

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

Director:

Luciano Carrouché

Administrador:

Miguel G. Di Cío

Secretario de Redacción:

Italo Luis Grassi

Redactores:

**Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Agustín A. Forné
Jacobó Waisman - Dívico A. A. Fürnkorn - Luis Marforio**

Año III

Noviembre de 1915

Núm. 29



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

El desarrollo económico de la Patagonia

En las escuelas, colegios y universidades la enseñanza se ha orientado ya, y me parece que definitivamente, en el sentido de estudiar con preferencia nuestros asuntos nacionales; por consiguiente, en lo que atañe a las ciencias económicas será previo el conocimiento de las características propias del suelo argentino.

Tenemos libros de geografía que tratan con bastante acierto de las provincias pero no temo incurrir en exageración alguna si afirmo que las noticias que dan de los territorios nacionales, no sólo son muy deficientes sino que, y esto es lo más grave, carecen de exactitud.

Los datos corrientes en los libros de texto han sido tomados de estadísticas anticuadas; tanto más, cuanto que los territorios han crecido en población con respecto a la nación en la proporción de 3 a 2 y de 3 a 1 con relación a la riqueza general del país.

Así, mientras la población total de la Argentina ha aumentado de 4 a 8 millones de habitantes en el transcurso de 17 años, la de los territorios nacionales se ha elevado de 103.000 a 358.000 habitantes en el mismo lapso de tiempo.

Entre los 1.315.000 kilómetros² que, aproximadamente, encierran dentro de sus fronteras los territorios nacionales, o sea más del 45 0/0 de la superficie de la Argentina, hay 2.200.000 hectáreas cultivadas, que representan una producción de más de 120.000.000 \$, para la que se han empleado instrumentos de labranza por 25.000.000 \$; el valor de la ganadería asciende a 450.000.000 \$ y está representada por 2.500.000 vacunos, 18.000.000 de ovinos, 1.000.000 de cabríos, 800.000 yeguarizos, etc.; 5.000 casas de comercio mueven capitales por cerca de 100.000.000 de pesos; y la expor-

tación de productos diversos excedió en 1914 de 60.000.000 de pesos.

Se sabe, con mayor o menor propiedad, que al sur del Río Negro hay muchas ovejas y en la Cordillera de los Andes hermosos paisajes; que en la Patagonia la temperatura media es fría y en el Chaco calurosa; que en el norte hay muchos bosques; que Misiones tiene las célebres cataratas del Iguazú. Cuando más, algunos libros contienen sinópsis de la orografía, hidrografía, etc., pero incompletas e inexactas en grado tal, que apenas profundamente llegar al convencimiento de que en la Argentina se tienen generalmente datos más cabales de Rusia o Guatemala, que del Chubut o Tierra del Fuego. Se ignora en general, por ejemplo, que en el sur hay ciertos ríos caudalosos como el Fetaleufú, que tiene un recorrido de cientos de kilómetros, con cataratas de 300 metros de altura, susceptible de producir fuerza en doble cantidad de la que necesita Buenos Aires; que la región de los lagos es superior a la similar de Suiza, pero inferior, a su vez, a la de Tierra del Fuego, donde no solamente se encuentran los más hermosos pedazos del suelo americano, sino que, en una buena parte de sus campos, pueden apacentarse hasta 6.000 ovejas por legua.

Dentro de la brevedad de este trabajo, trazaré a grandes rasgos el desarrollo económico de la región conocida con el nombre de Patagonia; pero antes, será menester rectificar un error muy difundido y que consiste en fijar como límite norte de dicha región, los ríos Negro y Limay. Nada más inexacto. La Patagonia abarca, también, todo el territorio del Neuquen y la zona mesopotámica del territorio del Río Negro; por consiguiente, le atribuimos el río Colorado como su límite norte.

Es frecuente, asimismo, comprender la Tierra del Fuego en la Patagonia. Sin embargo, por su clima, constitución geológica y calidad y aspecto de sus campos, puede y debe ser considerada como algo independiente, no obstante la teoría, muy aceptable, según la cual en un tiempo no lejano, Tierra del Fuego que estaba unida al Continente fué separada del mismo por un espantoso cataclismo que dió origen al estrecho de Magallanes y a los Canales Fueguinos. Sería más acertado considerar el sudoeste de la Pampa, como zona patagónica y no la Tierra del Fuego.

