



revista

patagónica

32

Año VII - N° 32
Setiembre - Octubre 1987

OFICINA DE PRODUCCION

SI NECESITA CONTROLAR TODO O PARTE DE SU PROCESO PRODUCTIVO, NO DUDE EN CONSULTARNOS.

MOREAS Capital Federal - Tel./Fax (011) 430...
...ar - WWW.MORE...

BIBLIOTECA
CENTRO NACIONAL PATAGONICO

Director
Antonio Torrejón

Organo auspiciado por la Asociación Geográfica de la Patagonia.
Editado por Editorial Publicaciones Especializadas SRL.

Publicación bimestral.

Precio del ejemplar: ₳ 7,50.-

Suscripción por 4 números: ₳ 30.-

Dirección, redacción y administración:

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

Teléfonos: 392-5701 y 393-5913.

Permitida la reproducción del material, citando la procedencia.

revista
patagónica

32

Año VII - N°
Setiembre - Octubre

EN LA PORTADA

Vista aérea de Viedma y Carmen de Patagones, asiento del nuevo Distrito Federal argentino.

(Foto: Tito La Penna)

sumario

El replanteo patagónico
a partir del municipio.
Por *Antonio Torrejón* 3

El proceso de expansión pastoril
en Santa Cruz, y su relación con
el crecimiento de la población.
Por *María E. Cepparo de Grosso* 5

El ignorado 180 aniversario del
viaje de don Luis de la Cruz.
Por *Walter Cazenave* 11

Rehue antropomorfo
en la región del lago Ñorquinco.
Perspectivas arqueológicas
y etnográficas.
Por *Mónica A. Berón*
y *Rafael A. Goñi* 14

Etimologías indígenas.
Pelajes criollos.
Por *Rodolfo M. Casamiquela* 19

Trenel: desarrollo de un proceso
de colonización en el
noreste de La Pampa.
Por *Roberto Hugo Armani* 24

El Museo Regional Don Bosco,
de Rawson.
Por *Lucio Barba Ruiz* 31

Carros y carretas
en las huellas patagónicas.
Por *Manuel Llarás Samitier* 34

Bibliografía sobre los
ferrocarriles patagónicos.
Por *Francisco S. Arancibia* 40

Harberton, la primera estancia
en la Tierra del Fuego.
El centenario hogar de los Bridges.
Por *Alejandro Maveroff* 41

La nueva Capital:
conjugando el futuro.
Por *Claudia Ciavatta* 46

Literatura patagónica.
Mapuche I, de Esteban Erize, y
Cuentos y relatos, de Elías Chucair 48

EL REPLANTEO PATAGONICO A PARTIR DEL MUNICIPIO

Decía Marshall Mc Luhan que estamos en las vísperas de vivir una aldea global en un mundo cada vez más urbanizado y cada vez más cercano por la explosión de las comunicaciones, y donde una interrelación que se intensifica hace de los problemas de una comunidad los de toda una comarca o región. Con este cuadro por delante, la decisión de asentar el nuevo distrito federal argentino en la puerta nordeste de la Patagonia ha generado un despertar en los hombres pensantes del sur; valgan como ejemplos el de la Fundación Comodoro Rivadavia, o el de los legisladores de Santa Cruz, que actualizan el alerta sobre lo urgente que resulta para el país ocupar el centro geográfico vacío de la provincia del Chubut y el casi desocupado territorio continental austral, en un mundo que recientemente contabilizaba la llegada del habitante número cinco mil millones, mundo superpoblado, con mil doscientos millones de seres humanos que no tienen acceso ni al agua potable ni a la higiene.

Esta preocupación la asumieron en su momento los gobernantes de la generación del ochenta que, entre 1883 y 1885, echaron las

bases de una ocupación organizada estructuralmente, al crear primero la Gobernación de la Patagonia, con el pueblo de Viedma como capital, y al dividir luego la región en cinco Territorios Nacionales: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y la Tierra del Fuego, con capitales en Chos Malal, Viedma, Rawson, Puerto Santa Cruz y Ushuaia.

Por convivir con la realidad de la provincia de Buenos Aires, los arquitectos de este planeamiento decidieron tomar el mismo modelo y repetir, sobre el recién asumido proyecto, los pasos históricos que se habían transitado en la primer provincia argentina: a) dividir el territorio administrativamente en departamentos; b) consagrar, a partir de un municipio cabecera, una administración territorial, autónoma y federal.

La división del territorio sureño se efectuó sobre la base de una amplia trama de líneas geodésicas, ya que poco se conocían los accidentes geográficos de esos interminables horizontes, y quedó para un mañana cercano —aunque hayan pasado más de cien años—, e! designar una capital departamental con jurisdicción

en todo un territorio —como existe en la provincia de Buenos Aires— que por su dimensión concentre respuestas de calidad de vida, sin tener que alejarse demasiado de la comarca.

Pocos conocen esta realidad, totalmente desactualizada, que se da en la Patagonia, donde los municipios, por ser de jurisdicción y autoridad urbana, ven restringida la decisión de sus intendentes a pocos kilómetros de sus sedes administrativas ya que el noventa y cinco por ciento de los territorios de las provincias patagónicas permanecen dentro de la exclusiva jurisdicción de los respectivos gobiernos provinciales. Como resultado: problemas que una autoridad municipal podría resolver rápidamente, quedan sujetos a tramitaciones lentas, costosas y, en tantos casos, ineficaces, cuando no en la frustración final. Esta ausencia de poder político, que lleva implícita la ausencia de poder económico, ha sido un factor también determinante del deslizamiento poblacional hacia los distritos capitales, generando y manteniendo grandes espacios vacíos.

En 1915, al elevar la Dirección General de

Tierras de la Nación al Ministerio del Interior el proyecto, que luego se convirtiera en ley, referido a la "nueva subdivisión departamental de los territorios patagónicos", señalaba lo siguiente: "La actual división ha quedado desactualizada, ya que el tamaño en superficie de cada departamento obliga a potenciar nuevos poblados que cubran el vacío de las grandes distancias. Con ellos, agregarles servicios de apoyo (escuelas, juzgados de paz, policía, asistencia médica, etc.)."

El censo de 1895 había permitido contabilizar un buen logro de colonización: 29.041 habitantes; y en 1915, al replantearse la subdivisión que recordamos, quedaba al descubierto la preocupación de las autoridades nacionales frente a dos circunstancias que no podían soslayarse: la intensificación de la colonización rural y la exploración y explotación del petróleo, descubierto en 1907. Dichas circunstancias elevarían cualitativa y cuantitativamente la población, y de los 106.625 pobladores patagónicos de 1915 —cifra que triplicaba la de veinte años antes—, se llegaría a un asentamiento realmente significativo, que podría asumir con solvencia las autonomías departamentales que en 1915 se propiciaban.



empresa de viajes y turismo

Resolución N° 433 / 85 - Leg 4613
Rivadavia 827 - Tel. 21489 - 29524 -
Télex 86087 - Noral Ar - 9000 Comodoro
Rivadavia - Chubut - Argentina

- Excursiones - Viajes -
- Servicios inter-empresarios -
- Venta de pasajes aéreos -
- Miniturismo -
- City tours -
- Alquiler de equipos de ski -
- Reserva de hotel -
- Charlemos en Solytur -

Estructuralmente, el espacio patagónico, respondiendo a conclusiones geo-políticas y prácticas, fue históricamente perfeccionando alternativas que hacían a su propia administración. Como ejemplos valgan la reubicación de la capital del Neuquén, llevada de Chos Malal a la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, y la reubicación de la capital del territorio nacional de Santa Cruz, llevada a Río Gallegos, donde se registraba la más fuerte presencia argentina. Pero con respecto a lo municipal-territorial - departamental, desde 1885 hasta nuestros días —un siglo bien cumplido— no ha variado absolutamente nada.

De nada sirvió que se pusieran en boga las teorías del padre de la geopolítica, Friedrich Ratzel, quien sostenía que en el mundo moderno la geografía queda al servicio de la política, revalorizando el espacio, por su valor potencial, la posición, por su valor de relación, y el sentido del espacio, o sea la aptitud de una población para dominar y valorizar un espacio determinado. Reflexionando sobre esto se nos ocurre pensar que tal vez nos conviniera a los patagónicos, a partir de la puestà en vigencia de una nueva estrategia municipal-territorial: a) administrar con continuidad el espacio geográfico patagónico; b) potenciar una capital departamental que, por su posición geográfica, dé mejor respuesta en el arraigo de habitantes y condiciones de progreso, "dominando y revalorizando" en sus pequeñas partes todo nuestro extenso territorio.

Algunos estudiosos de la evolución histórica de la región patagónica sostienen que a los intereses centrales (grandes estancias¹, monopolios, etc.) les complicaba el seguro calendario de sus buenos negocios el proyecto fundacional de poblamiento que, como ya consignamos, había triplicado a principios de este siglo, en sólo diecisiete años, la población de la Patagonia. De mantenerse ese ritmo, se marcharía rápidamente de las autonomías municipales a las territoriales y acto seguido a las provinciales, generando todo ello mayores costos de producción y comercialización, mayores impuestos, mayores molestias en cuanto a gestiones y tramitaciones, etc. Téngase en cuenta que por esos años, concluida la primera guerra mundial, se habían revitalizado las colonias africanas y de otras regiones, las cuales devengaban buenos dividendos a las metrópolis centrales europeas. Para los grandes intereses comerciales asentados en Buenos Aires el status de colonia era el que más convenía con respecto a la Patagonia. . . De allí el largo "invierno" sin cambios estruc-

turales que se vivió, interrumpido recién en 1955 con la creación de las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz. Luego se fueron alternando gobiernos constitucionales y gobiernos de facto. Como saldo de los ciento setenta y siete años pasados desde la Revolución de Mayo, la Patagonia solamente ha tenido doce años de gobierno propio.

El moderno replanteo territorial que tenemos que hacer los patagónicos, sin demostrarlo, habrá de respetar, indefectiblemente, los derechos de toda la población argentina en lo que concierne a parques nacionales y a parques provinciales, que no pueden ingresar en la jurisdicción territorial de los municipios por —entre otras— las siguientes razones: a) porque los recursos naturales protegidos ocasionan gastos especiales, que no deben ser carga, en particular, para un municipio y sus habitantes; b) porque los sistemas ecológicos que se protegen deben ser manejados con tiempos diferentes al de las urgencias del habitante-vecino (nivel de jurisdicción provincial, como mínimo); c) porque significan, en la mayor parte de los casos, atractivos turísticos (parques Luján, Nahuel Huapi, Los Alerces, Puelo, Los Glaciares y Tierra del Fuego, y reserva provincial Península Valdés), que dan base a un gran factor alternativo de desarrollo y generación de riqueza, el que debe potenciarse a partir de recaudos extra municipales.

Como conclusión abarcatória de esta propuesta consignemos una reciente expresión del presidente de la Nación, doctor Alfonsín: "Edifiquemos una región sólida, ágil, creativa que atraiga el destino y la aventura de hacer construir un nuevo país". A lo que podríamos agregar: "Con propietarios que decidan en comunidad sus deseos y necesidades cotidianas, sin la cadena retardataria de intermediarios conocidos; con un sistema municipal moderno, a partir de adecuados territorios de jurisdicción". ♦

Antonio Torrejón

¹ Con la excepción de grandes estancias de gran tamaño que no surgieron en el espacio patagónico, que fueron factores vitales y rescatables en todo los tiempos.



EL PROCESO DE EXPANSION PASTORIL EN SANTA CRUZ Y SU RELACION CON EL CRECIMIENTO DE LA POBLACION

*Por María Eugenia Cepparo de Grosso
Río Gallegos, agosto de 1987
Para la Revista Patagónica*

(Foto: F. Pontoriero)

El extenso y uniforme espacio santacrucense es el escenario donde se produjo un particular proceso de ocupación que abarcó toda su superficie, pero que no tuvo como protagonista principal al hombre. El apareció —en forma casi totalmente imperceptible— guiando esa expansión, representada por la actividad pastoril; más precisamente por la ganadería ovina.

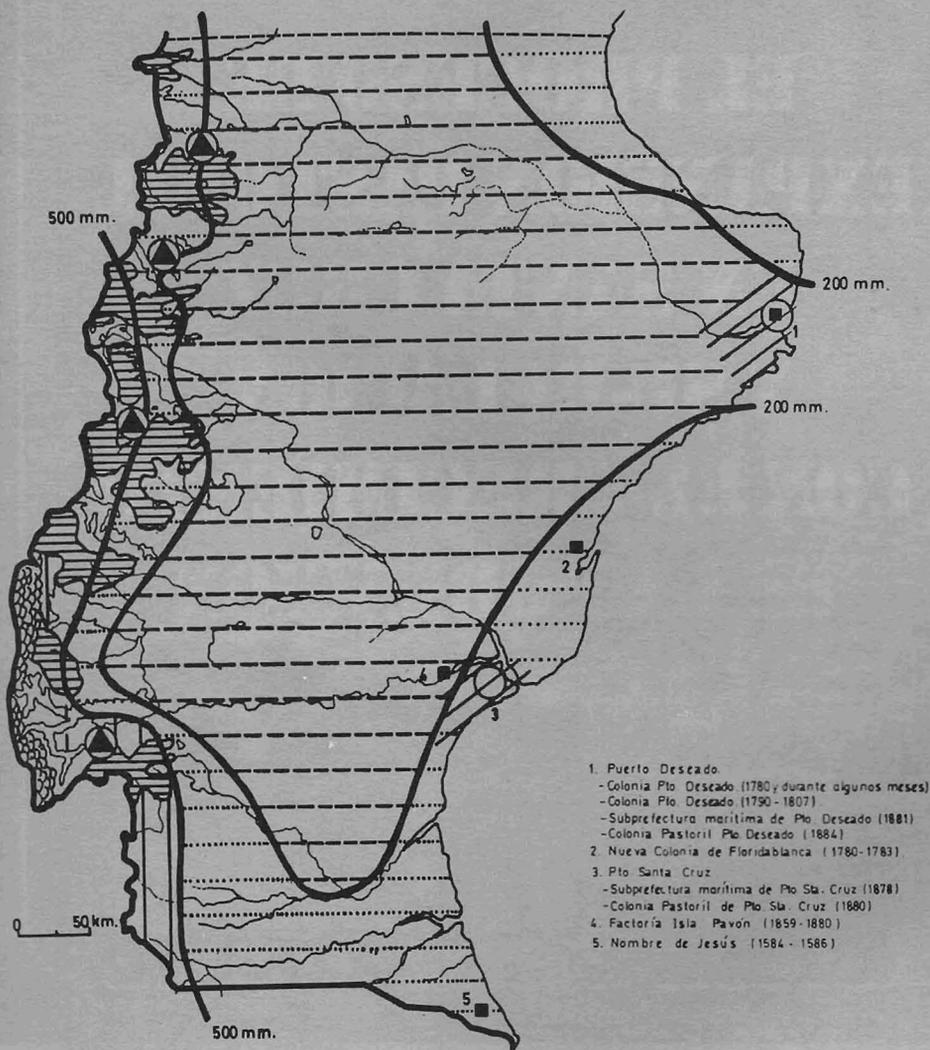
Desde cualquier eje que se lo considere, el paisaje natural de Santa Cruz presenta barre-

ras u obstáculos que dificultan una penetración y expansión uniforme y constante de las ondas difusoras de poblamiento y explotación económica. Es, en su mayor parte, una sucesión ininterrumpida de mesetas escalonadas desde la cordillera hasta la costa, atravesadas por cañadones o cauces secos y por escasos cursos de agua muy encajados, paralelos entre sí y sin afluentes en su recorrido. Los vientos fríos, secos y violentos del oeste y el carácter templado frío del clima sólo permiten el crecimiento de una rala vegetación natural, de

estepa arbustiva o graminosa según la cantidad de precipitaciones de que gozan, y que crecen a través de un típico colchón de cantos rodados. Estas características presentan a uno de los mencionados obstáculos: la aridez.

Hacia el oeste y sur las condiciones ecológicas parecen hacerse más benignas, porque hay más precipitaciones, mejores suelos y más vegetación y, en consecuencia, un paisaje más acogedor. Pero aquí aparece otra barrera: la distancia; distancia de las costas, de las

FIG. 1 - EL MEDIO NATURAL Y SU OCUPACION



Variables Relieve	Precipitaciones	Cobertura Vegetal	Asentamientos humanos		Combinaciones resultantes
			1584-1878	1878-1885	
ANDES PATAGONICOS más de 1000 m.	más de 500 mm.	Bosque	transitorias loderías indígenas		relieve elevado y boscoso con transitorias pobl. indígenas
PATAGONIA EXTRANDINA	200 a 500 mm.	Estepa graminosa	Poblaciones abandonadas	Poblaciones estables	eje costero de mesetas arbusivas o graminosas con reiterados fracasos poblacionales y escasos asent. estables con inten- ción ganadera
0-1000 m.	0 a 200 mm.	Estepa arbusiva		con orientación ganadera	

vías de comunicación rápidas y seguras y de los centros más abastecidos.

Aridez y aislamiento son los rasgos que han dado uniformidad a este espacio. La monotonía no es solamente espacial sino también temporal, porque su casi inalterable devenir histórico o el postergado interés del país por esta región, han influido en este paisaje hasta darle su fisonomía actual. Por lo tanto, se produce una doble causalidad en el tiempo y en el espacio, porque el tiempo transcurrido sin el desarrollo de otras actividades incidió en el predominio de la ganadería, y el espacio así orientado intervino como causa de un futuro y mayor crecimiento ganadero, pero también de una menor densidad y crecimiento poblacional.

Este trabajo tiene como fin presentar uno de los impactos que más repercutieron en el proceso de crecimiento de la población y de la economía de Santa Cruz: el arrendamiento o venta de sus tierras para dedicarlas a la actividad ganadera. A lo largo de ese proceso está presente la constante relación entre la distribución y la densidad de sus habitantes y la ocupación pastoril, sin dejar de considerar la influencia de los factores físicos, pues contribuye a esclarecer el panorama.

En fin, se tratará de poner en evidencia la relación espacio - hombre - tiempo - actividad pastoril, a lo largo de aproximadamente 45 años desde que se inició esa actividad hasta que su expansión cubrió prácticamente toda la superficie de la provincia.

LAS ETAPAS DE LA OCUPACION PASTORIL

Tres siglos de frustraciones poblacionales.

En esta extensa provincia, la segunda en dimensiones dentro del país, la evolución de su población no se realizó de manera armónica ni a través de cambios sucesivos y sincrónicos. Por el contrario, su transformación parece estar destinada a modificaciones muy lentas y distantes, con numerosos fracasos, retrocesos e intentos reiterados. Lo representado en la

figura 1 así lo demuestra: hasta 1878 todos los propósitos de poblamiento resultaron desalentadores.

Si bien al iniciarse cada población el número de colonos superaba casi siempre el centenar, con el correr del tiempo las penurias y las inclemencias del clima lo diezaban, y los que quedaban no tenían la fuerza ni el convencimiento suficiente como para continuar desempeñando sus funciones y, más aún, porque veían que no se cumplían las promesas de auxilio y comunicaciones periódicas. Pero, además, los sinsabores aumentaban pues pretendían completar sus tareas de defensa y apoyo a las expediciones o las labores de las factorías con la agricultura, sin tener en cuenta las mínimas condiciones indispensables para que en estas zonas fructificaran los sembradíos.

Es evidente, entonces, que sobre estos hombres pesó la acción de fuerzas poderosas y antagónicas que siempre intervienen en la relación hombre - naturaleza; y que, por otro lado, no son constantes de un grupo a otro, pues dependen de las técnicas con que se cuenta para explotar el medio, organizarlo, vencer el obstáculo de la distancia y comunicar¹. Estos pioneros quisieron responder al reto de la naturaleza, pero no lograron vencer sus hostilidades. En consecuencia, hasta que no se encontraran técnicas mejores para replicar a ese desafío, según la idea de Braudel en su libro *Las civilizaciones actuales*, la situación no cambiaría y no surgirían las simientes de una configuración espacial de asentamientos poblados más dilatada en el espacio y con mayor permanencia en el tiempo.

Entre los pocos aventurados pioneros que

lograron perdurar más tiempo en los sitios elegidos, se encontraba Luis Piedra Buena en la isla Pavón y, en la costa, aparecían, como muy humildes representantes del poder nacional, las Subdelegaciones Marítimas de Santa Cruz y Deseado. Estas últimas habían sido fundadas simultáneamente a la ejecución de las Campañas al Desierto, como una forma de completar la tarea de avance y reconocimiento en el extremo sur, pero no significaron un ocupamiento efectivo.

Pocos años después, al grupo original de soldados —siempre en número menor a la veintena y sin sus familias— se le agregaron contingentes de colonos que formaron parte de las primeras *colonias pastoriles* que se crearon por decreto y que tuvieron una significativa función colonizadora. Recién en ese momento surgieron los verdaderos factores aglutinadores de población porque, a pesar de que los colonos fueron muy pocos, iniciaron la actividad que más éxitos proporcionaría, por ser la más acorde con el medio: la actividad pastoral.

Las dos primeras *colonias pastoriles* de Puerto Deseado y Santa Cruz comenzaron con muy pocas familias, menos de diez cada una. A cada cual se le había destinado una legua de campo, 250 a 500 ovejas, algunos vacunos, materiales de labranza y alimentos. Los primeros animales fueron traídos arreándolos desde Conesa a cargo de soldados. Así llegaron 2.500 animales para Deseado después de tres meses de marcha. En cambio, la cantidad destinada para Santa Cruz salió en barco desde Patagones, pero de 500 ovejas que partieron llegaron 250. Sin embargo, todos los animales de tiro o de trabajo y el ganado menor, “se aclimataron perfectamente a pesar de los leo-

nes, los fríos y las inexperiencias. Es así que Burmeister, cuando visitó Puerto Deseado en 1900, encontró que los 2500 lanares originales se habían multiplicado llegando a 30.000. Un aumento semejante aunque en menor escala, había experimentado el rebaño de Puerto Santa Cruz”².

El impacto de la colonización ganadera en gran escala. La expansión.

Tres siglos de frustraciones y vaivenes fundacionales y poblacionales fueron un largo prólogo a la verdadera y definitiva organización territorial de Santa Cruz. Durante todos esos años el medio natural permaneció virgen pero dominante y con la fuerza suficiente como para aplastar contra la costa todo ensayo fundacional. El eje costero y los cursos de agua continuaron siendo las principales líneas de localización humana a lo largo de varias décadas más. Y la exitosa adaptación de los rebaños de ovejas traídos para los colonos de campamentos militares, demostró que, también, era preferible continuar orientando la explotación de las tierras hacia la ganadería. Sin embargo, esas primeras majadas no tuvieron el suficiente poderío numérico como para penetrar en forma de cuña a través del espacio circundante. Esta penetración comenzó efectivamente con la explotación ganadera en gran escala a través de la aplicación de la Ley de Remates, por la cual las tierras fiscales pasaron a manos privadas.

