relativamente abundantes

En 1876, Francisco P. Moreno dice que los *patos* relativamente abundantes en una isla situada en la entrada de la bahía de Puerto Santa Cruz, pero no los describió ni se detuvo a observar sus costumbres.

Roberto J. Payró: un hervidero de agua

Años después, en 1898, Roberto J. Payró vió estos extraños palmípedos en los canales occidentales de Tierra del Fuego y dice lo siguientes: "Junto a la costa observamos el hervidero de agua producido por la marcha del *pato a vapor*, esa ave que nada con la rapidez que le ha valido ese nombre, levantando con las alas rudimentarias gotas y espuma como si fueran las ruedas de paletas puestas en movimiento por una máquina poderosa. El *pato a vapor* no puede volar, pero no he visto ave alguna que nade con tanta celeridad, pues la suya sólo es comparable con la de un pez".

Carlos R. Gallardo: nombre justificado

Por su parte, el ingeniero Carlos R. Gallardo a principios de siglo también los observó en las costas del canal Beagle, y en su libro titulado *Los onas* registró una nota gráfica de esta ave a la que identifica como *Tachyeres cinereus*, y agrega que los indios onas lo llamaban *alakhs*. También dice que se trata de un ejemplar típico de esas regiones, pues con el batir de las alas forma a sus costados un movimiento en las aguas que se asemeja mucho al que producen las ruedas de los vapores lo cual, a su juicio, justificaba plenamente el nombre que se les había dado.

Unicamente en la Patagonia

En los libros que tratan sobre ciencias naturales, se suele informar que "hay en Sudamérica tres especies de aves que usan las alas para fines distintos del vuelo: el *pájaro bobo* —el *pingüino*— como aletas; los *anas* llamados *pato a vapor* como remos, y el *avestruz* como velas auxiliares que le ayudan en su carrera. Sólo faltaría aclarar que tales aves, si bien es cier-

to que existen en Sudamérica, habitan únicamente en la Patagonia. ♦

BIBLIOGRAFIA

- DARWIN, Carlos R. *Diario del viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S.M. Beagle*. Tomo I. Traducción de Juan Mateos, Editorial Calpe, Madrid, 1921.
- DE LA PEÑA, Martín R. *Algunas aves de Puerto Deseado*, en Revista Patagónica N° 17. *Algunos ánades patagónicos* en Revista Patagónica, N° 19.
- FITZ ROY, Roberto. *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. Adventure y Beagle en los años 1826-1836*. Traducción de T. Caillët Bois. Biblioteca del oficial de Marina, Buenos Aires 1932.
- GALLARDO, Carlos R. *Los onas*. Editorial Cabaut y Cía. Buenos Aires, 1910.
- MORENO, Francisco P. *Viaje a la Patagonia Austral*. Edic. 1879, Buenos Aires.
- PAYRO, Roberto J. *La Australia argentina*. Imprenta La Nación. Buenos Aires, 1898.
- SKOGMAN, Carl. *Viaje de la fragata sueca Eugenia*. Traducción de Kjell Henriksen. Edic. Solar Argent. Buenos Aires 1942.



CRUZ del SUR S.A.

PERMISO SECRETARIA TRANSPORTES DE LA NACION N° 819-C480

SERVICIO EXPRESO

20 AÑOS EN LA RUTA DEL PROGRESO PARA EL SUR ARGENTINO

ADMINISTRACION CENTRAL: Castro 1277 - Tel.: 922-1166 / 1345 - Buenos Aires

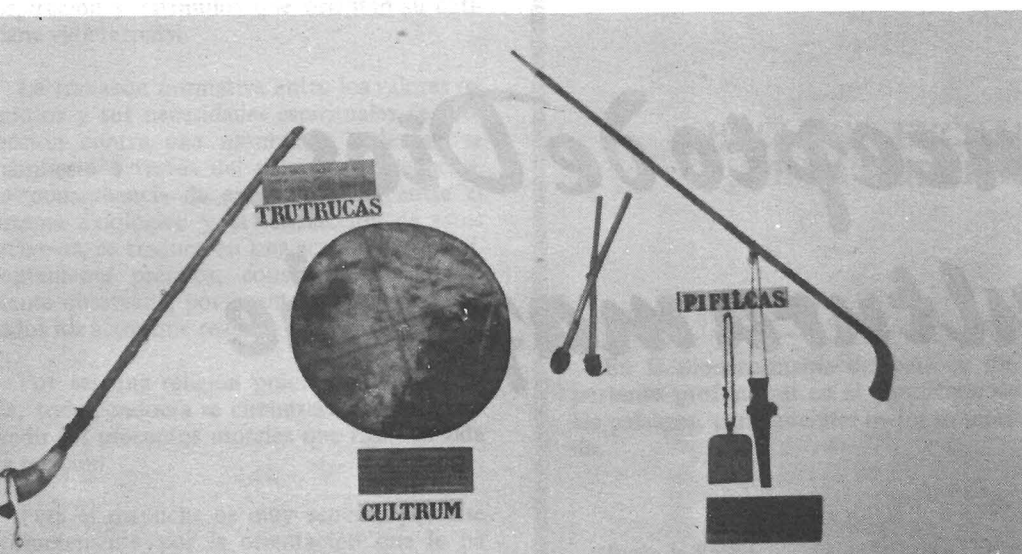
BAHIA BLANCA
MALVINAS 1220
Tel.: 31038

COMODORO RIVADAVIA
Calle 130 N° 2274
Tel.: 25285 - 25291 - 25295

TRELEW
PARQUE INDUSTRIAL
Tel.: 32110 - Télex: 87608

RIO GRANDE
GUEMES 465

TELEX: Buenos Aires 18282, Bahía Blanca 81731, Comodoro Rivadavia 86083



Instrumentos musicales expuestos en el Museo Indigenista y de Ciencias Naturales del Oeste del Chubut. De izquierda a derecha: *trutruca*, *cultrum* (con sus mazos), *nolquiñ*, *piloiloi* y *pifilca*. Son todos instrumentos pertenecientes a la cultura mapuche, traídos de Chile. La *trutruca*, el *cultrum* y la *pifilca* son empleados por indígenas de esta cultura en territorio argentino.

Museo Indigenista y de Ciencias Naturales del Oeste del Chubut

Dispuesta su creación en 1976 e inaugurado el 26 de febrero de 1978, el Museo Indigenista y de Ciencias Naturales del Oeste del Chubut, que depende de la Dirección Municipal de Cultura de Esquel, tiene como objetivo fundamental la conservación, en un ámbito público, de elementos de carácter arqueológico —de culturas pre y post hispánicas— de esa zona, que estuvieran en manos privadas.

Se exponen en el museo piezas de la industria lítica de los aborígenes de la Patagonia: puntas de flechas, cuchillos, raspadores, raederas, boleadoras, morteros, como así también objetos de plata y trabajos actuales de tejeduría indígena. Pueden observarse, asimismo, más de cincuenta especies de aves embalsamadas pertenecientes a la fauna regional, restos fósiles, improntas en rocas de peces, caracoles y restos vegetales que superarían los quince millones de años, una gran variedad de maderas petrificadas, y dos colecciones de indudable atracción: una de piedras y rocas y otra de maderas de la zona cordillerana. En lo que respecta al material histórico, debe destacarse una carabina que perteneció a los

legendarios *Rifleros del Chubut* que, hace poco más de cien años, llegaron, desde la costa atlántica, a aquella zona donde se asienta Esquel.

El museo es permanentemente visitado por turistas y viajeros, por alumnos de establecimientos primarios y secundarios de la región, y por los numerosos contingentes de estudiantes de Buenos Aires y otros lugares del país que llegan a Esquel en su viaje de egresados.

No obstante la afluencia consignada, el Museo Indigenista y de Ciencias Naturales del Oeste del Chubut no tiene personal asignado, por lo que debe constreñirse a ser un mero repositorio de elementos, y a disponer un horario de visitas reducido. Agréguese a ello que ocupa un salón en el piso alto del edificio de la estación terminal de ómnibus, lugar que debe razonablemente considerarse provisorio, pues no aparece como el más apto para que el museo pueda cumplir su función cultural. ♦

SUR
Turismo s.a.

PENINSULA VALDES - PUNTA TOMBO
LOS ALTARES - DIQUE AMEGHINO

BELGRANO 326 - TEL. 20550/20081
TLX: 87627 (9100) TRELEW - CHUBUT

El concepto de Dios en la cultura mapuche

*Por Else María Waag
Para la Revista Patagónica*

Antes de desarrollar el tema es conveniente hacer algunas breves consideraciones referentes al estudio del hecho religioso, de la conducta religiosa.

Es preciso señalar que en el estudio de una conducta, a través de la cual se manifiesta una actitud de fe religiosa, al ser enfocada desde una disciplina en particular, se cercena la realidad multiforme del problema en estudio.

Hay que tener presente que el conocimiento científico y el conocimiento religioso son distintos pero no excluyentes. Así por ejemplo, la psicología sólo puede llegar hasta la actitud religiosa expresada en un comportamiento, pero no tiene cabida en el ámbito de lo sagrado, en cuanto cualidad axiológica de lo divino, que le está reservado a la teología.

Por consiguiente, estudiar el hecho religioso, o la conducta religiosa, para llegar a su comprensión, reclama la integración de una labor interdisciplinaria del historiador de las religiones, del psicólogo, del filósofo, del sociólogo, del antropólogo, etcétera, por cuanto cada uno de ellos alcanza conocimientos distintos acerca de las conductas que expresan la vivencia religiosa. Tampoco se pueden reducir el uno por el otro por no tener una metodología común.

También hay que consignar que es difícil lograr la total identificación de lo que ha sido asimilado del cristianismo, y lo que realmente es originario, por cuanto el hombre religioso frente a la naturaleza, al mundo que lo circunda, a lo divino, tiene actitudes similares: la creencia en un poder preternatural que gobierna al universo, en el cielo como morada del

Ser Supremo y de los espíritus de los antepasados, en el subsuelo como refugio de las potencias del mal, en la inmortalidad del alma, etcétera.

Conducta religiosa del mapuche

Existe entre los mapuches un sentimiento religioso muy arraigado y más coherente con su comportamiento que el que manifiesta poseer su vecino criollo.

Para él, el mundo que lo rodea tiene dos instancias: una sensible y la otra extrasensible. De la primera tiene conocimiento por vía sensitiva y de la segunda por intuición, por vía extrasensorial. Esta relación, hombre-universo, tiene un sustento mítico a la vez que

poético por virtud de considerarse parte de un mundo vitalmente poderoso y de quien recibe inspiración y estímulos que orientan su cotidiana vida terrenal.

La trabazón normativa entre los valores religiosos y sus necesidades espirituales de protección contra una naturaleza poderosa, se manifiesta a través del sistema de creencias. La consecuencia de esta amalgama entre el sistema axiológico y la satisfacción de estos reclamos, se traduce en una actitud de fe eminentemente práctica, constante y rigurosamente observada, por cuanto está presente en todos los actos que realiza.

Por ser una religión práctica por excelencia, toda conducta se circunscribe a no transgredir los preceptos morales que rigen su vida de relación.

Para el mapuche es muy sencillo portarse correctamente por la orientación que le ha dado a su conducta. El indio es virtuoso, está satisfecho y no teme, porque cumple con las prescripciones éticas establecidas. Esto le da seguridad existencial, por eso no intenta apartarse o violar las normas tradicionales pues, ante cualquier infracción puede hacerse acreedor de algún infortunio como advertencia de que ha obrado mal; pero no por parte de los hombres sino como respuesta de la suprema entidad vitalizadora del cosmos, a quien le atribuye la responsabilidad del accionar universal.

Monoteísmo mapuche

Reconoce que hay una armonía y una regularidad en el universo que impone un orden que es respetado porque lo considera proveniente de una fuente suprahumana. El mapuche está en el mundo como lo están todos los seres y las cosas y por encima y abarcando todo lo que existe está la divinidad. De ella recibe los poderes, se destaca, tiene ideas, tiene suerte, etcétera.

Esta potencia suprema, al integrar la totalidad cósmica, concentra en sí todas las energías del cosmos, y abarca parejas de opuestos. El mapuche considera que cualquier alternativa desagradable que pueda sucederle tiene como causa la ruptura de la armonía existente entre las parejas de opuestos, con la irrupción de fuerzas adversas, que lograron imponer sobre las propicias.

HACIA UN ENCUADRE TERMINOLOGICO DE LA MODERNIZACION TURISTICA

En la modernización del país, es importante profundizar en el significado de las palabras, para entender mejor su sentido.

Según la Real Academia de la Lengua Española y la terminología utilizada por la O.E.A.,

- **ATRACTIVO TURISTICO**, es el objeto o acontecimiento capaz de motivar la radicación transitoria (hoteles, alojamientos turísticos) de visitantes y turistas.
- **AUTONOMIA**, potestad que, dentro del Estado, pueden gozar municipios, provincias, regiones u otras entidades de él, para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios.
- **AUTONOMISMO**, doctrina o sistema social que sostiene la autonomía de ciertas regiones geográficas dentro de la nación, con arreglo a una norma limitativa de sus funciones gubernamentales, que no han de estar en pugna con las reservadas al poder central.
- **CENTRO TURISTICO**, se denomina al núcleo urbano con atractivos turísticos y servicios (alojamiento, alimentación, recreación, etc.).
- **CORREDOR TURISTICO**, según las definiciones del Area Turística de la Organización de los Estados Americanos (OEA), *Corredor Turístico*, es un espacio homogéneo, en el cual la proximidad de sus atractivos y servicios, lleva a una natural complementariedad. Por lo general, se agrega que rutas troncales efectivizan su integración, y la jerarquía de los atractivos y servicios determinan prioridades y el rango de convocatoria de dicho espacio. Un mínimo de *dos zonas turísticas* da origen a la creación de un *Corredor* de esta característica.
- **FEDERACION**, acción de federar.
- **FEDERAL**, (del latín foedus) pacto, alianza.
- **FEDERALISMO**, espíritu o sistema de confederación entre corporaciones o Estados.
- **FEDERALISTA**, partidario del federalismo.
- **FEDERAR**, es hacer alianza, liga, unión o pacto entre varios.
- **FEDERATIVO**, (del latín foederatus), se denomina al sistema vigente entre varios Estados que, rigiéndose cada uno de ellos por leyes propias, están sujetos en ciertos casos y circunstancias a las decisiones de un gobierno central.
- **HOMOGENEO**, se dice geográficamente a un espacio de iguales caracteres; en turismo, *Corredor Turístico* (subregión).
- **REGION**, porción de territorio determinado por caracteres étnicos o circunstancias especiales de clima, producción, topografía, administración, gobierno, etc. (vg.: Región Patagónica). Unidad fitogeográfica.
 - región económica, la que por sus caracteres de producción agrupa generalmente varias unidades productivas integrables y complementables.
 - región natural, lo geográfico que posee un carácter propio y particular, producido por los diversos factores naturales (suelo, clima, recursos minerales, etc.) que actúan en ella.
- **REGIONALISMO**, tendencia o doctrina política según la cual en el gobierno de un Estado se prioriza el modo de ser y las aspiraciones de cada región.
- **ZONA TURISTICA**, es una jurisdicción geográfica que agrupa atractivos de interés turístico de aprovechamiento en común, para una o más ciudades (unidad menor de los corredores turísticos) (Zona Turística de la Ciudad de Buenos Aires) (Espacio de influencia hasta dos horas de distancia en traslado terrestre automotor del atractivo convocante).

El mapuche supone que todos los acontecimientos suceden por designio de algo que está por encima de las limitaciones humanas, con capacidad para desencadenar sucesos hacia determinada dirección, cuya resolución puede serle favorable o adversa. Como los fenómenos naturales suceden por intervención de esta entidad cósmica que está en la intimidad de los seres y las cosas, frente a los que le son desfavorables, muestra una sumisa resignación.

Al elevar sus deberes y derechos por encima de la voluntad humana, les da un carácter divino y protege valores que, de lo contrario, no perdurarían ni tendrían sentido ya que el valor debe estar acompañado por el deber para tener vigencia y no caer en el olvido.

Su experiencia con respecto a un principio de orden superior, suprahumano, consiste en la intuición de una presencia ultrasensible que se le insinúa por medio de ciertos signos o fenómenos que percibe como extraordinarios. Lo normal es la vivencia unitiva del cosmos, sin disociación de opuestos, por eso, ante lo inusitado demuestra cautela. En la apreciación valorativa del fenómeno hay admiración a la vez que temor mientras dura la incertidumbre

respecto del sentido que definirá su posible acción.

Sacralidad del mundo

El profundo respeto que tiene por el mundo circundante se debe a que esta potencia suprema, responsable de todo lo que existe, trasciende en su obra y la cualifica: es un mundo sagrado, por eso infunde respeto. El mundo es sagrado por la energía vitalizadora que lo anima. Por eso tienen mayor valoración afectiva los lugares, seres, objetos, etcétera, que en alguna oportunidad manifestaron ser más potentes que sus similares por cuanto la concentración del poder divino es mayor en ellos. Además de esta divinidad el mapuche cree que todos los seres, plantas, accidentes geográficos, etc. tienen un *dueño* en cuanto entidad protectora de los mismos, a quien se le debe solicitar permiso para hacer uso de los entes que tiene bajo su custodia: animales, vegetales, piedras, fósiles, etcétera.

Esta vitalidad preternatural del universo no puede ser representada con figura alguna porque no tiene forma, no se le rinde culto, como así tampoco a alguna otra potencia o ser con atributos sagrados, ni hay adoración a imágenes de especie alguna, ni tienen templos para ceremonias religiosas, porque el mundo en que vive es sagrado en su totalidad, y por lo tanto no necesita ser delimitado. Cabe destacar que, cuando realizan el Nguillatun o camaruco —ceremonia religiosa que se efectúa al aire libre—, como precaución y para contrarrestar posibles influencias maléficas que pudieran interferir en la rogativa, de cuando en cuando circundan el espacio donde tiene lugar el acto solemne, jinetes en veloz carrera profiriendo gritos.

Esta entidad, fundamento vital del cosmos y responsable de su accionar, toma conocimiento de todo lo que sucede por intermedio de las exhalaciones que despiden los seres y las cosas: aromas, miasmas, vapores, humo, etcétera que, llevadas por el viento se expanden por la atmósfera.

Nominativos

Su nombre es sagrado y solamente algunos consagrados lo conocen. No lo revelan a quie-



nes no pertenecen a su etnia. Se la invoca por voces que corresponden a alguno de sus atributos por interdicción de su nombre: Pillañ, Elchen, Elcheffe, Chao Elcheffe, Futa Chao, Callfu Chao, etcétera.

Pillañ es espíritu de un remoto antepasado destacado que reside en los picos más elevados, en los volcanes, esto es, en la montaña cósmica que une el cielo con la tierra constituyendo, por lo tanto, un intermediario entre la divinidad y el hombre: Elchen tiene por acepción la de poner en orden a la gente; Elcheffe, la de ordenador de la gente; Chao Elcheffe, el de padre creador de la familia humana, padre hacedor del mundo; Futa Chao, el de gran padre; Callfu Chao, el de padre azul, padre celestial; Callfu Nuque, el de madre azul, madre celestial (Koessler Ilg, *Cuentan los araucanos*).

El término que refleja con más autenticidad el pensamiento mapuche es el de Pillañ, por cuanto los demás pueden tener una connotación cristiana consecuente de la prédica del Evangelio.