Así, pues, en nuestro sentir, la denominación Patagonia se refiere a los territorios del Neuquen, Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

Necesitamos determinar sus caracteres físicos para puntualizar con claridad las diferentes orientaciones económicas e industriales que impone; y en tal sentido, es menester diferenciar dos regiones: la del centro y este, que puede ser denominada *de las pampas*, y la del oeste, o *de las cordilleras*.

Las pampas. — En la costa marítima álzance barrancas de 20 a 80 metros de altura que forman acantilados casi continuos. El suelo comienza a levantarse insensiblemente casi, a medida que se avanza al oeste, dando al viajero la impresión de una gran llanura interrumpida en todas direcciones por altiplanicies aisladas, que aumentan en número y extensión hacia el oeste. La meseta general patagónica se corta de trecho en trecho por grandes bajiales que corresponden a los valles de los ríos que muéren en el Atlántico o a enormes depresiones que ocupan, a veces, centenares de kilómetros de extensión, tales como los bajos del Gualicho, San Antonio, Maquinchao, San Julián, y otros. Por consiguiente, no puede decirse con propiedad que el suelo de la Patagonia sea una llanura, aun cuando hayan grandes extensiones de llanuras parciales.

En el centro de la Patagonia el terreno se vuelve más accidentado y se encuentran, sobre las mesetas, serranías y cerros que en todo tiempo han ofrecido excelentes puntos de mira para orientarse en viaje.

A medida que se avanza al sur y al oeste, las depresiones o bajiales son más numerosos, y las ondulaciones del terreno más acentuadas; así, Santa Cruz es más accidentado que Chubut, y éste que Río Negro, en la región de las pampas.

Por lo general, reina en los bajos gran aridez y algunos se encuentran a un nivel inferior al del mar; así en el del Gualicho ciertas partes están hasta 30 metros debajo de dicho nivel.

La región de las pampas es seca; la precipitación anual oscila de 200 a 600 milímetros, y en la parte central no excede de 300 al año. Por consiguiente, hay grandes extensiones desprovistas de agua, que sólo se encuentra en los grandes ríos que cruzan de oeste a este y en algunos arroyos, lagunas y manantiales; estos últimos en los cañadones que conducen a las partes bajas.

Las pampas están desprovistas de árboles. En toda su inmensa extensión sólo se ven sauces, a orillas de los ríos, y en el norte del Río Negro bosquecillos de tala y chañar; la

vegetación es raquílica y escasa; en general matosa. Los pastos, salvo donde hay humedad, son duros y poco abundantes.

Las cordilleras. — Ocupan la parte oeste de la Patagonia hasta el límite con Chile, desde el río Barrancas hasta el estrecho de Magallanes.

En el territorio del Neuquén están formadas por un gran macizo central, que desprende en dirección perpendicular numerosos cordones. Estos dejan entre sí grandes depresiones ocupadas por grandes lagos o valles. Desde el lago Nahuel Huapi al sur, el gran macizo central se bifurca y forma, de norte a sur, una enorme boya que se prolonga hasta el lago Buenos Aires con los nombres de valles del Bolson, Cholila, 16 de Octubre y otros.

Esas dos grandes ramas de montañas están unidas de trecho en trecho por cordones que dividen la gran boya central, donde se forman decenas de lagos.

En general, las cordilleras decrecen en altura a medida que se avanza al sur y, en cambio, ganan en extensión de oeste a este. Cerca del estrecho de Magallanes, se convierten en grandes lomadas, para reaparecer en el Monte Sarmiento y otros lugares con más de 2000 metros de altura y morir en la Isla de los Estados.

Precede a las cordilleras una sucesión de diversas alturas que se elevan desde las pampas del este, desprovistas de árboles, pero con mejores pastos y más agua.

A medida que se avanza al oeste desde el centro de la Patagonia los campos son mejores. Las cordilleras están cubiertas de grandes bosques en la parte próxima al límite internacional y surcadas por numerosísimas corrientes de agua. La precipitación de lluvias es considerable, y oscila entre 1.000 y más de 2.000 milímetros por año.

En esta región caen grandes nevazones que cubren permanentemente los picos más elevados, y en el territorio de Santa Cruz forman colosales ventisqueros.

Las dos zonas descriptas tienen aplicaciones determinadas de suyo. Las pampas son ganaderas; la cordillera será agrícola e industrial, sin perjuicio de regulares áreas aptas para ser dedicadas a la cría de ganado.

Las pampas, salvo los lugares regables y otras pequeñas zonas, son susceptibles de poblarse sólo con ovejas. En general, su capacidad es de 900 a 1.000 por legua cuadrada. Aun

hay grandes extensiones despobladas y una explotación cuidadosa de los campos puede elevar a 100.000.000 el número de 18.000.000 de ovinos hoy existentes en ellas.