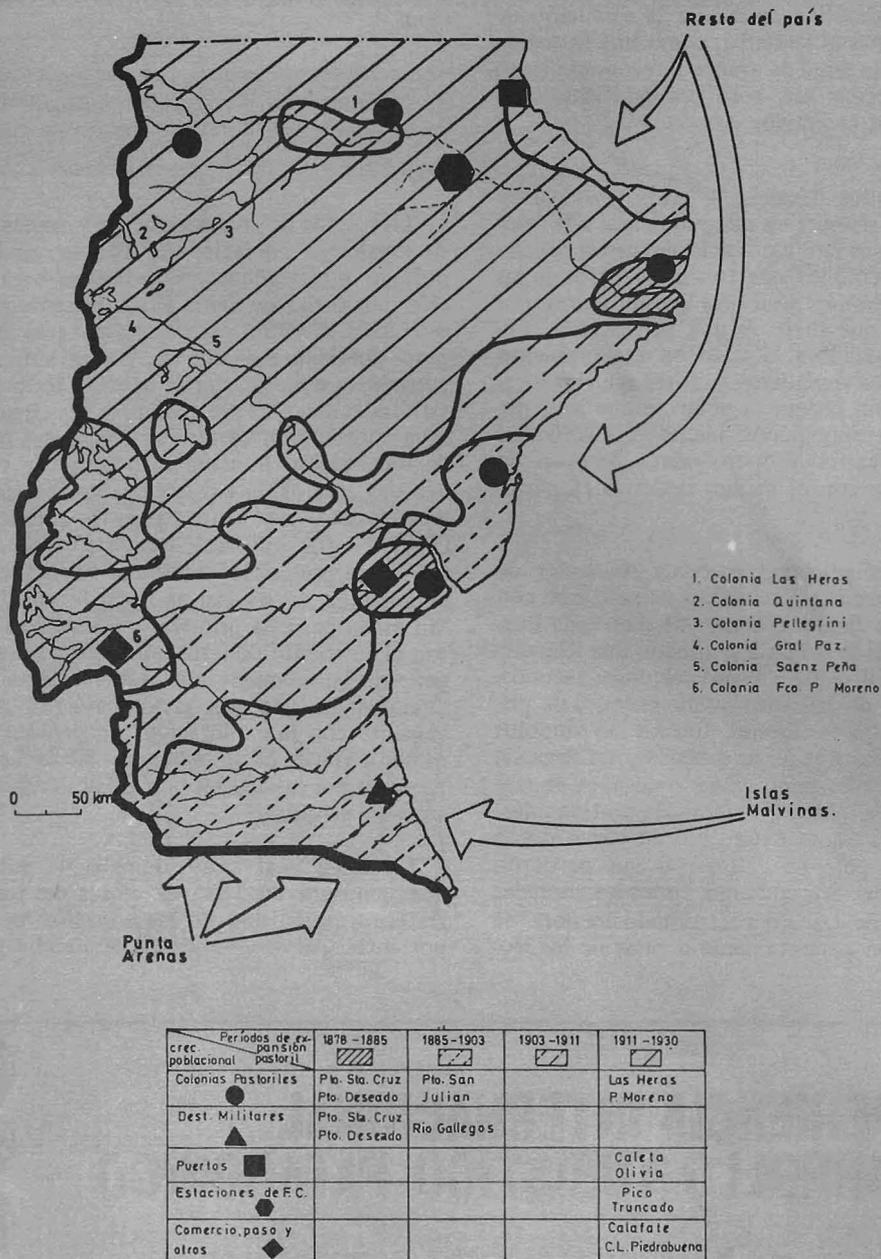
La venta y el arrendamiento de parcelas que comenzó en 1885 en el sur del territorio constituyen uno de los impactos más importantes que se produjeron sobre el espacio

**LA MAYOR EXPERIENCIA INTERNACIONAL
AL SERVICIO DEL DESARROLLO TURISTICO PATAGONICO**

Cavaliere

SOCIEDAD ANONIMA

FIG. 2 - PROCESO DE EXPANSION PASTORIL Y SU RELACION CON EL SURGIMIENTO DE NUCLEOS POBLADOS 1878-1930



FUENTE: PLANOS DEL TERRITORIO DE SANTA CRUZ, MAGALLANES Y TIERRA DEL FUEGO DE 1903, 1911, 1921.

santacruzense. El artífice de ello fue el primer gobernador del Territorio, Carlos María Moyano, pues fue el que atrajo, a través de ese incentivo, a ganaderos de las islas Malvinas y de Punta Arenas para que se asentaran y explotaran las tierras. Las posibilidades de arrendamiento se extendían por ley hasta las 40.000 hectáreas, aunque muchos no las respetaron porque, a través de testaferros o *palos blancos* lograron acaparar más superficie.

A pesar de que ya se había iniciado la actividad pastoril antes de 1885, en cada uno de los dos intentos poblacionales que subsistieron hasta hoy y en la factoría de la isla Pavón que luego desapareció, se considera que los "primeros colonizadores propiamente dichos, o sea los que poblaron y cubrieron con ganado el territorio, vinieron de las islas Malvinas y se establecieron en los alrededores de Río Gallegos entre los años 1885 y 1887... En las islas habían adquirido una experiencia propia en el trabajo y explotación del ganado en climas fríos y campos abiertos". Lo mismo sucedía con los salidos de Punta Arenas. Por lo tanto, los recién llegados —en su mayoría ingleses y alemanes— no encontraron obstáculos desconocidos que pudieran retardar su trabajo sino que, por el contrario, al hallarse las tres zonas en la misma latitud, tenían semejantes condiciones edafológicas y climáticas que favorecieron la rápida adaptación y multiplicación de los lanares que trajeron con ellos mismos. Las islas Malvinas fueron la principal fuente proveedora de los rebaños.

La similitud en las características ecológicas y en la forma de explotación del ganado con respecto a sus lugares de origen, no fue el único motivo que provocó el éxodo de pobladores de la zona magallánica y del archipiélago malvinense, sino que también se sumaron la mayor extensión de los lotes para arrendar o comprar, y las mejores facilidades que ofrecía el gobierno argentino para adquirir las tierras, en comparación con las del gobierno chileno. Además, las frecuentes comunicaciones que tendría el sur de Santa Cruz con Punta Arenas, realizadas por la flota de cabotaje de las empresas navieras magallánicas, no sólo permitiría trasladar hombres, animales y materiales de construcción, sino también vender la producción lanera en la forma más rápida y provechosa.

Las ondas difusoras surgidas de las islas Malvinas y de Punta Arenas —que provocaron

la primera franja de expansión (Figura 2) fueron avanzando hasta completar los campos más ricos de la costa, de las orillas de los ríos Coyle y Gallegos y de las tierras al norte del Estrecho de Magallanes. Espacio al que se lo llamaba *Zona del río Gallegos*. Pero, mientras que la corriente que provino de las islas Malvinas se asentó y permaneció trabajando solamente en sus explotaciones ganaderas debido a su natural tendencia a formar grupos cerrados, de poca adaptación al medio humano y con contactos comerciales directos con Europa, la segunda corriente, surgida de la región magallánica, estuvo representada por dos ejes de características diferentes: pastoril y comercial, pero en ambos predominaba la tónica empresarial. Esta segunda corriente logró mayor expansión en el espacio. El eje pastoril se formó cuando importantes sociedades ganaderas compraron extensas superficies en los suelos más ricos de Tierra del Fuego, Santa Cruz y Chubut. "Es así que en Santa Cruz, de los 30 establecimientos ganaderos que existían a fines del siglo pasado y que en conjunto tenían 380.000 cabezas, 18 pertenecían a ganaderos o empresas venidas de Punta Arenas con una cantidad de 254.000 cabezas; mientras que en Tierra del Fuego, las mejores tierras estaban en manos de hombres magallánicos"⁴.

El eje de difusión comercial se formó cuando las empresas navieras más importantes de Punta Arenas se extendieron hacia los puertos atlánticos. A partir de ese momento se convirtieron en la base de expansión de servicios mercantiles o de compra y venta de productos de todo tipo. Un ejemplo típico es la Sociedad de Importación y Exportación de la Patagonia, que actuó en la casi totalidad de los puertos patagónicos hasta aproximadamente la segunda década del presente siglo.

Como consecuencia lógica del éxito obtenido en la primera faja de expansión pastoril del extremo sur, en pocos años más se explotaron otras fajas que continuaron el sentido longitudinal de la pionera, escapándole a las condiciones desfavorables de la Meseta Central. Tuvieron a los ríos como líneas de fijación o base para el escalonamiento hacia el norte.

Durante la última década del siglo pasado y hasta aproximadamente 1903, se completó la ocupación, casi en su totalidad, del área comprendida entre el río Gallegos y el río Coyle o Coig; y se alcanzó Puerto San Julián en una franja que seguía a la costa (*Zona sud*

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 en XR 200i.

AGFACHROME CT100 en 35 mm.

AGFA 

del río Santa Cruz y parte de la Zona norte del río Santa Cruz). En estas secciones predominaban los concesionarios de origen británico⁵. Posteriormente, a lo largo de la primera década del siglo XX hasta aproximadamente 1911, se ocupó totalmente la zona entre el río Coyle y la margen norte del río Chico. La faja costera entre Puerto Santa Cruz y Puerto San Julián se extendió hacia el oeste y hacia el norte alcanzando la orilla sur del río Deseado. Al norte del río Coyle las propiedades se fueron reduciendo en tamaño, sobre todo a lo largo de la costa y los ríos. Es así que en estas zonas las estancias llegaban a las 10.000 has, en contraposición a las concedidas anteriormente, que se extendían entre las 20.000 y 40.000 has. Y, además, a diferencia del extremo sur, en el resto del territorio predominaron los arrendatarios.

Era largo y árido el trecho hasta el próximo río: el Deseado. Es por eso que la siguiente onda expansiva vino del norte, formada especialmente por argentinos y españoles y fuertemente incentivada por explotar las tierras libres debido a situaciones coyunturales momentáneas y muy ventajosas. Pero van a tener que pasar aproximadamente dos décadas para que se cubra esta otra mitad del territorio de características más pobres que la anterior.

Cuando se produce la primera guerra mundial, el precio de la lana que se había mantenido estable, comenzó a subir. Ese aliciente provocó el arrendamiento o venta de las tierras que quedaban libres en la Meseta Central o en el pie de monte cordillerano. Estos terrenos, al ser más pobres que los sureños y más costosos para su producción, no fueron los preferidos de las sociedades ganaderas o latifundistas, sino que lo fueron por pequeños y medianos propietarios que, en su mayoría, eran argentinos. A lo largo de esos años y durante la segunda década se van a ocupar las márgenes del río Deseado (*Zona del río Deseado*) y el interior de Puerto Santa Cruz y Puerto San Julián. Al llegar 1930, el suelo estaba prácticamente ocupado en su totalidad.♦

¹ CLAVAL, Paul. *La nueva Geografía*. Barcelona. Oikos - tau, 1979, p. 71.

² LENZI, Juan H. *Historia de Santa Cruz*. Buenos Aires. Edit. Lomellino Hermanos, 1980, p. 424.

³ MORRISON, J. *La ganadería en las regiones de las mesetas australes del Territorio de Santa Cruz*. Buenos Aires. Luis Veggio, 1971, p. 34.

⁴ MARTINIC BEROS, M. *La expansión económica de Punta Arenas sobre los territorios argentinos de Patagonia y Tierra del Fuego. 1885-1925*. Anales del Inst. de la Patagonia. Vol. 7. Punta Arenas. Esc. Lito-Tipográfica Salesiana, 1976, p. 10 y 18.

⁵ BARBERIA, Elsa. *El arrendamiento de la tierra pública como factor de poblamiento en Santa Cruz. 1884-1902*. En prensa y por aparecer en las Actas del IV Congreso de Historia Fueguina. 1982.

BIBLIOGRAFIA

ALSINA, J., *La inmigración en el primer siglo de la independencia*. Buenos Aires, 1910.

BARBERIA, E., *El arrendamiento de la tierra pública como factor de poblamiento en Santa Cruz*. Inédito. 1982.

BURMEISTER, C., *Memoria sobre el territorio de Santa Cruz*. Buenos Aires. Imprenta de "La Nación", 1901.

CARCAMO, M. *Evolución histórica del régimen de la tierra pública. 1810-1916*. Buenos Aires, Eudeba, 1972.

CEPPARO, M.E. *Difusión de las ondas de poblamiento en la Patagonia. 1530-1884*. En Cuaderno del C.E.I.F.A.R. (C.O.N.I.C.E.T.) Mendoza, Núm. 1, 1978.

CEPPARO de GROSSO, M.E. *Difusión de las ondas de poblamiento en la Patagonia. 1884-1980*. En prensa y por aparecer en Cuadernos del CEIFAR.

CACOPARDO, María C. *República Argentina. Cambios en los límites nacionales, provinciales y departamentales a través de los censos nacionales de población*. Serie población y sociedad Núm. 47, Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella, 1967.

CLAVAL, P. *La nueva Geografía*. Barcelona. Oikos - tau, 1979.

CORREA FALCON, E. y KLAPPENBACH, L. *Patagonia argentina*. Buenos Aires. En: Talleres gráficos Kraft, 1924.

DIFRIERI, H. *Población indígena y colonial*. En: La Argentina. Suma de Geografía. T. VII. Buenos Aires, Peuser, 1961.

Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. II, III y IV Censos Generales de la Nación. Buenos Aires.

Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. Censos de los territorios de 1912 y 1920. Buenos Aires.

Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. Censos y empadronamientos agropecuarios nacionales y provinciales. Buenos Aires y Santa Cruz.

LENZI, J.H. *Historia de Santa Cruz*. Buenos Aires, Talleres Gráficos Lomellino, 1980.

MAEDER, E. *Evolución demográfica argentina de 1810 a 1869*. Buenos Aires. Eudeba, 1969.

MARTINIC BEROS, M. *La expansión económica de Punta Arenas sobre los territorios argentinos de Patagonia y Tierra del Fuego*. En Anales del Instituto de la Patagonia. Vol. 7, Punta Arenas, Esc. Lito-Tipográfica Salesiana, 1976.

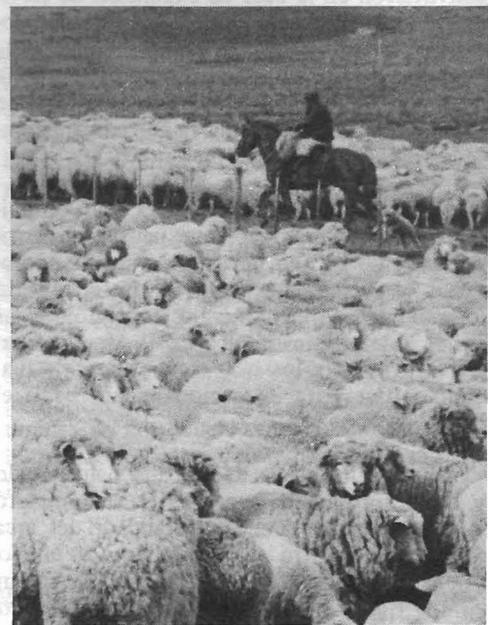
MORRISON, J. *La ganadería en las regiones de las mesetas australes de Santa Cruz*. Buenos Aires. Imprenta Luis Veggio, 1917.

Planos del Territorio de Santa Cruz, Magallanes y Tierra del Fuego de los años 1903, 1911 y 1920 obtenidos de bibliotecas particulares de Río Gallegos.

RECCHINI de LATTES, Z. y LATTES, A., *Migraciones en la Argentina. Estudio de las migraciones internas e internacionales basado en datos censales, 1869-1960*. Buenos Aires. Instituto Torcuato Di Tella, 1969.

NR. La profesora y licenciada en Geografía María Eugenia Cepparo de Grosso es profesora adjunta de Cartografía en el Instituto Universitario de Santa Cruz, e investigadora asistente del CONICET.

El trabajo —cuya primera parte hoy publicamos forma parte del proyecto *El uso del suelo en la provincia de Santa Cruz y su relación con la distribución de la población*, realizado bajo la dirección del profesor Jorge Comadrán Ruíz. La segunda parte —que completa este trabajo— la publicaremos en el próximo número de la revista. La cartografía es elaboración propia de la autora.



El ignorado 180 aniversario del viaje de don Luis de la Cruz

Por Walter Cazenave

Santa Rosa, julio de 1987

Para la Revista Patagónica

No hace mucho tiempo, en esta misma revista (N° 28, *Hacia una épica de la geografía nacional*) me fue dado publicar una nota que intentaba siquiera esbozar la necesidad de una concientización a través de un mejor conocimiento y aprovechamiento de los hechos que fueron jalones de nuestra historia del conocimiento geográfico. Dicho aprovechamiento pasaba, principalmente, por el uso adecuado de los medios de comunicación masiva, al margen de una forma más efectiva en todos los niveles de la enseñanza, abandonando lo vacuo y declamativo para revivir en lo posible aquellas epopeyas, elaborando a partir de allí un mejor conocimiento científico. Hablábamos también, aunque un tanto colateralmente, que a la falta de originalidad o interés de los —digamos— difusores, debía agregarse muy a menudo el olvido o la inorganicidad de las áreas responsables en sus más altos niveles.

Un nuevo hecho, lamentablemente, parece venir a darnos la razón; el pasado año de 1986 se cumplió el 180 aniversario del gran viaje de don Luis de la Cruz "a través de las pampas", entre Fuerte Ballenar —Chile— y

Melincué, en nuestro país. Que sepamos, pese a que su tránsito interesó a tres provincias que, al menos parcialmente, se pretenden patagónicas (Neuquén, La Pampa y Mendoza) el aniversario pasó prácticamente desapercibido y las recordaciones fueron mínimas¹.

Pudiera ocurrir que esta apreciación sea refutable, y en tal caso me disculpe, pero ya se sabe que la información en nuestro país pasa por el meridiano de Buenos Aires para desde allí rebotar —o no— al resto de las provincias, que suelen carecer de comunicación directa, aunque sean vecinas. Es bajo la idea de esa mecánica que formulo la apreciación.

Justificar el recuerdo

Ciento ochenta años es mucho tiempo. ¿Qué hizo ese chileno en beneficio del conocimiento de la tierra de Patagonia y Pampa para que se reclame atención a su memoria?... No se trata de aprovechar este espacio para de-

sarrollar una cátedra sedicente. El viaje de Cruz es lo suficientemente conocido² entre los especialistas como para venir a caer en precisiones y repeticiones inútiles. Baste decir, para quien no esté medianamente familiarizado con él, que se trata de uno de los recorridos más audaces, detallados, interesantes y de descripción amena con que cuenta nuestra historia del conocimiento geográfico. Mil trescientos kilómetros a caballo, transitando regiones desconocidas, pobladas de habitantes para nada favorables al hombre blanco, y acompañado apenas por un puñado de hombres, buena parte de los cuales eran indios, no es poca cosa. Si a ello se le agregan otras dos circunstancias —un claro sentido humanista y americano y la pragmática y confesa intención de relevar un camino— quedan bien encuadrados el hombre y su obra.

Los caminos olvidados

Objetivamente analizado, el viaje de Luis de la Cruz señala la culminación de una ten-

por los ventisqueros, el cruce de los desiertos peligrosos, el atraveso de ríos formidables, la incertidumbre de la tierra y la gente desconocida, el riesgo de los animales de presa, el temor latente de las leyendas. . . Sugiero al lector un breve ejercicio de pensamiento: tres meses, y mil y pico de kilómetros de nieves, bosques, torrentes, arenas, escoriales, esteros, llanos, fieras, indios y renegados. Todo ello para caer, finalmente, en la decepción de la huída del virrey —el símbolo que esgrimía— ante los invasores ingleses que habían tomado Buenos Aires. Al margen del aporte científico que representa el *Diario* ¿no es una aventura como para ser recordada, siquiera en los anales de la audacia?

El aporte del viaje de de la Cruz al conocimiento geográfico de su época fue importante . . . pero desdeñado por la ciencia oficial. Su impecable explicación de “la Babel de los desagüeros” —el problema del sistema de drenaje de los ríos interiores nacidos en los Andes que desvelaba a los españoles desde siempre— fue rechazado por un comité de notables. El camino mensurado, obviamente, no se hizo; aunque como una paradoja histórica continúa en uso todavía a nivel local y seguramente en algún futuro será ruta transoceánica.

Los acontecimientos posteriores tensaron en mucho las relaciones con los indios hasta volver el proyecto impracticable. La ocupación definitiva del desierto, aunque utilizó las observaciones del chileno, ya se sabe que volcó sus afanes en la pampa húmeda y el litoral abierto a Europa.

Luis de la Cruz murió en 1828, cargado de sufrimientos adquiridos en su vida política, pero también de honores por su actuación en la campaña libertadora de Chile y Perú. De las respectivas marinas de guerra de esos países se lo considera fundador. Notable galardón por cierto, para quien había sido viajero de los desiertos inmensos.♦

¹ Una excepción fueron los alumnos de la carrera de Geografía de la Universidad Nacional de La Pampa, que dedicaran parte de su *Semana* de esta ciencia a la recordación del viaje.

² Quizás no como se debiera. El prólogo al *Diario* . . . de la edición de Plus Ultra, 1969, que firma Andrés Carretero, tiene apreciaciones erróneas y equivocados conceptos peyorativos.



Avda. Santa Fe 3567 - 1425 C.F. - 71-9561/8

DELEGACIONES EN LA PATAGONIA

LA PAMPA

Coronel Gil 213 - Santa Rosa Teléfono: 26321

NEUQUEN

Juan B. Justo 45 - Neuquén Teléfono: 23011

RIO NEGRO

Elflein 74 - S.C. de Bariloche Teléfono: 23279

Saavedra 352 - Viedma Teléfono: 23584

9 de Julio 279-85 - Cipolletti Teléfono: 72237

CHUBUT

Rivadavia 452 - 1º - Comodoro Rivadavia Teléfono: 27340

25 de Mayo 693 - Trelew Teléfono: 21528

SANTA CRUZ

Pellegrini 93 - Río Gallegos

ASOCIACION DE PRESTACIONES SOCIALES PARA EMPRESARIOS
Y PERSONAL DE DIRECCION DE EMPRESAS DE LA PRODUCCION
INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS (R.N.O. SOC. 4-0150)

15 años de Obra Social

REHUE ANTROPOMORFO en la región del lago Ñorquinco

PERSPECTIVAS ARQUEOLÓGICAS Y ETNOGRÁFICAS

Por los licenciados
Mónica A. Berón y Rafael A. Goñi
Para la Revista Patagónica

Los objetivos principales de este trabajo son, en primer lugar, dar a conocer la existencia en territorio argentino de un *rehue* antropomorfo, tallado en madera, hecho fuera de lo común, dado que sólo se lo conoce con tales características en Chile y, en segundo lugar, plantear una investigación con perspectivas arqueológicas y etnoarqueológicas, derivada de tal hallazgo.

Ubicación y descripción

Se encuentra ubicado en una pampa restringida (250 por 250 metros aproximadamente), en altura, sobre la barda de basalto que flanquea la margen derecha del río Pulmarí, muy próximo a su nacimiento en el lago Ñorquinco (Parque Nacional Lanín, departamento Aluminé, provincia del Neuquén)¹. Este es un espacio abierto, limitado por el bos-

que de Pehuén (*Araucaria araucana*), un arroyo al oeste y la bajada de la barda al norte.

La talla se orienta mirando hacia el este y es el centro de un círculo enmarcado por una suave depresión, de aproximadamente quince metros de diámetro, cuyo origen probable se explicará más adelante.

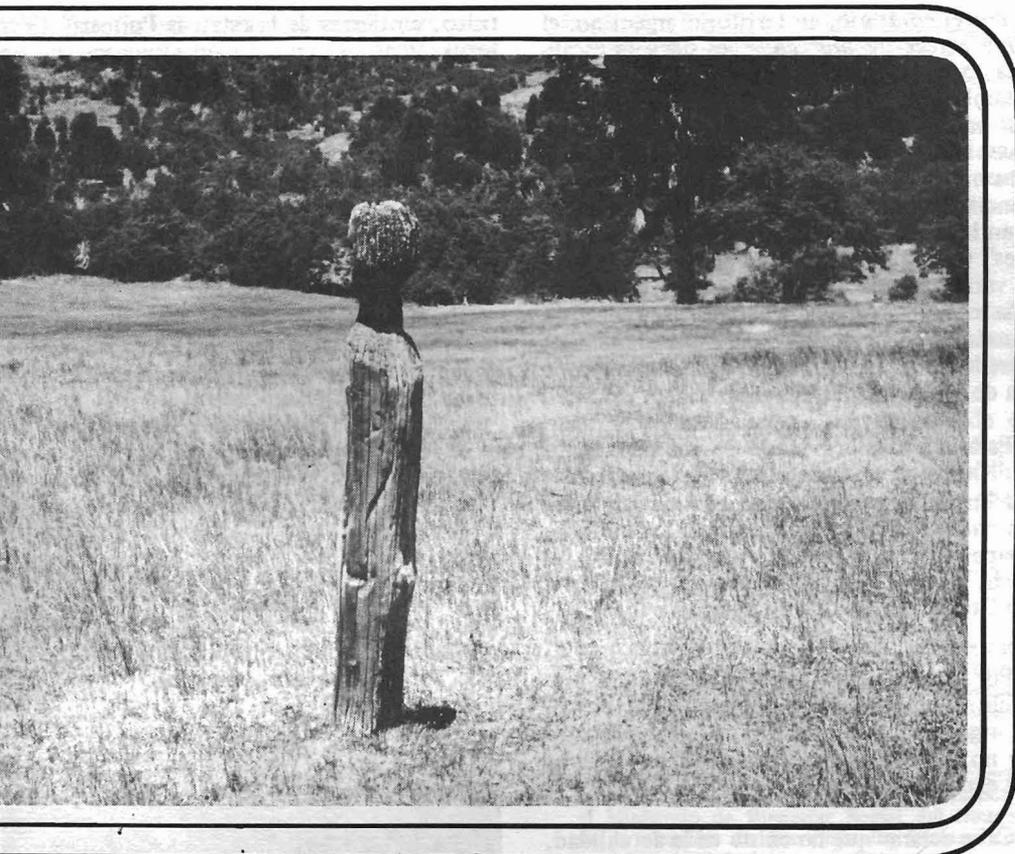
Características morfológicas

Se trata de una figura antropomorfa confeccionada sobre un sólo tronco (especie aún no determinada), en la que se destacaron por talla los brazos, las nalgas y, en forma diferenciada, la cabeza y los hombros. Fueron marcados mediante incisiones los dedos, los ojos y la boca.