Nguenechén

Con respeto a la voz Nguenechén (el ordenador de la gente, el que gobierna a la gente, el dueño de la gente, el propietario de la gente), de tanta divulgación entre los criollos, es preciso señalar que los informantes, con los cuales se trató este tema, sostuvieron reiteradamente que el equivalente de esa palabra en castellano es el de diablo.

El empleo de este término aparece por pri-



**Austral
Hotel**

SU SEGUNDO HOGAR EN LA PATAGONIA

Le ofrece:

- Calefacción central • Música funcional
- Petites suites con TV color • Suites de gran lujo
- Garage privado • Gran confitería
- Lavadero propio • Central telefónica electrónica
- Tesoros individuales • Salón de conferencias.

RIVADAVIA 190 - Tel.: 21021/22/23/24

Télex: 86071 HOTAU-AR

(9000) C. RIVADAVIA, Chubut



Escenas del camaruco o nguillatun. (Fotos: Arlette Neyens).

mera vez en el siglo pasado en un manuscrito inédito de una gramática araucana de la que es autor Octaviano de Nizza, misionero capuchino que estuvo predicando en Chile entre los años 1853 y 1873. Como los mapuches guardaron en secreto el nombre de *Dios* en su lengua, los evangelizadores se vieron obligados a construir y utilizar un vocablo nuevo para expresar la noción cristiana de Dios y no se confundiera con los nombres de los atributos que empleaban para nominarlo, por cuanto no reflejaban cabalmente el concepto que se quería introducir.

Es preciso advertir que la catequesis tenía por finalidad extirpar las ideas religiosas que poseían los mapuches para sustituirlas por la verdadera religión revelada, en una oposición dialéctica de paganismo-cristianismo, que se correlaciona con la creencia que el indio americano, a la llegada de los europeos, estaba

viviendo en una etapa precristiana, posterior a la caída, por lo cual aún permanecía bajo el dominio del diablo. Había que llevarles el mensaje de Cristo, formarlos como cristianos en desmedro de sus propias convicciones, inculcándoles que toda idea o experiencia religiosa ajena, al dogma cristiano era diabólica. Los sermones del padre Valdivia son testimonios elocuentes.

Noticias de que los mapuches no tenían idea de *diablo*, en cuanto ser demoníaco, las proporciona el padre Diego Rosales (S.J.) cuando refiere que "los hechizeros en todas las invocaciones que hacen, llaman a las almas de los difuntos diciendo: 'Pu am'; no al demonio expresamente, que no lo conocen, aunque él es el que les habla y les da a entender que es alguno de sus difuntos... y así cuando invocan al Pillan ni llaman a Dios ni al diablo, sino a sus caciques difuntos que se han

convertido en volcanes; que todos estos errores les enseña el demonio a los hechizeros, a quienes se aparece cercado del fuego y en otras figuras, ya de niños, ya de pájaros" (*Historia General del Reyno de Chile*, Valdivia, Chile, 1877, Tomo I: 162/3. Fue escrita en 1674). Se percibe claramente, en la última parte de la cita, su interés por demostrar que los chamanes estaban dominados por el diablo.

Si se tiene en cuenta que la evangelización comenzó conjuntamente con la conquista territorial, que el comportamiento de los invasores y posteriormente el de los colonizadores no se correspondía con el paradigma que predicaban los religiosos, se puede inferir que su tarea, de instruir a los mapuches en la religión cristiana, resultó muy difícil.

El siguiente fragmento extraído del poema



menipal SA

FABRICA PATAGONICA DE BEBIDAS CARBONATADAS

MIEMBRO DE LA



ASOCIACION DE FABRICANTES
ARGENTINOS DE COCA-COLA

PLANTA 1

BOUCHARDO 1360 - TEL. 22349/22395

9000 COMODORO RIVADAVIA - Provincia del Chubut

PLANTA 2

PARQUE INDUSTRIAL TRELEW - Casilla Correo 404

8100 TRELEW - Provincia del Chubut

turem Indómito que Fernando Alvarez de Toledo comenzó a escribir el 22 de diciembre de 1598, pone de manifiesto que los mapuches recibieron un concepto de Dios que en la práctica no era respetado, por cuanto la conducta de los hombres era opuesta a lo que los misioneros predicaban. Es parte de la arenga que pronunció Pailamache, el cacique más añejo de los pures por la victoria obtenida sobre los españoles. (Corresponde al canto III, strofa segunda).

Dicen que a su Dios de ellos que le amemos,
y nunca jamás vemos que ellos le aman;
que su santo nombre no juremos,
ellos solos le juran disfaman;
El día santo mandan que guardemos,
mas para trabajar ellos nos llaman;
A nuestro padre y madre que le honremos,
y a los suyos honrarlos nunca vemos”.

Berta Koessler Ilg en el prólogo a *Tradiciones araucanas*, cuando se refiere al trato que se dispensaban los criollos al indígena dice: “Ellos, hospitalarios, aunque pobres, de trato generalmente dulce, poca correspondencia efectiva encontraron de parte de quienes los habían desplazado”. “Otro factor hubo que dificultó en gran medida los acercamientos: el hombre blanco desposeyó al hombre de la tez cobriza, le persiguió, aniquiló y entonces: ¿verían con gusto los antepasados, que sufrieron aquellos males, la entrega al viejo enemigo de los secretos de la raza?” (1962, p. XIX).

Así como resistieron la ocupación de su territorio también se resistieron a la conquista espiritual, porque no estaban dispuestos a cambiar su religión por la del adversario. Si bien no se logró sustituir el primitivo concepto de Dios por el cristiano, le adjudicaron a Dios —que los misioneros llamaban Nguenehén— la responsabilidad de todo acontecer diverso, asociándolo a la idea de diablo, también introducida por los evangelizadores.♦

R. Nacida en Gaiman, provincia del Chubut, Elsa María Waag es licenciada en Antropología, egresada de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, donde se doctoró, en 1977. Es autora de la obra *Tres entidades “wekufü” en la cultura mapuche*, publicada por EUDEBA en 1982.

ECONOMIAS REGIONALES

Por el doctor Carlos Héctor Lenzi
Para la Revista Patagónica

La vigencia de la democracia posibilita la defensa del federalismo y su convergencia a la realidad nacional, mediante un desarrollo descentralizado regional.

El principio federalista significa, en el plano interno de las naciones, el respeto por el bien común de las provincias, por su autodeterminación y por su participación en el gobierno de la nación. Es la garantía constitucional para la defensa de los intereses regionales.

Las provincias nacieron antes que la nación y, al dictarse la Constitución Nacional, su potestad soberana sólo podía delegarse a la nación, mediante sesiones de sus legislaturas provinciales. La administración central socavó la soberanía de las provincias, dictando el Congreso Nacional leyes que cercenaban derechos territoriales provinciales, sin mediar aquel acto soberano de los gobiernos menores. El crecimiento de la economía central causó el sostenido marginamiento de las economías regionales. Su aislamiento impidió su articulación en el conjunto económico nacional.

Cuando se produjo la organización nacional, las provincias tenían una clara idea del país que deseaban: una Argentina integrada, donde cada región podía desarrollar al máximo sus potencialidades socioeconómicas. Las provincias que ganan la batalla para crear su distrito federal, pierden la guerra, que se desencadena al trocar el federalismo por el unitarismo capitalino.

Debemos definir una estrategia nacional de uso y ocupación del espacio. Cada región con su espacio propio —el de su influencia y el geopolítico— hace su aporte al conjunto na-

cional. El estancamiento nacional sólo se superará con el aporte de las economías regionales a un esquema de auténtica integración.

La utilización de los recursos en la misma región, no sustrayéndolos como ocurrió durante muchas décadas a las regiones de mayores riquezas no renovables (petróleo, gas) sería la palanca que movilizaría el crecimiento del interior y quebraría su aislamiento. Hay que romper el molde actual, pues solamente sirvió para el desarrollo de una milésima fracción y condicionó al resto del país a servir a esa milésima fracción.

De la economía central debemos pasar a la economía regional. Será la liberación del estancamiento. La puerta que se abre a la era del crecimiento.

Las provincias tienen madurez y fortaleza institucional para generar su desarrollo regional dentro del marco de un moderno federalismo. La nación, en esa articulación equilibrada con las provincias, presidirá una renovada concertación de las fuerzas nacionales.

Una de las herramientas para fortalecer el federalismo es la descentralización estatal. El Estado Federal mejora así su eficacia. Acepta que las provincias tienen capacidad para consolidar el área de su propio dominio.

Esa integración con su medio favorece posiciones más realistas, gesta inversiones que cautivan a las juventudes para ir o permanecer en el interior y forjarse un porvenir que les es negado por la gran metrópoli. Al nacer polos industriales en el interior, fruto de esas riquezas energéticas, los hombres de las provincias asumirán su conducción integradora.♦

UN ROBINSON SUIZO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

*Por Mateo Martinić B.
Punta Arenas, Chile, enero de 1988
Para la Revista Patagónica*

La presencia helvética en la región del estrecho de Magallanes, ubicado en la parte meridional de América del Sur, ha de situarse históricamente en el lustro 1872-78, época definida por el arribo a la colonia chilena de Punta Arenas del friburgués Albert Conus y la llegada del último grupo de colonos, correspondiente a la inmigración organizada por aquél, en virtud del convenio suscrito con el gobernador Oscar Viel, y que significó el arribo de poco más de un centenar de campesinos suizos.

Hasta 1872 la única referencia al paso de algún otro individuo de tal nacionalidad por la remota colonia magallánica, correspondía a la visita realizada, hacia 1869, por el famoso naturalista Louis Agassiz.

Pero he aquí que cuando compulsábamos antiguas crónicas en busca de indicios referidos a determinadas materias etnográficas, nos encontramos casualmente con una mención ciertamente singular acerca de un suizo que debió permanecer en forma forzada en las tierras del estrecho de Magallanes, en 1837.

Vale la pena conocer con algún detalle las circunstancias que hacen posible acreditar la primacía precursora que su aventurera incursión por aguas y tierras australes le daría a Johann Niederhauser, natural del cantón de Berna, por sobre el resto de sus compatriotas, que llegarían cuatro décadas después.

Este Niederhauser era relojero de oficio, como correspondía a un suizo que se respetara.

Insatisfecho tal vez por las poco atractivas perspectivas que le ofrecía su patria por aquellos años, decidió, como muchos otros compatriotas y al igual que millones de europeos, emigrar hacia los Estados Unidos en busca de un mejor pasar y, a lo mejor, de fortuna.

Norteamérica contra lo que pudo esperar Niederhauser, le fue poco propicia, pues sufrió diversos reveses que lo dejaron en mala situa-

EACE S.A. ESTUDIO ADUANERO
Y DE COMERCIO
EXTERIOR

Roque Sáenz Peña 153 (9120) Puerto Madryn - Chubut
Teléfonos 71453 - 71097 - Télex 87301 EACEM - AR



Campamento de patagones en Puerto Peckett, Estrecho de Magallanes.

Dibujo de E. Legoupil, 1837.

Viajes Schneider

Empresa de Viajes y Turismo

Leg. 2242 - Res. 109/79

NUESTRA PATAGONIA

- Comodoro Rivadavia
- Lago Argentino - Ventisquero Moreno
- Bosques petrificados (Sarmiento - Jaramillo)
- Arte rupestre - Cañadón del Pinturas
- Caza - Pesca - Sky - Trekking - Estancias
- Lago Fontana - La Plata - Lago Posadas
- Programa Industrias
- Fauna (Camarones - Puerto Deseado)

ES MAS SERVICIO — ES MAS EXPERIENCIA
ES MAS EFECTIVIDAD

Rawson 729

Tel. 22220 - 24768 - Tx. 86094 Masch
9000 - Comodoro Rivadavia - Argentina

ción económica. En tal aflictivo estado se encontraba cuando hubo de oír sobre un patrón de una nave destinada a la caza de focas en los mares australes de América, quien estaba reclutando voluntarios para una expedición, que se pintaba como atractiva aventura y con buena paga al retorno de la temporada de caza, que además se prometía fructífera.

El ingenuo Niederhauser, ajeno del todo a los menesteres del mar y la cinegética, como cabe suponer, hubo de caer como otros en el garlito que tendía el capitán mercante y decidió embarcarse.

Viene al caso señalar que el interés que los capitanes y armadores de Nueva York y Nueva Inglaterra por los litorales australes del continente americano era muy antiguo. Desde fines del siglo XVIII los *schooners* y *sloops* que enarbolaban la bandera de estrellas y barras, frecuentaban las costas meridionales en campañas de caza de lobos marinos de uno y dos pelos, faenas que a contar de los años 20 del siglo XIX y por espacio de varias décadas se concentraron sobre las costas patagónicas y fueguinas del sudoeste americano.

Fue práctica común en aquella esforzada

empresa cinegética, que las embarcaciones que la desarrollaban fueran dejando en las *piedras loberas* (como se nombraban los apostaderos y parideros de pinnípedos) a sucesivos grupos de cazadores, quienes durante lapsos que podían tomar semanas y aun meses, se dedicaban a las duras y fatigosas tareas de matanza de animales, faenamiento, salazón de cueros y fundido de grasa, aguardando generalmente en medio de privaciones sin cuento y soportando un clima infernal, el retorno de la nave que habría de recogerlos.

Tal secuencia operativa se daba regularmente, pero no faltaban los casos en que, por circunstancias de siniestros harto comunes en esos litorales de gran riesgo o por la voluntad de inhumanos capitanes, algunos infelices tripulantes quedaran por largo tiempo o para siempre, perdidos en inhóspitos islotes de las desoladas costas patagónicas y fueguinas. Muchas veces tan cruel proceder tenía como única motivación la de disminuir el número de hombres para, por la inversa, incrementar per cápita el monto del reparto económico al término del viaje.

Y tal debió ocurrir con el pobre Niederhauser y otros siete marineros en 1837. El y

sus ocasionales camaradas fueron dejados sobre una isla de la costa fueguina occidental al sur del cabo Pilar, con víveres suficientes para tres o cuatro meses de permanencia, tiempo que demoraría el *schooner* en volver a buscarlos. La embarcación retornó, en efecto, recogió la producción acumulada, cueros y sebo, y dejó al grupo víveres para otros tres meses de trabajo, con la promesa de una próxima recada para recogerlos definitivamente. Pero la nave nunca volvió.

Esperando anhelantes por el regreso de la embarcación, los infortunados marineros agotaron sus provisiones y desesperando por su salvación optaron por abordar la chalupa que tenían y con ella se dirigieron, a través del desconocido laberinto de canales fueguinos, buscando el estrecho de Magallanes, convencidos de que sobre sus costas y no en aquel infierno insular habrían de encontrar alguna posibilidad de rescate.

Tuvieron suerte y de ese modo, tras algunas infaltables peripecias y en sucesivas etapas fueron navegando por el gran canal hasta recalar en puerto Oazy accidente que se abre sobre la costa norte, ya en el tercio oriental del Estrecho. Allí estaba establecido un grupo de indígenas tehuelches —los famosos patagones de la leyenda—, quienes acogieron amistosamente a los marineros. Por tal razón, dos de ellos, Niederhauser y un inglés apellidado Birdine, determinaron quedarse entre los salvajes, en vez de proseguir aventurando con su embarcación hacia el Atlántico, como eligieron los otros seis.

Así tuvo inicio y desarrollo una singular permanencia de estos nuevos robinsones entre los nómades de la Patagonia austral. Fueron dos a tres meses en que el suizo y el inglés debieron convivir con los indígenas en las duras y en las maduras. Ello significa que cuando la caza era buena comían hasta hartarse, pero cuando el alimento escaseaba debían mantenerse únicamente con la baya silvestre conocida como calafate (ha de tenerse en cuenta que Niederhauser y compañeros arribaron a la comarca de Oazy y Peckett en los inicios de la primavera), prolongándose esta mezquina dieta a veces por largos días.

Así fueron pasando las semanas y los meses, hasta que un día, cuando los robinsones estaban hartos de miseria y privaciones como las que debían soportar junto a los hospitalarios pero desprovistos patagones, al promediar diciembre de 1837, vieron pasar viniendo

desde el Atlántico y con rumbo al interior del Estrecho, dos grandes veleros. Se trataba, es menester consignarlo, de las naves *L'Astrolabe* y *La Zelée*, de la Marina Real de Francia, que navegaban bajo el comando del prestigiado marino Julio César Dumont D'Urville, en demanda de la Polinesia, pero con un plan de exploraciones geográficas previas que las había traído hasta el estrecho de Magallanes y las llevaría luego hasta las tierras antárticas. Desde aquel momento y alentando la esperanza de volver a ver los buques, Niederhauser y Birdine oteaban día a día el horizonte, hasta que al fin tanta espera tuvo su recompensa.

Cuando las naves galas retornaban de su penetración, para salir hacia el océano Atlántico, vieron fuego sobre la costa del norte, a la altura de puerto Peckett: era una fogata que habían preparado los dos europeos, para llamar la atención de las tripulaciones de los navíos.

Interpretando correctamente aquel fuego como una señal, Dumont D'Urville dispuso recalar en dicho lugar. Una vez en tierra la partida de desembarco, los franceses fueron al punto rodeados por un grupo de curiosos indígenas, quienes tenían sus toldos (viviendas) en la vecindad.

Cual no fue la sorpresa de los marinos al ver en el grupo a un hombre que, no obstante estar envuelto con capa o manto hecho con piel de guanaco como los demás indios y andar tan sucio y desaliñado como ellos, demostraba ser de raza europea.

Acercándose a este individuo el que estaba a cargo de la partida, procedió a interrogarlo para averiguar de quien se trataba. El falso tehuelche que no era otro que Niederhauser, contestó que era americano de los Estados Unidos, pero habiéndosele hablado entonces en inglés demostró no poseer bien tal idioma, no obstante lo cual consiguió manifestar que era natural de Suiza, de los alrededores de Berna. El oficial francés hizo llamar a un marino de nombre Kosmann quien hablaba el alemán, con lo que tuvo al fin el intérprete apropiado.

Se conoció de tal manera la historia de este antiguo relojero y su compañero de desventuras. Concluida la relación y habiendo aparecido entre tanto Birdine, ambos solicitaron al jefe galo que les permitieran embarcarse, petición que fue acogida por Dumont D'Urville. Así Niederhauser fue recibido como pasajero en la capitana *L'Astrolabe* y Birdine, en igual

calidad se embarcó en *La Zelée*.

El agradecido suizo pudo devolver al punto y en parte el inapreciable favor que se les hacía, sirviendo como intérprete a su vez para que los franceses se entendieran con los patagones, interesados como estaban en informarse científicamente acerca de sus particularidades étnicas.

Está visto pues que durante la forzada permanencia ambos europeos se esforzaron en aprender la lengua tehuelche, con lo que pudieron llegar a convivir en mejor forma con sus anfitriones y además imponerse sobre sus costumbres y características de vida.

Así Niederhauser y Birdine pudieron enterarse también acerca de la existencia de un grupo de indígenas mestizos de tehuelche y alakalufes (nómades marinos de la Patagonia occidental), tenidos por aquéllos como de raza inferior, y que habían adoptado los hábitos patagones y vivían en su inmediata proximidad, aunque separados. Eran los indígenas que más tarde serían llamados *guaicurries* y que cobrarían triste fama a raíz de su participación en el asesinato de Bernardo Philippi.



TIEMPO LIBRE S.A.

**AGENCIA
DE VIAJES
Y TURISMO**

**SAN MARTIN 152
9410 - USHUAIA
TIERRA DEL FUEGO
TEL. (0964) 91.273
TELEX 88.643 TIELI AR**

gobernador de la colonia chilena de Magallanes, en octubre de 1852. Fue ésa una posibilidad excepcional que permitió a la posteridad conocer antecedentes de valor sobre el rarísimo y efímero grupo indígena señalado.