En las cordilleras y en los valles regables de las pampas, pueden hacerse cultivos intensivos.

La disposición de la tierra pública no siempre se ha hecho en forma conveniente, porque no se han tenido en cuenta las características apuntadas. Así, en el valle del Río Negro se han creado grandes latifundios al amparo del acaparamiento de derechos de los expedicionarios de 1879 sobre la tierra que se les donó en premio. En Neuquén y Chubut se han enajenado a una sola persona lotes hasta de 10.000 hectáreas en plena cordillera, allí donde existen grandes zonas fácilmente irrigables; y esas tierras, que tienen extensiones regulares susceptibles de aprovechamiento agrícola, han sido vendidas como campos de ganadería. De esa manera están hoy en poder de particulares y por vil precio campos donde sólo pacen algunos millares de ovejas, cuidadas por 6 u 8 personas; en tanto que una discreta disposición habría podido radicar allí centenares de familias de agricultores, con lo que se hubiera ganado en población y producción.

El gobierno de la nación se ha desprendido, pues, en beneficio de unos pocos, de centenares de miles de hectáreas capaces de sustentar, a su vez, centenares de miles de habitantes.

Ha ocurrido así, en nuestra patria, un fenómeno análogo al de Australia, donde se hicieron grandes ventas sin reparar en las condiciones de la tierra. Ultimamente, cuando el gobierno de la Confederación Australiana quiso fomentar el desarrollo de ciertas regiones tuvo serios inconvenientes que vencer, porque la totalidad de la tierra agrícola estaba en manos de latifundistas, y fué menester proceder a costosas expropiaciones para poder cumplir el plan fiscal. Mucho me temo que igual sucederá entre nosotros; no es criticable que se haya vendido lo mejor, sino que se haya vendido a muy pocas personas y en forma perjudicial lo que ha debido entregarse a muchas.

En las pampas, los inconvenientes han sido menores, no obstante que también se han cometido errores lamentables. En ciertas colonias nacionales se han enajenado como pastoriles, lotes de 625 hectáreas que eran, en realidad, agrícolas; se han establecido colonias agrícolas allí donde difícilmente puede hacerse otra cosa que ganadería.

No obstante, justo es decirlo, de algunos años a esta parte se nota una cierta reacción sobre este particular. El poder ejecutivo de conformidad con la ley de tierras ha mandado explorar y medir grandes extensiones de tierras fiscales para determinar "sus condiciones de irrigación, su aptitud para la agricultura, ganadería, explotación de bosques y yerbales u otras industrias y establecimientos de colonias o pueblos".

Por el artículo 2.º de la ley de tierras, los lotes agrícolas de las colonias no podrán exceder de 100 hectáreas y los pastoriles de 2.500, pudiendo atribuirse hasta dos de los primeros a una sola persona o sociedad, y no más de uno de los segundos. Esta disposición no es conveniente. En efecto, tratándose de tierra apta para la agricultura, puede ocurrir que sea o no susceptible de cultivo intensivo; en el primer caso, no debe concederse a cada poblador o familia más de 10 hectáreas; en el segundo caso, no más de 100 hectáreas, pues son el máximo que, respectivamente, pueden atender. En cuanto a los lotes pastoriles de la zona de las pampas patagónicas que no están atravesadas por algún valle irrigable, 2.500 hectáreas es una extensión reducida, pues ya hemos dicho que, en general, en ella sólo pueden mantenerse alrededor de 1.000 ovejas. Con esta cantidad de hacienda no hay estímulo ni recompensa para el trabajo, y el que se limite a ella, vegetará miserablemente y no podrá obtener sino lo indispensable para subsistir.

En esa zona deberá concederse una extensión de cuatro leguas o sean 10.000 hectáreas, salvo en las pastoriles como las de la precordillera, en la que deberá reducirse a 5.000. Sin embargo, por otras disposiciones, se conceden en arrendamiento con derecho a comprar la mitad, extensiones de 20.000 hectáreas y esto ha salvado en parte aquel defecto de la ley, a pesar de lo cual queda subsistente la desigual situación de los que adquieren lotes en las colonias pastoriles.

No entra en los límites de este trabajo hacer una crítica minuciosa de la ley de tierras; pero me ha sido imposible dejar de puntualizar esas incongruencias.