Su altura es de 185 centímetros; la cabeza

mide 30 centímetros de alto, 30 de ancho y 23 de espesor; el cuello 13 de ancho y 14 de espesor; el cuerpo, desde los hombros hasta la terminación de las manos, 77 centímetros y el ancho sobre la porción media del mismo es de 33, su espesor, a la altura de los hombros, es de 22 centímetros y a la de las nalgas 25; desde la terminación de las manos hasta la base (donde está enterrada), hay 60 centímetros, y la base tiene 21 de espesor. Sobre el pecho presenta una hendidura que cubre todo su ancho de unos 15 centímetros de alto y 2 de profundidad, dentro de la cual se observan dos pequeños orificios, simétricos, a igual altura, lo que mueve a pensar en algún agregado. (Ver ilustración y foto).

Con fines comparativos, hemos documentado los ejemplares de tallas antropomorfas provenientes de Chile, que posee el Museo Etnográfico *J.B. Ambrosetti*, de Buenos Aires. Son nueve los casos, de los cuales tres son tallas funerarias, cinco *rehues* con escaleras y



no sin ella. Las alturas varían entre los 205 centímetros y los 139. En líneas generales, la pampa de Ñorquinco está comprendida dentro de los rangos de variaciones dimensionales de esta muestra.

Consideraciones generales y variantes regionales

De acuerdo a los rasgos topográficos, ambientales y morfológicos del emplazamiento del *rehue*, se trata de un antiguo ámbito de celebración de la ceremonia religiosa de rogativa o *nguillatún* —o *nguellipún*, o *camaruco*—, celebrada por el pueblo mapuche. En la actualidad no está siendo utilizado para tales fines.

Esta asimilación se desprende, en principio, de la observación y participación de uno de nosotros en dicha ceremonia (Radovich y Berón, 1983), de las descripciones y relatos

realizados por diversos autores, tanto para territorio argentino como chileno (De Augusta, 1934; Métraux, 1942; Hassler, 1957; Casamiquela, 1964; Gradín, 1968; Dowling, 1971; Alvarez, 1981) y de la información que nos fue proporcionada por el licenciado R. Nardi.

En efecto, todos los autores mencionados

coinciden en describir el lugar elegido para la realización de dicha ceremonia como un ámbito de singular belleza: "...siempre una pampa o llanura amplia y lisa, en especial cómoda para la evolución de los jinetes que integran el *awin*..." (Casamiquela, 1964: 59), a la que se denomina *millá lelfën* (pampa preciosa o pampa de oro) (Hassler, 1957:97). Tales son las características topográficas del paraje que describimos en el Parque Nacional Lanín.

Si bien cada rogativa descripta presenta detalles particulares, existe una coincidencia general en cuanto a los diferentes momentos o partes que la componen y especialmente con respecto a su ejecución en torno a un espacio sagrado central: el altar o *rehue*.

Uno de los elementos de la rogativa es la cabalgata de jinetes o *awin* (*awin*), que se repite periódicamente a lo largo de los tres días que dura la misma. Dice Casamiquela: "...el círculo que recorren los jinetes (formados de cuatro en fondo en la Argentina) en torno al centro de la ceremonia, en donde están el *rehue* y el *campamento*..." (1964: 60). Precisamente éste es uno de los elementos que marcamos mas arriba, en nuestra descripción del sitio de lago Ñorquinco.

El aspecto en que sí difieren las crónicas y relatos de uno y otro lado de la cordillera es en las características generales del *rehue* o altar y es justamente este aspecto el que nos llevó a plantear el presente trabajo.

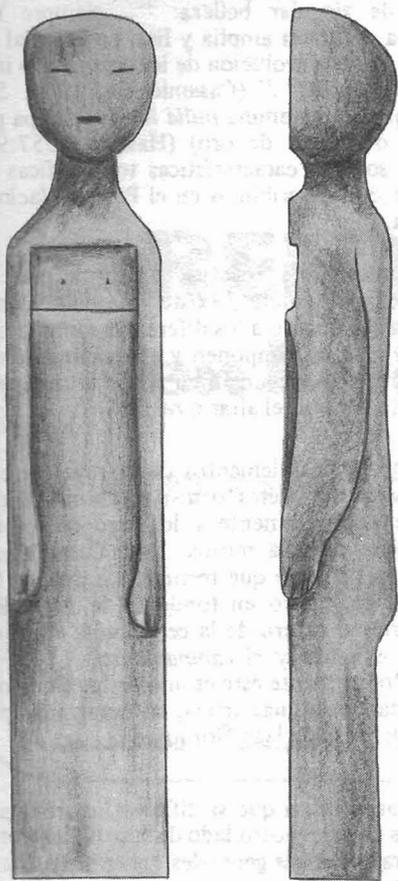
Efectivamente, las descripciones del *rehue* utilizado en territorio chileno, mencionan que éste consiste en un tronco grueso y macizo "...labrado de suerte que la extremidad superior en toda su circunferencia formaba la cabeza de un hombre con sombrero tarro puesto, mientras que los brazos y los pies y lo distin-

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



Rehue del lago Ñorquinco.
(Dibujo: Silvia Manuale)

tivo del sexo, estaban tallados sin arte alguna en la cara anterior del mismo poste, en cuyo lado opuesto se veían los peldaños mediante los cuales la machi sube a la plataforma del tarro donde ejecuta su baile. . .” (De Augusta, 1934: 210).

En otros casos se trata simplemente de un tronco en que sólo se han tallado peldaños, cuyo número es variable (De Augusta, 1934: 209 y Casamiquela, 1964: 83). Esta parte del altar se denomina *praprahue* o *quemü-quemü* (Vúletin 1982).

En general, el altar se encuentra complementado por la colocación de ramas plantadas a su alrededor y que pueden ser de distintas especies vegetales, como canelo, maqui, laurel, etc.

Por el contrario, en territorio argentino, el *rehue* carece de *praprahue*, es decir la escalinata o talla antropomorfa. Así lo expresa Casamiquela cuando dice: “. . . En nuestro país varía fundamentalmente el concepto de *rehue*, con la ausencia del poste-escala o *praprawe*. (. . .) De este lado de la Cordillera la esencia del *rehue* se conserva fundamentalmente en las cañas colihue y otros símbolos vegetales” (1964: 77-78). Estos elementos vegetales varían según la región, constituyéndose de caña colihue, retoños de araucaria, ramas de manzano, chacay, ñire, gajos de pino, etc.; entre los cuales se plantan la bandera argentina y la de la agrupación indígena.

Para reforzar esta idea, Casamiquela agrega: “Cómo se ve, la escala (*praprawe*) y otros elementos vegetales relacionados del nillatún chileno, faltan en Argentina. Con ellos, ha desaparecido del escenario igualmente el *machi*” (1964: 79). [Ver El *camaruco* de Anección Grande, en Revista Patagónica n° 16].

Por estas razones, llama la atención la presencia de un *rehue* antropomorfo en territorio argentino y en un ámbito de nguillatún que no es utilizado actualmente para celebrar esta ceremonia.

Cabe aclarar que no existe en la actualidad, en ese paraje, una agrupación indígena que se encuentre reconocida como tal por las autoridades gubernamentales² mientras que en parajes vecinos hay cuatro agrupaciones mapuches incluidas bajo el régimen de reservas (Decreto 0737/64, de la provincia del Neuquén), como son: Puel en Angostura Moquehue, Catalán en Lonco Luan, Currumil en Quillén y Aigo en Ruca Choroi. Puel y Aigo celebran anualmente el nguillatún dentro del territorio de las mismas.

Asimismo hemos consultado la opinión actual de algunos investigadores que han trabajado o trabajan en temas araucanos: Casamiquela, González, Nardi, Fernández y Mandrini, y a todos ha llamado la atención la presencia de un *rehue* de tales características en nuestro país.

En particular interesa la información proporcionada por el licenciado Nardi, quien hizo referencia a la existencia de una talla antropomorfa en las cercanías del lago Ñorquinco, de acuerdo a una foto que le fuera entregada por antiguos pobladores del área. La misma fue tomada en el año 1934 ó 1935, durante un *camaruco*, siendo cacique don Aniceto Ca-

trileo, en tierras de la estancia Pulmarí³ (Ver foto).

Al comparar esta documentación con la nuestra, comprobamos que se trataba del mismo caso, lo cual reduce nuestros interrogantes acerca de la funcionalidad y adscripción cultural del sitio, como así también de un aporte importante en relación a la cronología de mismo.

En síntesis, sabemos entonces que este fue un ámbito utilizado para realizar rogativas mapuches, al menos hasta 1935, y que la talla formaba parte del *rehue*.

Proyecto y perspectivas

En arqueología son varios los interrogantes que se plantean al asumir un trabajo de investigación. La cronología, la funcionalidad y la posible adscripción cultural del sitio arqueológico, son de los más importantes.

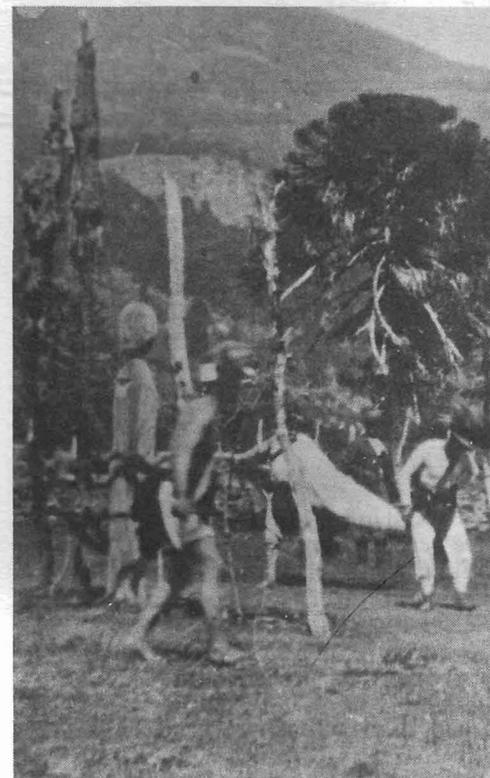


Foto del rehue del Ñorquinco, tomada en 1934 o 1935, durante un *camaruco* o *nguillatún*.

En nuestro caso, estas tres variables presentan una respuesta inicial, como ya hemos conignado. Esta información es crucial, pero no agota nuestra tarea explicativa. Las perspectivas del análisis se deben guiar, entonces, para afinar nuestro conocimiento sobre el problema que se plantea. La pregunta es: ¿cuánto más puede decir la arqueología que una foto no esté mostrando?. Obviamente la respuesta es: mucho más; pero ampliaremos y aclararemos este concepto.

La arqueología intenta describir y explicar ciertos fenómenos, de los cuales la variabilidad cultural está en primer término. Sería inútil cualquier esfuerzo encaminado a la sola descripción de rasgos o fenómenos culturales si no abordáramos el problema de explicar porqué y cómo se producen los mismos. Nuestra investigación busca profundizar en la explicación de tales fenómenos o rasgos, como reflejo del comportamiento humano, que en nuestro caso se apoyarán también, en una perspectiva etnográfica.

De acuerdo a estas premisas, partiremos de una base: nuestro trabajo linda con la etnoarqueología (arqueología en comunidades actuales).

¿Qué buscamos explicar? En principio, el sistema de relaciones existente en aquel momento, entre estructuras espaciales del nguillatún (*rehue*, ramadas, etc.) y funciones de las mismas. Por otro lado y de acuerdo a la información actual, planteamos que este sitio presentaría una caracterización general (distribución espacial de las estructuras, ergologías asociadas, etc.), más relacionada con sitios de este tipo en Chile que los conocidos para Argentina. De verificarse este enunciado, se deberá enfrentar el problema de explicar tal asimilación. Este es el punto de ruptura entre las fotos y la arqueología.

El sistema social, económico, político, etc., que se encuentra en buena parte reflejado en el registro arqueológico, es mucho más variado y complejo que una imagen estampada. Nuestra investigación involucra una gama de aspectos y variables que no se agotan en un solo sitio, sino que deben ser buscados en un sistema de sitios que nos hablará del sistema de asentamiento de un pueblo, en una determinada región, en un momento dado.

Este es el pie necesario para una integración mayor de la información, a fin de conocer cabalmente la cultura en estudio.

Consideraciones finales

Hemos querido dar a conocer, preliminarmente, la existencia de una talla de madera antropomorfa, a la que en principio llamamos *rehue*. La presencia de tallas de este tipo en territorio argentino no estaba documentada, y sí profusamente en Chile.

También fue nuestra intención esbozar las perspectivas de investigación que se abren a través de este interesante hallazgo. Queda abierta, entonces, nuestra propuesta de ampliar el conocimiento que tenemos de este sitio, en futuros trabajos de campo. Esperamos cumplir con este objetivo y poder informar nuevamente sobre los resultados obtenidos.⁴ ♦

- 1 La noticia de la existencia de esta talla fue dada a uno de nosotros, en el año 1985, por el entonces guardaparques del lugar, señor Néstor Sucunza, a quien agradecemos su buena predisposición y colaboración.
- 2 Consignamos que en abril de 1968, una agrupación denominada *Norquinco*, deja constancia en el Ministerio de Bienestar Social del Neuquén, de la elección de don Segundo Caciano como nuevo cacique de la misma, en reemplazo del recientemente fallecido José Aniceto Catrileo. La misma agrupación *Norquinco* aparece en el Censo Indígena Nacional de 1964. Pensamos que es la misma que nos refiere Nardi, más adelante de esta misma nota.
- 3 La estancia Pulmarí pertenecía a los sres. John y Daniel Miles. La fotografía fue tomada por Lloyd Nowell Land y cedida en préstamo a Nardi por A. Salazar Richard Lavallé de Charré y D. Salazar. En ese momento, aún no había sido creado el Parque Nacional Lanín que data del año 1937.
- 4 Futuras tareas arqueológicas en el área están supeditadas a la utilización que de este espacio hagan las comunidades locales en la actualidad.

BIBLIOGRAFIA

- ALVAREZ, G.; 1981: *Neuquén. Historia, Geografía y Toponimia*. T. II. Ministerio de Cultura y Educación de la Nación. Gob. de la provincia del Neuquén.
- AUGUSTA, F.J. de; 1934: *Lecturas araucanas*. 2a. Ed. Padre de las Casas. Chile.
- CASAMIQUELA, R.; 1964: *Estudio del nguillatún y la religión araucana*. Cuadernos del Sur. Inst. de Humanidades. Univ. Nac. del Sur. Bahía Blanca.

DOWLING, J.; 1971: *Religión, chamanismo y mitología mapuches*. 2a. Ed. Ed. Universitaria. Santiago. Chile. 1973.

GRADIN, C.J.; 1968: *El camaruco de Anecón Grande, provincia de Río Negro, República Argentina*. Etnia n° 7, art. 30-33, Olavarría, provincia de Buenos Aires.

HASSLER, W.A.; *Nguillatunes del Neuquén, costumbres araucanas*. Ed. Pehuén. Bs. As.

METRAUX, A.; 1942: *Le shamanisme araucan*. Revista del Instituto de Antropología Universidad Nacional de Tucumán. Tucumán.

RADOVICH, J.C. y BERON, M.A., 1983: *Relevamiento sociocultural en agrupaciones indígenas de la provincia del Neuquén*. Informe. Subsecretaría de Acción Social. Ministerio de Bienestar Social. Neuquén.

VULETIN, A.; 1982: *Huecuyumapu*. Ed. Yanina. Buenos Aires. Argentina.

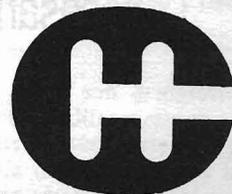
NR. La licenciada Mónica A. Berón es becaria de Perfeccionamiento, y el licenciado Rafael A. Goñi es becario de Formación Superior, ambos del CONICET.

COMODORO HOTEL

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

104 HABITACIONES
SALON PANORAMICO:

- CONGRESOS
- CONVENCIONES
- SEMINARIOS
- CONFERENCIAS



PELAJES CRIOLLOS

Por Rodolfo M. Casamiquela
Viedma, agosto de 1987
Para la Revista Patagónica

NR. Iniciamos la publicación del trabajo del profesor Casamiquela sobre los pelajes criollos, que proseguiremos en nuestros números siguientes.

Como es ampliamente sabido, el título de la presente contribución es aquel de una obra clásica de Emilio Solanet (primera edición 1955).

Al hojearla hoy, por azar, descubro que la nomenclatura indígena de los pelajes de caballos que incluye es susceptible de muchos comentarios, de diferente carácter y profundidad. Ello a pesar de que nunca me ocupé de manera especial con el tema, o por lo menos no lo pregunté de modo sistemático entre los innumerables indígenas patagónicos con que he tratado, a lo largo de ya casi cuarenta años.

Las informaciones que al respecto trae Solanet se refieren (entre las patagónicas) sólo la lengua araucana (mapuche; más correctamente *mapú zungún* o *lengua de la tierra*,

pues *mapuche* significa *gente de la tierra*, aunque son especialmente valiosas, en buena parte por lo menos¹, gracias a la fuente elegida: don Juan Benigar, uno de los mejores conocedores de la lengua que haya existido —el mayor, sin duda, en nuestro país—, con el cual aquél se carteaba directamente.

COMENTARIOS LINGUISTICO-ETIMOLOGICOS SOBRE LOS PELAJES

• Blanco

Entrando en materia, y aceptando el orden propuesto en su obra por Solanet, co-

mienzo por el *blanco*, que el autor define (1984, 30): “Se dice del caballo cuya capa es de color blanco. Casi siempre podemos comprobar la presencia de algunos pelos de otro color que no cambian el aspecto general”.

En araucano consigna *pülag*, *pülag ku*, *vülag*, variantes a las que agrega como *hispanismos* (en el araucano), *blan* y *flan*.

Comentarios:

1°) *pülag*, *vülag* son ortografías de Benigar, quien no solía diferenciar en ella los sonidos expresados comúnmente por *g* (escrita *q* por la mayoría de los autores) y la combinación *ng* (escrita *eta* griega por otros autores)². De manera más simple puede escribirse *plang*.

2°). Como el lector habrá advertido, *plang*

es un hispanismo tan claro como **blan** y **flan**. El vocablo correspondiente en araucano parece haber sido **lig** (= **liq**), del que deriva **liqen plata**. En otro lugar del presente trabajo me ocupé con un equivalente particular: **karrü²**. **Pülag ku** ha de ser **plangku blanco**.

• Bayo

Continúo por **bayo**, definido (p. 35) escuetamente como “de color amarillento”.

Solanet (ibid) consigna en *araucano* (*pam-pa*)³ los hispanismos **vayú**, **fayú**, **faillú**.

Comentarios:

1º) El diccionario de Augusta (clásico; edición 1966) consigna (p. 175): “**palao**, adjetivo y adverbio, bayo, claro (de colores); v.g. **palao chod** amarillo claro, **palao kolü** café claro. **Kiñé palao** un (caballo) bayo”. Aquel de Erize⁴ (1960, 448), “bayo: **palao**”.

2º) **Palao** designa en araucano al **bayo** (véase además Groeber, 1926, 141-42) pero también al **gateado**; véase el punto referido a este pelaje.

• Gateado

Prosigo por él, precisamente, en la obra de Solanet. Este lo define (p. 48): “es el bayo oscuro y acebrado”.

Para el araucano pampeano consigna: “**palaw**, **palao**, **palán**, **paláu**. Según el padre Domingo Milanesio, en araucano: **palá**, **palán**,

paláu, significan “pies de gato”. Según el etimólogo araucano don Juan Benigar, **palaw**, dice el color rojo apagado, algo más amarillo que el llamado **kum**. Ambas acepciones traen algo del gateado”.

Y luego (p. 48) consigna las variedades: **gateado overo**, **palaw ayid**, **gateado malacara**, **palao wircán tol**, **gateado rosillo**, **palao pilin** (de *pili* = helar), **gateado barcino**, **nawell kawell** (caballo atigrado).

Comentarios:

1º). Ya hemos visto las acepciones de **palao** en el diccionario de Augusta. Erize lo traduce por **bayo** (p. 448), **gateado** (p. 486), **lobuno**. Para Rosas (1947, 114), **gateado**. Según mi excelente informante Victoriano Quidelaf, de Ingeniero Jacobacci (Río Negro), lo propio, **gateado**. En cuanto a las variedades, cada denominación cobrará sentido en su lugar respectivo.

2º). Ignoro la etimología de la voz **palao** (= **palau**, **palaw**). A primea vista se diría un hispanismo antiguo (Solanet, p. 47, consigna los modernos **kativarw**, **gatiyaw**), un adjetivo terminado en **ado**, pero no atino con la voz original. En cuanto a la explicación “pies de gato” es un error, no sé si de Milanesio o de Solanet, ya que lo que quiso decir Milanesio fue “pies de pato”; nada tiene que ver aquí.

• Cebruno

Continúo los comentarios a la obra de Solanet por el pelaje **cebruno**. Lo define (p. 59) como “...el caballo que trae la piel y pelos más oscuros que el bayo cebruno y con un ligero matiz del tostado. Tiene poco de amari-

llo y naranja, mucho del oscuro y siempre algo del tostado. Generalmente sus ojos dan también el color cebruno. Muchas veces es cebrado por las rayas negruzcas transversas en los remos y la del filo del lomo”.

Para el araucano consigna **dümill**, **zümil**, **schümil**, **chümil**, variantes transmitidas por Benigar, para las que aclara: “...o sea, los vocablos que sirven para designar el tostado, del cual tiene algo el cebruno”. Y agrega todavía las variantes **chimiy**, **chimy**, **chimúy**, aparentemente también dadas por Benigar; en fin, fuera de la serie, **coipo** (*nutria* en araucano).

Comentarios: los haré al tratar el pelaje **tostado**.

• Lobuno

Prosigo, entonces, por el **lobuno**, para el cual define Solanet (p. 62): “Da el color que pertenece al lobo, es acebrado y cabos negros, tiene la raya de mula dorsal y a veces las descendentes: una, dos o tres a cada lado de la cruz”.

En araucano, **malkaw** (Benigar), y como hispanismo indígena, **lovunu**.

Comentarios:

1º). Según Quidelaf, citado, **malkao**.

2º). Como en el caso anterior de **palao**, pienso en un hispanismo antiguo, obviamente araucanizado. No es imposible que se tratara de **marcado**, pero estoy lejos de asegurarlo, ya que no hay antecedentes de que los españoles o criollos hayan utilizado la voz para designar al **lobuno**. Otra posibilidad sería asimi-

ANTARTIDA

10 DIAS TODO INCLUIDO DESDE U\$S 580.-

En camarotes c/baño privado 6 camas, hasta U\$S 2.350 2 camas, especial super lujo.

Espectáculos Artísticos de 1er. nivel, Discotecas, Fiestas, Casinos, Orquestas, 3 piscinas, 200 tripulantes, Tabernas Bares, Películas, Gimnasios, Concursos, Baile de disfraz, en suma una travesía que los Argentinos no olvidaremos...