Además de ello, los franceses pudieron enterarse de diversos aspectos de la vida indígena, entre otros, de su hospitalidad y buen trato para con los extraños, además de su honradez, de lo que dio prueba el propio Niederhauser al contar que ninguna de sus pertenencias personales, ni siquiera su colección de herramientas de relojería, le fue tocada durante el tiempo que había estado con ellos. Los tehuelches serían unos incansables pedigrüños, pero no ladrones, lo que por cierto acredita mérito en su favor.

Tanta información científica y culturalmente provechosa debió proporcionar Niederhauser, que con entera propiedad Dumont D'Urville escribiría "que después de él, la historia de los gigantes patagones no sería más una fábula".

Y así al cabo de una relación de un par de días con los indígenas del lugar, los marinos franceses zarparon de puerto Peckett con destino al Antártico.

Posiblemente, al tiempo de alejarse de la costa las naves, Niederhauser y Birdine hayan contemplado largamente aquel paraje en donde habían encontrado su salvación, reviviendo los días y semanas que habían pasado entre los hospitalarios nómades de la Patagonia.

Fue un final feliz para una robinsonesca aventura. ♦

NR. El profesor Mateo Martinić B. integra la Sección Historia del Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia, con asiento en la ciudad de Punta Arenas, Magallanes, Chile.



BIBLIOGRAFIA SOBRE FERROCARRILES PATAGONICOS

Por Francisco S. Arancibia
Para la Revista Patagónica

NR. Para la parte ya publicada de esta bibliografía consultar los números 31, 32, 33 y 34 de la Revista Patagónica.

GONZALEZ PUEBLAS, Manuel. *El ferrocarril trasandino*. En Congreso trasandino de Bahía Blanca, 1952.

GORRAIZ BELOQUI, Ramón. *Extensión y movimiento de los ferrocarriles*. En revista Argentina Austral, número 401. Buenos Aires, marzo de 1965.

INSTITUTO GEOGRAFICO ARGENTINO. *Ferrocarril entre Viedma y San Antonio*. En Anales del Instituto Geográfico Argentino, tomo I, N° 4. Buenos Aires, 1925.

IRAZUSTA, Julio - IRAZUSTA, Rodolfo. *La Argentina y el imperialismo británico*. Editorial TOR, Buenos Aires, 1934.

IRAZUSTA, Julio. *Influencia económica británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires.

IRAZUSTA, Julio. *Perón y la crisis argentina*. (Varios capítulos, especialmente el sexto, relacionados con los ferrocarriles). Ed. Independencia SRL. Buenos Aires, 1983. Tercera edición.

JACOBACCI, Guido. *Ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi*. Memoria técnica, desde la iniciación de los trabajos hasta el 31 de diciembre de 1911. Descripción del trazado y del territorio.

En Boletín de Obras Públicas de Buenos Aires, 1912.

JONES, Matthew Henry. *Trelew, un desafío patagónico*. (Capítulos I, III, IV y XV). Tomo 1°, 1886-1903, edición del autor. Impreso en los talleres gráficos de Impresora Golfo Nuevo. Auspiciado por la Biblioteca Popular Agustín Alvarez, de Trelew, 1981.

KNESS MORALES, A. *Los ferrocarriles de la Patagonia. El país debe un homenaje a don Ezequiel Ramos Mejía, su eminente propulsor*. En Revista Argentina Austral, N° 112. Buenos Aires, octubre de 1938.

LADAGA, Liliana R. *Contribución al estudio de la actividad parlamentaria en torno a los ferrocarriles patagónicos (1880-1907)*. En Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional. Comodoro Rivadavia, 1973. Dos tomos, Buenos Aires, 1974.

LODOLA, Luis M. *Informe comparativo sobre los trazados para el trasandino del sur, dentro del territorio argentino*. En Congreso Trasandino de Bahía Blanca, 1958.

LORENZO, Oscar A. *Los ferrocarriles argentinos. El comienzo de una historia civilizadora*. En el diario La Prensa, de Buenos Aires, marzo 1 de 1986.

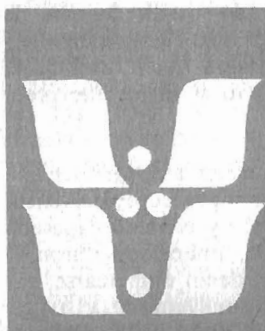
MABRAGAÑA, Heraclio. *Los mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina. 1810-1910*. Redactada cronológicamente por sus gobernantes. Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires, 1910. Seis tomos.

MAGNET, Alejandro. *Nuestros vecinos argentinos*. Editorial del Pacífico. Santiago de Chile, 1956.

MARIN VICUÑA, Santiago. *El trasandino del sur*. En Revista de Derecho, Historia y Letras, año 24, tomo 71. Buenos Aires, 1922.

MIGUEL, Eduardo José. *Las tierras de los ingleses en la Argentina, 1870-1914*. Editorial Belgrano. Buenos Aires, 1985.

MORENO, Enrique. *El trasandino del sur, de Neuquén*. En Cámara Argentina-Chilena de Comercio. Buenos Aires, 1953.



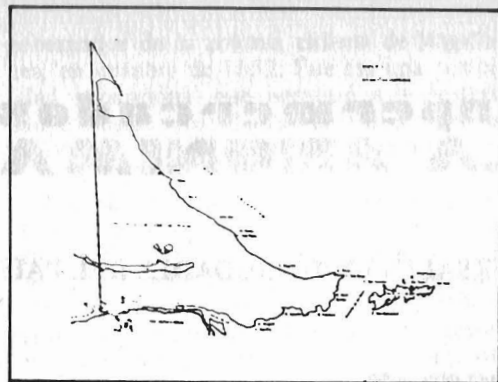
hotel Centenario

S.A.H.C.I.

100 habitaciones con baño privado - Música funcional
Teléfono - Snack Bar - Restaurant - Salones para
reuniones y conferencias - Cocheras.

EL MAR EN LA T

Por Juan Roberto Benítez¹ y An



Por sus características de insularidad, el archipiélago fueguino se ha visto, a lo largo de su historia y en la actualidad, influenciado natural y socialmente por el mar.

A través de él han llegado los grandes navegantes, que la conquistaron y que dejaron en la Tierra del Fuego, su impronta.

El mar ha sido la causa de asentamientos y de abandono a la vez. El mar ha traído el sustento y las esperanzas, como también impidió escapar a los presidiarios de Ushuaia o de la isla de los Estados. Es el mar, también, el que determina las condiciones climáticas, y sobre

el que los hombres han ocasionado conflictos limítrofes de magnitud.

Es por eso que este capítulo se hace particularmente importante, ya que el mar es la Tierra del Fuego misma.

Utilizaremos entonces los conocimientos de la Oceanografía, ciencia que estudia los procesos naturales que se verifican en los océanos, sus límites y su influencia sobre los medios adyacentes, con el fin de comprender su dinámica y consecuencias. Para lograr su fin se encaran estudios de carácter geológico, físico, químico y biológico del agua de mar, apli-

cándose a los fondos oceánicos, las orillas de los océanos y la región de contacto con la atmósfera.

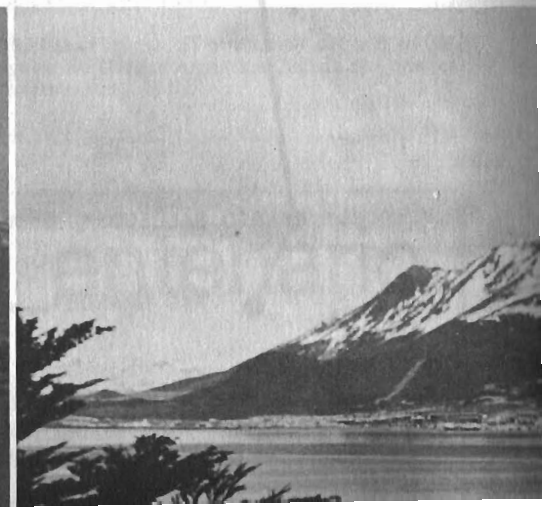
La aplicación de estos conocimientos puede mejorar la caza y la pesca, facilitar la obtención de fertilizantes a partir de peces y plantas, optimizar la navegación, posibilitar la construcción y conservación de los puertos, extraer petróleo y otros minerales, agilizar las condiciones de salvataje y promover el turismo.

Los estudios de carácter geológico se refieren a las diferentes profundidades, a la estruc-

Vista del Canal Beagle, bahía de Ushuaia.



Ciudad de Ushuaia. Puede verse m



RR2 DEL FUEGO

Liberali Para la Revista Patagónica

tura sedimentaria, a los agentes erosivos que actúan permanentemente, etc. Estos dan origen a distintos accidentes costeros y los modifican según la intensidad del oleaje.

Los movimientos del agua de mar tienen relación con los vientos predominantes (olas), la rotación de la tierra (corrientes marinas) y la influencia de la luna y el sol (mareas).

Dichos movimientos producirán cambios en el agua de mar, debido a que las aguas cálidas de las zonas ecuatoriales (de alta salinidad) se trasladarán hacia las zonas frías, y las que aquí se originan se dirigen hacia el Ecuador.

El agua de mar, que consiste en una solución acuosa compuesta por sólidos y gases disueltos, sustancias sólidas orgánicas e inorgánicas en suspensión y organismos vivos vegetales y animales que participan de su composición, modifica sus propiedades en relación con la temperatura, presión y salinidad (ésta dependerá, a su vez, de la temperatura).

Su composición química puede resumirse en: *oxígeno* (que proviene del proceso de fotosíntesis de los vegetales marinos), *nitrógeno*, *dióxido de carbono* y *gases raros del aire*.

La temperatura varía entre 30°C y -1,9°C

NR. El presente trabajo de los licenciados Juan Roberto Benítez y Ana María Liberali integra un estudio general sobre la geografía de la Tierra del Fuego, preparado para la *Revista Patagónica*.

En nuestro número 11 publicamos el primer capítulo: *Un refugio para náufragos*; en el número 13 el segundo: *Tratamiento diferenciado, para una mayor integración del país*; en el número 15 el tercero: *Origen de sus montañas*; en el número 18 el cuarto: *Minerales e hidrocarburos*, y en el número 27 el quinto: *Nieves eternas sobre el archipiélago fueguino*.

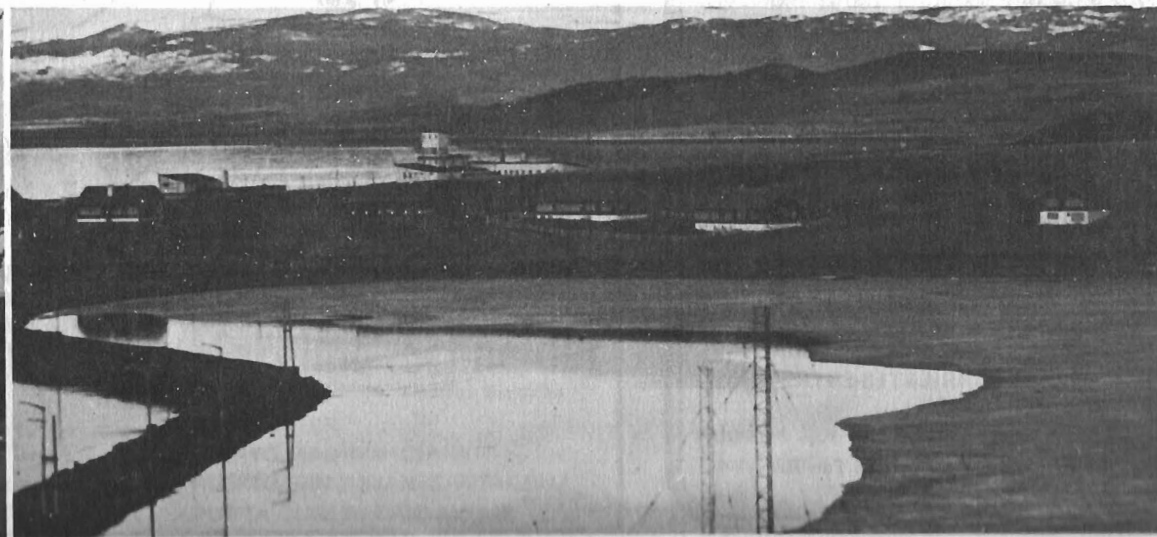
(punto de congelamiento) y de ésta dependerá la salinidad, que es la relación entre el peso de la materia disuelta y el peso de la muestra de agua de mar (33 a 340/oo).

La presión tiene directa relación con la profundidad: cada 10 metros aumenta 1 atm de presión.

Hasta los 300 metros la temperatura y la salinidad dependen de la latitud, de la estación del año y de las corrientes marinas. La circulación oceánica variará con los vientos si es horizontal y de la temperatura y salinidad (termohalina) si es vertical, debido a las diferentes densidades.

Bahía de Ushuaia, durante el deshielo.

lento sobre acumulación morénica.



El agua fría tiene mayor densidad. Es un caso interesante el de las aguas antárticas, por aumentar su salinidad a pesar de la baja temperatura de éstas, por el congelamiento de grandes masas dejando mayor cantidad de sales en suspensión. Dichas características químicas serán decisivas para determinar especies vegetales y animales. (Ver mapa N° 1).

A partir de las características del agua de mar en la actualidad, se han formulado diferentes hipótesis para determinar el límite de los océanos.

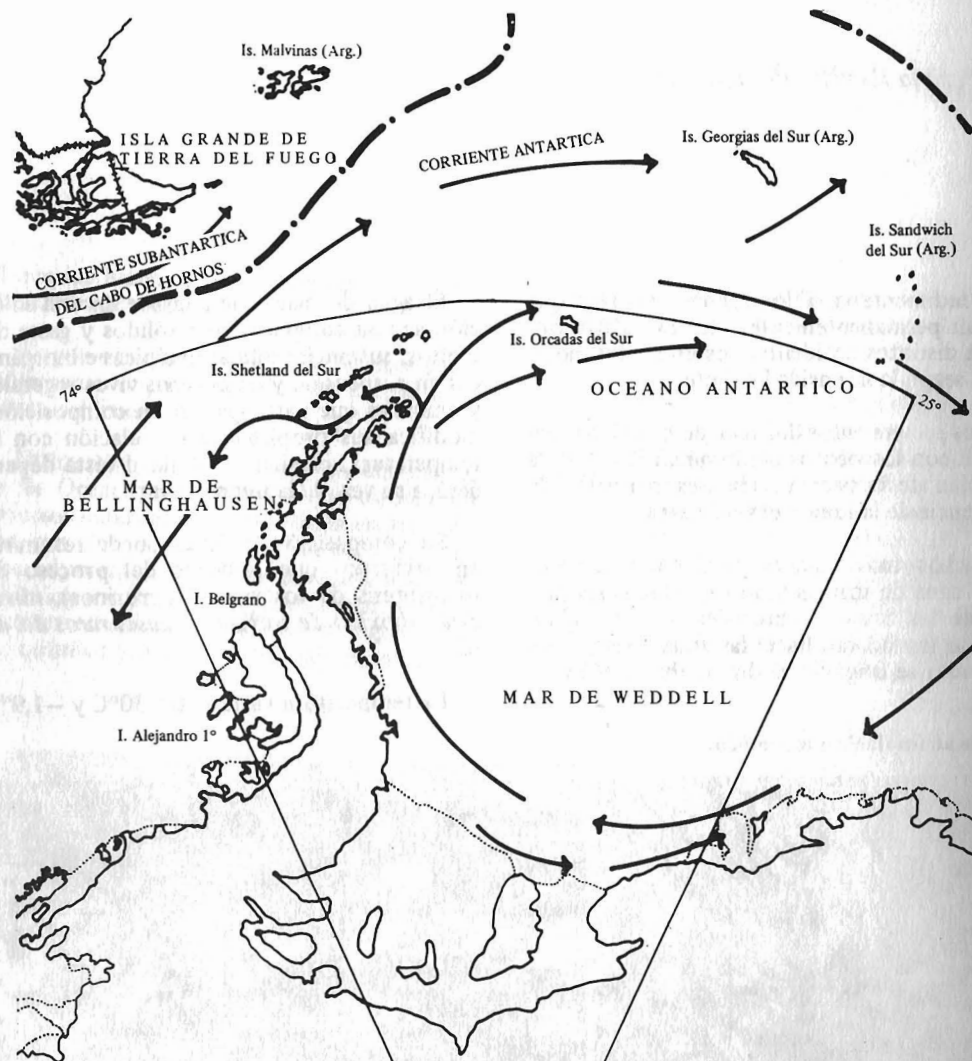
Teniendo en cuenta los escasos conocimientos con que aún hoy en día contamos, autores como Ratzel, Supan y Boguslawski, consideran que el océano Atlántico no limita con el Pacífico a partir de la línea imaginaria que une al cabo de Hornos con la Antártida, como lo aceptara bajo dictamen la Sociedad Geográfica de Londres en 1845, sino que debe hacerse una nueva delimitación en base a elementos naturales.

A partir de estos conceptos el pasaje de Hoces o de Drake y el mar de Scotia pertenecerían al Pacífico Sur, ya que las característi-

cas de salinidad, densidad, viscosidad, color y temperatura de las aguas son similares a ese océano, como también su flora y fauna (plac-ton, necton y bentos). Lo confirman asegurando que las Antillas Australes (Georgias y Sandwich del Sur) son la prolongación de los Andes (Ver mapa N° 2).

Delimitan también un océano Austral o Antártico, ya que las aguas que rodean a las tierras polares tienen una fisonomía y características tales que se lo puede considerar una unidad oceanográfica independiente. Fuera de la Convergencia Antártica (área de contacto) se produce un cambio en la temperatura su-

MAPA N° 1 CIRCULACION DE LAS AGUAS ANTARTICAS



CITUR
CITUR
 WHOLESALE & TOUR OPERATORS
 D.N.I. Res. 251/79 EVT

CENTRAL Y RESERVAS
 Cerrito 1054
 Subsuelo (1010) Bs. As.
 Tel. 41-1248/5352
 Télex: 18235 PAD. AR.

Servicio receptivo:
IGUAZU - LAGO ARGENTINO
 Operadores de:
PATAGONIA: PUERTO MADRYN
CUEVA DE LAS MANOS-FITZ ROY
LAGO ARGENTINO - RIO TURBIO
USHUAIA
 Receptivo en:
LAGO ARGENTINO-IGUAZU
 Excursiones y Servicios Individuales:
LITORAL-IGUAZU-ASUNCION
POSADAS-CORRIENTES-ENTRE RIOS
SUR DEL BRASIL:
(PLAYAS Y TERMAS)
 Gobernador Gregores 1028 Tel. 75
 El Calafate - Santa Cruz

perficial, salinidad, y vida marina, especialmente plancton (base de la alimentación de los vertebrados: peces, aves y mamíferos).

Olsacher, en su *Informe Geológico sobre el Arco de las Antillas del Sur*, cita al geólogo alemán Hans Stille quien las considera parte integrante de la cordillera submarina que atraviesa el Atlántico de norte a sur.

Autores como Daus, Capurro y Rey Balmaceda, consideran apropiado el límite en el cabo de Hornos, en relación con el estrechamiento pronunciado en el pasaje de Hoces o de Drake, que es de 1000 kilómetros. Cuestionan además, las dificultades para precisar otro tipo de límite. (Ver mapa N° 3).