La principal riqueza en explotación se encuentra ahora en la zona de las pampas y precordillera, y está constituida por la ganadería, que suma en la Patagonia 900.000 vacunos, 14.000.000 de ovinos, 400.000 yeguarizos, 600.000 cabríos, etc., con un valor mínimo total de 150.000.000 de pesos. Suponiendo para cada ovino una producción de 3 kilos de lana, los cuatro territorios patagónicos exportan 42.000.000 de ki-

los de dicho textil, que hoy tiene un valor idéntico en pesos moneda nacional y si a esta cantidad se agregan las que provienen de la exportación de cueros vacunos, lanares, crín, y las que representan los 300.000 capones que se faenan en los frigoríficos de San Julián y Gallegos, se llega a la suma de 50.000.000 de pesos moneda nacional como exportación anual de esos renglones; independientemente de las remesas de ganado en pie que se hacen para la capital federal, provincias y República de Chile.

Los pobladores de la zona de las pampas no requieren la ayuda oficial para prosperar. El negocio de la cría de ovejas a base de la venta en la extensión que debe hacerse en cada caso es tan reproductivo que, en realidad, determina para el poblador una situación de relativa holgura desde el primer momento. No puede decirse lo mismo del que se dedica a faenas agrícolas. Si aquél tiene mercado seguro en los frigoríficos y la exportación a la capital federal de la carne, y a Europa de la lana, los agricultores se encuentran actualmente imposibilitados para colocar sus productos en la medida siquiera indispensable.

Lo reducido de la población determina superproducción en todas partes. Agréguese a esto que respecto de la ganadería las haciendas van por sí mismas hasta los puertos, y que las lanas obtienen precios que permiten pagar sus transportes por caros que sean, mientras que los productos de la agricultura están sometidos hoy a fletes prohibitivos, y se llegará a la explicación evidente de las causas que impiden el cultivo del suelo en gran escala.

El agricultor en el sur necesita más tiempo y capital que el ganadero para empezar a obtener rentas, a la inversa de lo que suele ocurrir en las provincias. Por todas estas circunstancias, el colono agrícola no puede subsistir sin el apoyo oficial, que debe tender a facilitarle el uso del crédito y a hacer posible la colocación de sus cosechas, abaratando los fletes.

En los valles de la cordillera y de los ríos que cruzan las pampas hasta el Atlántico hay, incluyendo los de los ríos Negro y Colorado, no menos de 2.000.000 de hectáreas que pueden y deben ser dedicadas a la agricultura, y de las cuales 1.500.000 necesitan riego.

Tales son las tierras de Pichileufú, Ñorquín, Las Lajas, valles de los ríos: Colorado, Agrio, Neuquen, Chimehuin, Currhué, Quilquilué, Trafal, cuenca de los lagos Huechuleufquen, Loloj, Lacar, Meliquina y Nahuel Huapi, del Neuquen;

valles de los ríos: Colorado, Neuquen, Negro, Valcheta, Pincaniyen, Quemquemetreo, Valle Nuevo del Bolson, cuencas de los lagos que recorren los ríos: Manso, Villegas, Foyel y Azul, del Río Negro; valles de los ríos: Epuyen, Cholila, Fetalefú, Percey, Esquel, Corintos, Antefal, Frío, Huemul, Corcovado, Tecka, Chubut y Senguer, del Chubut; valles de los ríos: Chico, Shehuen, Santa Cruz, Coyle y Gallegos, de Santa Cruz.

Será menester realizar las obras necesarias para el aprovechamiento de esa enorme cantidad de tierra y ello sólo podrá efectuarse por el gobierno de la nación o por grandes empresas particulares.

A una acertada distribución de la tierra y construcción de obras de irrigación deberá unirse la posibilidad, para el colono, de poder mantenerse hasta que su trabajo le permita subsistir. El inmigrante que llega al país carece, por lo general, de capital bastante para trabajar y necesita, forzosamente, de la ayuda del crédito. De ahí que sean dignos de la mayor atención los proyectos de grandes empresas colonizadoras a base, naturalmente, de que transfieran a los colonos, en condiciones y a precios razonables, la tierra que obtuviesen del gobierno por un menor valor.

Finalmente, los productos de la agricultura requieren indispensablemente un gran abaratamiento de los fletes para que puedan tener salida.