SALIDAS: 19/12/87 • 04/01/88 • 14/01/88 • 24/01/88 • 03/02/88 • 13/02/88 • 23/02/88

NAVIDAD Y FIN DE AÑO A BORDO

VIAJE INAUGURAL 15 DIAS

OPERADOR RESPONSABLE

CRUZADAS ARGENTINAS

INSTRUCCIONES: Argentinos y/o residentes en la Argentina debe... Esta cruzada esta presticiada por la participacion de

CRUZADA DE PLACER, CIENCIA Y AVENTURA



UN GRAN BUQUE PARA UNA GRAN EMPRESA

REGRESO: 4/1/88 DESDE U\$S 812 HASTA U\$S 3.290.-

Leg. 483

lar la sílaba segunda, kao, kaw, al apócope de kawellu, la araucanización de caballo, lo que sería legítimo desde todo enfoque. En tal caso la primera parte podría ser a su vez apócope de malú, voz en uso en el araucano derivada del castellano malo: malú-kawellu sería caballo malo, bellaco por ejemplo. Otra posibilidad, en fin, una adaptación del castellano enmascarado, que sonaría parecido a malkao (véase el araucano máscara = malkada, en la obra de Augusta). En fin; todas especulaciones sin base suficiente por ahora.

• Alazán

Prosigo por el alazán, que Solanet ha explicado (p. 65): "Esta capa simple se halla formada por pelos de matiz rubio, o sea los que confinan con el amarillo por una parte y con el colorado por la otra; es el color del fuego".

Solanet no encontró un nombre araucano para el pelaje; anota directamente alazán.

Comentarios:

1º). Rosas ha apuntado igualmente alazán; otras fuentes no lo consignan. Mi informante Quidelaf ilustró con dos variedades, alazán overo y alazán tostado, para las que dio kololom-ais y chimill, respectivamente. A esta última la trataré precisamente en el caso del tostado, y en cuanto a la primera, desglosada la voz ais, que se aplica al overo, como en seguida veremos, resta kololom aplicado al alazán; lo analizaré en el caso del pelaje overo rosado.

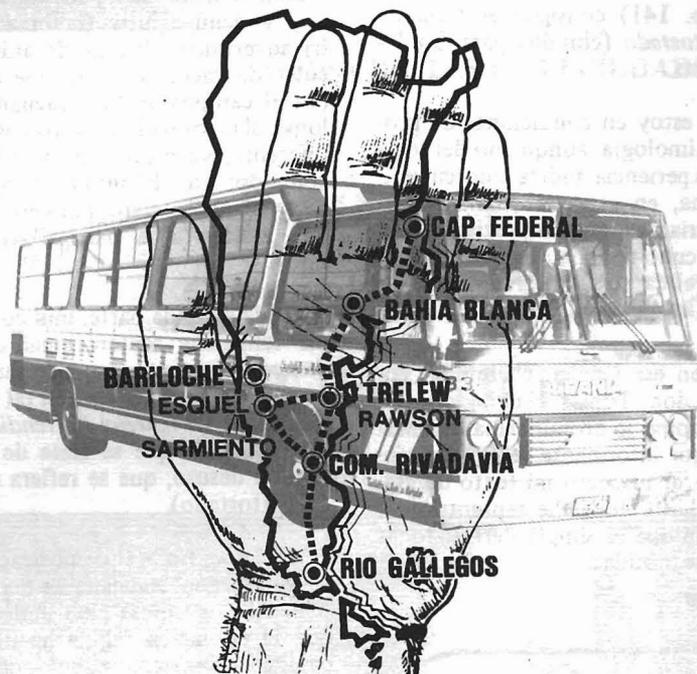
2º). En el contexto sagrado del nguillatún o rogativa, alazán, sin más, es el caballo sagrado de ese pelaje.

• Tostado

Toca el turno ahora al tostado, pelaje ya aludido, y que Solanet define así (p. 67): "Se dice del caballo cuya capa tiene el color del café tostado. Es el alazán de tono subido y oscuro".

Para el araucano consigna las variantes dümil, zümil, shümil, chümil, que le comunicara Benigar, y solü o kolü tomadas de Andrés Fevre. Como hispanismo, tostán.

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

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!!!

TRANSPORTES
DON OTTO S.A.
LA FLOTA MAS AUSTRAL DEL MUNDO

Comentarios:

1°. Solú ha de ser un *lapsus calami*; Fevre es mala escritura de Febrés, autor de un conocido diccionario araucano (antiguo). *Ko-lú* se verá después.

2°. Rosas (p. 141) consigna el *tostado*: *chimil*. *Alazán tostado (chimill)* para *Quide-laf*, según viéramos.

3°. Esta vez estoy en condiciones de proporcionar una etimología, aunque no del todo completa. Mi experiencia indica que cuando una voz araucana, en especial cisandina, registra muchas variantes, gran imprecisión, suele derivar de un cuño regional, tehuelche (septentrional) para el caso. Y, en efecto, en este ejemplo esa es la explicación.

Tostado es, en esa lengua, *chéhmül*², como lo escribía don Tomás Harrington⁵, o mejor *chühmül*, como lo pronunciaba José María Cual, mi mejor informante tehuelche septentrional (véase al respecto mi texto de gramática y vocabulario tehuelche septentrional) —voz madre de la que es simple derivar todas las variantes araucanizadas.



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

En cuanto a la etimología en sí misma, sólo puedo decir con seguridad es que en la primera parte de la voz, *chüh* (= *chüj*) se reconoce el tema *chüj* = *achüj*, *lomo*. Su aparición es coherente si se sabe que, con referencia a la denominación, o denominaciones tehuelches septentrionales "*áchüj-atúwau* (amarillo o bayo) y *áchüj-agültrr* (colorado)", Harrington ha advertido⁵: "Color de animales, en particular de vacunos. Es lo que en la Argentina (en el campo) se dice 'yaguané', de barriga y lomo blancos o claros y los costillares de color diferente, ya negro, ya amarillo (o bayo), ya colorado, etc. El indio distingue sólo por el lomo blanco o claro, pues en sus emisiones no hay alusión a la barriga" (el subrayado es mío).

En la segunda parte, *mül* coincide con el tema tehuelche septentrional que da idea de *desparramar*, *extender*, pero aunque no excluyo que figure en la voz, en tal caso con la idea traslaticia de *parejo* (*extendido*), es tal vez más probable que se trate de algún adjetivo, hoy en desuso, que se refiera directamente al color (*tostado*).

4°. Por fin, la demostración de que la denominación araucana se deriva de una voz tehuelche es valiosa para indicar, por un lado, que la población tehuelche ocupó el ámbito pampeano-bonaerense, en donde tomó contacto con las caballerías españolas; por el otro, que aquella cultura aparentemente recibió más influencia cisandina, en lo que al problema del caballo se refiere que trasandina, o sea en Chile.

• Ruano

Corresponde ahora pasar al *ruano* de la seriación de Solanet, pelaje para el cual trae la siguiente definición (p. 70): "Alazán ruano o ruano simplemente, significa en la campaña argentina el caballo alazán con las crines y cola blancas".

Para la lengua araucana (id) apunta voces híbridas, como "*rüanu*, *alazán pülag topel* (cuello esto es, crines blancas) o *alazán pülag küllen* (cola o cerda blanca)": *topel* es propiamente *nuca*.

Comentarios:

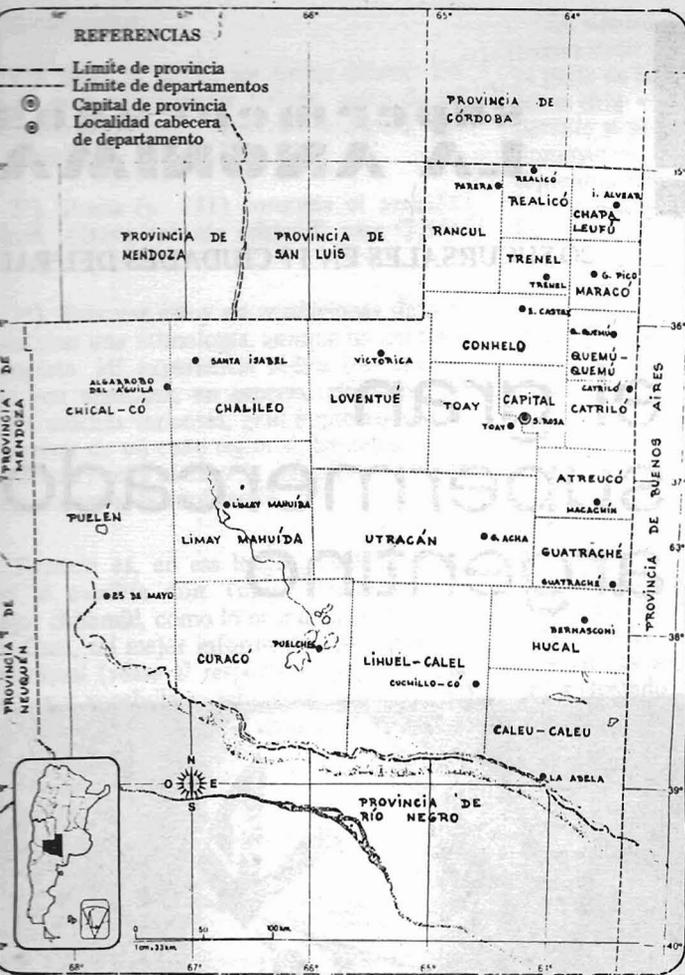
1°. Ya hemos visto que *pülag*, de Benigar,

es *plang*, *Küllen*, *külen*, *klen* es *cola*.

2°. Erize (p. 532) traduce a *ruano* por *piau*, lo mismo que Rosas (p. 137), nombre aplicado al *pangaré* y que analizaré en el lugar correspondiente. Entre mis informantes lo he apuntado directamente *ruano* (canción profana cantada por Carmen Nahueltripay, de Alto Norquínco, Chubut).♦

NOTAS

- 1 En otra parte tal vez no, porque dice haber adivinado a la fuente que constituye el padre Milanesio (varios trabajos), pésimo como araucanista.
- 2 Vaya una rápida definición de los sonidos indígenas que aparecen en el texto, representados por signos convencionales:
ü (= *u*) vocal alta posterior no redondeada; reconoce una variante media central no-redondeada. Corresponde a la *i* del guaraní en *anamenbüi*. Es común al araucano y al tehuelche.
ng (= *g* de *Benigar*, *eta griega*) es nasal velar sonora. La *ng* alemana de Tübingen.
h hache espirada; no existe en araucano.
sh (= *sch*) es la *sh* inglesa.
s en general el sonido anterior es confundido con éste, que no existe en araucano. Es ápico alveolar: la *ese* española chicheante.
s es la *ese* rioplatense.
tr (= *th*) africada alveolar sorda. Es el sonido de *tr* en *cuatro*, *patrón*, en la campaña bonaerense.
q (*g* pero no en *Benigar*) suena como la *g* española en su sonido fuerte. Fricativa velar sonora no-redondeada.
r fricativa retrofleja cacuminal sorda. Recuerda a la *ere* inglesa en *kar*.
rr es la *erre* del centro y norte de la Argentina, en *guitarra*
y la *y* pronunciada a la española (o a la chilena).
- 3 Araucano cisandino u oriental; argentino —con variantes escasas con respecto al trasandino, aunque con muchos regionalismos y algunas variaciones fonéticas.
- 4 Erize, autor de un voluminoso diccionario, desconocía en la práctica la lengua hablada y hasta negaba su vigencia en la Argentina! (comunicación personal del autor). Su obra se basa en la recopilación indiscriminada de voces, en textos de variado carácter.
- 5 Don Tomás Harrington, maestro de escuela en el corazón del Chubut cuando trató con los últimos tehuelches septentrionales (en 1914-18), volvió a ellos para estudiar su lengua y costumbres años después. Habiendo yo contactado con él en la década del 50, hicimos algunas visitas juntos. Obrar en mi poder nutridos apuntes inéditos de su pluma.



Provincia de La Pampa.
División política.

TRENEL: DE UN PROCESO D EN EL NORES

Por Roberto Hugo Armani

Localización

La localización del proceso es el noreste de la provincia de La Pampa, en un departamento de 1955 kilómetros cuadrados de superficie, dentro de la denominada Pampa Seca.

Los comienzos se remontan a los últimos años del siglo XIX y primeros años del siglo XX. Es la época en que comenzó a estructurarse la llamada Argentina Moderna.

Latifundios

Producida la llamada *Conquista del Desierto* de 1879, encabezada por el general Julio A. Roca, se incorporaron enormes extensiones de tierras. Esto dio lugar a un importante proceso de especulación en base a las mismas.

Ello se vio definido con la compra de los bonos emitidos por la ley N° 947 de 1878 (*ley del empréstito*) que autorizaba la emisión de un empréstito para financiar la campaña

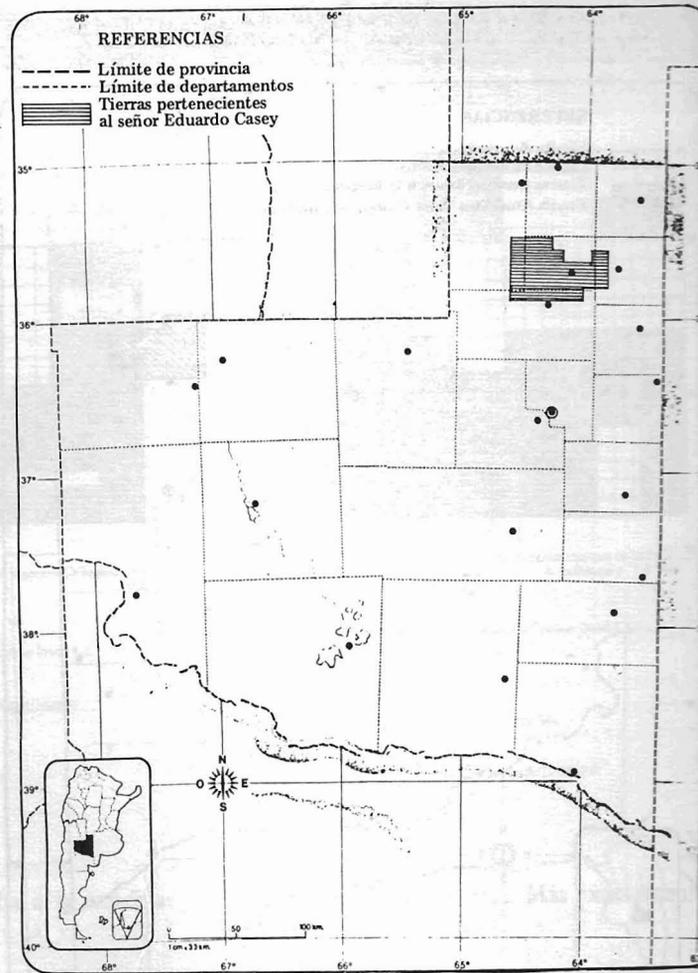
del general Roca y por la ley N° 1.628 de 1885 (*ley de premios*) que recompensaba con tierras a los militares que participaron en la expedición. Ambos tipos de certificados eran intercambiables por tierras.

Las tierras se concentraron en pocas manos y surgieron grandes latifundios, cuyos propietarios esperaban condiciones favorables para revenderlas y obtener así importantes beneficios sobre su inversión.

Así es como el señor Eduardo Casey, en el año 1881, recibió del gobierno argentino

Provincia de La Pampa
Ubicación de las tierras pertenecientes
al señor Eduardo Casey

ROLLO DE COLONIZACION DE LA PAMPA



87

Para la Revista Patagónica

una gran propiedad de 270.000 hectáreas que abarcaba la mayor parte del departamento Trenel y áreas vecinas.

Aparecen así otras cuatro propiedades; tres de 10.000 hectáreas cada una y una de 20.000, hacia el noreste del mismo.

Construcción de la South American Land Company

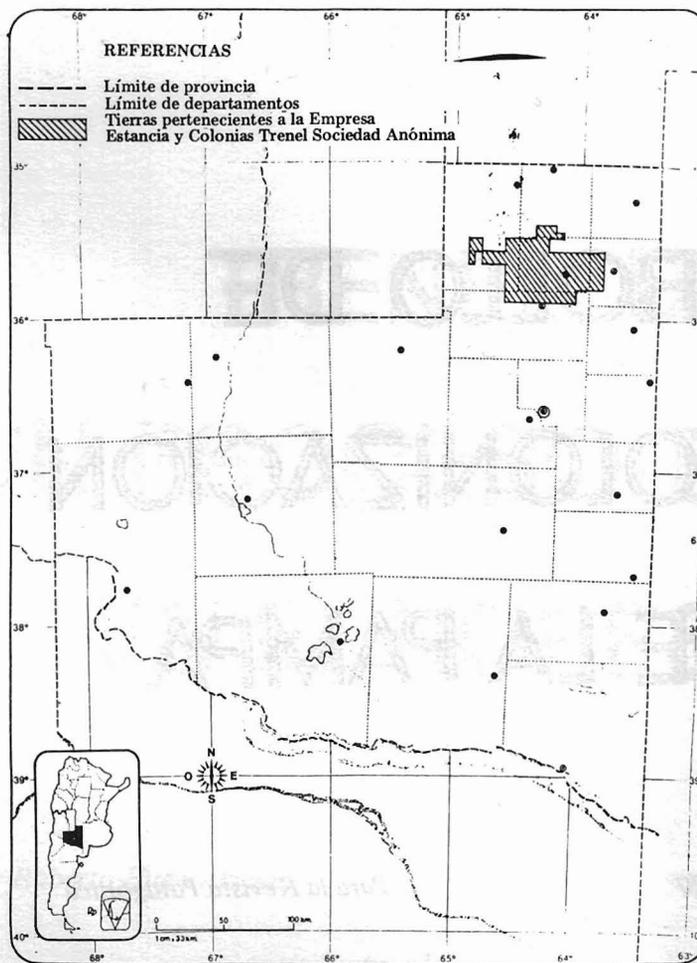
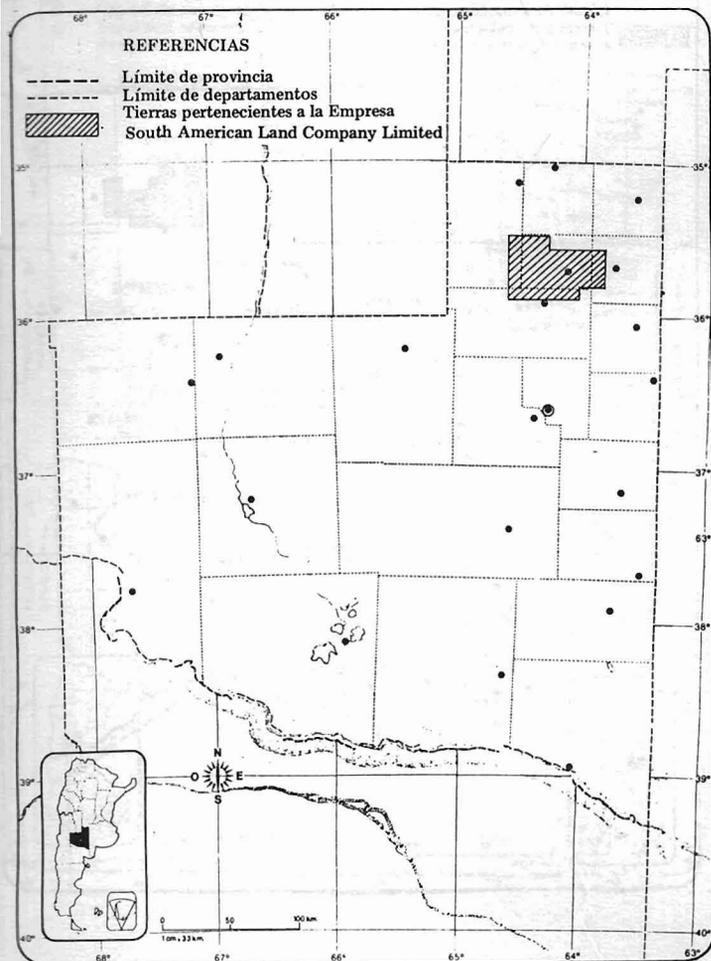
El señor Casey se puso inmediatamente en contacto con el Ferrocarril Central Argentino

y con la Compañía Central Argentine Land Company con el objeto de que se hicieran cargo de promover en Londres la formación de una empresa para adquirir las tierras.

En el mismo año se formó la South American Land Company Limited, integrada por capitales de origen inglés. La empresa —que adquirió el gran latifundio de Casey y una de las propiedades de 20.000 hectáreas, redondeando una extensión de 290.000 aproximadamente— tenía por objetivo especular con las tierras y venderlas en el momento oportuno. Al no darse esas condiciones resolvió comen-

zar la explotación de parte de la propiedad en forma de estancia, sobre una extensión de 6 leguas cuadradas, que posteriormente fue ampliada.

Se alambró la porción de tierras elegida se adquirió ganado y se realizaron las mejoras necesarias (pozos, norias, etc.). Hacia 1888 la estancia ya estaba en funcionamiento. Acomenzó una ganadería comercial extensiva basada en el vacuno y la oveja. El resto de la propiedad, desde 1890, fue entregado en arriendo a pastores vascos que se dedicaban a la cría de ganado ovino.



Algunas de las mayores dificultades que debieron enfrentar fueron: la provisión de agua, las sequías, crisis económicas, pero fundamentalmente las dificultades en las comunicaciones, que dejaban aislada la zona de los mercados. Ello debido a los problemas que tuvo la empresa para lograr la llegada del ferrocarril. A comienzos del siglo XX la estancia y las tierras arrendadas daban a la empresa buenos ingresos.

El departamento Trenel se caracterizaba por tener un extenso espacio destinado a estancia, alambrado y parcelado en grandes lotes o cuadros, explotado para ganadería comercial extensiva; y otra área sin parcelar

ocupada por pastores dedicados a la misma actividad. Todo ello en un marco de muy baja densidad de población y mal comunicado.

Sociedad Anónima Estancia y Colonias Trenel. Se inicia el proceso de colonización

Pero el propósito de la South American Land Company Limited siempre había sido la reventa del gran latifundio y no su explotación.

En el año 1904 la empresa recibió una buena oferta por toda la propiedad.

En 1905 llegó a Meridiano 5° (pequeño pueblo punta de rieles del Ferrocarril Oeste en tren procedente de Estación Once (Capital Federal) don Antonio Devoto junto con sus hermanos Cayetano, Bartolomé y Tomás. Estos italianos viajaban con su automóvil, que desembarcaron del tren, para trasladarse hacia los campos que ofrecía en venta la South American Land Company Limited, pues habían concebido el vasto proyecto de colonizar estas tierras.

Previo reconocimiento de las tierras, Antonio Devoto constituyó la Sociedad Anónima Estancia y Colonias Trenel para adquirir el inmenso latifundio y desarrollar el proyecto de colonización.

La venta se concretó en el mismo año 1905. La empresa Estancia y Colonias Trenel Sociedad Anónima adquirió 290.000 hectáreas de tierras con sus mejoras, pero sin el ganado, en la suma de 400.000 libras esterlinas.

Posteriormente agregó otras dos fracciones, formándose así un bloque de 362.364 hectáreas de superficie.

La compañía entró de inmediato en tratativas con la empresa del Ferrocarril Oeste (actual Domingo Faustino Sarmiento) para que se extendiera dentro de sus tierras.

El ferrocarril, que había empezado a ganar el territorio pampeano modernizando el sistema de transportes, al extenderse sobre áreas desérticas, para justificar la inversión de su instalación, necesitaba desarrollar producción que significara cargas y, por lo tanto, fletes. Esto se consiguió con el parcelamiento y la colonización agraria.

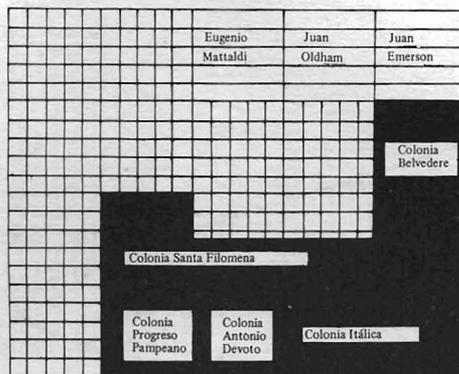
El plan proyectado por Antonio Devoto se cumplió por ambas partes. La tierra fue subdividida y arrendada a empresarios subarrendadores y el ferrocarril llegó a estas tierras.