Tomando el criterio de la división de océanos en base a sus características naturales, el canal de Beagle sería una dependencia del océano Pacífico, tesis adoptada por Chile.

Según Daus, el canal de Beagle comunica los dos océanos y se extiende desde el extremo de su brazo sudoeste (bahía Rafagales) hasta punta Navarro (isla Navarino), lugar donde termina la margen sur, por lo que pierde continuidad como tal. El canal Moat por lo tanto, no es la continuación natural, interrumpida por el paso Picton. (Ver mapa N° 4).

Mar Argentino

Se denominó así a las aguas suprayacentes a la prolongación del continente por debajo de las aguas del océano Atlántico. Se extiende desde el río de la Plata hasta el cabo San Pío (55° 03' S) en la entrada del canal Moat. (Daus, 1978).

Corrientes y mareas

Las corrientes marinas son la consecuencia del movimiento termohalino en las aguas profundas y de los vientos, en la superficie. En el hemisferio sur llevan el sentido contrario a las agujas del reloj.

En el mar Argentino dejan sentir su influencia dos corrientes: la cálida del Brasil, que avanza hasta los 35° S y tuerce hacia el este a partir de los 45° S, y la de Malvinas, de aguas frías, por ser una desviación de las co-

MAPA N° 2 DELIMITACION NATURAL DE LOS OCEANOS ATLANTICO Y PACIFICO SUR



rientes antárticas. Sus aguas suelen arrastrar témpanos, que quedan fuera de la plataforma continental, debido a que su superficie sumergida suele ser superior a 200 metros.

Las aguas circumpolares adquieren fuerza a partir del estrechamiento del pasaje de Hoces o de Drake, entre los 57 y los 60°S, distribuyendo plancton y otras especies en todos los océanos. Su coloración es verdosa por estar cargada de diatomeas. La corriente subtropical es azul intensa.

A la convergencia entre la corriente subtropical y antártica se la denomina ambiente subantártico.

Dicha convergencia se produce a los 50° en el Atlántico y a los 60°S en el Pacífico, por lo que la Tierra del Fuego se encuentra en el sector de influencia de las aguas polares.

La temperatura media de éstas es de -1,9°C a 1°C, en invierno y de -1,5°C a 4°C, en verano. Al norte de la convergencia los valores están entre 4 y 10°C en invierno, siendo mucho superiores en verano.

En todo el litoral argentino, y en especial en la Patagonia, tienen mucha importancia las mareas, que se dejan sentir con especial intensidad en las escotaduras de la costa, tales como bahías y estuarios. Las mareas que en la bahía



Marítima Schneider

Agencia Marítima Empresa Estibajes

SUCURSALES:

PUERTO MADRYN-CHUBUT

PUERTO SAN JULIAN-SANTA CRUZ

PUNTA QUILLA-SANTA CRUZ

**AL SERVICIO
DE LOS BUQUES
EN EL LITORAL
PATAGONICO**

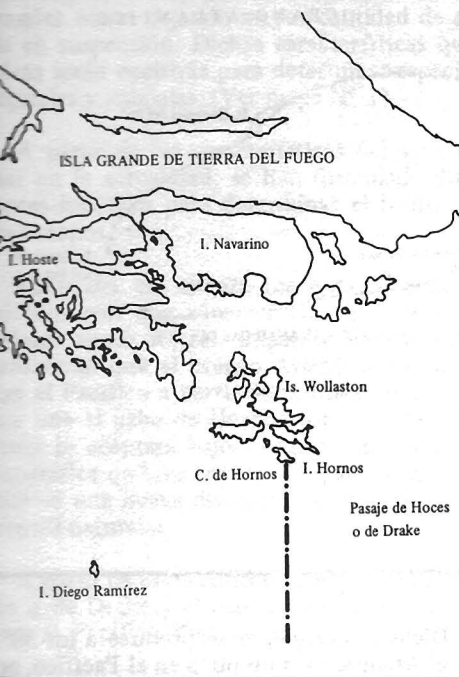
Rawson 729 ☎ 24768 / 22220 / 24833

Telex 86094 Masch Ar.

(9000) Comodoro Rivadavia

Chubut ARGENTINA

MAPA N° 3
DELIMITACION GEODESICA DE LOS OCEANOS
ATLANTICO SUR Y PACIFICO SUR



Blanca y los golfos de San Matías y Nuevo Os-
cilan entre 3 y 7 metros, alcanzan sus valores
máximos en Santa Cruz, cuyo promedio es de
9,45 metros, alcanzando una máxima de 14.
En la costa fueguina vuelven a disminuir, sien-
do la máxima la de bahía San Sebastián, con
6,6 metros, disminuyendo hacia el sur aún
más: 2,5 metros en bahía Thetis.

Esto se debe a que una onda derivada del
Pacífico contornea el cabo de Hornos y se in-
terna en el Atlántico, presionando a las co-
rrientes atlánticas hasta la zona de Malvinas.
(Ver gráfico N° 1).

En el canal de Beagle, paso MacKinlay, se
encuentra una onda del Pacífico (a través de
los canales fueguinos) con otra procedente
del sudeste. Desde cabo San Diego hasta el es-
trecho de Le Maire, cuando la marea está en
bajante y se forma una ola de forma de S, se
suele perder el control de los buques. Estas
son algunas de las razones, por las cuales se
considera a esta zona, una de las más difíciles
del mundo para navegar.

Si bien el promedio de velocidad de mareas
en las costas fueguinas es de 2 nudos, en Le
Maire oscila entre 3 y 3,5.

Plataforma continental

A medida que aumenta la latitud el terri-
torio argentino disminuye en ancho pero, en
cambio, la plataforma continental, o parte del
continente cubierta por el océano hasta los
200 metros de profundidad, se va ensanchan-
do en la misma dirección hasta abarcar el
archipiélago de las Malvinas.

La superficie de la plataforma continental,
ha sido calculada en 960.000 km². Su ancho,
que es de 240 km frente a Mar del Plata, au-
menta hacia el sur y alcanza a 475 km, frente
a la península Valdés; 580 km frente a Como-
doro Rivadavia, y 850 km frente a Río Galle-
gos.

La formación de la plataforma continental
está vinculada con los movimientos epirogé-
nicos de ascenso que han contribuido a la for-
mación de las mesetas escalonadas que carac-
terizan a la Patagonia Extraandina, y a los pro-
cesos glaciales e interglaciales, que han sido
acompañados por el descenso y ascenso res-
pectivo del nivel de los océanos. A ello se ha



**interlagos
turismo**

E.V.T. - RESOLUCION N° 0046/75

**EMPRESA DE AVANZADA
EN LAGO ARGENTINO
CAPITAL NACIONAL DE
LOS GLACIARES**

Atención de:
**INDIVIDUALES
GRUPOS
EXCURSIONES
HOTELES
GUIAS BILINGÜES**

- Avenida Libertador 1175. Tel 18
- Calafate, provincia de Santa Cruz
- Suipacha 472, 3°, 304
- Tel.: 45-9970, Buenos Aires
- Fagnano 35, oficina 5. Tel. 2614
- Río Gallegos, provincia de Santa Cruz

MAPA N° 4 CANAL BEAGLE

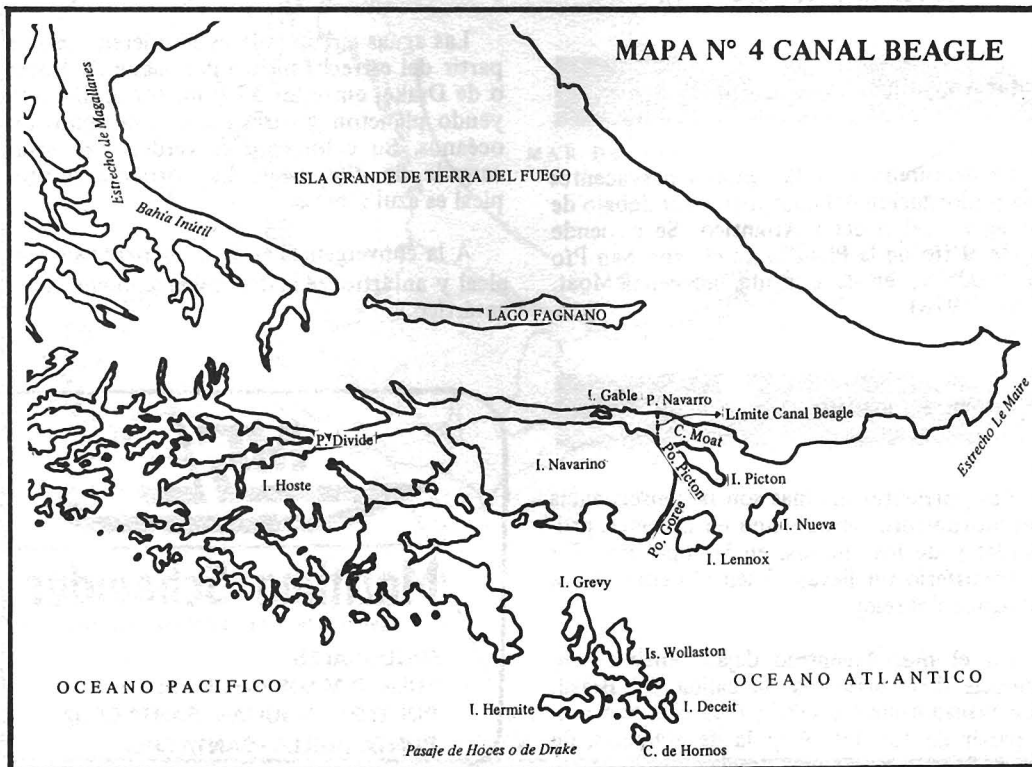


GRAFICO N° 1 AMPLITUD DE MAREAS

SAN SEBASTIAN	6,6 m
LA MISION	5,7 m
RIO GRANDE	4,6 m
CABO SAN PABLO	4,6 m
BAHIA THETIS	2,5 m
USHUAIA	1 m

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Servicio de Hidrografía Naval.

agregado la acción de los movimientos tectónicos de hundimiento, como los que se observan en los golfos de San Matías, San José, Nuevo y San Jorge.

Durante las grandes glaciaciones del Pleistoceno se estima que fueron cubiertos por los hielos entre 45 y 50 millones de km² en los distintos continentes, con mantos de hielo de espesor medio superior a 1000 metros. El agua necesaria para la formación de ese hielo procedió sin duda de los océanos, cuyo nivel varió según el grado de englazamiento correspondiente a las distintas glaciaciones, cuyo número se estima en cuatro.

El retiro del océano durante las glaciaciones permitió un rebajamiento por erosión de las regiones continentales vecinas a la nueva costa, por medio de la acción de los ríos, que vieron modificado su nivel de base, que pasó a ser el nuevo nivel del mar. En las épocas interglaciares o de disipación de hielos, el mar recuperó en forma aproximada su antiguo nivel y, a menudo, cubrió las partes rebajadas que eran marginales del continente, convirtiéndolas en plataformas.

Los sondeos efectuados en la plataforma continental argentina han permitido comprobar la existencia de una disposición en cuatro escalones que presentan una prolongación submarina del relieve aterrazado de la Patagonia Extraandina. El relieve de esos escalones se vincula en la parte norte a la llanura pampeana, y en la parte sur a las mesetas patagónicas, señalando en consecuencia una continuidad

Películas AGFA

Con las nuevas películas, AGFA pone al alcance del fotógrafo profesional o amateur, una amplia gama capaz de resolver cualquier toma en las condiciones más difíciles.



GAMA PROFESIONAL

Envase plateado

AGFACOLOR XRS: en 100, 200, 400 y 1000 ISO en 35 mm y 120.

AGFACHROME RS: en 50, 100, 200 y 1000 ISO en 35 mm y 120.

AGFAPAN: en 100 y 400 ISO, en 35 mm y 120.

GAMA AMATEUR

Envase blanco

AGFACOLOR XR 100i: en 35 mm - Envases MINI 12+3; MAXI 24+3 y 36 exposiciones, además en 110 y 126 e XR 200i.

AGFACHROME CT100 en 35 mm.

AGFA

estructural y topográfica de la plataforma en el continente.

Integran la porción argentina de Sudamérica otros elementos que corresponden a la corteza terrestre. A la plataforma continental sigue el talud continental, hasta los 1000 metros (pie del talud); luego, el sial adelgazado, hasta los 4000 metros, y por último, la emergencia continental hasta aproximadamente los 5000 metros (límite exterior del margen continental). A partir de esta última profundidad, aparece la cuenca oceánica de la Patagonia, con los afloramientos del sima en su fondo.

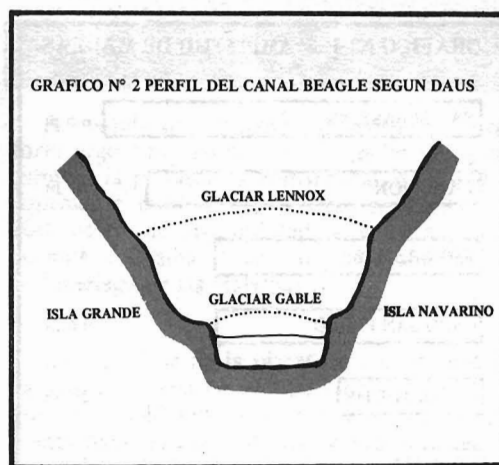
Groeber considera la existencia de cuatro escalones o gradas en la plataforma argentina: el primero se halla a una profundidad media de 35 metros con ligeras oscilaciones entre 32 y 38 metros. El segundo escalón, de mayor amplitud, llega hasta los 75 y 95 metros siendo mayor la profundidad en dirección al sur. El tercer escalón se desarrolla hasta los 110 metros de profundidad y, el último, que abarca

a las islas Malvinas, es el de topografía más regular y alcanza hasta profundidades que oscilan entre 150 metros y las 100 brazas (182,8 m).

El primero y segundo escalón llegan hasta Bahía Blanca y Santa Cruz, respectivamente.

El tercer escalón casi no existe al norte de los 41°S, confundiendo en su pronunciada pendiente con el segundo. A partir de los 45° S, se ensancha hasta la desembocadura del estrecho de Magallanes, desde donde se angosta hasta la isla de los Estados. Su pendiente es acentuada en el norte y suave en el sur, presentando pequeños bajos similares a los del ambiente patagónico, que señalan procesos de intensa erosión cuando la plataforma estaba emergida.

El cuarto escalón encierra las islas Malvinas y, al igual que el anterior, casi no existe al norte de los 45°S, pero luego se ensancha rápidamente hacia el sur. Entre las islas Malvinas,



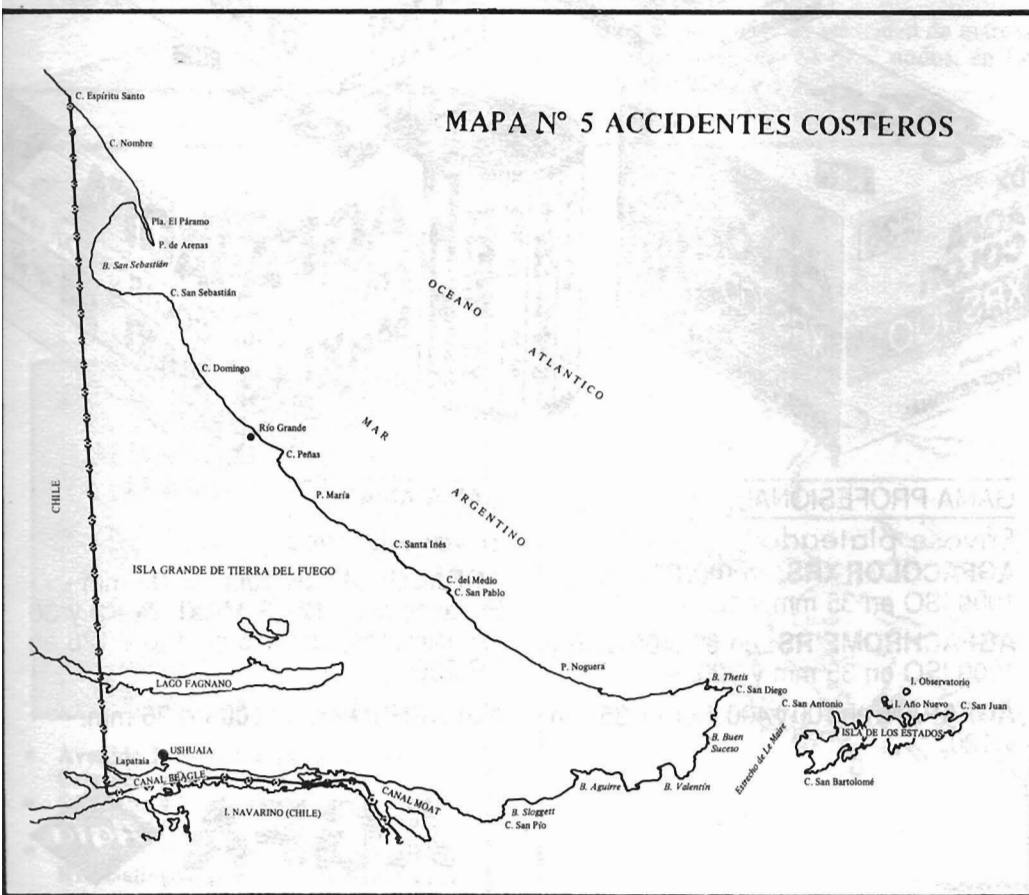
la isla de los Estados y el banco Burdwood, que la prolonga hacia el este, se halla una zona deprimida, entre 300 y 500 metros de profundidad, con dos hondonadas de origen tectónico, luego trabajadas por el glaciario. Una se extiende entre las islas Malvinas y la de los Estados, y la otra entre las Malvinas y el banco Burdwood; este último tiene una profundidad entre 35 y 126 metros.

La glaciación cuaternaria dio origen al canal de Beagle, cuyo lecho presenta forma de U, característico de las formaciones glaciares. Por esta razón carece de vaguada (canal más profundo). (Ver gráfico N° 2).

Daus lo divide en 3 sectores:

Occidental: es la zona más profunda, y consta de dos canales (NO y SO), que es la zona de alimentación del glaciar que lo formó. Presenta paredones agrietados y numerosos glaciares en la cordillera Darwin (Chile), con caída de bloques de hielo;

Central: se extiende desde Lapataín (límite internacional) hasta la isla Gable, donde se produjo acumulación de morenas. Las bahías son valles de antiguos glaciares: la ciudad de Ushuaia está construida sobre una morena de fondo. Las islas Bridges son *nunataks*, cerros testigos del relieve existente antes de los glaciares. Este es el sector más ancho del canal, que llega hasta 14.400 metros en la bahía de Ushuaia, disminuyendo en puerto Almanza (frente a isla Gable) a 4060 metros. En las zonas más profundas predomina el fango verdoso y limo-arenoso; y hacia el este, las conchillas, cascajos y arena. En este sector abundan las algas (cachiyuyo);



Oriental: se encuentra aquí la mayor cantidad de bahías, y por estar libres de hielos es transitable durante todo el año.

Fuera del canal, hacia el este, predominan las arenas con presencia de fango en los puertos o desembocadura de ríos.

Costas

Tierra del Fuego presenta dos tipos diferentes de costas: la oriental o atlántica, y la meridional o andina.