El ferrocarril Sur une a Zapala, en la cordillera del Neuquen, con Bahía Blanca y sirve en parte a los valles de los ríos Colorado y Negro; la línea de San Antonio al lago Nahuel Huapí está, desgraciadamente, paralizada en el kilómetro 425, faltándole sólo 197 para llegar a término, y hasta ahora no puede prestar servicios apreciables; más al sur, el ferrocarril Central del Chubut sirve tan sólo a una parte reducida del valle del río Chubut, que une a Puerto Madryn; luego, las líneas férreas de Sarmiento a Comodoro Rivadavia y de Puerto Deseado a 16 de Octubre — del que sólo hay 300 kilómetros construídos — ponen en comunicación una zona central limítrofe del Chubut y Santa Cruz con puertos del Atlántico. Estos ferrocarriles, únicos que hay en la Patagonia — pues no tiene mayor importancia la línea de 35 kilómetros de Salinas a P. Pirámides en la península Valdez, — son de todo punto insuficientes.

En efecto, de Chos Malal y de San Martín de los Andes hay, respectivamente, 40 y 50 leguas a Zapala y el flete es de

\$ 100 por tonelada. De Bariloche y Esquel a laguna Crockett, o sea a punta de rieles del ferrocarril al Nahuel Huapí, hay 40 y 60 leguas, y la tonelada de carga requiere \$ 80 y 100 para su transporte. La distancia de Tecka a Boca de la Zanja del ferrocarril Central del Chubut es de 95 leguas y el flete por tonelada de \$ 120. Igual ocurre con el trayecto entre Colonia San Martín a Sarmiento. En esas condiciones se comprende fácilmente cómo no es posible el desarrollo de la agricultura en la cordillera y he citado tan sólo nombres de las poblaciones de mayor importancia. El territorio de Santa Cruz, salvo el ferrocarril de Deseado en su extremo norte, no tiene otras vías de comunicación que sus caminos naturales, interceptados por ríos caudalosos.

Para completar una red primaria ferrocarrilera, sería menester: prolongar el ferrocarril del Sur hasta Conesa y Viedma al este, y hasta Las Lajas por el oeste, con un ramal a Chos Malal y otro a San Martín de los Andes; terminar el ferrocarril de San Antonio en el Nahuel Huapí, con un ramal de Maquinchao a Cumayo y otro de Maquinchao por Fofocauel a 16 de Octubre; continuar el ferrocarril Central del Chubut hasta Paso del Indio; prolongar el ferrocarril de Deseado hasta Tecka, con un ramal al lago Buenos Aires; construir una línea férrea de San Julián a Tamel Aiken, y otra de Gallegos al lago Argentino. Esto se completaría con servicios de navegación de Choele Choel a Viedma y del lago Argentino a Santa Cruz, o dos ferrocarriles entre dichos puntos. Con esos ferrocarriles y el arreglo de algunos caminos de acceso la Patagonia habría resuelto el problema de su viabilidad por 30 años.

Cúmpleme aquí llamar la atención sobre el anhelo varias veces demostrado de ligar el ferrocarril del Sur con los ferrocarriles chilenos. Tal medida, a base de una especie de "zollverein" aduanero, sería conveniente; pero aisladamente presenta desventajas para la Argentina, porque en caso de hacerse ese empalme, todos los productos de la cordillera tendrían salida natural por el Pacífico en detrimento de nuestros puertos del Atlántico y entonces habríamos contribuido a formar en el exterior dos o tres nuevas Punta Arenas, a costa del mismo ferrocarril del Sur, de San Antonio y de Bahía Blanca. Enuncio, simplemente; ampliar el tema sería materia de otra oportunidad.

Mas, como han de transcurrir algunos años antes de que se produzca la normalización del mundo financiero y de la si-

tuación de la nación, en concepto a permitir que el gobierno y las empresas particulares se encuentren en condiciones de hacer la inversión de los noventa o cien millones de pesos que requerirá el cumplimiento del programa de construcciones a que me referí más arriba, es necesario buscar otra solución que siquiera remedie provisionalmente la falta de esas vías férreas y permita la explotación de la cordillera. Dicha solución es posible y consiste en aprovechar los excelentes caminos naturales de la Patagonia, y arregiarlos de manera que puedan servir para el transporte de cargas por camiones automóviles o con tractores.

Los caminos naturales de la Patagonia son los mejores de la Argentina. La escasez de lluvias y la reducida capa vegetal existente contribuyen, con el reducido tráfico, a mantener en excelentes condiciones las huellas que abrieron las tropas de carros que bajaban de la cordillera en demanda de los puertos marítimos. La mayor parte de los caminos corren de oeste a este; a lo largo de la costa atlántica y de la precordillera hay también dos grandes caminos que corren de norte a sur.