De esta forma comenzaron a surgir las colonias y los pueblos: las colonias, a medida que las tierras eran arrendadas a inmigrantes extranjeros (en especial italianos y españoles) se expandía el monocultivo de trigo, y los pueblos en torno a las estaciones, en función de la llegada de las líneas férreas. Y así aparecieron las colonias Santa Filomena, Belvedere, Progreso Pampeano, Antonio Devoto, Itálica. Y así surgieron Metileo (1905), Trenel (1906) y Arata (1911) en lo que es el departamento Trenel.

A medida que fueron venciendo los contratos con los empresarios subarrendadores, la empresa fue haciéndose cargo de las distintas colonias, arrendando directamente a los colonos sus chacras. A través de este proceso el paisaje comenzó a cambiar significativamente.

La colonización privada, la inmigración europea y el ferrocarril hicieron que el suelo se valorizara para la agricultura cerealera; que se parcelaran las grandes propiedades en porcentajes significativos (chacras de 100 a 200 has.) y se arrendaran; que se poblara el espacio, aumentando notablemente la densidad demográfica. Las técnicas agrarias, si bien no eran muy avanzadas, estaban bastante mecanizadas.

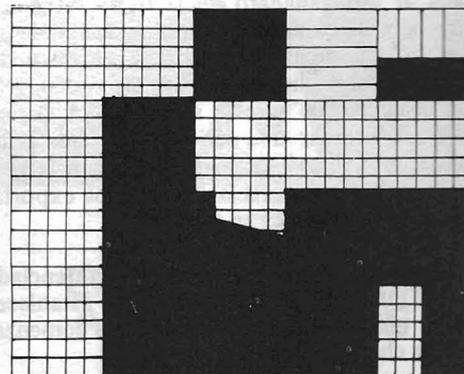
DEPARTAMENTO TRENEL. ESTRUCTURA AGRARIA EN 1910.



Escala: 1:400.000 Fuente: Plano de la Pampa Central. Ingeniero C. Chapeaurouge. 1910

-  Tierras pertenecientes a la Compañía Estancia y Colonias Trenel S.A.
-  Colonias existentes en tierras de la Compañía Estancia y Colonias Trenel S.A.
-  Extensión ocupada por propiedades de 10.000 has.

DEPARTAMENTO TRENEL. ESTRUCTURA AGRARIA EN 1930.



Escala: 1:400.000 Fuente: Plano del Territorio Nacional de La Pampa. A. Lefrançois y P.R. Porri.

-  Tierras pertenecientes a la Compañía Estancia y Colonias Trenel S.A.
-  Colonias existentes en la zona.
-  Extensión ocupada por una propiedad de 10.000 has.
-  Extensión ocupada por propiedades de menos de 10.000 has.

La producción se destinaba a la exportación.

La empresa Estancia y Colonias Trenel S.A. se reservó una gran extensión (la estancia *El Tigre*, núcleo del gran latifundio) para ganadería comercial extensiva.

Aproximadamente a partir del año 1910 otros de los grandes propietarios del departamento Trenel también iniciaron el proceso de

colonización en sus tierras. Más exactamente hacia el noreste del mismo.

Detención del crecimiento

Esta expansión de la agricultura tiene su fin hacia 1914, en especial por la influencia de la Primera Guerra Mundial, que provocó el cierre de la inmigración y además el retorno



SERVICIOS TURISTICOS ACUATICOS

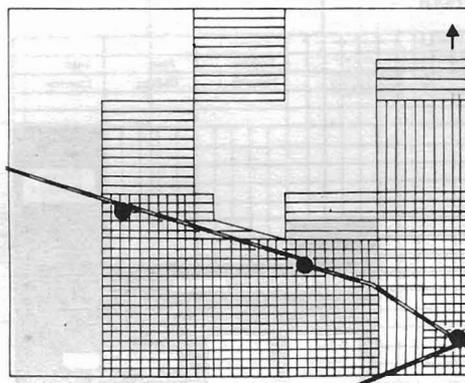
PUERTO PIRAMIDES
PENINSULA VALDES
PROVINCIA DEL CHUBUT

de muchos europeos para luchar por sus respectivos países.

En definitiva, hacia esta época el departamento Trenel poseía una gran extensión destinada al uso ganadero de la tierra; otra área parcelada ocupada por colonias destinadas al uso agrícola de la tierra; y tres centros urbanos o pueblos alineados sobre las vías férreas que cruzaban de sureste a noreste, cuya función era brindar una serie de servicios a los habitantes de las chacras y concentrar la producción para enviarla a los puertos exportadores.

La zona rural no estaba muy diferenciada de los pueblos, siendo muy difícil establecer dónde terminaba el pueblo y dónde comenzaban las chacras.

EVOLUCION DE LAS COLONIAS AGRICOLAS ENTRE 1910 Y 1930



Escala: 1:400,000 Fuente: Un estudio de estructura agraria en la Pampa Seca, de Romain Gaignard.

- Ferrocarril.
- Centros urbanos.
- Colonias creadas desde antes de 1910, que existen en 1930.
- Colonias creadas entre 1910 y 1930.
- Colonias desaparecidas entre 1910 y 1930.

mentas de viento y tierra, con la consecuente erosión del suelo.

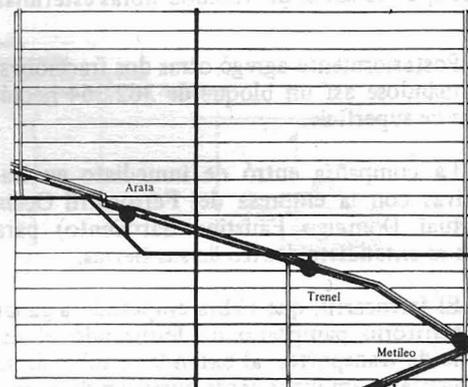
Los pueblos seguían siendo pequeños centros de servicios sin haber desarrollado industrias.

Esto provocó un masivo éxodo de pobladores rurales hacia otras tierras o hacia las grandes ciudades en busca de mejores y mayores posibilidades de trabajo y confort.

Hacia el año 1934 comenzaron a cambiar y mejorar las condiciones climáticas y ello trajo como consecuencia buenas cosechas y pasturas abundantes. Pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939 dificultó la exportación de granos. La ganadería no fue tan perjudicada por esta nueva crisis.

Los efectos de esta situación fueron la continuación del éxodo de población dedicada a la agricultura y el reagrupamiento de parcelas en unidades mayores para la cría de ganado.

DEPARTAMENTO TRENEL. OCUPACION DEL SUELO.



Escala: 1:400,000

- Ferrocarril.
- Ruta pavimentada.
- Ruta de tierra.
- Centros urbanos alineados sobre el ferrocarril.
- Area rural.

Causas del estancamiento

A partir del año 1915 se consolidó la estructura económica existente y se detuvo el crecimiento de la población por aporte inmigratorio, ya que las tierras estaban totalmente ocupadas.

También se debe tener en cuenta otros factores:

La dificultad de los colonos para obtener buenos precios por sus cosechas, cuyos valores eran fijados por las empresas acopiadoras.

La dificultad de los colonos para convertirse en propietarios de las tierras que trabajaban, ya que no lograban capitalizarse debido a los bajos precios que se les pagaban por su producción; el sistema de los contratos de arrendamiento y el hecho de que las empresas o propietarios de las tierras no tenían intención de venderlas.

La crisis económica mundial iniciada en 1929, que determinó el descenso de los precios de carnes y granos.

La lluvia de ceniza volcánica caída en el año 1932, que provocó la destrucción de los sembrados y la muerte de gran cantidad de ganado por falta de pastos.

Las malas condiciones climáticas producidas en el decenio 1930-1940, que se manifestaron en prolongadas sequías, violentas tor-

Acceso a la propiedad de los colonos chacareros

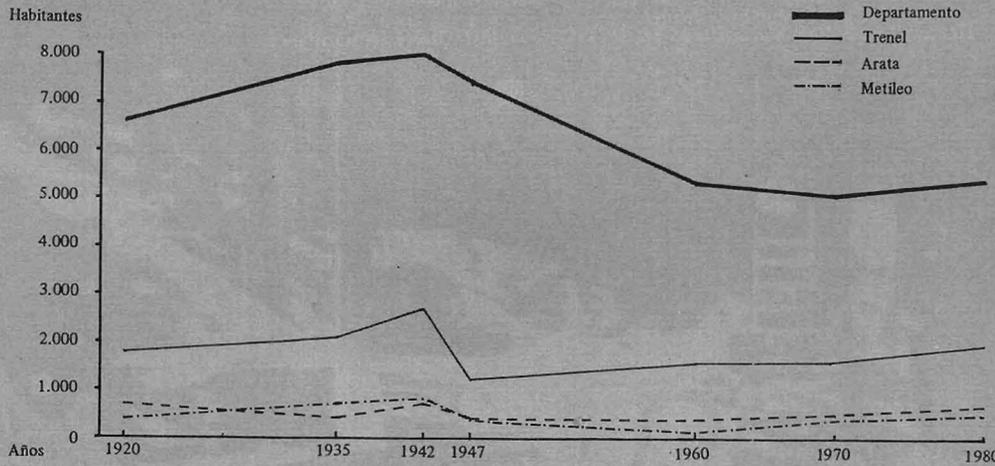
Terminada la guerra en 1945 desaparecieron muchas de las causas que dificultaban la exportación de granos. Pero nuevas sequías perjudicaron las cosechas.

La situación de los chacareros fue solucionada en parte por algunas medidas del gobierno nacional destinadas especialmente a la baja y congelamiento de los arrendamientos y aparcerías rurales (1948).

Estas medidas oficiales y otras posteriores estimularon la venta de tierras por parte de la empresa Estancia y Colonias Trenel S.A. facilitando a los colonos arrendatarios el acceso a la propiedad de la tierra que trabajaban, provocando la desaparición paulatina de los colonos arrendatarios.

Corroboremos lo expresado con las cifras

EVOLUCION DE LA POBLACION TOTAL DEL DEPARTAMENTO Y DE LAS LOCALIDADES



Hasta el año 1930 la empresa había vendido 90,686 hectáreas, o sea el 25% del total de su extenso latifundio. Entre 1930 y 1951, 50.639, es decir el 14%. Entre 1951 y 1956, 168.179, el 46%.

La revolución agrícola

Desde los años sesenta se produjo una serie de transformaciones, tanto en la estructura agraria como en las técnicas agrarias, que dio origen a las características actuales en el espacio del departamento Trenel.

Esas características están muy bien explicadas por el profesor Romain Gagnard en su trabajo *Un estudio de la estructura agraria en la Pampa Seca*.

Este investigador sintetiza el proceso expresando que existe un campesinado en crisis frente a la *revolución agrícola*. El comienzo de la crisis se relaciona con el desarrollo del proceso de colonización. La misma se debe a que al intentar llevar a cabo las transformaciones que exigía la revolución agrícola que pretendían aplicar los colonos ya dueños de la tierra, consistente en la mecanización de las tareas agrarias, las rotaciones de cultivos, el equilibrio entre la agricultura y la ganadería, se encontraron con el problema de la falta de espacio

para realizarla. La explicación es el reducido tamaño de las explotaciones (100 o 200 has.) en un área climática marginal.

Esto no puede ser resuelto con la compra de nuevas tierras ya que, por un lado, las tierras están ocupadas y por el otro, las grandes propiedades dedicadas a la ganadería comercial extensiva no se venden ni fraccionan. El caso más significativo es la estancia *El Tigre* perteneciente a la empresa Estancia y Colonias Trenel S.A., que actualmente ocupa aproximadamente 8.000 hectáreas hacia el centro este del departamento.

La población joven no encuentra lugar en el campo debido a la pequeña propiedad, la mecanización y la tecnificación de las tareas rurales.

Los pueblos, si bien han mejorado y multiplicado sus funciones, siguen siendo simples centros locales de servicios y no han desarrollado industrias como para absorber a la población joven expulsada del campo y la de los propios pueblos. Esto provoca la continua emigración de la población joven.

Actual fisonomía

¿Cuál es entonces el paisaje actual del departamento Trenel? Señalemos primero un ex-

menipa
A

TRELEW REFRESCOS

EMBOTELLADORA
AUTORIZADA DE

Coca-Cola
MARCA REG.

FANTA
Sprite
TAB
MARCA REG.

soda

menipa

MENIPAL S.A.C.I.A.I. y F.
FABRICA PATAGONICA
DE BEBIDAS CARBONATADAS

Bouchardo 1360 - Tel. 22349

9000 Comodoro Rivadavia

Provincia del Chubut

Hipólito Yrigoyen y Ruta 3 - 9100 Trelew

Provincia del Chubut

tenso espacio rural ocupado predominantemente por propiedades pequeñas y medianas, destinadas a la explotación agropecuaria con predominio de la agricultura sobre la ganadería —considerando pequeña propiedad aquellas de hasta 300 hectáreas, y mediana propiedad aquellas entre 300 y 600 hectáreas—. Aquí habría que aclarar que se está dando un proceso de reagrupamiento de propiedades por alquiler para poder llevar a cabo la ya citada revolución agrícola.

Luego, algunas grandes propiedades (más de 600 hectáreas) como la estancia *El Tigre* hacia el centro del departamento, y otras ubicadas hacia el noreste del mismo, destinadas a la explotación agropecuaria con predominio de la ganadería sobre la agricultura.

Por último, tres centros urbanos alineados sobre las vías férreas.

Conclusión

Siguiendo a Romain Gaignard, se puede expresar que la estructura de este espacio del noreste de La Pampa que es el departamento Trenel ha tomado sus características actuales debido a un proceso muy particular.

Se inició hacia fines del siglo XIX con una ocupación del suelo caracterizada por una toma de posesión sin ocupación, para luego producirse una ocupación especulativa de la tierra a través de una ganadería comercial muy extensiva. Prosiguió en los primeros años del siglo XX con una valorización del suelo para el trigo y por el pequeño productor por medio de la colonización privada. Concluyó con la estructuración de un espacio rural identificado por la pequeña propiedad, herencia de la colonización privada. Ello llevó a una crisis del campesinado al verse imposibilitado, por diversos factores, de llevar a cabo la revolución agrícola que se inició hacia mediados del presente siglo.

Los centros urbanos o pueblos han mantenido sus características de centros locales de servicios sin desarrollar industrias.♦

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

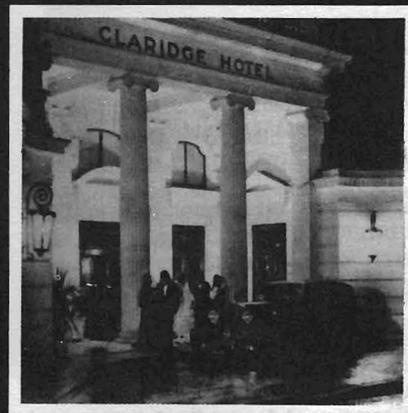


La entrada más elegante en el fascinante Buenos Aires.

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
★★★★★

Por Lucio Barba Ruiz
Rawson, Chubut, julio de 1987
Para la Revista Patagónica

EL MUSEO REGIONAL DON BOSCO DE RAWSON

La entrada a Rawson, ciudad capital del Chubut, se hace cruzando el vetusto puente de hierro que atraviesa el río homónimo y, enseguida, se encuentra una iglesia católica, con su colegio salesiano, cuyas edificaciones abarcan exactamente una manzana.

En esta casa de estudios, creada por la mencionada congregación en 1892, cuando los salesianos llegaron a la zona, se inició la tarea de impartir instrucción primaria en régimen de internado a niños de toda la provincia del Chubut. Hace años se ha completado con la enseñanza secundaria de bachiller nacional.

Se debe también a los salesianos el haber fundado el primer hospital del Valle del Chubut, posiblemente, uno de los primeros de la Patagonia, ya que su inauguración se produjo en el año 1920. Se lo llamó *Hospital del Buen Pastor* y, durante largos años, fué la única institución médica existente entre Viedma y Tierra del Fuego. Es así que a este nosocomio

acudirían los primeros enfermos o accidentados obreros que trabajaban en los pozos petrolíferos de Comodoro Rivadavia.

También en este colegio se creó, gracias a la inquietud de los sacerdotes, el primer periódico escrito en castellano en el Chubut y, al igual que el mencionado hospital, debe haber sido uno de los primeros editados en la Patagonia. El fundador de este medio de comunicación fue el Rdo. Bernardo Vacchina, —una de las principales arterias de Rawson lleva su nombre— y el primer número fue entregado a la comunidad el 1° de enero de 1904 con el nombre de *La cruz del sur*. Era semanal, y se editó hasta el año 1947. Se conserva una colección completa, muy consultada por historiadores, investigadores e interesados en conocimientos y datos de aquellos años.

Encontrándose al frente de la dirección del Colegio Don Bosco de Rawson el dinámico Rdo. Antonio Fernández, entendió como ne-

cesaria la creación de un museo, dándose a la tarea de llevar a la práctica su organización. Contando con valiosas colaboraciones, pudo inaugurarse oficialmente el *Museo Salesiano* —que, con el tiempo, se ha transformado en el *Museo Regional Don Bosco de Rawson*— el 19 de junio de 1941.

El Museo Regional, que funcionó en distintas dependencias del Colegio Don Bosco, y que por esta razón fue trasladado varias veces, estuvo cerrado por largos períodos en razón de carecer de personal para su atención; pero, en contadas ocasiones y gracias a la bondad de los padres, fue abierto para algunos visitantes. Entre otras, estas fueron las causas de que muchos elementos depositados y cuidados con celo por largos años, fueran extraviados o sustraídos. Puedo citar, como ejemplo, que han desaparecido varios cañones de añeja historia, que estuvieron colocados a las puertas del museo y que habían sido hallados en las inmediaciones de Rawson.



Vista parcial del Museo Regional Don Bosco, de Rawson.
(Foto: Dirección Municipal de Cultura de Rawson).

En la actualidad el Museo Regional Don Bosco es atendido por una persona dependiente de un organismo provincial; no obstante, resulta urgente constituir una Comisión de Amigos del Museo que planifique y coordine tareas para optimar su funcionamiento el que, indudablemente, puede llegar a nivel de los buenos museos nacionales. Sería indispensable, además, incluirlo en los folletos turísticos que edita la Dirección Provincial de Turismo.

Fósiles

Para tener idea de lo que contiene nuestro

Museo Regional Don Bosco de Rawson, podemos hacer referencia a que, en las vitrinas y como testimonio de la prehistoria del Chubut, se depositan numerosos restos fósiles de dinosaurios, entre estos, huesos de un animal hallado en Paso de los Indios y vértebras de otros antediluvianos; una variedad de dientes fósiles de *oxirhuinas* —género de peces cartílagos del grupo de los escualos—, además de una caparazón de *gliptodonte*, gigantesco mamífero antediluviano.

Los primitivos habitantes de la Patagonia

Existen numerosas puntas de lanza, jabali-

nas, flechas, cuchillas, raederas, perforadores raspadoras, puñales y otros utensilios cortantes, todos hallados en paraderos de la zona de Rawson.

Hay varios ejemplares de esqueletos encontrados en un *chenque* o enterratorio cercano a esta ciudad, que son evidencia de la estatura de los primitivos patagónicos; asimismo, un cráneo, fémur y tibias de un esqueleto pintado de rojo y en posición flexionada.

Se destaca el cráneo de un curandero o *machi* con su equipo —piedras mágicas, punzones, flechitas, etc.— que fue encontrado en un *chenque* por el padre Pascual Marchesotti. Además, objetos tales como *maichihue*, azuela para ahuecar maderas; *nguichue*, lancetas; *chuil*, prendedores; *queñahue*, pequeños raspadores; *pilqui*, variedades de flechas; *yuneicura*, cuchillitas de formas variadas; *catahue*, perforadores; boleadoras de ranura fina; un magnífico ejemplar de rompecráneo con cinco puntas en cada cara y otro de ocho puntas, elaborado en mineral de hierro de Sierra Grande; un hacha funcional para enmangar, elaborada en basalto negro...; en fin, gran cantidad de piezas encontradas en toda la provincia.

Además, varias clases de pipas; una, muy interesante, labrada en caliza roja; otras labradas en piedra. Estas pipas no se usaban para fumar por gusto, sino que constituían parte de un ritual frecuente en las reuniones de los mapuches.

En Península Valdés fueron hallados amuletos y pendientes indígenas; una pulsera, hecha con trozos de almejas, fue encontrada junto a varios huesitos de la mano de un esqueleto de niño; igualmente podemos observar un ancla y pesas de red, posiblemente utilizados en la pesca con canoas.

Empresa de viajes y turismo

LEG. ONT. 848

9 de Julio 852 - Local 1
(9000) Comodoro Rivadavia
(Chubut) - Argentina

Tel.: 23805 - 20302 - 23759

TX 86067

Colonización española y galesa

Como parte de nuestra historia, que data de la colonización española que se asentó en Península Valdés en enero de 1779 con Juar de la Piedra, los hermanos Viedma, Villarinc y otros, el museo cuenta con tejas, balas, ur arado y otros objetos que pertenecieron a Fuerte de San José, destruido por los indígenas en agosto de 1810. Junto a estos elementos se encuentran otros que pertenecieron a quienes arrasaron el fuerte.





Vitrina con la colección de piedras raras, de la Polinesia, halladas en el interior de la provincia del Chubut, hace 70 años, por los padres salesianos. (Foto: Dirección Municipal de Cultura de Rawson).

A esta colonización le sucede la de los inmigrantes galeses que llegaron al Chubut el 28 de julio de 1865 en el velero *Mimosa*, albergando el museo, con una serie de objetos que pertenecieron a dichos colonos, una muñeca que perteneció a una de esas familias y el primer carrito que fabricaron ese mismo año en Rawson, para los trabajos de acarreo.

Como piezas especiales señalamos el sello empleado en el primer periódico impreso en idioma galés en el Chubut —se llamó *Nuestros privilegios* (1878-1886)— y la impresora de boletos del ferrocarril que unía Puerto Madryn con Trelew, Rawson y Alto Las Plumas; ésta es una pieza única en el país, procedente de Gales.

Otros elementos

Hay balanzas de platillos; una copa otorgada por la Municipalidad de Trelew al mejor productor de hortalizas; ladrillos de adobe que los galeses utilizaron en la construcción de sus casas; sables; armas calibre 16 del año 1900; una escopeta para caza de fines de 1700; un

Remington del Ejército Argentino, calibre 34, año 1867; un trabuco —posiblemente de la época de la conquista española—; antiquísimas máquinas de escribir, traídas por los colonos galeses, algunas —marca *Hammond*— datan del año 1872 y admiten la sustitución de hasta cien tipos de letras; pilas electroquímicas de alto amperaje que funcionaron en primitivos receptores de radio y objetos de la época de la Campaña al Desierto.

La fauna

La fauna también está presente. Hay allí colecciones de caparzones de mariscos —crustáceos y moluscos—, erizos y animales diversos disecados; todos, por supuesto, de la Patagonia, mereciendo especial atención una corpulenta tortuga gigante.

Las piedras labradas

Lo que fundamentalmente atrae a los visitantes es una colección de treinta y dos piedras grabadas con figuras en relieve de personajes, del sol y la luna, de serpientes y otros motivos. Estas piezas fueron encontradas en la provincia y, de acuerdo a arqueólogos y estudiosos, no provienen de indígenas patagónicos, sino que han sido introducidas por viajeros, presumiblemente solitarios, procedentes del Pacífico. Constituirían un testimonio de la existencia de esta corriente ya que, según un investigador salesiano, son semejantes a las que se encuentran en la Polinesia. No ha sido posible determinar, a ciencia cierta, cómo llegaron al Chubut, donde fueron encontradas hace unos setenta años.

Quienes recorrieron la Patagonia con anterioridad —Viedma, el perito Moreno, Carlos Moyano y otros— y tuvieron contacto con los pueblos patagónicos, no han informado haber tenido conocimiento de la existencia de estas piedras; tampoco se las ha encontrado en los *chenques* o enterratorios, donde era costumbre depositar junto a los muertos flechas, lanzas, objetos personales y otros elementos.