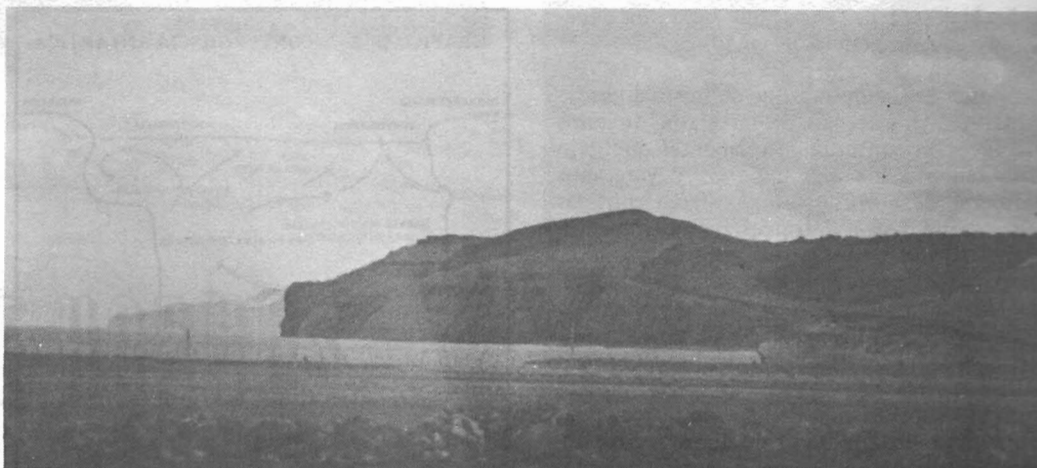
La primera comienza en el cabo Espíritu Santo y sigue hacia el sudeste, presentando como accidentes más importantes la bahía San Sebastián, cerrada parcialmente por la península El Páramo que termina en la punta de Arenas; más al sur se abre el estuario del río Grande, y luego se destacan los cabos Peña y San Pablo, la caleta Policarpo y la bahía Tethys, terminando este tipo de costa en el cabo de San Diego, frente al estrecho de Le Maire, que separa la isla Grande de la de los Estados. Esta es un sector de los Andes Fueguinos; sus costas, muy recortadas por profundas bahías erosionadas por los glaciares, terminan en elevados cantiles que dificultan el acceso desde el mar. Su extremo oriental es el cabo San Juan. Al norte de la isla de los Estados se hallan los islotes de Año Nuevo y la isla Observatorio.

El cabo San Diego marca el comienzo de la costa alta y recortada por la erosión glaciaria (fiordos), de los Andes Fueguinos. Sus principales accidentes son las bahías Buen Suceso, Aguirre, y Sloggett, el cabo San Pío y los canales Moat y Beagle.

En el sector oriental la fisonomía es de playas de arenas alternadas con acantilados, mientras que en el sector meridional, en las bahías, el material es morénico y sus pendientes son abruptas, en particular en la isla Navarino (Chile). (Ver mapa N° 5).

Aguas antárticas

Se denomina convergencia antártica a la línea que rodea al continente homónimo, donde las aguas frías provenientes del sur se su-



Costa de acantilados, al sur de Río Grande.

mergen bajo las más templadas que corren desde latitudes menores.

La línea es en realidad una franja de unos 30 a 40 kilómetros de ancho variable, en latitud, en diferentes longitudes, extendiéndose a través del Atlántico, del Pacífico y del Índico, entre los 48 y 61°S. Aunque esta franja se desplaza, lo corriente es que no lo haga en más de medio grado de latitud de su posición media.

En estas aguas se ha llegado a determinar un estrato (o capa) de aguas superficiales bien definido: frío, de escasa salinidad y con un espesor entre los 100 y 250 metros que descansan sobre otra capa más profunda y más cálida. Las aguas de la capa fría, al encontrarse con aguas más cálidas y livianas procedentes del norte, descienden y se sumergen para seguir su desplazamiento hacia regiones septentrionales. (Ver gráfico N° 3).

Aguas superficiales (hasta 100 metros): en invierno -2°C , aumentando la salinidad de 34 a 34,5 por mil.

Agua circumpolar antártica (debajo de los 100 metros): la temperatura es superior a $0,5^{\circ}\text{C}$ y la salinidad es de 34,7 por mil. Entre los 500 y 600 metros la temperatura aumenta, decreciendo luego lentamente. La mayor salinidad está entre los 700 y 1300 metros decreciendo luego.

Agua de fondo antártica: la temperatura promedio es de $0,4^{\circ}\text{C}$ y la salinidad, de 34,66 por mil.





HOTEL
Lyon

*Tradicional
cordialidad
en hotelería*

80 departamentos de 2 y 3 ambientes con el confort y la atención que su familia y Ud. se merecen, equipados con TV color, heladera, teléfono, calefacción, aire acondicionado. Servicio de lavadero. Caja de seguridad. Confitería - Salón para reuniones - Servicio de bar las 24 horas. Estacionamiento propio.

RIOBAMBA 251 - (1025) Buenos Aires
Tel. 45-0100/09 REPUBLICA ARGENTINA

Su Majestad Británica, que hizo una expedición a los mares del Sur, en 1741:

“Desde la tempestad que se inició antes de abandonar el estrecho de Le Maire, tuvimos una sucesión continua de tormentas que dejó sembrados a los más antiguos y veteranos marineros de a bordo y los obligó a confesar que lo que hasta entonces habían llamado tempestades eran ventarrones sin importancia comparados con la violencia de estos vientos, que levantaban un oleaje tan corto y al mismo tiempo tan formidable, que resultaba más peligroso que el de todos los mares recorridos en otras partes del globo. No sin razón este desagradable aspecto nos llenaba de terror; pues habría bastado que una sola de estas olas hubiese roto sobre nosotros para que hubiéramos ido, con toda probabilidad, a parar al fondo del mar.” (Extraído del prólogo de *El último confín de la tierra*, Lucas Bridges, 1975).

GLOSARIO

Bahía: entrada amplia del mar.

Banco: bajo de gran extensión: banco de arena.

Bentos: conjunto de organismos animales y vegetales que habitan en el fondo del mar.

Boya: punta de tierra que entra en el mar.

Caleta: ensenada.

Canal: estrecho marítimo angosto, entre dos muelles.

Cascos: piedras pequeñas.

Catameas: algas unicelulares.

Estuario: desembocadura de un río, en forma amplia, de embudo.

Lodo: lodo glutinoso.

Glaciar: valle glaciario hundido e invadido por el mar.

Fotosíntesis: síntesis de un cuerpo químico efectuada por la luz.

Olfo: entrada del mar pronunciada.

Limbo: lodo, cieno.

Margen continental: conjunto formado por la plataforma continental, el talud continental y la emergencia continental, desde la costa hasta el límite ex-



terior del margen continental. Hacemos la salvedad que la legislación internacional en vigencia considera plataforma continental a todo el conjunto anteriormente mencionado.

Necton: fauna con capacidad propia para trasladarse en el agua.

Pasaje: estrecho entre islas, o entre islas y tierra firme.

Paso: estrecho de mar.

Plancton: fauna y flora microscópicas o de muy pequeño tamaño, que se mantiene en suspensión en las aguas dulces o saladas.

Sial: capa terrestre compuesta por silicio y aluminio.

Sima: capa terrestre compuesta por silicio y magnesio.

BIBLIOGRAFIA

BENITEZ, J. y LIBERALI, A.: *Geografía de la Tierra del Fuego: origen de sus montañas*, en Revista Patagónica Nº 15. Buenos Aires, 1983.

BRIDGES, Lucas: *El último confín de la Tierra*. 1975.

CAPURRO, Luis R.: *Los límites del Océano Atlántico Sur*, en Boletín de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, Nº 97. Buenos Aires, 1978.

DAUS, Federico: *Caracteres geográficos del límite entre los océanos Atlántico y Pacífico*, en Boletín de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, nº 97, Buenos Aires, 1978.

FRAGA, Jorge A.: *Introducción a la geopolítica antártica*, Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires, 1983.

GALLO, J. y CRASSELLI, M.: *Curso de Oceanografía*. Instituto Antártico Argentino. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires, 1978.

IGLESIAS de CUELLO, Alicia: *Archipiélago Fueguino*, en Atlas Total de la República Argentina Nº 11. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires, 1981.

LIBERALI, A. y BENITEZ, J.: *Geografía de la Tierra del Fuego: nieves eternas sobre el Archipiélago Fueguino*, en Revista Patagónica Nº 27. Buenos Aires, 1986.

MARTINEZ, J. y MASSA, L.: *La actividad pesquera*. Inédito.

NOVATTI, R.: *Curso sobre Geografía Antártica*. Instituto Antártico Argentino. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires, 1978.

OLSACHER, J.: *Informe geológico preliminar sobre las relaciones entre el Arco de las Antillas del Sur y los océanos Atlántico y Pacífico*, en Boletín de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos Nº 97. Buenos Aires, 1978.

PANZARINI, R.: *Introducción a la Oceanografía General*. EUDEBA. Buenos Aires, 1970.

REBAGLIATI, O.: *El límite exterior de la plataforma continental*. EUDEBA. Buenos Aires, 1985.

REY BALMACEDA, R.: *El punto más austral del territorio argentino*, en Boletín de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos Nº 97. Buenos Aires, 1978.

SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL: *Derrotero Argentino. Parte III. Archipiélago Fueguino-Islands Malvinas*. 4ta. edición. Buenos Aires, 1981.

TOMO, Aldo: *Curso sobre Biología y Recursos Vivos*. Instituto Antártico Argentino. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires, 1978.

NUEVAS CARRERAS DE HOTELERIA, DE MODALIDAD TECNICA Y NIVEL TERCARIO, CON TITULOS OFICIALES

El Instituto Superior de Turismo Perito Moreno, incorporado a la enseñanza oficial, amplía sus actividades desde el presente año lectivo inaugurando la carrera de guía de turismo bilingüe, y dos referidas a hotelería: la de técnico superior en hotelería especializado en restaurante y bar, y la de especializado en cocina y pastelería. La aplicación de este ensayo educativo permitirá instrumentar la capacitación profesional de quienes se desempeñan en los mandos superiores de la hotelería en la gerencia de alimentos y bebidas, o en los cargos de maitre, barman o chef. El plan de estudios abarca una duración de tres años, pudiendo los interesados inscribirse en la sede del Instituto, Piedras 736, Capital Federal. Información complementaria la proporciona el mismo Instituto por los teléfonos 361-3700/5333/3064 y 6345.

EL CABO DE HORROS



Al comenzar el siglo XVII el poderío naval de España entraba en crisis, en tanto surgían y desarrollaban gran poder marítimo otras potencias, como los Estados de Holanda. Para terminar con la llamada guerra de Flandes, que tenía por escenario esa región, el rey Felipe III se había visto obligado a firmar con esta nueva Confederación una tregua que, a cambio de algunas concesiones, ponía fin a una costosa y sangrienta lucha que día a día debilitaba el legendario poderío del imperio hispano.

Durante esos años se constituyó en Amsterdam la llamada Compañía de Las Indias Orientales, poderosa asociación de comerciantes y armadores particulares, que de inmediato obtuvo para sus asociados el privilegio exclusivo de comerciar con los mares de la especiería, utilizando las rutas del cabo Buena Esperanza y del estrecho de Magallanes. Pero no todos los comerciantes se asociaron a la nueva compañía y aceptaron ese monopolio.

Así fue como allá por el año 1615, Guillermo C. Schouten, veterano y experimentado marino, expuso a Isaac Lemaire, acaudalado comerciante de la época, la propuesta —una segura posibilidad, según él—, de hallar una nueva ruta que permitiera llegar a los mares de oriente sin interferir las cartas patente que otorgaba la Compañía de Indias. Tras largas conversaciones, Schouten y Lemaire llegaron a un acuerdo mediante el cual se dispuso aprestar dos naves a fin de concretar tan ambicioso proyecto.

Tras ultimar detalles, ambos acordaron que los gastos serían sufragados por partes iguales entre el autor de la iniciativa y Lemaire. Las dos naves, muy bien pertrechadas, zarparon el 14 de junio de 1615 del puerto de Texel y, excepto Schouten y Jacobo Lemaire, hijo de Isaac, que embarcó con el cargo de comisario general, nadie sabía el destino de estos buques. Se dio el nombre de *Concord* al de mayor porte, que además estaba provisto de algún armamento, y el de *Horn* al buque auxiliar, un simple yate. Estas naves estaban tripuladas en total por unos 65 hombres, gente seleccionada entre la flor y

nata de los marinos disponibles en aquel momento.

La navegación se efectuó sin mayores inconvenientes hasta Puerto Deseado —*Port Desire* entonces— donde anclaron el 19 de diciembre, mas al repasar los cascos se incendió y se perdió el pequeño *Horn*. Prosiguieron viaje, y el 13 de enero de 1616 el mal tiempo los empujó mar adentro hasta avistar las islas Malvinas, a las cuales ellos ya llamaban Sebalinas. Seis días después, el 24 de enero, descubrieron y penetraron en un nuevo estrecho al cual dieron el nombre de Lemaire, anotando en su diario que lo consideraban más propicio y favorable que el estrecho de Magallanes. A la costa situada al este, le asignaron el nombre de *Tierra de los Estados*, —hoy isla de los Estados— en homenaje a su patria.

El 29 de enero de 1616 lograban doblar el cabo que señala la extremidad meridional del continente americano, al cual dieron el nombre de *Cabo de Horn* en recuerdo del buque perdido en Puerto Deseado. Con estos nuevos descubrimientos quedaba ratificada la insularidad de Tierra del Fuego, ya sospechada por Schouten, y ambos navegantes incorporaban e inmor-

talizaban sus nombres en los anales de la navegación.

La noticia de este descubrimiento causó gran conmoción en España, cuyas autoridades de inmediato enviaron una expedición a fin de verificar estos descubrimientos que abrían una nueva ruta hacia los mares de la especiería. La misma fue encabezada en el año 1618 por los hermanos Bartolomé García y Gonzalo de Nodal, quienes, tras efectuar nuevos descubrimientos, dieron el nombre de San Vicente al nuevo estrecho, y San Ildefonso al cabo de Horn —hoy Cabo de Hornos—, mas estos topónimos no lograron desplazar en la cartografía de la época a los que originalmente les habían asignado sus descubridores.

Lemaire y Schouten fueron apresados en Batavia por las autoridades, que no creyeron en sus descubrimientos y los acusaron de haber infringido las cláusulas de las cartas patente que otorgaba la Compañía de Indias. Fueron enviados a Holanda para ser juzgados, pero Lemaire falleció durante el viaje y su cadáver, el 31 de diciembre de 1616, fue sepultado en el mar cuando navegaban en las proximidades de la Isla Mauricio.



Angel Giobbi S.A.

Emp. de Viajes y Turismo
Leg. 1622 - Res. D.N.T. 698/79

• RECEPTIVO

• EXCURSIONES

• PASAJES

Casa Central

Pellegrini 730 of. 4. Comodoro Rivadavia

Tel. 25480

Sucursal

Lafinur 2949 - Buenos Aires

Tel. 71-0778

LA FUNDACION PARA EL DESARROLLO DE LA PATAGONIA

Por el doctor Raúl Gómez Fuentealba
Para la Revista Patagónica

En la *Revista Patagónica* N° 33, su director, señor Antonio Torrejón, informa sobre la creación y objetivos de la Fundación para el Desarrollo de la Patagonia, que se denomina *Funpatagonia*. Nos consta que esta iniciativa, que ahora se ha concretado, hace años que fué concebida por el doctor Carlos Lenzi, actual presidente de la Federación de Centros Patagónicos. Apreciamos que, para que se alcance la magnitud de los importantes y legítimos propósitos que esta organización se propone lograr en beneficio de nuestra región, es indispensable contar con un sólido sustento que garantice el éxito de tan benéfica empresa. A esta idea apunta este trabajo.

“Los procesos vitales en realidad sólo se logran en formas unificadas”, dice el sociólogo Allport. Si aplicamos este concepto a nuestro problema, podemos decir que para que este proyecto tenga éxito resulta indispensable que sea respaldado por una *acción de conjunto*, de *unión*, de *integración*, de todos los que ven con entusiasmo el progreso del sur argentino, especialmente de los patagónicos, no sólo de los que vivimos aquí en el Gran Buenos Aires, (centros de residentes, de estudiantes, Asociación Geográfica de la Patagonia, Comisión Asesora de la Patagonia del A.C.A.) donde ha surgido esta idea, sino de los pobladores y fuerzas vivas de nuestras respectivas provincias. Allí, sin duda, pueden surgir apoyos efectivos para que se materialice esta magnífica idea.

Se plantea la pregunta de cómo lograr esta indispensable *unión* o *enlace* entre los patagónicos y quienes no siéndolo deseen cooperar con ellos en este propósito, para que todos coordinemos y hagamos converger los esfuer-

zos intelectuales y materiales para poner en marcha y empujar al éxito a la *Funpatagonia*.

Un conocido pensador español, Cabanellas de Torres, nos da la respuesta, que compartimos, a este interrogante. Establece que para conseguir la integración de un grupo social animado de propósitos comunes, es indispensable que se satisfagan las siguientes condiciones: 1) comunidad de sentimientos y aspiraciones; 2) acuerdo intelectual; 3) contacto personal. En este caso particular, no caben dudas, estas condiciones se pueden lograr plenamente.

Comunidad de sentimientos y aspiraciones

No más la Patagonia segregada del país. Este pensamiento se ha convertido en un símbolo de integración espacial que cobra especial vigencia, casualmente, en la esfera de los sentimientos y aspiraciones de todos los argentinos.

Para los nacidos allá en los rincones involuables de nuestro sur, ayer tan lejano, la idea de contribuir al desarrollo de la Patagonia, fin último a que aspira la Fundación de que hablamos, es un mensaje, un mandato, un silencioso, estable y definido acto de fe.

Acuerdo intelectual

Este lo debemos lograr analizando y estudiando en conferencias, cursos, simposios, seminarios, publicaciones, etc. el cúmulo de iniciativas referidas a la solución de problemas regionales. Debemos interesarla en particular a la juventud para lograr que este acuerdo intelectual, en el futuro, haga madurar resultados aún más trascendentes.

La *Revista Patagónica* será el portavoz de la Fundación —lo ha dicho su director— para mantenernos informados a todos los que participamos de esta patriótica empresa. Con el mismo propósito se organizará un centro de información integral sobre la región patagónica.

Contacto personal

Este satisface las exigencias de una comunicación óptima. Es indispensable entonces que establezcamos contactos personales, que nos conozcamos, que concurramos a las reuniones para intercambiar ideas, que contribuyamos con nuestra presencia y opciones a ser partícipes de esta obra que será fecunda y exitosa si entre todos la realizamos. Sería de desear que no se falte a las conferencias que se realizarán todos los primeros miércoles de cada mes, en el A.C.A., referidas a problemas que hacen a la Patagonia.

Para que los resultados de estos encuentros lleguen a todas nuestras provincias, se ha previsto crear delegaciones de la Fundación en sus capitales y principales ciudades, las que harán de caja de resonancia de lo que se resuelva aquí en Buenos Aires y a su vez hacer llegar sugerencias que se recojan en ellas.

Si se logra satisfacer estas tres exigencias será posible concretar una *acción de conjunto*, establecer un vínculo espiritual que nos enlace a todos los que estamos resueltos a apoyar a la *Funpatagonia* para que podamos esperar, con fundadas esperanzas, que el éxito corone esta feliz y trascendente iniciativa en beneficio de nuestra patria chica y por cierto de todo el país. ♦

LA ALIMENTACION

DEL ANTIGUO

ABORIGEN

DEL NEUQUEN

En *El tronco de oro*, de Gregorio Alvarez, (Siringa Libros Ed., Neuquén, 1984), el autor incluye, bajo el título de *Alimentación del antiguo aborigen del Neuquén*, una muy amplia y valiosa información, de la que tomamos los siguientes párrafos:

Si se atiende a las noticias dejadas por los cronistas, parece que los aborígenes del antiguo *Pehuén Mapu Neuquino*, no hubieran experimentado otras escaseces, en lo que se refiere a alimentación, que las que cíclicamente se producen como consecuencia de sequías o factores meteorológicos imprevisibles.