Los caminos son de piso firme en la casi totalidad del trayecto y están constituidos por una especie de macadán natural que permite en esos trechos desarrollar en automóvil velocidades de 60 y hasta de 70 kilómetros por hora. Desgraciadamente ese buen camino que corre por las altiplanicies, tiene forzosamente que cortar bajos y cañadones y durante pequeños trayectos, a veces no mayores de algunos cientos de metros, el piso carece de firmeza y se vuelve arenoso o pantanoso cuando se humedece. En esos cortos trayectos denominados, por lo general, *mallines*, el tránsito, hasta para "sulkys", es poco menos que imposible en la época de las lluvias y deshielos, especialmente en la precordillera donde los *mallines* son mucho más numerosos y extensos que en las pampas; en ellos será menester afirmar el piso a fin de que no haya solución de continuidad en el trayecto.

La circunstancia de que haya relativamente muy pocos ríos y arroyos que cruzan la Patagonia, ahorra lo que en otras regiones es necesario invertir en puentes.

Con 2.500.000 \$ a gastar en tres años puede hacerse una red de caminos troncales que satisfarían por una década las necesidades más premiosas en materia de vialidad en toda la Patagonia. Mediante ello podrían reducirse los fletes al 30 o/o de lo que actualmente cuestan, con lo que se haría posible la exportación de los productos agrícolas del oeste.

Cierto es que el valle inferior del Chubut exporta trigo, frutas y alfalfa, pero hay que tener presente que tal hecho ocurre como excepción, debida sólo a que está recorrido por un ferrocarril y próximo al mar. El valle del río Negro produce frutas y hortalizas de calidad y tamaño que exceden a toda ponderación; sus viñedos tienen un porvenir ilimitado; las manzanas del Chubut y del Neuquen gozan de renombre justamente adquirido; el trigo del Chubut fué considerado a la par del mejor del mundo en la exposición de París, de 1889, y la avena que se produce en Leleque — mismo territorio — es de un rendimiento colosal. Sin embargo en este último punto las chacras de ese grano se destinan a la hacienda, sin recogerlo, pues si bien podrían ahora exportarse desde allí 600 toneladas de cereal, el flete prohibitivo impide la salida de ese o de cualquier otro producto agrícola.

Pero no es solamente la agricultura la que requiere urgentemente el abaratamiento de los fletes; en la cordillera hay materia prima y facilidades para crear diversas industrias que aumentarían la producción nacional.

Desde luego, hay que tener en cuenta la gran cantidad de fuerza latente en las corrientes de agua de los Andes que científicamente aprovechadas servirían de base a las futuras industrias. Los ríos del Neuquen: el Limay, la cuenca del Nahuel Huapí, los ríos Manso y Villegas, Puelo, Epuyen, Feta-leufú, Hielo, Turbio, Alerzal, Pico y los del territorio de Santa Cruz pueden dar, quizás, alrededor de cuatro millones de caballos de fuerza motriz en sus diversas caídas. El día que la nación pudiese entregar a las industrias toda esa fuerza motriz, obtendría una renta de 25 \$ oro por caballo de fuerza, o sea un total de 100.000.000 de pesos oro por ese solo concepto; véase, por este simple enunciado, la necesidad que hay de concentrar un tanto la atención en estos asuntos.

Más; de muy poco serviría estar en condiciones de disponer de ese enorme poder hidroeléctrico, si no hubiese materia prima capaz de suministrar base a las industrias. La materia prima existe, variada y abundante, como vamos a verlo.

La ganadería suministraría elementos para la implantación de varias industrias, tales como curtiembres, talabarterías, lavaderos de lana, fábricas de jabones, de hilados, de tejidos, cremerías en sus diversos ramos y fábricas de carnes conservadas y de abono animal. Haré notar únicamente una circunstancia, tomando al azar una de las industrias precitadas: el

lavado de lanas. En la actualidad, de cada tonelada de lana que se exporta de la Patagonia, 550 kilos son de materias extrañas: grasa, tierra, etc., y sólo 450 corresponden en realidad a lana. Esto significa que los estancieros podrían ahorrarse más del 50 o|o de lo que pagan en fletes si las lanas fuesen previamente lavadas, lo que representa una economía de más de 500.000 \$ al respecto.

La agricultura daría también buen contingente para el aprovechamiento de la fuerza motriz. El cultivo de la remolacha azucarera en el sur resolvería una serie de problemas vinculados con este asunto. En efecto, el azúcar se vende allí a un peso moneda nacional el kilo, por cuya causa no es posible pensar en el establecimiento de ninguna industria que tenga esa substancia como base. De consiguiente habiendo dado excelentes resultados los ensayos de cultivos de remolacha azucarera que se han hecho en diversos puntos, la dificultad de suministrar azúcar barata estaría resuelta con las plantaciones e ingenios correspondientes, y estos últimos tendrían fuerza barata y abundante.