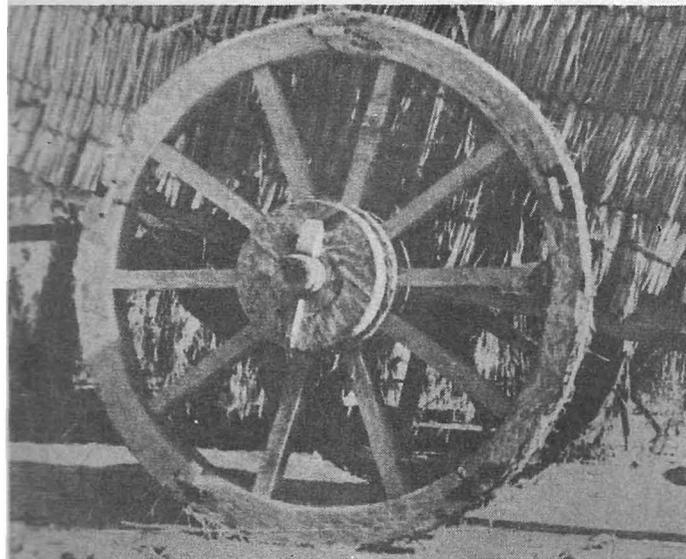
Si usted tiene oportunidad de viajar por el Valle del Chubut, lléguese hasta Rawson y visite su Museo Regional Salesiano. Podrá allí tomar contacto directo y disfrutar del conocimiento de estos testimonios del pasado a los que, someramente, nos hemos referido. ♦

EACE S.A. ESTUDIO ADUANERO
Y DE COMERCIO
EXTERIOR

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

Por Manuel Llarás Samitier
Para la Revista Patagónica

carros y carretas en las huellas patagónicas



Ruedas muy comunes en huellas patagónicas: hechas con trozos de madera unidos con tientos, sin llantas de hierro.

Al promediar la tercera década del presente siglo, pese a la tenaz competencia que habían iniciado los transportes mecanizados, los sinuosos caminos que comunicaban el interior de la Patagonia con las poblaciones establecidas en los puertos del litoral atlántico, aún eran transitados por algunos grupos de pintorescas caravanas de transportistas, integradas por carros, carretas y chatas a las cuales se les daba el nombre de *tropas*.

Carro era un gran vehículo descubierto, construido enteramente de madera ensamblada con bulones de hierro y provisto de un par de enormes ruedas enlantadas y dos gruesas varas que iban asentadas sobre el eje de

hierro. La *carreta* era un vehículo típicamente patagónico, pero más pequeño y rustico que el carro, dado que sólo tenía una tablazón o piso de madera, a veces con caja muy sencilla asentada sobre el eje. Sus ruedas eran más pequeñas y las varas eran reemplazadas por un largo y grueso tirante al que se aseguraban los yugos y se unían los bueyes.

Impropia mente se daba el nombre de *chata*, en esa época, a una especie de carromato de carga, también descubierto pero algo más grande y perfeccionado que el carro, pues era más largo y tenía cuatro ruedas. Las traseras, por lo general, eran grandes, aunque no tanto como las de los carros y, en caso de necesi-

dad, podían ser frenadas mediante una manivela colocada a un costado, a la altura del pescante; ésta permitía accionar un par de zapatas de hierro curvadas que se ajustaban sobre las llantas traseras. Las ruedas delanteras eran más pequeñas y sobre el eje que las unía iba colocado un artefacto giratorio que nivelaba la caja hasta la altura del eje trasero. A este mecanismo estaban unidas las varas y, en consecuencia, podían girar con más facilidad en uno u otro sentido y en ángulos mucho más cerrados que los carros de dos ruedas. Estos vehículos, a veces, eran tirados por mulas y burros, y fueron siempre minoría en casi todas las huellas, posiblemente debido a su costo —que era algo más elevado que el de sus rústicos competidores— y porque sus discutibles ventajas allí no tenían mayor aplicación.

Los vehículos preferidos para el transporte de cargas a lo largo y ancho de toda la Patagonia fueron siempre los grandes carros tirado por caballos. Luego seguían las sencillas carretas arrastradas por bueyes, a las cuales dieron preferencia los pobladores que se establecían en la región cordillerana porque, además de ser más pequeñas, respondían mejor a las exigencias de los terrenos escabrosos, quebrados y de accidentada geografía que, en algunos casos, no eran de fácil acceso. Las chatas de cuatro ruedas, aun cuando tenían la

hotel Centenario

S.A.H.C.I.

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

San Martín 150 - Tel. 30041 - 30042 - Trelew - Chubut

por las calles alfombradas por un espeso colchón de arena.

En 1897, según cuenta Roberto J. Payró, en algunos lugares aparentemente desiertos ya habían trazado huella los carros, tal como pudieron comprobar quienes venían inspeccionando y amojonando la costa para el tendido de la línea telegráfica.

Ese mismo año arribaron dos carros por primera vez a San Julián procedentes de Puerto Deseado, y otros lo hicieron poco después partiendo desde Puerto Santa Cruz, cargados con materiales para las estancias que se establecían en la zona. Desde este último puerto también se habían despachado carros cargados hasta la región de Puerto Coyle, pues aún no se había abierto huella entre ese puerto y Río Gallegos. Payró dice haber visto carros en las calles de Punta Arenas, pero no los menciona durante su estadía en Puerto Santa Cruz y Río Gallegos, únicos lugares habitados entonces a lo largo de toda la costa que se extiende al sur del río Chubut. Sin embargo, aunque escasos, da a entender que algunos deberían trajinar en esos puertos pues, según dice, vio muchos fardos de lana apilados en las playas y agrega que en el interior ya se habían poblado varias estancias. Tan sólo dice que en Puerto Santa Cruz viajó desde la ribera hasta *El Quemado* —así se llamaba entonces esa población— en una especie de jardinera destinada al reparto de carne y que, al parecer, era el único vehículo que circulaba por las calles del pueblo.

En el año 1901 aún deberían ser escasos, pues la comisión de límites que inició sus tareas en el Chubut, partió hacia la cordillera con algunas carretas, pero también arrearon gran cantidad de mulas y caballos cargueros y, en determinados lugares de muy difícil acceso, se recurría al estilo *safari* según explica don Andreas Madsen que estuvo empleado en esas tareas.

Ese mismo año, Clemente Onelli salió de Puerto Santa Cruz con una carreta y remontó el centro de la provincia hasta el lago Belgrano, donde había convenido encontrarse con la comisión de límites, cuyos integrantes habían partido del Chubut. En consecuencia, esta carreta fue el primer vehículo que llegó a las estribaciones andinas y trazó la primera huella por el interior de esa provincia.

También se sabe que ya en 1903 los grandes establecimientos ganaderos que se iban



(Fotografía tomada de *Argentina Austral* N°426, abril de 1967)

ventaja de cargar algunos fardos más de lana, no podían transitar por sitios pedregosos, pues eran más pesadas y, debido a sus cuatro ruedas, avanzaban con gran dificultad. Lo mismo ocurría cuando debían transitar por guadales y arenales, motivo por el cual tuvieron escasa aceptación. Ya a fines del siglo pasado, estos rústicos medios de transporte habían hecho su aparición en las zonas patagónicas, simultáneamente con los rebaños de lanares que dieron lugar a la fundación de los primeros establecimientos ganaderos en los campos próximos a los puertos.

Un poco de historia

Los primeros carros que rodaron por las tierras situadas al sur del río Negro fueron introducidos por los colonos galeses en el valle del río Chubut. Se sabe que estos pioneros, a poco de radicarse en dicho valle, construyeron unos rústicos y pequeños carros de dos ruedas que, incluso, eran de madera; y con ellos trajinaban en el acarreo de cargas por la colonia.

Las carretas ya eran empleadas en el río Negro, a principios del siglo pasado, para el acarreo de las bolsas de sal, principal industria lugareña en aquellos tiempos, según cuenta Carlos R. Darwin, quien visitó Patagones en 1830.

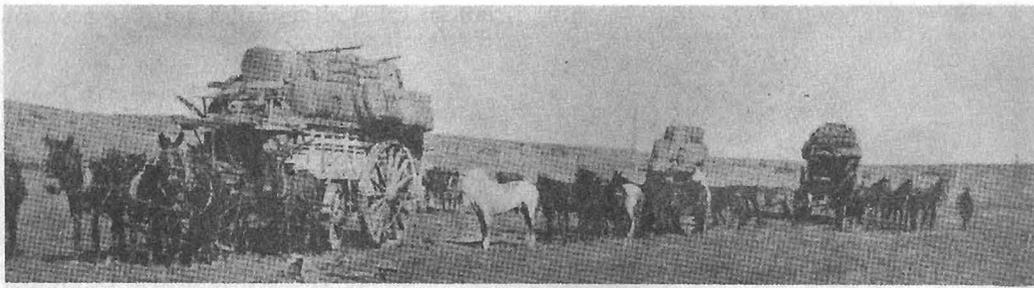
Los primeros carros constuídos por gente especializada en la materia, llegaron a la colonia del Chubut importados de Inglaterra. Se trataba de una especie de chatas pequeñas de cuatro ruedas iguales, de un metro de diáme-

tro aproximadamente, y muy similares a las que se utilizaban por aquellos tiempos en las campiñas inglesas.

En cambio, los pocos carros que llegaron a trajinar en la zona del río Negro, eran una copia fiel de los que se utilizaban en la región pampeana y en los alrededores de Buenos Aires durante la época colonial. Tenían grandes ruedas que les permitían transitar sin mayores dificultades por los terrenos pantanosos o anegadizos, pero no todos estos vehículos tenían entonces llantas de hierro.

Por razones de economía o por comodidad, las llantas eran reemplazadas por lonjas de cuero retobado que se arrollaban y cosían a la madera del rodado. El empleo de estas ruedas, de construcción tan elemental y primitiva, si bien daba resultados bastante satisfactorios en los terrenos pampeanos cubiertos de pasto y sin una piedra, o en los arenales de Patagones, era completamente inapropiado para las huellas patagónicas totalmente alfombradas de cascajo, aunque es posible que algunos llegaran en esas condiciones hasta la colonia del Chubut.

Sin embargo, Santiago Albarracín cuenta que, en 1878, la leña que adquirieron en Patagones para abastecer los buques de la escuadra que se dirigía a Santa Cruz, fue traída en carretas, pero en las calles de la población no vieron que se utilizara vehículo alguno. En lugar de carros, carretas o carretillas, se empleaban cueros de buey llamados *rastras*, los que, efectivamente, eran arrastrados por bueyes llevando pequeñas cargas de un sitio a otro



Tropa de carros (Foto 1914). (Tomada de *La inglesa bandolera*, de Elfas Chucair)

fundando durante la primer etapa colonizadora, disponían de sus propias tropas de carros, pues los habían hecho traer desarmados desde Buenos Aires hasta Río Gallegos y Puerto Santa Cruz. Con anterioridad a la época en que comenzaron a liquidarse los latifundios, muchos de estos carros ya habían sido transferido a los propios carreros que asumían el compromiso de acarrear las cosechas de lana de esas sociedades hasta cancelar la deuda. Entre los años 1903 y 1904 arribaron al lago San Martín las primeras carretas, y en 1905 estos vehículos acarrearón por primera vez materiales hasta las zonas de los lagos Viedma y Argentino, en cuyos campos ya comenzaban a instalarse los primeros colonos. En la región del lago Cardiel —más árida y menos atracti-

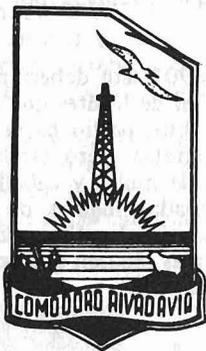
va— los primeros carros recién irrumpieron entre los años 1907 y 1908.

El viaje

Cuando estas tropas emprendían viaje —a veces duraban más de un mes— se establecía un orden de marcha y las tareas diarias se distribuían equitativamente. Encabezaba la marcha el patrón o encargado y los demás lo seguían a unos cincuenta metros de distancia. Cada conductor era responsable del vehículo que se le confiaba, es decir que debía revisar todos los días el estado de los animales, de los aperos o arneses y de la carga, cuyo ajuste luego constataba el patrón antes de iniciar la marcha diaria.

Todo carro era tirado por seis, ocho o diez caballos según la exigencia y estado del camino y del cargamento. Un macizo y recio percherón de gruesas patas peludas y anchos vasos, iba entre las varas soportando el peso de aquel enorme vehículo cargado de fardos de lana. Delante del varero iba el cadenero o riendero, es decir, el que recibía y obedecía las órdenes del conductor y marcaba el rumbo a los demás, pero a este animal, además del freno, también se le colocaba pechera. A los costados iban, por lo general, dos laderos con pechera de tiro corto que marchaban al lado del percherón o varero, y dos de tiro largo que cinchaban a la altura del cadenero. Si algún repecho muy empinado lo exigía, se agregaban más caballos. En caso de tener que descender por una bajada muy pronunciada o peligrosa, el campañista ataba un par de caballos de la reserva al eje del carro, y dirigiéndolos con la mano los hacía marchar hacia atrás lentamente, a fin de evitar que se descontrolara el ritmo del descenso.

Algunos troperos se daban el lujo de atar a sus carros animales de un mismo pelo, y así era de ver cómo pasaban carros tirados únicamente por caballos tordillos, bayos, negros, alazanes, rosillos, blancos, etc., o pintorescos tobianos. Otros, muy pocos, en cualquier par-



Visite
Comodoro Rivadavia
La ciudad del viento

Conozca la acción de Eolo, y si la suerte no lo favorece, conocerá las mejores playas del sur argentino.

te que estuvieran, aun en plena pampa, descansaban invariablemente los días domingo, por más que el resto de la semana ante cualquier inconveniente olvidaran por completo sus mas elementales convicciones religiosas. Si invocaban la memoria de algún santo no era precisamente por devoción, pues todos tenían la costumbre de hablar a los caballos profiriendo improperios y palabrotas, ratificando a diario la mala fama que en todas partes había conquistado este sacrificado gremio.

Los carros sólo marchaban de día y con buen tiempo pues, en caso de lluvia más o menos intensa, cosa que por allí muy rara vez ocurría, detenían la marcha y se procedía a desenganchar los caballos. Los tramos de huella ablandados por la lluvia y transitados por varios carros quedaban inutilizados y era preciso abrir otra que zigzagueaba paralela a los costados lo cual, con el andar del tiempo, dió a muchos caminos un trazado aparentemente caprichoso.

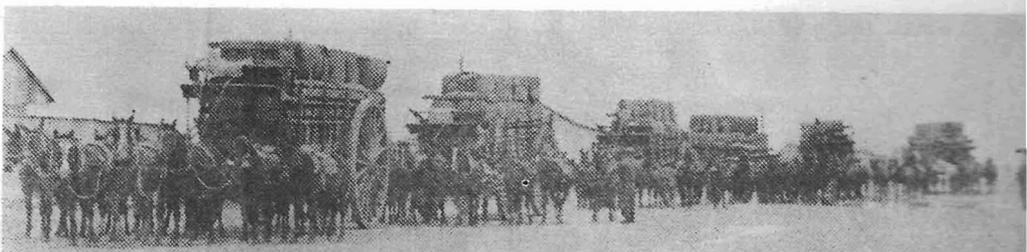
Hoy, al observar algunas rutas del interior patagónico, causa asombro y admiración pensar que alguna vez por esos eriales transitaban trabajosamente abriendo huella los viejos carros.

El campañista

Por reducidas que fueran las tropas siempre iba con ellas un campañista, activo jinete cuyas tareas eran múltiples. Era el primero que se levantaba al rayar el alba y, tras despertar a sus compañeros, encendía el fuego y ensillaba al cochero pues era el encargado de cuidar y vigilar los animales a lo largo de las travesías. Luego salía en busca de los caballos que debía campear por los alrededores, no muy lejos de donde ramoneaban las yeguas madrinas, a las que se soltaba maneadas todas las noches, para evitar que se alejaran mucho.

Una vez reunida la caballada la acercaba hasta el abrevadero más próximo y luego arreaba la tropilla hasta el lugar donde estaban acampados. Aunque se adoptaba toda clase de precauciones, era inevitable que, en algunos lugares del interior, durante la noche algún puma espantara los animales, especialmente cuando había potrillos, o cuando algún zorro se comía las maneas de las madrinas, lo que obligaba al campañista a campear por lugares muy alejados, con la consiguiente pérdida de tiempo.

Los carros, al ser desenganchados, eran



Transporte de lana desde Rfo Gallegos a Buenos Aires. (Foto 1920)
(Tomada de *Rfo Gallegos, su historia y sus hombres*, de Estela Guerra de Freytes)

colocados en forma que permitiera tender algunos lazos para improvisar un corral de campaña. Allí se hacía entrar la tropilla y cada carrero se ocupaba de atar a su carro sus animales. Mientras se efectuaba esta tediosa tarea, el campañista terminaba de preparar el desayuno, que casi siempre consistía en mate y galletas, o tortas amasadas con harina y agua. Esta operación se hacía de tanto en tanto sobre un cuero bien limpio que se extendía en el suelo y al reparo de las matas. Luego estas tortas eran hervidas en grasa dentro de algún recipiente apropiado. A todo ello añadían algunos trozos de carne fría, sobrantes del asado que la noche anterior había servido de cena. Terminado el desayuno cuando asomaban los primeros rayos del sol, cada conductor trepaba al pescante y la tropa iniciaba su marcha. El campañista quedaba atrás cuidando que comieran los animales de reserva, curando a los que estaban lastimados, amansando redomones a los cuales colocaba riendas y cincha y, a veces, montura, para ir acostumbrándolos al trabajo.

Al promediar la mañana los volvía a reunir y emprendía camino al trote o al galope, según las exigencias del tiempo. Así se adelantaba a la tropa y en el lugar que le parecía más apropiado, generalmente al reparo de un grupo de altos matorrales de incienso o calafate, detenía la marcha. De inmediato despachaba el perro en busca de un piño de lanares —siempre los había por los alrededores— y carneaba un cordero, cuyo cuero estaqueaba cuidadosamente para entregarlo al propietario por cuyo campo transitaban. Esta ley de la huella, aunque no figuraba en el texto de ningún código, era estrictamente respetada.

Tras dejar que la carne se orea un rato, encendía el fuego y comenzaba a preparar el asado al reparo de los matorrales, siempre, de ser posible, cerca de alguna aguada o manantial, pues de lo contrario a él correspondía ir en busca de agua. Cuando los carros se acer-

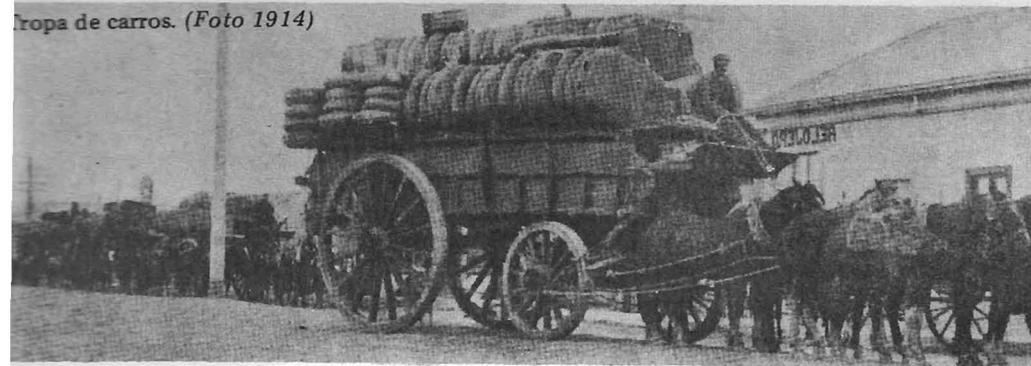
cabán, ya tenía listo el mate que servía de aperitivo en tanto se terminaba de asar el cordero. El almuerzo duraba más o menos una hora y luego de revisar nuevamente la carga, los caballos y los aperos, se ponían en movimiento hasta que el sol se hallaba próximo a desaparecer en el horizonte. Ya para entonces el campañista había elegido el lugar más apropiado para pasar la noche y comenzaba a preparar la cena. Se desenganchaban los caballos y se los dejaba sueltos para que pudieran comer durante la noche. Si el ramoneo era en caso cerca de la huella, los arreaba hasta un sitio mas favorable, y si la aguada quedaba muy lejos, llevaba los animales a beber antes de que se cerrara la noche y luego los acercaba al campamento. Es de imaginar el estado calamitoso de las aguadas y manantiales luego que se saciaban su sed docenas de caballos que se amontonaban y las pisoteaban hasta convertirlas en un fangal.

Las noches patagónicas

Si amenazaba lluvia, se tendía una lona sobre los aperos amontonados, y con las primeras sombras de la noche todos se retiraban a descansar, no sin antes participar de una vuelta de mate o un jarro de café. La cama se tendía siempre al reparo de algún matorral más o menos tupido y, si soplaba viento frío, se excavaba el suelo para evitar que las ráfagas se filtraran por debajo de los cueros que servían de colchón. Dormían a medio vestir sobre un par de cueros lanudos de oveja, cubiertos siempre por una gruesa manta, poncho y lona. Los bastos de la montura servían de almohada y, para suavizar su aspereza, colocaban sobre ellos el cojinillo de la montura o un cuero limpio y bien sobado.

Si la noche se presentaba serena y sin viento, se prolongaba la velada en torno al fogón para charlar un rato, comentar los acontecimientos de la jornada y tomar unos mates o

Tropa de carros. (Foto 1914)



un jarro de café. También se narraban cuentos e historias y si entre ellos iba algún guitarrero, desenfundaba el instrumento y amenizaba la melancólica reunión en aquel ambiente de quietud, silencio y soledad, pero de cautivante belleza, entonando algunas décimas o algún estilo campero, a la luz del fogón y de la luna. Estas típicas escenas, muy dignas de ser llevadas al lienzo, se repetían durante el verano, cuando el tiempo lo permitía, en torno a los fogones que los carreros encendían a lo largo de las tortuosas huellas patagónicas de aquel entonces.

Ritmo de las marchas

Con este ritmo se efectuaban las lentas marchas que alteraban la monotonía de aquellos ventosos eriales, y esta actividad se prolongaba entre diez y hasta doce horas diarias, pues los días del verano patagónico son de larga duración. La rutina de este trabajo solamente se alteraba en casos que se presentaran chubascos muy copiosos o lluvias persistentes. Si el mal tiempo no cesaba, se hacía alto a la espera que el viento, compañero inseparable de todos los días, se encargara de orear la huella y la dejara en condiciones de seguir avanzando. Uno de los contratiempos más temidos era que algún carro se encajara, es decir que se empantanara, pues en caso de producirse tal eventualidad, era necesario descargarlo y volverlo a cargar, lo cual paralizaba la tropa durante varias horas. Como normalmente se andaba al tranco, las etapas que se cubrían diariamente oscilaban en los veinte y treinta kilómetros, según se transitara por las pampas o por campos quebrados con subidas o bajadas que obligaran a extremar precauciones.

Luego de repechar cuestas muy empinadas la tropa se detenía para descansar y dar resuello a los animalés, lo cual aprovechaban para fumar algún cigarrillo.

Quando llegaban a algún boliche, solían detenerse un día o dos y utilizaban este descanso para asearse, lavar ropa y saborear algunas comidas rociadas con vino, a fin de olvidar el clásico asado que era su alimento diario junto a la huella.

Los propietarios de los carros solían colaborar en las tareas de las estancias y resultaban buenos ovejeros, pues necesitaban imperiosamente ganarse la amistad de algún estanciero que les permitiera guardar las tropillas en su campo, los aperos en el galpón y estacionar los vehículos por el resto del año, a lo cual no todos accedían. Esta atención era retribuida prestando sus caballos e interviniendo en los rodeos de la majada —a la cual en aquellos tiempos se le daban baños preventivos contra la sarna, en mayo y agosto— y también colaboraban en la señalada, trabajo que se efectuaba al promediar la primavera.

Preparación de la tropa

Todos los años, a partir de la segunda quincena de noviembre, los patrones de las tropas daban comienzo a las actividades previas. Comenzaban a preparar los vehículos engrasando cuidadosamente los enormes bujes de las ruedas, revisando y reparando los arneses, cadenas, y riendas. También rodeaban las caballadas a fin de constatar su estado y luego salían a recorrer las estancias para ofrecer sus servicios de transportistas, convenir precios y fechas, a la vez que apalabraban a los posibles conductores y trataban de conseguir algún campañista competente.