A raíz de la conquista, cuando ya conocieron los alimentos y vicios del blanco, comenzaron a apetercerlos y por último, a exigirlos a cambio de su tranquilidad. Se habían creado las necesidades de la yerba, el azúcar, la harina, ciertas golosinas, el tabaco y el aguardiente.

Sin embargo, la alimentación suministrada por sus campos, debió ser suficiente por su género de vida, ya que *Mariño de Lovera*, el primer cronista español que los describió en 1563, los halló altos, delgados, ligeros y sueltos, distintos a los indios de Chile. Es que siendo cazadores y recolectores de piñones, dispusieron de una alimentación proteica y energética de primer orden...

...En 1679, el gobernador del reino de Chile, Amat y Junient, informa al rey de España en su Memorial titulado *Derrotero*, etc., "que en la Patagonia los indios se alimentan de guanacos y conejos pequeños; que tienen caballadas y que de los caballos se comen los inservibles; que con los *laques* (boleadoras) que usan los *pampas* y *mazas* o *macanas* como los *aucaes*, no solamente pelean, sino también cazan animales y aves-truces; que son corpulentos pero no jayanes (gigantes), ni tan feroces como algunos los describen; antes son permeables a las razones y a los agasajos"...♦

15 años al servicio de la salud, 38 filiales y 189 delegaciones, le aseguran la mejor cobertura



En todo el País

OSE

OBRA SOCIAL DE EJECUTIVOS
Y DEL PERSONAL DE DIRECCION DE EMPRESAS

Av. L. N. Alem 1067 - 9° Piso - (1001) Capital - Tel.: 313-1021



Retrato de María de los Angeles Sánchez Caballero, cuando era Directora de la Escuela Territorial N° 1 de Ushuaia.

CORTÉS-SÁNCHEZ CABALLERO

dos apellidos de gran arraigo fueguino

Por Juan Gómez
Para la Revista Patagónica

Cuando iniciamos la preparación de un reciente trabajo sobre los orígenes de la fotografía en la Tierra del Fuego, pudimos conocer algunas interesantes referencias —poco difundidas— sobre dos familias, cuyos apellidos se entroncaron alrededor de 1898 y que tuvieron vital incidencia en el desarrollo fueguino entre 1889 y 1913.

Ramón Lucio Cortés

Allá por el año 1889, un joven bonaerense, nacido en Lobos (Buenos Aires) en 1968, desembarcaba en la rada de San Sebastián para

desempeñarse como gendarme en la recientemente habilitada comisaría local, bajo las órdenes de Máximo Popper —hermano del controvertido aventurero rumano— a cargo de la misma desde el año anterior.

Poco tiempo después Máximo Popper renuncia al cargo; lo reemplaza interinamente José Porcel, quien resignará su cargo cinco meses más tarde. Era lógico, la conducta de Julio Popper —el buscador de oro— era muy particular y su permanente violación de las leyes locales hacía difícil la permanencia de funcionarios frente a las vinculaciones de Popper con las autoridades nacionales. En esta situación, el gobernador Paz designa para el cargo de subcomisario al joven Cortés.

A partir de entonces desempeñará en la región la tarea con reconocida solvencia, mereciendo respeto tanto por sus cualidades personales como por su eficiencia profesional. A raíz de ello muy pronto es ascendido a comi-

RT
roqueta
travel

Conozca el Circuito Petrolero de Comodoro Rivadavia,
el Bosque Petrificado, el río Pinturas y
la Cueva de las Manos en Santa Cruz.

Disfrute La Patagonia Central en una nueva concepción de sus vacaciones.

RIVADAVIA 396 - Tel. 26081 - 26082 Télex 86071 HOTAU - AR
9000 COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT



Retrato de Ramón Lucio Cortés, cuando era Jefe de Policía del Territorio de Tierra del Fuego.

sario y al año siguiente asume, también ad-honorem, como encargado de la estafeta postal que se habilita en el paraje. Recordemos que por entonces San Sebastián era el único centro poblado en la parte norte de la isla de Tierra del Fuego.

Cortés, llevado por su carácter enérgico pero pacifista, debió actuar en diversas oportunidades como árbitro en las contiendas de la época, especialmente entre 1896 y 1906, con la llegada del colonizador blanco interesado en la explotación ovina y su consiguiente litigio con el indígena ona, único habitante de la tierra en esa región. Es bien conocido el apoyo y consideración que Cortés tuvo para con el ona, a quien ayudó y respetó durante toda su permanencia en la Isla; inclusive aprendió su lengua para comprenderlo mejor.

La zona que se le asignara a Cortés en sus comienzos era por esos años tierra de bandidos y furtivos buscadores de oro, pero el joven comisario —dotado de una fuerte personalidad— logra controlar con eficiencia y seriedad la situación. En sus funciones enfrenta incluso

al propio Julio Popper a raíz de la emisión ilegal de éste de sellos postales con su “marca” personal, en abierta infracción a las leyes postales vigentes, que Cortés denuncia.

En 1892 presta con su gente eficaz ayuda a la expedición de Eduardo O'Connor y Vicente Montes, la que finalmente descubrirá, con su apoyo, el lago Fagnano. Un año después, siendo gobernador Cornero, Cortés es designado a cargo de la Jefatura de Policía del Territorio, disponiéndose, en consecuencia, su traslado a la capital territorial.

En 1893, al asumir Godoy, lo confirma en el cargo —que desempeñará con notable solvencia hasta 1899— designándolo por entonces Subdirector de la Cárcel de Reincidentes. Durante su mandato también ocupó por algún tiempo las dos funciones en forma conjunta; incluso fue gobernador interino durante las frecuentes visitas, tanto de Cornero como de Godoy, a la Capital Federal.

También fue miembro de la Comisión de Fomento local y durante 1910, y hasta 1913, ante el retiro de Catello Muratgia, fue designado Director de la Cárcel de Reincidentes. Durante su gestión se inauguró el pequeño ferrocarril tipo *Decauville* que se utilizó en el traslado de los presos hasta el Monte Susana para la explotación maderera.

Cortés permaneció en la Isla hasta 1913, año en el que, para atender la salud de su esposa, afectada de asma, pide el traslado a Buenos Aires. Se lo designa entonces, Director de la Colonia de Varones *Dr. Ricardo Gutiérrez*, ubicada en Marcos Paz (Buenos Aires).

Es interesante volver sobre esta cronología para narrar algunos aspectos que hacen a la personalidad de Cortés y lo convierten en una

BIBLIOTECA

CENTRO NACIONAL PATAGÓNICO

figura de valor a quien Ushuaia no le ha rendido, aún hoy, el reconocimiento merecido.

Cortés, desde antes de su partida de Buenos Aires en 1889, estaba relacionado sentimentalmente con una estudiante quinceañera de magisterio de nombre María de los Angeles Sánchez Caballero. No obstante su partida, mantienen esa relación por carta, y durante sus visitas a Buenos Aires, en los habituales viajes oficiales de Cortés. En 1896, su joven prometida solicita y obtiene el cargo de preceptora en la única escuela territorial existente, la actual n° 1 *Domingo Faustino Sarmiento*, ubicada en Ushuaia, y cerrada por ese entonces por falta de maestro.

Junto a su grupo familiar, la joven María de los Angeles se radica en la Isla en busca de nuevos horizontes y dispuesta a formalizar, además, su largo noviazgo con el joven comisario.

Ya más adelante, proporcionaremos algunas referencias sobre este otro no menos interesante grupo familiar conformado por los Sánchez Caballero. Seguiremos por ahora resumiendo aspectos de este singular joven Cortés.

En 1898, se concreta el matrimonio Cortés Sánchez Caballero. El mismo día de la boda, durante la fiesta, Cortés es requerido desde la parte norte de la Isla porque algunos indígenas onas estaban causando problemas en jurisdicción de la estancia *Primera Argentina*. Se entendía que solamente él podía poner fin al problema. La responsabilidad de Cortés lo hace abandonar la fiesta, buscar un piquete de policías y partir a caballo para poner orden donde no lo había. A la llegada, se entabla un combate con los revoltosos, se produce incluso alguna muerte entre los indígenas y Cortés es herido por una flecha en la parte inferior de la nuca, que no le produce la muerte porque el grueso gabán que llevaba puesto amortigua el

ENVATEX

ENVASES TEXTILES

AGENTES EN TODO EL SUR PATAGÓNICO

Bolsones patagónicos Lienzos-Arpilleras para enfardelar lana

Alvarez 947 (1768) Villa Madero
(altura Avda. Gral. Paz 14.800)
Tel. 652-7823 - Prov. de Bs. As.

Representantes:
 Tiempo Libre S.A. San Martín 164 - Tel. 0964-91296 Ushuaia
 Orbe Viajes y Turismo, Alvear 437 Tel. 0967-23758 Comodoro Rivadavia
 Via Sur, Perito Moreno 665 Esquel
 Héctor Hayez, Luis María Drago 26, 1º, Of. 5 Tel. 091-26384 Bahía Blanca

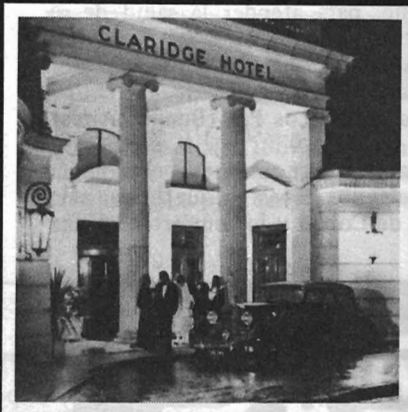


La entrada más elegante en el fascinante Buenos Aires.

Ubicado estratégicamente en pleno centro de Buenos Aires —en el corazón de los espectáculos y de las compras— el Claridge Hotel es el más refinado de Buenos Aires.

Por su decoración, por sus habitaciones dotadas de todo el confort, por su piscina, sala de masajes, sauna y fundamentalmente, por su excepcional bar, restaurante y bodega.

Entre a Buenos Aires por la puerta más elegante, El Claridge Hotel



Tucuman 535 - (1049) Buenos Aires, Argentina
 Tel. 393-7212/7312/7814/4301
 TX 24261 - Reservas: 392-7934/8022

Claridge
 ★★★★★ Hotel

Al Bureau

impacto; no obstante, se le incrusta muy cerca de la columna, salvando su vida por milagro. Con la premura del caso, su gente decide el traslado a caballo hasta el casco del establecimiento para el retiro de la flecha y curación de la herida. Ello lo obliga a permanecer en reposo allí algunos días hasta reponerse; en consecuencia la *luna de miel* debió postergarse para más adelante...

Ramón Lucio Cortés era, además, un relevante fotoaficionado, especialidad que practicaba con la seriedad de un profesional, tanto junto al gobernador Godoy —también un destacado cultor de la fotografía— como con su cuñado Abel Sánchez Caballero, otro también relevante fotógrafo amateur de recordada actividad en la especialidad.

Las numerosas placas fotográficas —sobre vidrio— registradas especialmente entre 1896 y 1909, son hoy notables testimonios de esa época, permitiéndonos recomponer gran parte de la historia fueguina.

Tanto Cortés como Godoy eran asiduos colaboradores fotográficos de la desaparecida revista *Caras y Caretas* y, por otra parte, Cortés fue un estudioso de todo lo referente a la organización penal, tanto es así que en 1915 asistió al Congreso Internacional de Gantes (Francia) donde un trabajo suyo sobre organización carcelaria fue distinguido con Medalla de Oro y Diploma.

Retirado de sus funciones en el servicio penitenciario, se radicó en el gran Buenos Aires, siendo concejal municipal e incluso presidente del Consejo en Lomas de Zamora, también ocupó el cargo de consejero escolar y, hacia 1934, fue senador provincial en Buenos Aires.

De su matrimonio con María de los Angeles Sánchez Caballero nacieron siete hijos que le acompañaron con respeto y afecto —especialmente después de la prematura desaparición de su esposa en 1921— hasta su muerte, ocurrida en la localidad de Banfield, a la edad de 90 años, el 17 de octubre de 1958; cinco días después de su cumpleaños que, coincidentemente, se celebraba en el *Día de Ushuaia*; el 12 de octubre...

Los Sánchez Caballero

Ya mencionamos cuando y por qué se radicó la familia Sánchez Caballero en Ushuaia.

Agreguemos que el grupo familiar estaba conformado por el padre, don Francisco Sánchez Caballero —un bravo español que murió en Ushuaia en 1904—, su esposa doña Teresa Amalia Cortés y Tamayo, y cinco hijos: María de los Angeles, la mayor, por entonces de 22 años; Manuel de 21; Abel de 20; Isabel de 13 —quien años después contraería enlace con V. Llorente, también destacado funcionario de la Cárcel de Reincidentes—; y Leopoldo, por entonces de apenas 8 años.

María de los Angeles se desempeñaría luego como la *primera directora de la escuela n° 1* —recientemente entregamos allí, por gentileza de sus herederos, copia del nombramiento— y además formó parte de la comisión de damas por la construcción del hospital local; fue madrina del primer monumento levantado en Ushuaia en conmemoración de la llegada del siglo XX y tuvo también, como dijimos, una numerosa descendencia conformada por siete hijos, todos fueguinos: Eduardo, Laura, María Teresa, Hernán, María del Carmen, Zulema y Leopoldo, de los cuales subsisten hoy tres mujeres: María Teresa, María del Carmen y Zulema.

De Manuel Sánchez Caballero no tenemos demasiadas precisiones, sólo que se convirtió en Buenos Aires en un próspero comerciante; Abel se incorporaría a poco de su llegada como empleado administrativo del penal y

allí con los años alcanzaría cargos muy importantes, habiéndose desempeñado como contador-tesorero por largo tiempo y luego como secretario general del establecimiento, durante la gestión de Catello Muratgia.

Agreguemos que todo el grupo familiar había ocupado a su llegada una casa ubicada frente a la Escuela n° 1, que estaba donde hoy funciona el cine San Martín. Era modesta pero muy amplia y allí nacieron todos los hermanos Cortés Sánchez Caballero. Esta vivienda, que pasó luego a manos de la familia Fadul, se transformó más tarde en el Castelar Hotel y finalmente se incendió.

Ya dijimos que, tal vez, influenciado por el hobby de su cuñado Ramón Lucio Cortés, Abel Sánchez Caballero dedicó gran parte de su juventud a la práctica de la fotografía como medio de expresión y también en la Cárcel de Reincidentes por motivos de trabajo. Si bien no desarrolló —que sepamos— una actividad comercial, fue autor de muchos trabajos que hoy subsisten como documentos únicos de la Ushuaia de ayer. El Museo Territorial de Ushuaia posee un interesante álbum con imágenes logradas por Abel entre 1896 y 1906 aproximadamente.

Por referencias de sus sobrinas, que aún viven en Buenos Aires, supimos que ambos cu-

ñados solían recorrer los asentamientos indígenas registrando en fotografías tanto su hábitat como los elementos de subsistencia y algunas no menos interesantes escenas y retratos.

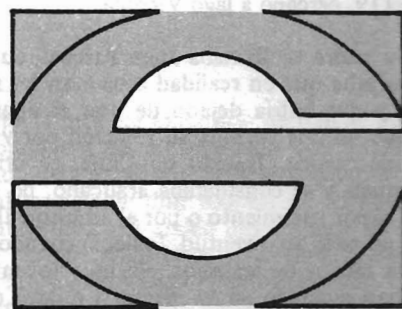
Como dato de interés, diremos que los descendientes de Abel Sánchez Caballero no tenían referencias de la actividad de su padre, pero ello es producto de que la actividad fotográfica la desarrolló por lo que parece entre 1898 y 1909, es decir, siendo soltero. En 1900 contrajo enlace en Buenos Aires con Benjamina Lucila Baldassarre Torres.

Con el alejamiento de la familia Cortés, Abel vino también a Buenos Aires, radicándose inicialmente en Marcos Paz y luego en la ciudad de Banfield donde constituyó su núcleo familiar.

Esta ha sido, a grandes rasgos, la historia de estos dos apellidos que, en los mismos orígenes de Ushuaia, contribuyeron con su presencia, con su fuerza de voluntad y con sus mayores energías al engrandecimiento de la hoy pujante capital del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. ♦



Fotografía tomada por Abel Sánchez Caballero, hacia 1900, en la bahía muerta de Ushuaia.



**Presente en el
desarrollo Patagónico**
Al frente en la industrialización
de las algas marinas argentinas

SORIANO

S.A.C.I.F.I.A. y de M.

Ventas: 9 de Julio 745

Tel. 20343 Trelew, Chubut

Fábrica: J.C. Evans 40

Tel. 91033 Gaiman, Chubut

Depósito: El Salvador 5161

Tel. 774-5195 / 4525

1414 Buenos Aires Télex: 012-2688



Luisa Pascual. Marzo de 1984.

En marzo del año pasado tuve oportunidad de trabajar por segunda vez con la señora Luisa Pascual, una excelente informante tehuelche meridional. Si bien en la actualidad reside en San Julián, su niñez transcurrió en el oeste de la provincia de Santa Cruz. El grupo formado por sus padres y hermanos, tíos y tíos abuelos, mantuvo vigente el nomadismo hasta 1926 ó 1927 en que se establecieron en forma sedentaria en la reserva aborigen del lote 119, cercano a lago Viedma.

Su padre se llamaba Juan Pascual, aunque Luisa sabe que en realidad esos eran los nombres y que había dejado de usar el apellido, lo que no nos permite su filiación por vía de la onomástica. Nacido en Chile, se crió en Neuquén y se consideraba araucano, no sabemos si por nacimiento o por el ámbito cultural en que pasó su juventud. Falleció cuando Luisa, la menor de los hijos, era muy joven; aún así han quedado en su memoria relatos oídos y que diferencia claramente de los que recibió de labios de su madre y de los familiares de esta, tehuelches meridionales.

Se transcriben aquí tres cosas que pertenecen a la raza araucana, según las denominó Luisa y tal como ella las narró durante las largas horas compartidas en esa prolífica visita.

El águila como ave agorera

“No sé los cantos de los animales. (Se refiere a los de los tehuelches). Lo que sí sé es que cuando el pecho blanco, el águila, *áukarr*,

TRADICIONES ARAUCANAS RECOGIDAS EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

Por Celia Nancy Priegue
Bahía Blanca, febrero de 1988
Para la Revista Patagónica

viene con las plumas limpiatas, bien blancas, es porque las noticias van a ser buenas. Si las tiene como sucias, manchadas, es porque va a pasar una desgracia. Lo mismo si uno va en un vehículo y el pecho blanco se para de espaldas al vehículo es que van a haber malas noticias.

Y cuando anda manchado de sangre es porque hubo una pelea, pronto se va a tener la noticia. Esto es cosa de araucanos, no de tehuelches. Mi mamá decía que ese pájaro era de la raza de mi papá, que pertenecía a la raza araucana”. (Se trata del aguilucho o pecho blanco, *Elanus leucurus leucurus*).

Anchimalén

“Mi papá decía que en el norte el Anchimalén era un chico petiso que cuidaba a las ovejas; se daba vuelta y asustaba al que se acercaba. No precisaban ovejero, el Anchimalén nomás”.