Resuelto así el problema del azúcar barato, — pues la de Tucumán, Salta, Formosa y Chaco, será siempre cara por los fletes — se tendría como fundamental fábricas de frutas en conserva y la elaboración de dulces y licores. Desde el lago Aluminé al sur abundan la frutilla, la grosella y la frambuesa silvestre y hay bosques de manzanos.

Los grandes bosques andinos pueden dar no solamente madera para trabajos de construcción y ebanistería sino también materia prima para madera artificial, celulosa y papel, que podrían fabricarse en grandes cantidades y con gran economía, al amparo de la hulla blanca, de obra de mano barata, y ausencia, casi, de impuestos y gastos de alquiler. De esta manera podría suprimirse la importación que hoy se hace a los puertos patagónicos, de madera de Suecia y Noruega.

La industria minera, a base de transporte y combustible económico podría ser un renglón importante de la riqueza del sur. En el Neuquen hay oro, carbón, plata, cobre, plomo, petróleo, asfalto, yeso, azufre y alumbre; en Río Negro, cobre, cal, carbón y yeso; en Chubut, oro, plata, plomo, cobre, estaño, onix, mármol, cal, yeso, pizarra, kaolon, portland; en Santa Cruz, carbón, oro, platino, hierro, plata y magnesio. Debe advertirse que la enumeración antedicha no excluye la posibilidad de que haya otros minerales, pues bajo este aspecto la cordillera de los Andes no está suficientemente estudiada.

Además, en toda la Patagonia se encuentran grandes yacimientos de sal.

De lo que antecede, pues, resulta evidente que, bajo el punto de vista industrial, la región andina de la Patagonia tiene elementos para fundamentar un indiscutible progreso. Hay allí sin exageración tres Suizas, y es de esperar que una vez que se facilite su acceso y su explotación económica, se desarrolle una numerosa población que ha de contribuir, como factor de primer orden, al concierto del progreso nacional.

Más, la región oeste de la Patagonia tiene otro horizonte importante, asimismo: quiero referirme al turismo, como industria. Cuando los grandes panoramas de la cordillera sean más fácilmente accesibles y haya cómodos alojamientos, no es aventurado afirmar que llevarán considerables corrientes de viajeros. Desde el lago Tromen hasta el Fontana se extiende una región maravillosa, de paisajes indescritibles por su belleza. En especial los lagos Huelchulaufquen, Paimun, Epu-laufquen, la región del Aluminé, Pulmary, Lajos, Lacar, Villarino, Falkner, Hermoso, Trafal, río Alto Limay, la cuenca de Nahuel Huapí, el Bolson, el río Manso, el Hoyo de Epuyen, la región lacustre y boscosa comprendida entre el río Feta-leufú y el límite con Chile, el lago Fontana, etc., tienen paisajes no superados, posiblemente, en ninguna parte del mundo inclusive Suiza, California y el oeste del Canadá. Hay allí numerosos lagos, cada uno con su fisonomía propia, en medio de montañas imponentes, nevadas y boscosas; cataratas colosales, ríos de aguas cristalinas que corren, realmente, "entre mantos de esmeralda"; valles que rivalizan entre sí por el encanto y la apacibilidad de la Naturaleza. Es menester que en el futuro quede allí algo, siquiera, de los 40.000.000 de pesos que actualmente gastan por año nuestros compatriotas en viajes de placer por el extranjero, buscando climas y paisajes que han tenido aquí en variedad y calidad insospechables.

Felizmente empieza a no existir el pretexto de la incomodidad de los medios de transporte, ni el alejamiento, pues los lagos Lacar y Nahuel Huapí han sido puestos a menos de tres días de Buenos Aires, por el ferrocarril del Sur y los servicios oficiales de automóviles. Faltan, es cierto, buenos hoteles; ya vendrán. Lo que sería de desear es que no se pretendan insumir millones en costosos edificios, pues en tal forma no habrá empresa que no se arruine. Los chilenos mantienen en Peulla, Puerto Varas, Valdivia y otros pintorescos lugares, un tipo de local para hotel económico y comfortable; y eso

es lo que se necesita por ahora en aquellas regiones. Insisto sobre el particular porque estoy cierto que el turismo, que puede impulsarse con el capital nacional, será una de las industrias más reproductivas e interesantes y que convendrá fomentar en las formas posibles, como medio de hacer conocer esas regiones de tan halagador porvenir. Muchas veces los viajes de placer han sido iniciación u origen de empresas importantes.