Finalizadas las tareas previas procedía a reunir a la gente en el lugar convenido, y pocos días después los carros que habían permanecido inactivos y a la intemperie durante siete u ocho meses, volvían a reaparecer pa-

seando su imagen por aquellos monótonos, solitarios y ventosos paisajes patagónicos.

Desaparición del carro patagónico

Mas la actividad de los legendarios carros que ahora motivan nostálgicas evocaciones fue relativamente breve ya que, a menos de cincuenta años de haber hecho su aparición, el progreso los desalojó rápidamente de esas huellas que ellos habían trazado con tanto sacrificio. Los vehículos motorizados que, año tras año, se perfeccionaban devorando distancias en forma asombrosa, a la vez que aumentaban su capacidad de carga, los suplantaron completamente borrándolos de las rutas.

Quando lentamente emprendían su último viaje, generalmente eran desenganchados en los boliches de campaña que, convertidos en taperas, se morían con ellos junto a los galpones de las estancias o en las afueras del pueblo; y allí quedaban definitivamente abandonados. Como sus dueños no hallaban compradores, muy pronto la tablazón de sus cajas, los rayos de las ruedas y las gruesas varas convertidas en astillas, terminaban su historia en las hornallas de las cocinas.

A su vez, las llamadas graserías que en algunos puntos de la costa faenaban equinos, y cuya existencia también se veía amenazada porque ya habían iniciado su actividad los frigoríficos, multiplicaron al máximo su trabajo: tanto los caballos como los bueyes y las mulas, cuya utilidad se daba por caduca, eran vendidos a muy bajo precio; incluso, para evitar que restaran alimento a las ovejas, en muchos lugares las tropillas eran sacrificadas al sólo efecto de aprovechar la cerda y el cuero.

Mas lo cierto es que, aun cuando han desaparecido de los caminos sureños aquellos enormes vehículos, nadie podrá ignorar que en su época acarrearón y distribuyeron el progreso y la civilización por aquellas desarrapadas soledades que, durante siglos, resistieron y rechazaron tenazmente todo intento de colonización.

Hoy la vieja y simpática estampa del carro patagónico, ya transita por la huella del recuerdo a la espera de que los cultores de la tradición y los folkloristas lugareños, los rescaten del olvido. ♦

BIBLIOGRAFIA SOBRE FERROCARRILES PATAGONICOS

Por Francisco S. Arancibia
Para la Revista Patagónica

NR. En nuestro número anterior iniciamos la publicación de esta colaboración del profesor Arancibia sobre bibliografía de los ferrocarriles patagónicos, que continuaremos en los números siguientes.

CASTRO, Juan Francisco. *Sarmiento y los ferrocarriles argentinos*. Ministerio de Educación de la Nación, Buenos Aires, 1950.

COLEMAN, Arturo H. *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina: 1887-1948*. Panzini Hnos., Bahía Blanca, 1949.

COMISION PRO FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR. *Del puente interoceánico Bahía Blanca - Zapala - Talcahuano y del espacio centro y sureño chileno-argentino*. Imprenta La Gaceta, Bahía Blanca, 1957.

COMISION PRO FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR. *Congreso trasandino del puente interoceánico*. Bahía Blanca - Buenos Aires, 1958.

COMISION DE FOMENTO DE LONCOPUE. *Ferrocarril Central del Neuquén. Justo pedido que formula el vecindario de Loncopué (Neuquén) ante el Superior Gobierno de la Nación, las fuerzas vivas y la prensa del país*. Ed. Casa Duhalde, Leoni y Cía, Buenos Aires.

CONI, Emilio, *Reseña geográfica de las estaciones de ferrocarriles de la República Argentina*. Buenos Aires, 1924.

CORREA FALCON, Edelmiro A. y KLAPPENBACH, Luis J. *Los ferrocarriles patagónicos. Discusión del proyecto de ley en el Senado y Cámara de Diputados de la Nación*. La Patagonia argentina, libro 1º. Estudio geográfico y documental del territorio nacional de Santa Cruz. Ed. Kraft, Buenos Aires, 1924.

CUCCORESE, Horacio J. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Ed. Macchi, Buenos Aires, 1969.

CUCCORESE, Horacio J. y MIGUEL DE CUCCORESE, Nilda E. *El Ferrocarril del Estado a San Carlos de Bariloche: historia sobre sus orígenes y evolución*. Revista de la Junta de Investigaciones y Estudios Históricos de la provincia de Río Negro, número 1. Viedma, Río Negro, 1970.

CHIANELLI, Pascual. *Situación económica y financiera de los ferrocarriles argentinos en el ejercicio 1934-1936*. Ed. Rosso, 1937. ♦

PUBLICIDAD ACA

Vaya a lo seguro En el Automóvil Club Argentino usted asegura lo principal: Su tranquilidad.

Tener la seguridad de estar bien protegido por una póliza adecuada es estar bien asegurado.

Es poder estar tranquilo.

Por eso, si usted es socio del
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
tiene la ventaja de poder contar con su
mejor amigo en seguros.

* SEGURO DE AUTOMOTORES

Cobertura parcial o total con o sin franquicia.

Responsabilidad Civil SIN LIMITE de capital. Pago inmediato de siniestros por daños parciales.

Préstamo de un automóvil que le facilitamos (sin cargo) por 3 a 7 días, por daños propios o robo total cubierto por el seguro.

* SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Para asociados y sus cónyuges.

Sin examen médico. Muerte natural. Doble indemnización por muerte en accidente. Beneficio por incapacidad total y permanente.

Indemnizaciones por pérdidas anatómicas y/o funcionales causadas por accidentes.



* Contratado con
la Caja Nacional
de Ahorro y Seguro.

* SEGURO DE INCENDIO

Para viviendas particulares (contenente y contenido).

Daños materiales causados por fuego, rayo o explosión, humo, huracán, vendaval, ciclón o tornado, terremoto o temblor, granizo, o por cualquier medio empleado para combatir el siniestro.

Responsabilidad Civil a cosas de terceros.

* SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES

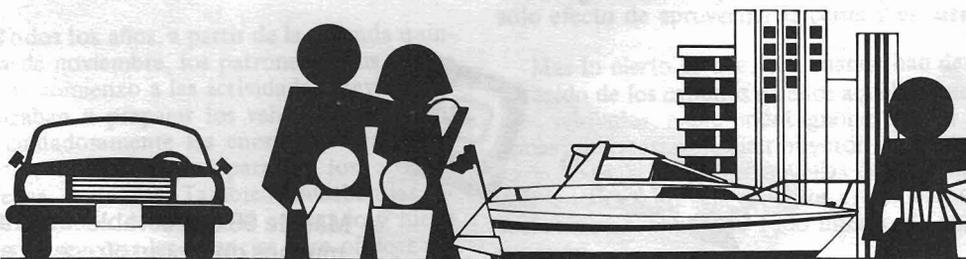
Para asociados y familiares directos, mayores de 5 años y menores de 66 años.

Por muerte; invalidez permanente, total o parcial; incapacidad temporaria (renta diaria).

Asistencia médica farmacéutica. Con alcance en todos los países del mundo excepto aquellos donde no existan relaciones diplomáticas.

ESPECIALES CONDICIONES DE FINANCIACION
OTORGADAS POR EL ACA

Asegure sus bienes y su tranquilidad
una póliza de seguro es la mejor
manera de hacerlo.

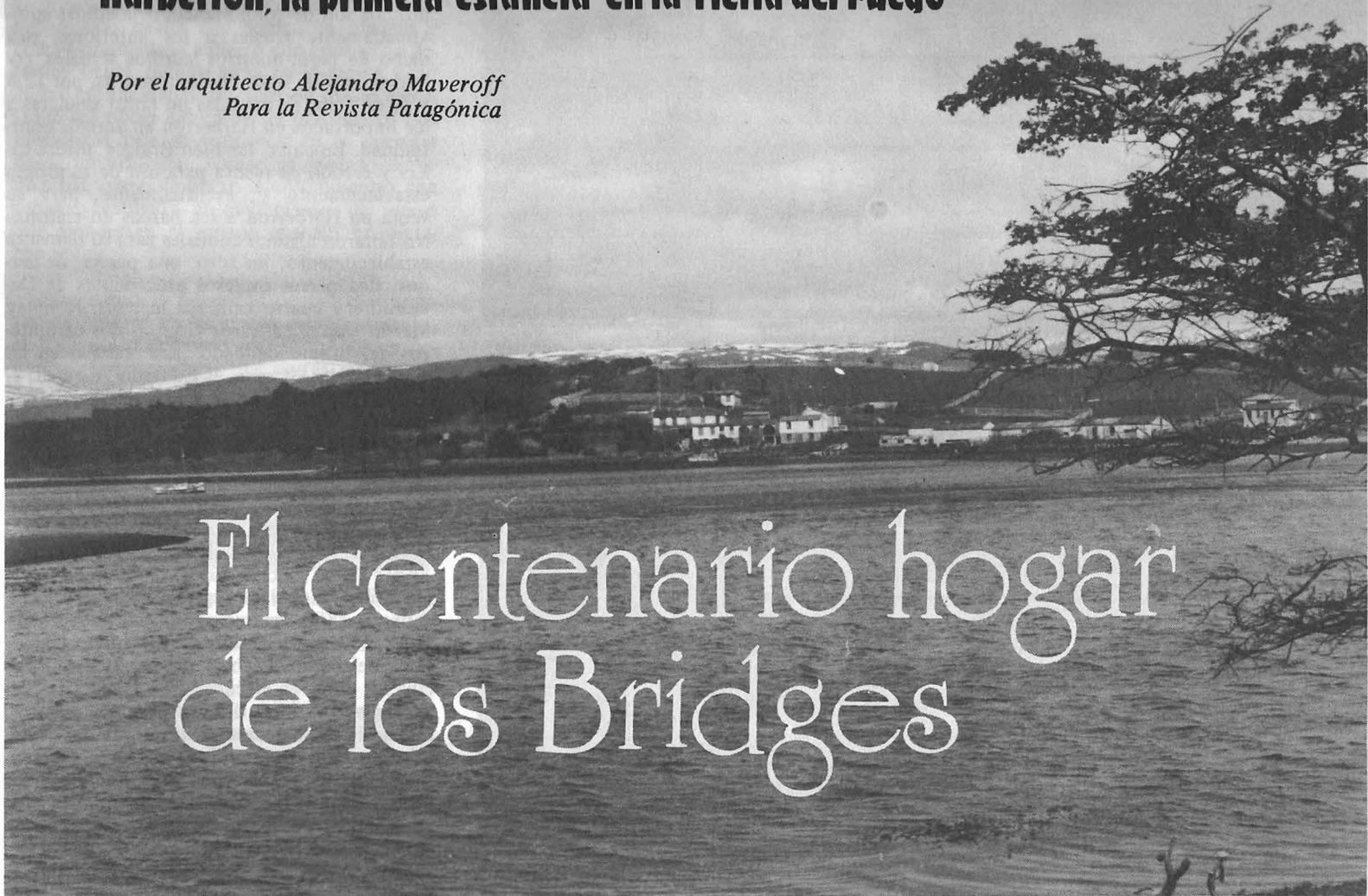


Automóvil Club Argentino
En seguros, su mejor amigo.

SIN CUOTA DE INGRESO ASOCIESE AL ACA. TODA UNA INSTITUCION EN SERVICIOS.
*Usted paga 3 cuotas adelantadas. Carne y Gastos Administrativos

Harberton, la primera estancia en la Tierra del Fuego

Por el arquitecto Alejandro Maveroff
Para la Revista Patagónica



El centenario hogar de los Bridges

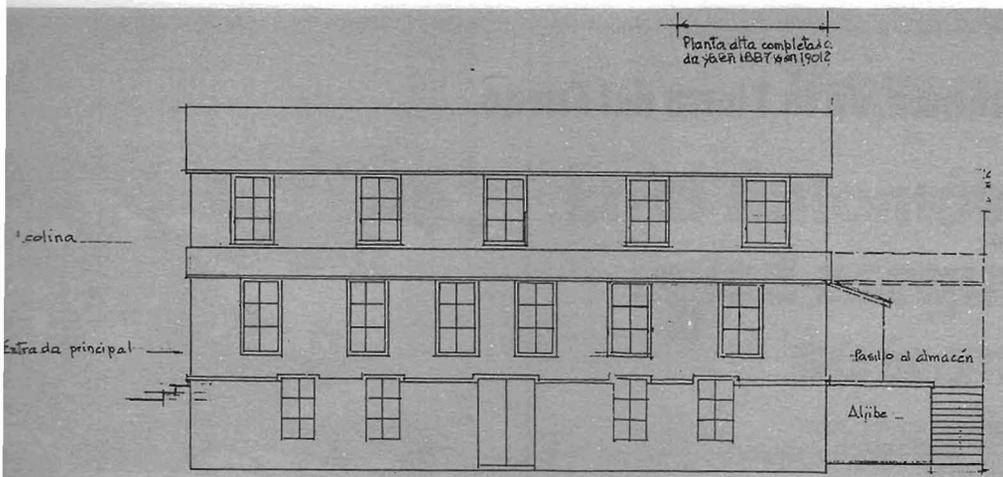
Vista de la bahía Harberton en primavera.

Viaje de Bridges a Inglaterra

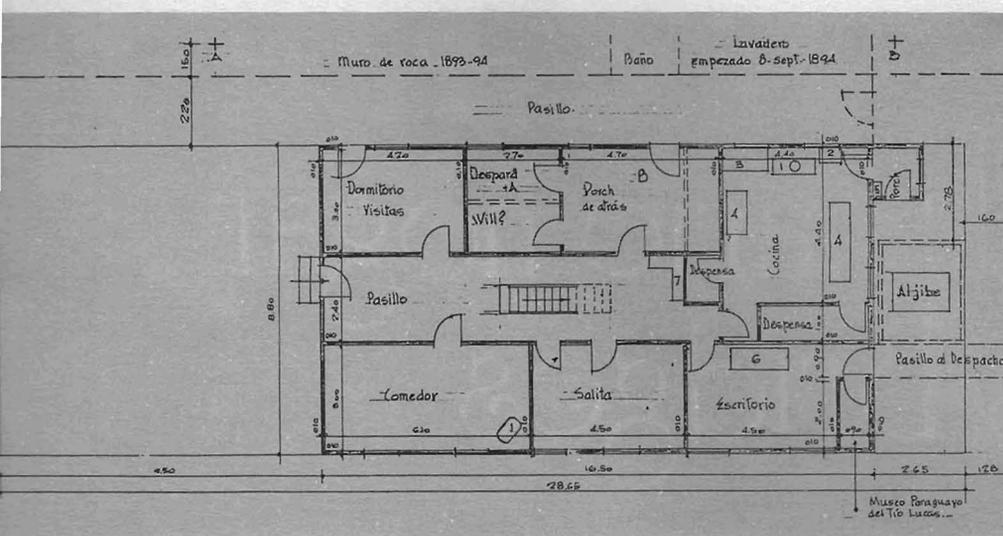
Después de gestionar ante las autoridades nacionales la cesión de tierras fueguinas con las que soñaba para instalar una estancia propia, y una vez obtenida la conformidad del presidente Roca para ser dueño del *Down East*, Bridges, sin pensar en los trámites que aún restaba realizar, parte hacia Inglaterra el

1° de octubre del año 1886. Visita allá, primero a la ciudad y puerto de Bristol, y luego a Harberton, la pequeña población del sur de Devonshire que mencionáramos en el número anterior; población donde poseía un taller de carpintería Esteban Varder, con una de cuyas hijas había contraído matrimonio el misionero anglicano. Bridges encomienda en esta ocasión a su suegro la preparación de la parte de madera de la casa principal que proyectaba levantar en su estancia.

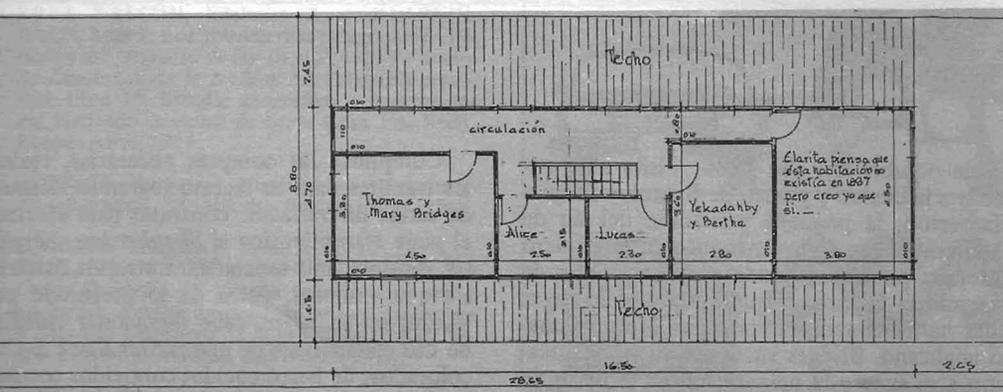
Cumplidas las compras necesarias, realiza los trámites para su regreso logrando, después de serias dificultades, contratar para efectuar el viaje transatlántico al *Shepherdess*, bergantín de unas 360 toneladas. Entre los materiales que embarca, fuera de lo preparado por Varder en su taller, cabe mencionar ladrillos de dos clases: unos de marca *Star Brick & Co.*, colorados, de barro cocido, conocidos corrientemente como de media máquina, de 23 centímetros de largo, por 11,5 de ancho y 7 de



887 - Frente principal



887 - Planta alta



887 - Planta baja

espesor, y otros marca *Blapindare* de tipo sílico - calcáreo, comprimidos, considerados refractarios por algunos, porque resisten en forma apreciable la acción del fuego. Estos últimos son de color blanco, de medidas aproximadamente iguales a los anteriores. Sea dicho de paso, nuestros ladrillos actuales, comunes, son de unos 26 centímetros, por 12.5 y 6, es decir, de medidas un tanto similares a los importados en Harberton en aquella oportunidad. Embarcó también Bridges piedra caliza y carbón de piedra para uso de su propio establecimiento y, eventualmente, para su venta en Harberton a los barcos en tránsito. No faltaron algunos animales para su flamante establecimiento: un toro, una pareja de cerdos, dos perros ovejeros procedentes de Devonshire y cuatro carneros ingleses Romney Marsh. Como pasajeros viajaron dos carpinteros del mismo condado para trabajar en las obras de la estancia, y Eduardo Aspinall, el nuevo superintendente de la Misión Anglicana de Ushuaia, designado en reemplazo de Bridges.

Regreso a Harberton

Arriba Bridges de regreso a Harberton en abril de 1887, en momentos en que principiaba el frío, iniciándose de inmediato la descarga del barco. La baja temperatura dificultaba las obras en ejecución. La madera traída de Inglaterra fue utilizada para acelerar los trabajos más urgentes de las obras en ejecución cuando, en realidad, estaba preparada para la vivienda principal importada, por lo cual, faltando material para la misma, fue necesario utilizar en su construcción madera fresca del lugar. Esto originó varios problemas en la obra *prefabricada* importada, dando como resultado algunas irregularidades y errores en la construcción, que aún hoy se notan.

Al llegar la primavera —en octubre, según refiere E. Lucas Bridges en su libro— la construcción de la casa principal estuvo suficientemente adelantada como para que la familia de los propietarios se trasladara. En efecto, estaban alojados provisoriamente en las proximidades, en una casilla precaria de dos habitaciones, que construyeron el año anterior poco antes de la llegada del *Shepherdess* y ocupada casualmente el día anterior al del arribo de éste. El trabajo había sido ejecutado por los hijos de Bridges con ayuda de Robbins, el mecánico que pertenecía al personal

del *Allen Gardiner*, en el que habían venido de la Misión Anglicana de Ushuaia. Podemos acotar que la casilla en cuestión llevó, desde el principio, el nombre del citado mecánico. Había sido hecha con tablas de madera y chapas onduladas de hierro que estaban en depósito desde tiempo atrás en el *Down East*, en las proximidades del lugar en que se ejecutaban las obras del casco de la estancia. Los misioneros que se ocupaban de la cuestión desde un principio, habían acumulado dicho material para levantar eventualmente una cabaña destinada al alojamiento de indios que atenderían el ganado que allí proyectaban reunir.

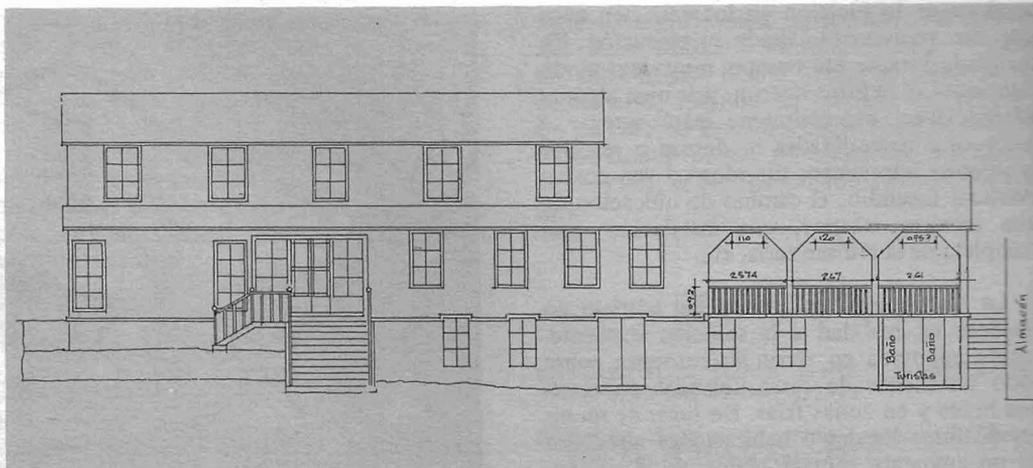
Para cubrir la necesidad de tablas y tirantes de madera en su nuevo establecimiento, el flamante propietario montó pronto un pequeño aserradero con tres sierras mecánicas, que no sólo atendió sus propias necesidades sino también algunas de la población de Ushuaia.

La obra de la casa destinada a vivienda principal, siguió activamente después de los primeros seis meses de la llegada del *Shepherdess* en que, como hemos dicho más arriba, estaba el edificio en condiciones de ser habitado en parte. En efecto se habían habilitado tres habitaciones, lográndose finalmente en 1888 dar por terminada totalmente su construcción.

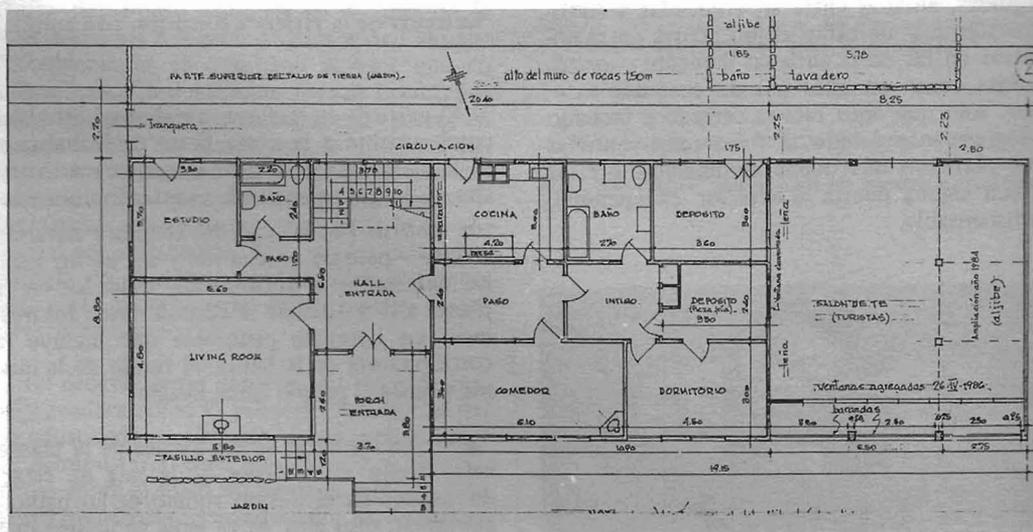
Cabe hacer notar que esta casa es actualmente la más antigua de la Tierra del Fuego. Si bien el año anterior a su terminación, es decir en 1887, en Ushuaia se había terminado la construcción de la *Casa de Gobierno* conocida también con el nombre de *Cabildo*, fue lamentablemente destruida por un violento incendio en 1920. Dicho edificio había sido levantado en la esquina de la avenida Maipú y la calle Lasserre y, al quedar desocupado el terreno, años después, se construyó el hotel *Albatros* inaugurado en 1966. Destruído parcialmente por un incendio en 1982, fue reconstruido en 1985.