(Con referencia a esta figura de la mitología araucana, puede consultarse el trabajo de Rodolfo M. Casamiquela *Estudio del ngillatun*

y la religión araucana, Cuadernos del Sur, UNS, Bahía Blanca, 1964, pp. 205-210).

Cuento del zorro

“Te voy a contar un cuento que contaba siempre mi papá:

El zorro iba montado en el avestruz; encontraron a una perdiz que le gustó como silbaba. Entonces le preguntó cómo haría para chiflar como ella. La perdiz le dijo: vos tenés la boca grande, lo único sería cosiéndola. Entonces el zorro se dejó coser la boca con la misma perdiz, y se fue contento montado en el avestruz. La perdiz lo sentía chiflar, y chiflaba mejor que ella. Entonces se dio cuenta de que no podía ser; la pícara fue y se echó por donde tenían que pasar el avestruz y el zorro. Cuando fueron a pasar les saltó de repente; el zorro se cayó, quedó patas para arriba y se le descosió la costura. Lo primero que hizo fue querer chiflar, pero gritaba igual que antes. Por eso el zorro tiene alrededor de la boca esos puntos negros, que son la marca de la costura. Son como bigotes, pero son los hilitos de la costura” ♦

PUERTO DESEADO

su primera y olvidada fundación

Por Lucio Barba Ruiz
Rawson, enero de 1988
Para la Revista Patagónica

Consideraciones y antecedentes

Deseo contribuir con esta nota al rescate de aquellos acontecimientos, ocurridos en el siglo XVIII, que dieron origen a la primera fundación de lo que es hoy Puerto Deseado ya que, a mi entender, no debería tomarse como fecha de fundación de este pueblo el 15 de julio de 1884, ignorando lo ocurrido un siglo antes.

Hace más de tres años se celebró el centenario de Puerto Deseado conmemorando el desembarco en el lugar del comisionado de la Colonia del Valle del Chubut, don Antonio Onetto, y de un grupo de pobladores quienes, al llegar, debieron guarecerse en las ruinas del caserío de una anterior población española que se había asentado con colonos en ese lugar, casi cien años atrás. . .

Se organizó una Comisión del Centenario y se publicó un cuadernillo, *Un vuelo de cien*

años, escrito por Mario Dos Santos Lopes, conteniendo una reseña histórica de lo sucedido desde la llegada de Onetto, y otros datos, sin hacer mención a los sucesos históricos del siglo XVIII, cuando se asentó la referida población española. Tampoco se señaló que este puerto fue por muchos años y a partir del 21 de noviembre de 1780, el lugar donde recalaban los buques que hacían los viajes de ida y regreso de nuestras Malvinas, y que allí se

produjo la primera expulsión de barcos ingleses, fondeados en dicho puerto con doble finalidad. Esta expulsión la llevó a cabo la misión al mando de don Ramón de Cleriac, el 3 de abril de 1789, quien dió un plazo de seis días a los barcos *Sapphon* y *La Isabel Margari-ta* para que abandonaran Puerto Deseado. Posteriormente y haciendo un reconocimiento de los alrededores encontraron dos cañones del 3 enterrados por los ingleses, cuyas cureñas fue-

TRANSPORTES
NUEVO HORIZONTE S.R.L.



BUENOS AIRES: Av. Emilio Castro 7617 - Tel. 641-7233 - Capital Federal
COMODORO RIVADAVIA: Ruta 3 Nº 3205 - Tel. 24704 - Barrio Industrial

quemadas, quedando estos artefactos bélicos en el lugar de emplazamiento. Existen oquis y mapas de este lugar.

Como dijera anteriormente, a mi entender corresponde reconocer como primera fundación la efectuada por don Antonio de Viedma, quien llegó a Puerto Deseado en 1780, tomando posesión legítima en nombre de la corona española —existe documento de la posesión— construyendo un poblado en cuyos alrededores se llegó a cultivar e, inclusive, cosechar granos y hortalizas. Quienes acompañaban a Viedma eran, aparte de los afectados a la misión, **pobladores** los que, en algunos casos, al fallecer fueron enterrados en Puerto Deseado.

Puerto Deseado fue, desde 1780, escenario de varios repoblamientos que incluían colonos; inclusive, a principios del siglo XIX, se estableció allí un grupo de pobladores pertenecientes a una factoría española dedicada a la pesca, la *Real Compañía Marítima de Pesca*, que subsistió hasta 1805.

Las fundaciones que realizaron los españoles en nuestro país se hacían de acuerdo al uso y costumbre de aquellas épocas; de acuerdo a las, en muchos casos no se realizaron con la presencia de pobladores, sino que se tomó posesión legítima en nombre de la corona, librando un acta con la firma de testigos. Con el correr del tiempo llegaban al lugar los pobladores con sus familias. En el caso de Puerto Deseado, Antonio de Viedma tomó posesión del puerto con la presencia física de estos pobladores.

En el caso de la fundación de las actuales Viedma y Carmen de Patagones, se ha reconocido como fecha la del comienzo de la edificación del Fuerte, el 22 de abril de 1779, sin la presencia de colonos. Don Francisco de Viedma, su fundador, llegó a Río Negro entre

el 18 y el 20 de abril de ese año, y dió comienzo al emplazamiento en la fecha mencionada, aguardando los colonos en la ciudad de Montevideo la orden de partida hacia Río Negro.

Desconozco, en el caso de Puerto Deseado, si se ha llevado a cabo un estudio completo de los hitos históricos a que hago referencia; pero existen pruebas en documentos depositados en archivos nacionales y españoles que nos demuestran la existencia de varias poblaciones efectuadas en Deseado desde 1780 en adelante. Desconozco además cuáles fueron los argumentos considerados por los organismos competentes que establecieron como fecha de fundación de Puerto Deseado el 15 de abril de 1884; y si estos organismos tuvieron en cuenta los sucesos pobladores de un siglo antes, como asimismo si fueron consultadas la Academia Nacional de la Historia y la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos, de confrontación indispensable en la determinación de conmemoraciones históricas nacionales.

A continuación paso a narrar los hechos históricos ocurridos en Puerto Deseado con la llegada de Antonio de Viedma y sus pobladores, datos recogidos en los documentos existentes en los archivos antes mencionados.

La llegada de Viedma y sus pobladores

De acuerdo a las órdenes impartidas al virrey, desde España, que disponían llevar a cabo el poblamiento de la Patagonia, se le encomendó a Antonio de Viedma, que había estado en la Península Valdés, una expedición pobladora a la región sureña.

El 3 de enero de 1780 zarpó desde Monte-

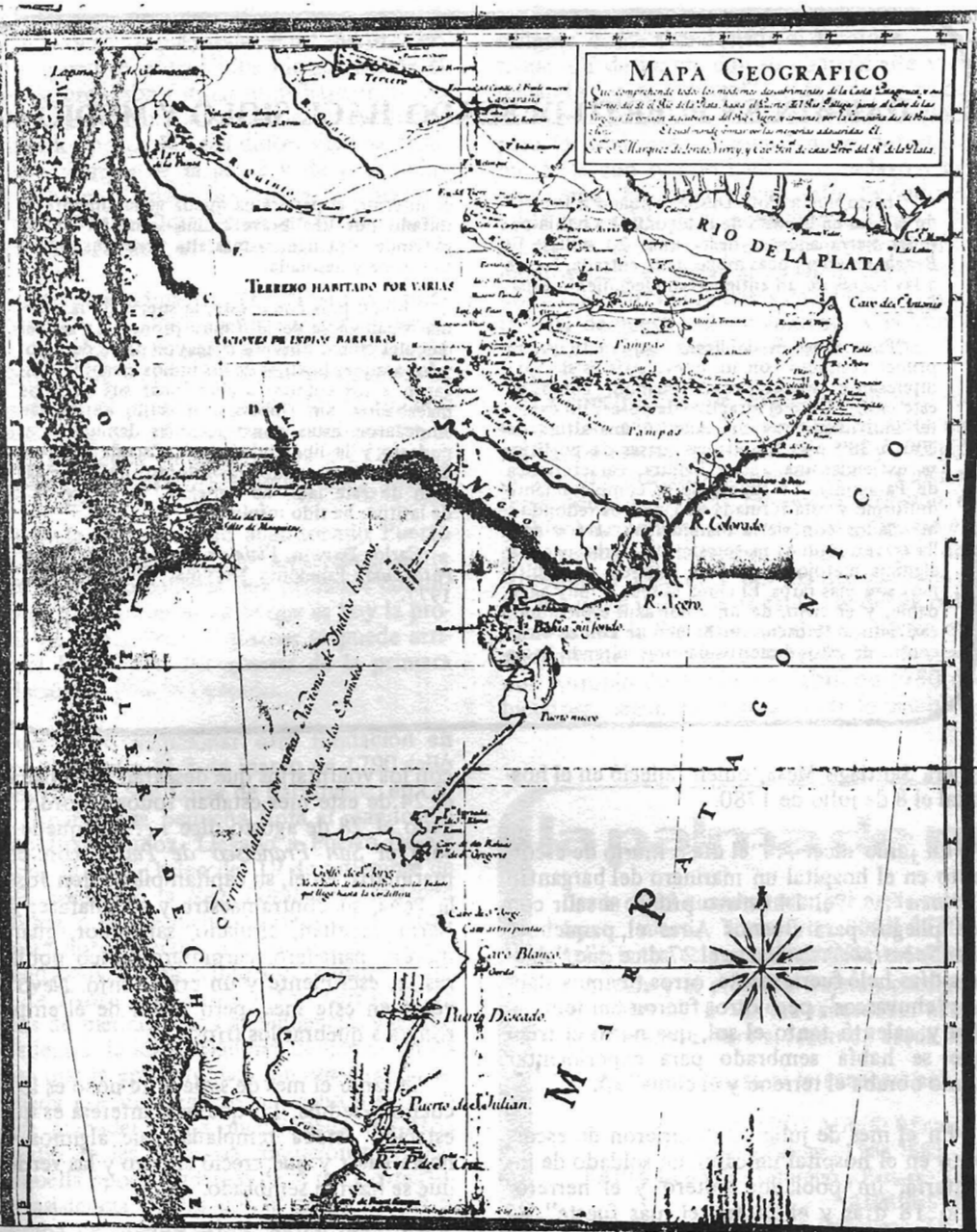
video una expedición compuesta por dos fragatas y un bergantín. La primera de ellas, la *San Sebastián*, estaba al mando del segundo piloto, Bernardo Stafford, e integrada por el práctico José Ignacio Goycochea, un capellán, un contador, un teniente del Regimiento de Buenos Aires, un sargento, un cabo, un tambor, doce soldados, dos carpinteros, un herrero, un cirujano, un presidiario y siete **pobladores solteros**. El bergantín *San Francisco de Paula* estaba al mando del segundo piloto José Miranda, a quien acompañaban catorce marineros y **cinco pobladores**. La segunda fragata *Nuestra Señora del Carmen y San Antonio*, estaba al mando del piloto Alonso Manso, acompañándolo dos oficiales, el capellán fray Domingo de Velasco, trece marineros y **cinco pobladores**. Un total de ciento treinta y siete personas que llevaban víveres para un año, agua para tres meses, herramientas, pertrechos, distintos útiles para la construcción de por lo menos dos establecimientos, ocho mulas mansas para el transporte y acarreo, semillas diversas, entre las que se contaban el trigo y la cebada.

Se navegó durante todo el mes de enero y parte de febrero hacia el sur. El 20 de este mes llegaron al puerto de Santa Elena, donde desembarcaron en busca de agua dulce. El 26 desembarcaron en puerto San Gregorio, al que reconocieron durante algunos días, internándose además unas tres leguas. La noche del 29 de febrero la pasaron en las inmediaciones de una pequeña laguna. Vueltos a embarcar continuaron hacia el sur y desembarcaron a la altura de puerto San Julián el 24 de marzo. El 28 de ese mes se tomó contacto con un grupo de indios, que estaban al mando del cacique Julián, permaneciendo en ese puerto durante varios días.

El 12 de abril Viedma notificó a los caciques que se iba al río de Santa Cruz, distante de este puerto "tres dormidas". Siguiendo el diario escrito por Viedma, anotamos lo siguiente: "...Anocheció aturbonado, mar llana, la tierra distante como dos leguas, vimos fuego y entramos en un puerto que sería el Río de Santa Cruz, pero de acuerdo al dictamen del piloto y el práctico era el de Puerto Deseado". Es éste el primer contacto que Antonio de Viedma realiza con este puerto. La entrada se efectuó el 18 de abril de 1780 frente a la *Isla de los reyes*, y el desembarco en Puerto Deseado se produjo recién al día siguiente, el 19, a las tres de la tarde. Así lo informa el citado diario de Viedma. Se comenzó con un reconocimiento del terreno, al día

LANDORA S.A.

Santa Fe 1291 - 7º Of. 15
1059 Buenos Aires - Tel. 44-9096/9388
Télex 9107 - 12723
Planta: Parque Industrial Pesado Pto. Madryn
C.C. 101



El original de este mapa se encuentra en el Archivo General de Simancas, Valladolid, España, donde fue consultado por el autor. En la parte inferior está señalada con la letra O (dos veces) la ruta seguida por Antonio de Viedma hasta el lago que lleva su nombre, cuando fundó Puerto Deseado y el pueblo de Floridablanca en San Julián.

siguiente... "fuí con Goycochea en procura de agua, que éste conocía, me enseñó un manantial de agua dulce y 'aunque gorda'".

El 21... "amaneció lloviendo... y a las 9

y media quedamos fondeados y pusimos en tierra las tres mulas que quedaban..."

El día 22 de abril de 1780, de acuerdo al diario de Antonio de Viedma... "amaneció

claro, con viento SO fresco, y fue a tierra la tropa, donde acampó en sus tiendas, llevando cuatro cañones de campaña, y suministrándoles las raciones el citado bergantín *Carmen*..." Si en ese día la gente desembarcó y acampó en las tiendas —acontecimientos similares en el país fueron tomados como de terminantes de fechas de fundación— y, a partir de allí comenzaron las construcciones de ranchos y otras dependencias, como veremos más adelante, ésa debe reconocerse como fecha de fundación.

El día 23... "fue Goycochea con un bote a una isla a traer unos ladrillos que este piloto vió en otra oportunidad. La tropa y los pobladores se ocuparon en conducir madera, cueros y otros implementos para la construcción de los ranchos..."

El día 24, volvió el piloto Goycochea con otra cantidad de ladrillos, que al parecer no habían sido fabricados en Buenos Aires, o Montevideo, ni tampoco en España, de modo que tendrían que haberlos traído los ingleses que años atrás habían estado por algún tiempo en estos lugares. Siguiendo con el citado día, el diario dice: "...los albañiles empeza-



RAYENTRAY HOTEL (Cascada de flores)

Baños privados
Música funcional
Teléfonos
Calefacción central
Servicio de confitería
Snack bar
Secretariado y sala de conferencias
Restaurante
Salón de entretenimientos

Belgrano y San Martín
Tel. 21351 - 20233
Trelew - CHUBUT

ron el horno y la gente se ocupó en conducir materiales":...

Día 25, ... "se continuó el horno y se aseó madera para los ranchos"... Viedma sigue... "salí en la lancha con el práctico Goycochea, el piloto Stafford y el pilotín Peña, a sondear el fin del puerto"...

El 26 Viedma salió nuevamente a recorrer los alrededores y a las... "2 de la tarde volví adonde había quedado la lancha y los pilotos, ocupados en hacer las demarcaciones del puerto; y allí pasamos la noche"...

Durante los días siguientes fueron diversos los trabajos: sondearon el puerto, recorrieron la zona, levantaron cartografía y planos del lugar, además de continuar levantando los ranchos.

El 2 de mayo el establecimiento de Puerto Deseado estaba bastante adelantado. Viedma comenta: ... "amaneció y fui al campamento, encontré concluido el horno, los peones ocupados en formar el rancho al panadero con palos y cueros, la tropa también haciendo el suyo de paja quinchada y cubierto de cueros, los carpinteros trabajando en el almacén, capilla y rancho de los cirujanos, todo de paja y cueros"... A partir de este día poco es lo que Antonio de Viedma informa en su diario, solamente las recorridas que hace por toda la costa y las caminatas que realiza tierra adentro.

El día 19 de mayo dice ... "me desembarqué y alojé en mi rancho... y los demás días se ocuparon en desembarcar las embarcaciones y depositarlo todo en el almacén y el 27 entró en el Riachuelo el *San Francisco de Paula*", a pasar el invierno...

Aparte de las dependencias ya citadas, el rústico poblado de Puerto Deseado contó en las cercanías con **huertas**, donde se llegó a sembrar trigo y legumbres. Así lo dice Viedma en su diario ... "que el frío de este puerto lo graduó como el de la costa de Cantabria en España... si las lluvias se proporcionan a tiempos oportunos de invierno y primavera, no dudo fructifiquen todas las semillas"...

Las construcciones en el pueblo de Puerto Deseado fueron realizadas por un equipo de albañiles al mando de Pedro González y Simón Pérez como maestros, Nicolás García como carpintero y carpinteros de ribera Venancio Martínez y Florencio Acosta; el herre-

DARWIN EN PUERTO DESEADO HACE SIGLO Y MEDIO

"Llegamos a Port Desire, situado a los 47° de latitud en la costa de Patagonia. La bahía penetra tierra adentro hasta unas 20 millas. El *Beagle* ancló a pocas millas de la entrada, frente a las ruinas de un antiguo establecimiento español.

"Poco después de llegar bajé a tierra. El primer contacto con un nuevo país es siempre interesante, especialmente cuando, como en este caso, ofrece el atractivo de poseer un carácter individual muy marcado. A una altura de 200 ó 300 pies sobre unas masas de porfirio, se extiende una ancha llanura, característica de Patagonia. La superficie es completamente uniforme y está formada de guijarros redondos, mezclados con tierra blanquecina. Acá y allá crecen algunos matorrales de hierba parda y algunos matojos espinosos, aunque estos últimos son más raros. El clima es seco y muy agradable, y el cielo, de un color azul espléndido, casi nunca se oscurece. Si uno se coloca en el centro de estos desiertos-llanuras mirando hacia

el interior, el panorama queda generalmente limitado por una breve colina sobre la cual se extiende otra llanura más alta pero igualmente uniforme y desolada.

"En un país como éste, la suerte de la colonia española se decidió muy pronto. La sequedad del clima, durante la mayor parte del año, y los ataques hostiles de los indios errantes obligaron a los colonos a abandonar sus edificios inacabados. Sin embargo, el estilo en que se empezaron estas construcciones demuestra el poderío y la liberalidad de la España antigua. El resultado de todos los intentos de colonización de este lado de América, al sur de 41° de latitud, ha sido mínimo."

Carlos Darwin, *Viaje de un naturalista por la Patagonia*, Ediciones Marymar, Buenos Aires, 1977.

ro era Santiago Mesa, quien falleció en el hospital el 8 de julio de 1780.

En junio dice: ... "el día 8 murió de escorbuto en el hospital un marinero del bergantín *Carmen*"... "el 14 estuvo pronto a salir con los pliegos para Buenos Aires el paquebote *San Sebastián*"... Hacia el 27 dice que "algunos días heló fuertemente, otros tuvimos algunos 'chuvascos', pero otros fueron tan templados y calentó tanto el sol, que **nació el trigo** que se había sembrado para experimentar cómo obraba el terreno y el clima"...