En diferentes lugares de las cordilleras y pampas hay abundantes fuentes de aguas termales y minerales, que pueden ser motivo de aprovechamiento lucrativo. Hasta ahora las más conocidas son la de Copahuer Picunleo, Santo Domingo, Chapua y Queni, en Neuquen; Mengué, Calgadet y Quilimalal en Río Negro.

Para terminar con este ligero esbozo, corresponde echar un vistazo a las condiciones económicas de la costa patagónica.

En la faja que se extiende desde el estrecho de Magallanes hasta la desembocadura del río Negro puede hacerse agricultura en los valles de los ríos Negro, Chubut, Deseado, Santa Cruz, río Chico y Gallegos, y en los cañadones abrigados próximos a la costa. No obstante, se han fundado en esa región varias colonias oficiales con la denominación de agrícolas, en terrenos donde el 99 o 100 de la extensión sólo puede servir para la ganadería.

En la costa patagónica la caza y la pesca menores son abundantísimas, y pueden suministrar materia prima para fábricas de conservas en cantidades prácticamente ilimitadas. Martinetas, perdices, patos, etc., viven en cantidades que asombran; en cuanto a la pesca, si bien escasean variedades de mariscos — con excepción de mejillones, almejas, lapas y canchales — difícilmente habrá otras regiones más abundantes de peces. Funciona en Puerto Madryn una fábrica de aves y peces en conserva cuyos productos pueden competir, sin desmedro, con los similares del extranjero.

En Bahía Desvelo, Isla León y otros puntos hay numerosas guaneras en formación, que en un futuro no lejano serán fuentes importantes de riqueza.

Grandes salinas se extienden a lo largo de las mesetas y hondonadas que bordean el litoral marítimo; esos yacimientos inagotables han comenzado a explotarse sólo en la península Valdez y en Cabo Blanco; pero es de creer que su proximidad al mar — lo que supone allí fletes acomodados — y una serie de medidas oficiales discretas, pueden dar lugar a explotacio-

nes considerables que permitirían abastecer a muchos miles de habitantes. En Deseado hay piedra de construcción fácilmente aprovechable, pues las lomas que la contienen están próximas al puerto. En Cabo Blanco, Bahía Laura y otros puntos de la costa hay enormes bancos de finísimo pedregullo cuarzoso y cristalino, multicolor, que es muy apreciado como material de construcción y para pisos de parques y plazas; su abundancia es tal, que podrían extraerse millones de toneladas sin que la existencia disminuyera sensiblemente.

Las aves de mesa a que nos referimos comienzan a ser una plaga en opinión de los estancieros, porque se alimentan con los más tiernos de los pastos. Podrían constituir con el ganado ovino un renglón apreciable de la explotación frigorífica. Y aquí cabe una observación que demuestra cómo es peligroso, a veces, alterar el equilibrio de la Naturaleza. Para aprovechar la piel de los zorros, — que en un medio ganadero no hacían mayormente daño — se persiguió a dichos animales que se alimentaban de los huevos y pichones de las aves antedichas y otras; exterminados casi, los zorros, las aves se han multiplicado en exceso y faltan los pastos tiernos; de rechazo, las ovejas sufren. Ahora los estancieros desean, en Santa Cruz, que no se persiga a los zorros, y se combata a los volátiles.

Otros lo dijeron ya, y ahora lo repito: es en el sur donde está el mayor porvenir de la raza argentina en formación.

El egoísmo de los intereses creados reclama la totalidad del esfuerzo de la nación para la capital federal y provincias, olvidando que si bien es cierto que éstas hicieron la nación y han conquistado el legítimo derecho de ser atendidas en primer término, los territorios nacionales requieren tan sólo algo, que en ellos rinde ciento por uno. El esfuerzo particular u oficial allí aplicado, fruto del ahorro y la experiencia, prende en el acto y brota lozano con todos los vigores de su clima estimulante y sano. Yo anhelo, como argentino, la intensificación del esfuerzo nacional hacia el sur, en la seguridad de que el resultado satisfará, privada y oficiamente.

Vialidad, acertada distribución de la tierra pública, ayuda oficial para el aprovechamiento agrícola e industrial de ciertas regiones, agregado a lo que se hace para mejorar la justicia, la policía y la instrucción pública, pondrán en evidencia lo que puede nuestra patria, que demora ya en volver debidamente productivas las regiones que quitó a los indios para civilizarlas.