La casa principal de la estancia

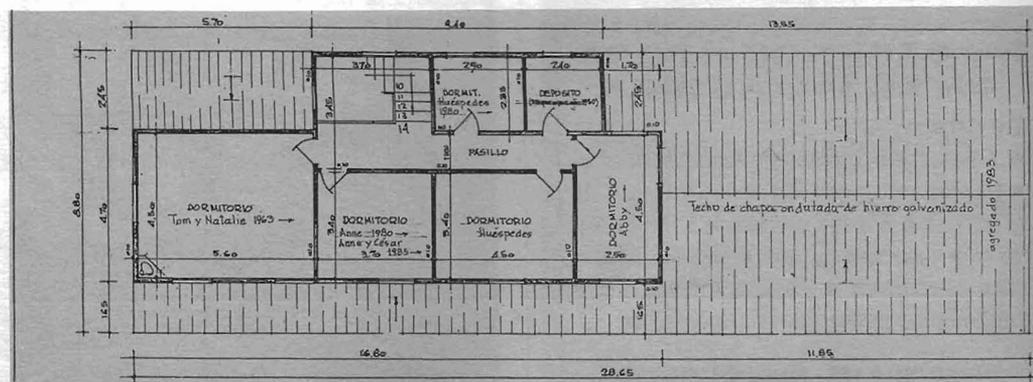
La casa principal de Harberton es muy amplia y cómoda. Continúa aún ahora en uso como única construcción hecha con tal objeto en la estancia y, relativamente muy pocos



1987 - Frente principal



1987 - Planta alta



1987 - Planta baja

cambios se le hicieron en los casi cien años que han transcurrido desde su ejecución. En realidad, durante ese tiempo, muy raras modificaciones se le introdujeron, más bien algunas adaptaciones, especialmente para agregar o incorporar comodidades modernas o resolver problemas imprevistos surgidos tal vez por un eventual incendio, el cambio de ubicación de una escalera interior, una instalación más completa de la red sanitaria, etc.

La distribución de planta del edificio no obedece en realidad a la solución corrientemente adoptada en viviendas europeas, sobre todo tratándose de casas ubicadas en terrenos libres y en zonas frías. En lugar de reunir los distintos locales o habitaciones alrededor de un ambiente central, ocupando el conjunto una superficie cubierta rectangular o cuadrada, aquí se da una serie de habitaciones seguidas, aisladas entre sí, colocadas a continuación unas de otras, como ocurre entre nosotros en las casas antiguas llamadas *chorizo*, unidas como en ellas por un corredor exterior; sólo que aquí éste es cerrado y techado —lógicamente debido al frío— con ventanas que permiten una buena iluminación interior y con alguna puerta al exterior excepcional, indispensable.



Extremo de la vivienda histórica, con amplia vista al parque.

El edificio en Harberton está dispuesto casi paralelamente a la costa oeste de la bahía y se halla de espaldas a una barranca no muy alta de la que se encuentra separado unos cuatro metros. Por la posición elegida —mirando al este— penetra mucha luz y sol en los locales destinados a dormitorios, ubicados en la planta alta y además se aprecia desde los mismos, un hermoso panorama que incluye la costa opuesta de la bahía, el fondo de la misma y hasta el propio canal Beagle.

• Por las ventanas de los locales de la planta baja, como el comedor y la sala de estar, orientados en el mismo rumbo de las habitaciones del piso alto, se ve igual panorama que

desde estas, pero sin tanta perspectiva lógicamente. En esta planta se extiende, del lado de la barranca, una serie de habitaciones secundarias, la cocina y dependencias auxiliares, cuyas ventanas abren, claro está, sin vista alguna de interés pero con suficiente luz natural.

Al referirse a la casa principal que consideramos, hay autores que la califican como prefabricada, designación que actualmente se aplica más a obras ejecutadas con grandes paneles estandarizados, solución que recién empezó a generalizarse hacia principios de siglo. Podríamos mencionar con tal designación a la casa de la familia Beban en Ushuaia, levanta-



**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



Entrada principal al piso bajo de la vivienda histórica. El edificio se halla construído sobre un basamento de ladrillo, a nivel del jardín.

ada en 1913 por Tomas Beban, ejecutada con paneles importados de Suecia encargados por atálago.

E. Lucas Bridges, en su libro que hemos citado tantas veces, indica claramente que Thomas Bridges, su padre, "hizo construir las armazones para una gran casa de madera en la carpintería de mi abuelo, en el condado de Devon". Entendemos que en aquellos tiempos no se trataba de paneles sino que se preparaban sencillamente partidas de tablas y tirantes sueltos, de medidas establecidas en planos, para armar luego en la obra paredes, tabiques, pisos, etc. Es así que en Harberton, de Tierra del Fuego, con tirantes se preparó la estructura resistente, formando los entramados o armazones mediante tirantes verticales y horizontales, triangulando el conjunto con riosas para impedir posibles deformaciones. Las estructuras verticales así preparadas se cubrieron luego en ambos lados con tablonados de madera, siendo revestido el paramento exterior con chapas onduladas de hierro galvanizado. Del lado interior los tablonados de madera se revistieron con papel común o, según el caso, con otro de más categoría o con una tela de calidad. En algunas ocasiones, el tablonado fue espaciado y recubierto con arpillera que, a su vez, luego ha sido empapelada. Hay empapelados que admitieron también una terminación de color con el uso de pinturas al aceite. Los cielo-rasos fueron ejecutados en la misma forma que los tabiques, lógicamente terminados así sólo del lado interior del local, bajo el piso de la planta alta o del techo, según el caso, horizontalmente o siguiendo la pendiente.

Los techos se colocaron apoyados en armaduras o se recurrió directamente a cabios, varecillos, etc. El conjunto se cubrió con un tablonado de madera sobre el que se apoyó la chapa ondulada de hierro galvanizado. Actualmente entre ambos se intercala fieltro lquitrinado (ruberoid). Los techos en este edificio son en su casi totalidad a dos aguas y, en todos los casos, a libre escurrimiento del agua pluvial, es decir, sin canaletas. Tampoco presentan penetraciones. Ofrecen escasa pendiente, propia de un lugar de bajas temperaturas y abundante nieve.

Las puertas de madera, ejecutadas en Inglaterra —de donde fueron traídas en el *Shepherdess*— son de hojas macizas o hechas con bastidor y tablero de madera o vidrio en parte o en su totalidad. Las ventanas de la misma procedencia, son a bastidor y vidrio y, a veces, tienen postigos interiores de madera.

Los pisos interiores del edificio han sido ejecutados con tablonados de madera no machihembrado. Las circulaciones exteriores en general fueron hechas con tablonados de madera un tanto espaciadas.

La casa de Harberton llama la atención por no presentar decoración alguna, tan frecuente en las casas inglesas de entonces, en cuyos techos, principalmente, ofrecían cresterías, pináculos, caballetes, etc., de madera o de hierro forjado, a veces con adornos hechos con o en tablas o tirantes de madera o chapas de hierro calado o recortado.

El sistema de construcción del edificio que nos interesa es denominado *sistema en seco* pues tales obras se ejecutan totalmente con materiales que no requieren absolutamente agua. Tal sistema lo hemos visto aplicar en Tierra del Fuego también en el caso de la *Iron house* en la Misión Anglicana de Ushuaia. Probablemente es oportuno agregar que en ambos casos los edificios fueron levantados sobre un basamento construido con muros de mampostería. En Harberton se usaron ladrillos de barro cocido, traídos de Inglaterra con los materiales destinados a la estancia de Bridges, siendo asentados con mezcla de la cal obtenida por calcinación de la piedra caliza importada en la misma oportunidad que aquellos, arena local y agua dulce, limpia, de los arroyos cercanos.

En general, entre nosotros, las casas de chapa y madera como la primera Casa de Gobierno construida en Ushuaia, no apoyan en bases de mampostería sino que descansan directamente sobre el suelo mediante la prolongación de sus montantes hasta alrededor de un metro, para alcanzar un subsuelo resistente. Dichos montantes se apoyan mediante una cruceta en el fondo del pozo excavado al efecto, o bien se abulonon en el extremo de los pilotes de madera que se hincan en el suelo. Los pilotes y los montantes se unen con tirantes dispuestos horizontalmente para formar el entramado resistente de madera desde la soleira, tirante horizontal inferior, hasta el llamado *carrera*, ubicado en la parte superior, que recibe el peso del techo, cielo-raso o piso alto, según el caso.

Finalmente, cabe hacer notar que un edificio de chapa y madera como éste que hemos visto se ha construido en Harberton, permite ser desarmado sin dañar los materiales utilizados en el mismo, pudiendo emplearlos nuevamente sin desperdicio, ya sea para una recons-

BIBLIOTECA

CENTRO NACIONAL PATAGONICO. Construcción en otra ubicación o para introducir alguna modificación sería. Una alternativa que suele utilizarse es simplemente el traslado del edificio a una distancia prudente, sin desarmarlo, cuando su tamaño lo permite. En tal caso, se lo coloca sobre rodillos medianos los cuales puede ser arrastrado por buyes o tractores, o bien empujado por una topadora. ♦

BIBLIOGRAFIA

BARBEROT, E. *Tratado práctico de edificación*. Editor G. Gili, Barcelona, 1921.

BRIDGES, E. Lucas *El último confín de la Tierra*. Edit. Emecé Buenos Aires, 1952.

CANCLINI, Arnoldo. *Tomás Bridges: pionero en Ushuaia*. Edit. Marymar, Buenos Aires, 1980.

LENZI, Juan Hilarión *Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur*. Edit. Progreso, 1967.

NR. Con la presente nota se completa el trabajo del arquitecto Maveroff sobre la estancia Harberton, cuya publicación iniciáramos en nuestro número anterior.

ENVATEX

ENVASES TEXTILES

AGENTES EN TODO EL SUR PATAGONICO

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.

Vista aérea de Viedma y Carmen de Patagones, asiento del nuevo Distrito Federal argentino. (Foto Nilo Silvestrone)

La nueva Capital: conjugando el futuro

Por Claudia Ciavatta

Descentralizar y modernizar el sistema administrativo, impulsar una política de equilibrio regional, desarrollar el área patagónica como así también lograr una efectiva integración territorial, son los ejes fundamentales de la ley del Congreso Nacional número 23.512 del 27 de mayo de 1987, por la cual se designa capital de la República al núcleo comprendido por Viedma, Carmen de Patagones y Guardia Mitre. La nueva sede gubernamental será una ciudad predominantemente administrativa, función a la que se han de agregar el resto de las actividades: comercio, industria y finanzas, como así también las de infraestructura social, educación, salud y cultura.

Cuando las 490.000 hectáreas que comprenden el núcleo urbano de Viedma, Carmen de Patagones y Guardia Mitre, fueron declaradas sede de la nueva capital de la República, una nueva empresa se ponía en marcha: la reformulación y cambio funcional del país.

Audaz compromiso a concretar, apoyado también por otros importantes objetivos como la descentralización, la afirmación del federalismo, el desarrollo regional equilibrado, la ocupación racional del territorio nacional, el desarrollo prioritario de la Patagonia y la reforma de la administración pública.

El 22 de abril de 1779, cuando Francisco de Viedma y Narváez funda el Fuerte del Río Negro y Establecimiento de Nuestra Señora del Carmen sobre la margen derecha del río Negro, nunca imaginó que doscientos y pico de años más tarde su pequeña fortaleza pasaría a ser protagonista destacada del gobierno del presidente Alfonsín.

Hacia junio de 1779, una creciente motivó el cambio de su localización sobre la margen izquierda. A partir de entonces se generaron

dos asentamientos y ambas ciudades continuaron desarrollándose separadamente, aislamiento que se acentúa al organizarse la nación, ya que Carmen de Patagones quedó radicada en la provincia de Buenos Aires, como cabecera de partido, mientras Viedma pasó a ser capital de Río Negro.

En la actualidad, Viedma alberga una población de 30.000 habitantes, mientras que en Carmen de Patagones el número de pobladores alcanza a 15.000. Resuelto el traslado de la Capital Federal, ambas quedan incluidas en la misma jurisdicción lo que contribuirá a su integración y vinculación con las nuevas áreas a crear.

La presencia del río Negro determina condiciones de humedad y facilidades de riego a lo largo de 120 kilómetros de recorrido dentro del Distrito Federal, con formación de islas y

arajes arbolados donde buscan refugio gran cantidad de aves y otras especies. El litoral del río es una unidad de paisaje que incluye el valle inferior y la Pampa del Abra en el extremo del Distrito Federal. Su ancho varía desde 15 a 25 kilómetros cerca de la desembocadura; su nivel es de unos 7 metros a la altura de Viedma, estando conformado su suelo por típicos depósitos aluviales fluviales.

La fauna está conformada por guanacos, bandurrias, pumas, zorros colorados en la meseta, lobos marinos en la costa de acantilados, gran variedad de aves, así como nutrias en el río, y en el estuario delfines, ballenas, orcas y focas.

La temperatura media oscila entre 1,9 y 12,9 grados en invierno, y 14,1 y 28,7 en verano, y los vientos alcanzan una velocidad de 24 kilómetros por hora en verano y 16 kilómetros por hora en invierno, con un promedio anual de 20 kilómetros por hora, dominando la dirección oeste-noroeste, en el área de Viedma.

El Instituto de Desarrollo del Valle Inferior ha colonizado una zona cercana a Viedma mediante el riego y el parcelamiento para la producción frutihortícola, existiendo nuevos territorios bajo estudio. La vegetación autóctona pertenece a la *región del monte* con asociaciones de jarilla, chañar, piquillín y alpacaco, con arbustos de 1 a 3 metros de altura.

La nueva capital estará emplazada sobre ambas márgenes del río Negro, a 25 kilómetros de su desembocadura en el Océano Atlántico. Su latitud es 40° 51' sur, similar a las ciudades de Valdivia 38° 48' S; Melbourne 37° 49' S; Wellington 41° 17' S; Washington DC 38° 51' N; Nueva York 40° 47' N; Lisboa 38° 43' N; Valencia 39° 28' N; Barcelona 41° 24' N; Nápoles 40° 51' N y Salónica 40° 37' N.

El atractivo paisaje de la región dispone de una interesante cantidad de accidentes geográficos singulares, parques naturales, acantilados, lobería, playas e islas.

Se impulsará la explotación forestal, el arbolado de las riberas del río con fines de recreación, el apoyo a zonas de desarrollo turístico y la relación con el sistema arbolado y

parques urbanos. La preservación de la fauna y del medio natural será impulsada a través del desarrollo de *áreas naturales protegidas*.

Aspectos económicos

El diseño y las construcciones deberán adecuarse a las condiciones financieras, mientras que el monto que demanden las obras, se considera una inversión, ya que los efectos y beneficios que la operación debe generar, justifican ampliamente la misma.

Parte de esa inversión es recuperable, en especial la que corresponde a la infraestructura de servicios, los cuales constituyen un valor que los usuarios deben reponer. Se piensa en una ciudad que se apoye en el paisaje con soluciones de composición arquitectónica sencilla, que base su riqueza en su expresión y en el ordenamiento espacial.

En lo referente a los medios de comunicación, la ciudad cuenta con posibilidades de conexión con todo el país por vía terrestre, ferroviaria y aérea. En este último caso se prevé el agregado de vuelos para completar la comunicación con todo el territorio nacional.

La construcción de un nuevo aeropuerto no está prevista para las primeras etapas, sino que se reacondicionará el existente y se mejorarán los servicios.

Se calcula que el área que motivará más flujos de circulación será la administrativa central, desarrollada en ambas márgenes del río Negro, vinculada por tres puentes, dos de circulación vehicular prioritaria y una peatonal, que será una calle cubierta con localización de comercio, prolongando sobre el río la continuidad de ambas márgenes de la ciudad.

Esta extensión del sector administrativo se habilitará para comercios, servicios, oficinas, bancos, restaurantes, espectáculos, centro cultural, hoteles y una proporción de viviendas colectivas.

En cuanto a las densidades previstas para las diferentes áreas, se calcula entre 50 y 300 habitantes por hectárea. Las mayores se localizarán en los sectores administrativos centrales y en los centros comunitarios, descendiendo en los núcleos habitacionales más alejados

de las zonas céntricas.

Se estima una población total, incluidas las ciudades de Viedma y Carmen de Patagones, de 175.000 habitantes en los primeros tres años, y de 315.000 para los primeros diez.

Los costos de traslado

El análisis del proyecto implica considerar, por una parte, los costos, y por otra los beneficios. En el primer aspecto corresponde discriminar los costos de las obras que estarán a cargo del sector público y aquellos que por su naturaleza se generan a través de la gestión e inversión del sector privado.

Los beneficios del proyecto pueden ser considerados en dos niveles: uno implicaría a la nueva capital como un todo, en especial con referencia a la contribución de su construcción como elemento de freno del conglomerado metropolitano y a los beneficios de la descentralización y modernización del Estado.

El otro enfoque es el que se refiere a los beneficios del proyecto en particular, como los que corresponden a infraestructura (agua, desagües pluviales, cloacales, energía, gas, pavimento, transporte, etcétera) cuyo análisis en materia de relación costo-beneficios, señala tasas adecuadas.

La inversión total para los diez primeros años será de 4.600 millones de dólares. De este monto 2.300 millones corresponderán a la inversión pública y el resto al sector privado.

Asimismo, para el primer período se analizaron estos posibles financiamientos: crédito externo, proveniente de organismos internacionales; créditos de proveedores; recursos de inversión de origen privado y recursos presupuestarios del gobierno.

El traslado de la Capital Federal es una realidad, más allá de los pro y los contra. Una realidad que requiere vencer la indiferencia que la rodea. Y esto se logrará con el aporte de todos los sectores, con las expectativas y esperanzas de la sociedad en su conjunto, mirando hacia el Sur y hacia un futuro que promete. ♦



Mapuche I por Esteban Erize

Editorial Yepun, Buenos Aires

Este volumen, *Mapuche I*, anuncia la próxima aparición de *Mapuche II, III y IV*. Trabajo realizado por Esteban Erize como transcripción y adecuación del *Diccionario comentado mapuche español*, obra de don Esteban Erize (abuelo), cuya edición -Peuser 1960- se halla totalmente agotada. Quien transcribe y adapta, advierte: "He buscado acomodar los elementos dejados por don Esteban y, conjuntamente con mi padre, he hurgado en los anaqueles de la nutrida biblioteca familiar, como en las bibliotecas públicas, para dar al lector algo más que un vocabulario o diccionario, agregando nutridas anotaciones de muy variados autores, algunos extranjeros, cuyos artículos he traducido, para ofrecer al lector todo cuanto a mi juicio configura lo que hoy puedo decir sobre los indios mapuches".

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

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

literatura

patagónica

Reseñamos los temas que desarrolla el presente volumen con la inserción de algunos conceptos fundamentales:

El indio llamado mapuche. "Con la denominación genérica de *mapuche* (*mapu*: tierra - *che*: gente) se designaba al conjunto de tribus indígenas de ambos lados de la Cordillera de los Andes que hablaban el mismo idioma y tenían las mismas costumbres, creencias y organización interna. Ese conjunto tribal viene siendo llamado, desde hace siglos, con la inadecuada denominación de *araucano*, referida a las parcialidades con residencia en Chile; y *pampa*, para los residentes en la Argentina".

Orígenes de la lengua mapuche. Enrique Stieben en *Procedencia de los araucanos y su antigüedad en la Argentina*, Bs. As. 1950, llega a la siguiente conclusión: 1) que la lengua mapuche o araucana, así como la quechua o aimará tienen su raíz en una lengua antigua, originaria, sepultada bajo las aguas del océano Pacífico, que constituyen restos de un grupo de lenguas tan extenso que, aún hoy, son reconocibles en Oceanía y aún en el propio Japón. 2) que Chile es la cuna inmediata, lo que no impide que antiguamente haya podido tener una mayor extensión hacia la región diaguita argentina y más al norte aún. 3) que la antigüedad del araucano en el noroeste argentino, en Cuyo, en Neuquén y en la Pampa Húmeda, es anterior a la llegada de los españoles.

A continuación del tema *Grafía y fonética del idioma mapuche - Breves principios gramaticales* anota en *Algunas biografías* los nombres y datos sobre la obra de los más importantes indigenistas de la filología mapuche, que recogieron personalmente, a lo largo de tres siglos, el habla mapuche de boca de los indígenas: Gregorio Alvarez (Neuquén, 1890); Luis de Valdivia (Granada, España, 1560); Bernardo Havestadt (Colonia, Renania, 1708); Tomás Falkner (Manchester, Inglaterra, 1702); Rodolfo Lenz (Sajonia, 1863) la familia Erize (Argentina).

Cierran el volumen -que incluye la bibliografía consultada- las ochenta páginas que contienen el *Vocabulario español-mapuche* (8.700 voces), a cuya búsqueda y documentación dedicó don Esteban Erize 25 años de su vida.

Sobre la supervivencia de la raza estudiada, opina el autor del Diccionario: "Actualmente el pueblo mapuche argentino puede considerarse casi extinguido. Sólo se encuentra alguna que otra persona centenaria, sobreviviente de la campaña del general Roca en 1879 y algunos grupos de sangre mezclada con la del *huinca*, cuya lengua se aleja cada día más de la original debido al continuo contacto con nuestra civilización.♦

Elías Chucair



Editorial de la Patagonia
Fuerte General Roca

Cuentos y relatos por Elías Chucair

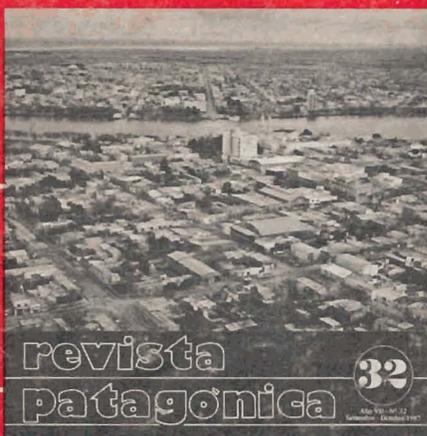
Fuerte General Roca
Editorial de la Patagonia, 1986

Los 24 relatos reunidos por Elías Chucair en este libro descubren el revés de la trama del edén patagónico que conoce el turista.

Es la vida del hombre que nada posee, además de su caballo y sus perros, únicos y leales compañeros de trabajo y soledad. Con ellos cuerpea, sin vencerlos, los peligros de la naturaleza, y del hombre, que lo agreden. Es la vida nómada del paisano peonando en tierras ajenas, durmiendo en galpones inhóspitos, sorteando las trampas zorreras, el frío agarrotando sus miembros al cruzar o derrumbarse desde bardas heladas, la dureza de sus manos heridas bañando ganado, esquilando o trashumando en el arreo de miserables tropas, y las interminables noches de truco, tabaco y botella en el boliche, donde la superstitión, el interés o la venganza suelen resolverse en crímenes absurdos.

Es la otra realidad de la Patagonia, donde el aislamiento y las distancias empobrecen al hombre. La lectura de estos cuentos, sencillos pero punzantes, deja un amargor en la conciencia que quizá fructifique en la mente de otros hombres para develar causas y encontrar soluciones.♦

sumar



sumario sumario sumario sumario s

- El replanteo patagónico a partir del municipio. ■ El proceso de expansión pastoril en Santa Cruz, y su relación con el crecimiento de la población. ■ El ignorado 180 aniversario del viaje de don Luis de la Cruz. ■ Rehue antropomorfo en la región del lago Ñorquinco. Perspectivas arqueológicas y etnográficas. ■ Etimologías indígenas. Pelajes criollos. ■ Trenel: desarrollo de un proceso de colonización en el noreste de La Pampa. ■ El Museo Regional Don Bosco, de Rawson. ■ Carros y carretas en las huellas patagónicas. ■ Bibliografía sobre los ferrocarriles patagónicos. ■ Harberton, la primera estancia en la Tierra del Fuego. El centenario hogar de los Bridges. ■ La nueva capital: conjugando el futuro. ■ Literatura patagónica.