En el mes de julio ... "murieron de escorbuto en el hospital un cabo, un soldado de infantería, un poblador soltero y el herrero. Heló 18 días y el 24 fue el más fuerte"...

En agosto ... "Murieron de escorbuto en el hospital un sargento y cuatro soldados de infantería, dos pobladores solteros y dos marineros del bergantín *Carmen*, quedando hasta once enfermos de peligro se empezó a disgustar la gente y a ponerme pasquines que indicaban conmoción e intento de retirarse del establecimiento". Viedma cuenta que tuvo que evitar una sublevación informando que había dispuesto conducir a los enfermos "y mal contentos" a Buenos Aires, y que él se quedaría

con los voluntarios que desearan acompañarlo el 24 de este mes estaban todos a bordo. Llegado el 28 de agosto dice ... "Me quedé con solo el *San Francisco de Paula*, con cinco marineros. en él, su capitán piloto don José de la Peña, su contramaestre y su galafate; y en tierra capellán, cirujano, sangrador, guardalmacén, panadero, carpintero, cinco pobladores, el escribiente y un criado mío. Nevó dos veces en este mes, pero al fin de él empezaron ya a quebrar los fríos"...

Durante el mes de setiembre poco es lo que cuenta Viedma. Lo que más interesa es que la estación estaba templada, que algunos días hacía calor y que creció el trigo y las verduras que se habían sembrado.

El 4 de octubre dice Viedma que hallándose a bordo los efectos que le parecieran más necesarios, se embarcó con la demás gente de tierra, saliendo el día 5 al repuntar la marea de la mañana, y luego estuvieron en la boca del caño de Isla de Pingue, donde dieron fondo, y el 6 desembarcaron tiendas para el cirujano, sangrador, guardalmacén y tres pobladores solteros, acampando todos en dicha isla. El día 17 murió uno de los pobladores de escorbuto "y todos los demás se hallaron robustos y buenos"...

El 12 de noviembre Viedma se encontró con Goycochea —que estaba al mando del *Car-men*— quien le entregó los pliegos donde el virrey le ordenaba formar inmediatamente un establecimiento en San Julián, cerca de donde estaban los pozos de agua dulce. Viedma ordenó el embarque de la gente y de tres mulas que habían quedado en tierra, además de efectos y tiendas “quedando así prontos a salir para San Julián”, el 18 de ese mes.

Continúa Viedma: ...“El 21 por la mañana, siempre de 1780, con la vaciante y terral flojo, salimos de Puerto Deseado en demanda de San Julián, y el 24 por la tarde avistamos la boca de aquel puerto, y fondeados en ella dos buques, que de más cerca reconocimos ser la fragata particular *Nuestra Señora del Carmen*, y el paquebote del rey *San Sebastián*”.

De esta forma quedó abandonado Puerto Deseado, habiendo dejado sepultados, entre otros, a seis **pobladores**, los primeros colonizadores que murieron en lo que es hoy la provincia de Santa Cruz, a quienes se puede atribuir el haber sido integrantes de la primera fundación de Puerto Deseado.

Pero debo mencionar otra fundación en Puerto Deseado. El 3 de marzo de 1790 salió del puerto de San Lucar de Barrameda, en Cádiz, España, una pequeña flota al mando del piloto Juan Muñoz. Llegado a Puerto Deseado, con la Real Orden del 19 de setiembre de 1789, estableció la *Real Compañía Marítima de Pesca*, a la que hicimos referencia al inicio de esta nota. Instaló una factoría en Puerto Deseado cuyo establecimiento, llamado *Castillos de Todos los Santos y San Carlos*, tenía muros de piedra, varias dependencias y contaba, además de los pobladores ocupados en las tareas que le eran propias, con una guarnición formada por un sargento, un cabo y seis soldados granaderos. La mencionada industria subsistió en las precarias condiciones propias de aquella época —además de la poca cobertura y asistencia fijadas por la distancia que la separaba de Buenos Aires, Montevideo o Cádiz—, como ya lo dijera antes, hasta 1805.

Es en estas ruinosas dependencias donde se guarecen las familias que trajo don Antonio Onetto en 1884, y son las que les sirvieron por algunos meses como viviendas hasta que construyeron los ranchos propios de esta posterior colonización.

En 1801 el marqués de Avilés, virrey de Buenos Aires, escribía que el establecimiento

de Puerto Deseado estaba en estado muy decadente, como abandonado al desorden... “la tropa allí destacada con su comandante y capellán lo pasan muy mal”... El 2 de diciembre de este mismo año salieron desde Deseado para las Malvinas, el comisionado don Antonio Vela con su hijo Pedro, un esclavo y dos marineros. En otro documento fechado en 1805 que habla de la población de Puerto Deseado, se dice... “que se compraron ornamentos para entregar al capellán del puerto, por cuanto no había cosas de culto”..., todo lo cual demuestra el movimiento y la importancia que tuvo Deseado en ese momento.

La construcción de un establecimiento con varias dependencias, la vida durante siete meses en ese asentamiento, la siembra y recogida de granos y hortalizas, además de otros menesteres ocurridos cuyas referencias constan en archivos nacionales y extranjeros y figuran expresamente en documentos legados por don Antonio de Viedma y por los que escribieron los prácticos y pilotos de esta expedición colonizadora de la Patagonia, avalan el criterio que sustento de que Puerto Deseado fue fundada por Antonio de Viedma en abril de 1780 debiéndose, según propongo, rever lo estableci-

do en cuanto a que fue su fundador don Antonio Onetto el 15 de julio de 1884.♦

REFERENCIAS

Archivo General de Indias de Sevilla. Expedición a la costa patagónica. Leg. Buenos Aires, números 326, 327, 328, 329, 330 y 331; Plano del fondeadero de Puerto Deseado M.P. Buenos Aires n° 169. Leg. Buenos Aires n° 122 y 123. Exp. 00735.

Archivo General de Simanca. Catálogo y Títulos de Indias. Antonio de Viedma, 15 - VIII - 1783.

Museo Naval de Madrid. Costa Patagónica Ms. 9.

Archivo Histórico Nacional de Madrid. Buenos Aires, Estado leg. 2315/2316 y otros.

Archivo del Ejército en Madrid. Planos y mapas de Puerto San Gregorio, Santa Cruz, Puerto Deseado y San Julián; números 6382/6414/6415/6416 al 19.

Archivo Histórico Nacional de Buenos Aires. Diversos documentos de las poblaciones de la costa patagónica, siglo XVIII.

la palma de nuestra mano...

Desde 1938 cuando andar por estas rutas era realmente una aventura. Tierra... agua... barro... nieve... Transportes “DON OTTO” (por entonces Transportes Patagónicos) desafió todas estas contingencias cumpliendo un verdadero “Servicio” con sus pasajeros. Los años y el progreso trajeron consigo el asfalto. También como el camino Transportes “DON OTTO” se fue renovando: nuevas unidades para brindar mayor comodidad a sus pasajeros. Pero el recorrido desde 1938 sigue siendo el mismo.

Así es que fíjese si lo conoceremos... COMO LA PALMA DE NUESTRA MANO!!!

BUENOS AIRES: Oficinas - Av. de Mayo 769 - Tel. 30-1450

Informes y Pasajes - Lima 1563 - Tel. 26-2915 - y Estación Omnibus Retiro

BAHIA BLANCA: Informes y Pasajes - Terminal Municipal - Drago 63 - Tel. 21075 - 22585

ADMINISTRACION GENERAL:

TRELEW (Chubut): Terminal Municipal - Tel. 32434 - Administración: Gales 45 - Tel. 31794 - 31043

COMODORO RIVADAVIA: 24118 - Estación Terminal Municipal

SAN ANTONIO OESTE: 21247 - Estación Ferrocarril

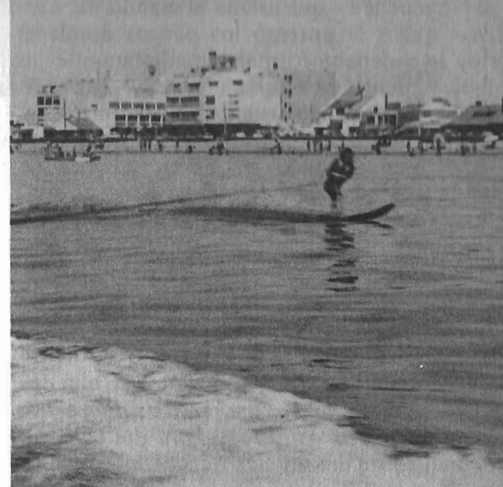
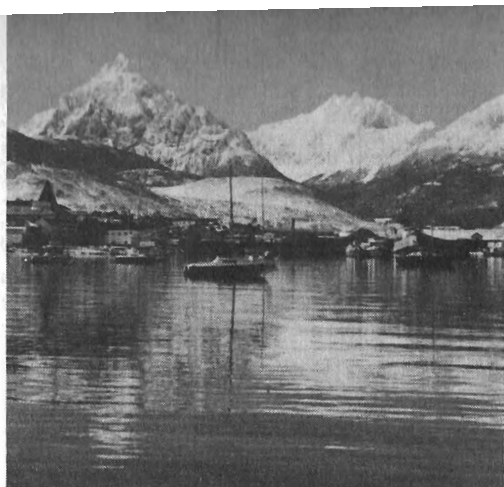
PUERTO MADRYN 71575 Estación Terminal

RAWSON Agencia Turismo Galatts - Tel. 81143 - BARILOCHE 22.231 - Mitre 10

TRANSPORTES

DON OTTO S.A.

LA FLOTA MAS AUSTRAL DEL MUNDO



LA PATAGONIA: UNA

La Comisión Nacional para la Promoción y Desarrollo de la Región Patagónica surge como una reformulación de la que se denominara en su momento Comisión Nacional para el Proyecto Patagonia y Capital, creada por Decreto N° 527/86, presidida por el Dr. Aldo Neri. Ello ocurre como consecuencia de que todo lo relacionado con el traslado de la Capital Federal se desarrolla en la órbita de la Ley 23.512.

El objetivo de la reformulación mencionada es el otorgar a la nueva Comisión de una ejecutividad para llevar adelante los proyectos vinculados a la región patagónica.

Mediante el Decreto N° 202/88 se designó Presidente de la misma al Dr. Pedro Agustín Trucco, con rango de Ministro y retención de sus funciones como Secretario de Gabinete de la Presidencia de la Nación.

Lo acompaña como Vicepresidente la Dra.

Angela Sureda y como Director Ejecutivo el Licenciado Aldo Budeisky.

Los objetivos de la Comisión fueron fijados por el Decreto N° 201/88 y consisten en:

Recopilar, ordenar y compatibilizar los programas y proyectos de desarrollo de la región, recomendando políticas adecuadas; promover estudios e investigaciones en relación con los proyectos existentes o con los que se estime necesario emprender; estudiar la forma de impulsar la actividad privada y fomentar investigaciones nacionales y extranjeras para proyectos de desarrollo; estudiar la posibilidad de crear asentamientos poblacionales.

En consecuencia con los objetivos trazados, el Dr. Trucco visitó las provincias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Neuquén y el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, acompañado en cada oportunidad por personalidades estrechamente vinculadas con la región, tal el caso del senador nacional Dr. Hipólito Solari

Irigoyen. Se sumó a estos primeros contactos una importante delegación de empresarios italianos. Durante su recorrida, el Dr. Trucco expresó su intención de "patagonizar" la Comisión que preside, con la integración a ella de delegados de los gobernadores de las provincias comprendidas.

"Trabajar codo a codo con las gobernaciones, dinamizar la comisión de modo tal que sirva de nexo entre la economía patagónica y los inversores", son algunas de las ideas que expuso. Adelantó también que se analizarán posibles radicaciones de capital provenientes de España y Brasil.

DESPORTEÑIZAR LOS PUERTOS

La idea de "patagonizar" la Comisión responde —según el Dr. Trucco— a "una concep-



PRIORIDAD NACIONAL

ción fuertemente federalista", con la que naturalmente se conecta otra idea para él lanzada durante esa visita: "*desporteñizar*" los puertos argentinos. Consideró como una herramienta adecuada, el proyecto de ley de puertos elaborado por funcionarios de la Marina Mercante durante su gestión al frente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. La iniciativa incorporará al negocio portuario las provincias y ciudades sureñas "mediante la *autonomía* de las estaciones navales, administradas por una comisión multisectorial".

La delegación empresaria italiana tuvo contactos con sectores de la producción en todas esas provincias y observó la posibilidad de inversiones en obras públicas, radicación de empresas, dragado de puertos, pavimentación de rutas, instalación de centrales energéticas, lavaderos de lanas, plantas de procesamiento de frutas y hortalizas, minería y electrónica, todo lo cual despertó vivamente el interés en la región.

Las reuniones tuvieron la particularidad de poner sobre la mesa *viejos proyectos vinculados a su desarrollo*, que a la luz de las proyectadas inversiones extranjeras podrían hacerse realidad en poco tiempo más.

TRASLADO DE LA CAPITAL

El contacto con los periodistas de la región le permitió al Dr. Trucco hacer algunas precisiones sobre el tema, afirmando que no ha "perdido vigencia" el proyecto de traslado de la Capital Federal y explicó que la creación de la Comisión que preside responde, precisamente a la necesidad de impulsar el desarrollo patagónico como complemento del proyecto enfocado.

"Este año", anunció, "se van a ver todas las señales de materialización de la ley que dispu-

so la instalación de la Capital Federal en Viedma-Patagones"

OTROS OBJETIVOS

Paralelamente con el estudio de los programas de inversión, la Comisión estudiará la posibilidad de crear asentamientos poblacionales, en coordinación con organismos nacionales y provinciales encargados de la construcción de viviendas populares, para fomentar el traslado a la Patagonia de familias residentes en centros urbanos.

Representantes del empresariado italiano que acompañaron al Dr. Trucco, expresaron públicamente su predisposición a invertir en la región. Destacaron también que, por encima de lo económico, esa predisposición surge de la fuerte ascendencia italiana en un gran porcentaje de la población de nuestro país.♦

COMISION NACIONAL PARA LA PROMOCION Y DESARROLLO DE LA REGION PATAGONICA

literatura patagónica

La gran aventura del Atlántico Sur

Navegantes, descubridores y aventureros (Siglos XVI-XVIII)

Por Jorge A. Taiana

Editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1985

En el Atlántico Sur y durante tres siglos, una muchedumbre de navegantes, descubridores y aventureros protagonizó el drama del nacimiento de una nueva civilización en nuestras tierras.

Los archivos del mundo guardan los documentos testimoniales de la epopeya. Los libros de historia exponen los hechos y establecen sus relaciones y consecuencias. Unos y otros de difícil acceso para el lector común, urgido por el tiempo. *La gran aventura del Atlántico Sur* es un libro sorprendente por la cantidad de información que contiene, la acertada estructura de sus capítulos, el rigor científico de sus aserciones, avaladas por las notas de pie de capítulo con indicación de las fuentes. Y por añadidura, en un fino y personal lenguaje literario.

Su autor, médico y funcionario público de alto nivel, anota meticulosamente las circunstancias en que la obra fue elaborada y escrita, cuando era "pordiosero de la libertad, pero rico en minutos, en horas, en tiempo", aludiendo a los seis años pasados en la cárcel de Magdalena, sin proceso ni causa judicial.

"Para escribir este libro tuve que disfrutar de duende. Viajé como polizón en las aves zarpadas de San Lúcar de Barrameda y de Sevilla, de Saint Maló y de Plymouth. A bordo de naos, esquifes, bergantines, fragatas y goletas espí los libros de bitácora, revisé mapas vetustos y antiguos, pergaminos e impresos. Aprendí a izar y a arriar velas, conocí los arboladuras, gavias, foques, bauprés, trinquetes y palos de mesana. Padecí tormentas que terminaron, algunas, rematadas por los

fuegos de San Telmo en la punta del palo mayor. Así escribí un relato de descubrimientos, conquistas, hazañas, victorias y desastres. Tiene el embrujo de la magia del mar. Es una historia nunca concluida de contar. Real. Tan real que parece fantástica."

Así, metiéndose en el tiempo y en los hechos que narraba, Jorge A. Taiana pudo escribir una obra llena de vida y de información interesante y erudita a la vez, al punto de convertirse en una enciclopedia y una guía para quienes deseen profundizar un tema. Señalamos algunos de los tratados en este libro de consulta indispensable. Cap. I - Navegantes, descubridores y aventureros: Vespucci, Magalhaes, Loaisa, Alcazaba, Drake, Sarmiento de Gamboa. Exploraciones flamencas, inglesas y francesas. James Cook. Cap. II - El retrato del mundo: mapas, cartógrafos y pilotos mayores. Cap. III - Los derechos de España en América Meridional. La soberanía española y los límites coloniales. Bulas, tratados y capitulaciones. Cap. IV - Invasiones a las Malvinas. Cap. V - La herencia hispánica. El derecho español llega a las nuevas tierras en forma de provisiones, pragmáticas, cédulas, reglamentaciones, ordenanzas y leyes. Se completa con un apéndice cartográfico y documental. En la pág. 359 se inserta la reproducción del texto de la Bula papal *Inter caetera* (Alejandro VI - 1493) "traducida fielmente del latín al castellano" tal como aparece en Juan de Solórzano y Pereyra *Política indiana* Real Imprenta de la Gazeta, Madrid, 1776. Al final del libro, la reproducción de la carta de J. Martínez, año 1572, en la que aparece ya el territorio con el nombre de *Patagonum*. ♦

Jorge A. Taiana

La gran aventura del Atlántico Sur

NAVEGANTES, DESCUBRIDORES Y AVENTUREROS
(Siglos XVI - XVIII)



El Ateneo

MAPUCHE II

Hemos recibido *Mapuche II*, de Esteban Erize, volumen que continúa el *Mapuche I*, comentado en el número 32 de la *Revista Patagónica*. En la Introducción de este segundo volumen el autor expresa lo siguiente:

"El presente tomo ofrece al lector temas referidos al indio mapuche tal como es físicamente y, además, sus creencias, sus supersticiones, su táctica de guerra y sus armas, su caballo, siguiendo un plan temático desarrollado en varios capítulos que agrupan los vocablos tanto mapuches como españoles.

Correo Arg. Central (B) 1006	Franqueo Pagado
	Concesión N° 5564

Publicación Impresa por
Reprografías JMA S.A.
SAN JOSE 1573
Buenos Aires
Argentina

ma

rio sumario sumario sumario sumario



revista
patagónica

35
Año VII N° 31
Marzo - Abril 1984

- A cien años de la muerte de un propulsor de la Patagonia: San Juan Bosco. ■ Abriendo surcos en el cielo patagónico: la Aeroposta Argentina.
- El testimonio de Antoine de Saint Exupéry. ■ Aves que no vuelan: el pato a vapor. ■ La alimentación del antiguo aborigen del Neuquén
- Museo Indigenista y de Ciencias Naturales del Oeste del Chubut. ■ El concepto de Dios en la cultura mapuche. ■ Economías regionales. ■ Un Robinson suizo en el estrecho de Magallanes. ■ El mar en la Tierra del Fuego. ■ El cabo de Hornos. ■ La Fundación para el Desarrollo de la Patagonia. ■ Cortés - Sánchez Caballero: dos apellidos de gran arraigo fueguino. ■ Tradiciones araucanas recogidas en la provincia de Santa Cruz. ■ Puerto Deseado. Su primera y olvidada fundación. ■ Bibliografía sobre ferrocarriles patagónicos. ■ La Patagonia: Una prioridad nacional.
- Literatura patagónica.