



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Régimen económico de los puertos de Bahía Blanca

Sclavi, Mario Miguel

1939

Cita APA:

Sclavi, M. (1939). Régimen económico de los puertos de Bahía Blanca.
Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

ORIGINAL

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

906 Argentina
H. 341
T. 341
H. 341
S 1

REGIMEN ECONOMICO DE LOS PUERTOS

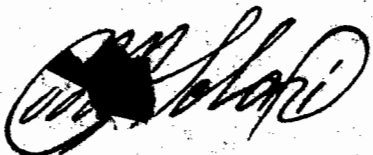
DE BAHIA BLANCA

TESIS PRESENTADA POR

MARIO MIGUEL SCLAVI

PARA OPTAR AL GRADO DE

DR. EN CIENCIAS ECONOMICAS



Buenos Aires 6 de Setiembre de 1939

1501/0186

BIBLIOGRAFIA

Ports And Terminal Facilities:

Roy S. Mac Eheroe

Ports Economics:

Brysson Cunningham

Ports Administration And Operations:

Brysson Cunningham

Pos Ports:

Albert Clavelle

Cours de Ports et travaux maritimes:

Puertos:

Alejandro Gancedo (hijo)

El puerto de Bs.As.:

Miguel Angel Roque

PUBLICACIONES OFICIALES

Diario Sesiones Cámara de Diputados.-

Anuario Comercio Exterior.-

Boletín del Ministerio de Agricultura.-

Dirección Nacional de Vialidad.-

Memorias de la Dirección General de Ferrocarriles en explotación.-

Memorias de Y.P.Fiscales.-

Dirección de minas y geología del M. de Agricultura de la Nación.-

Censo Ganadero de 1934.-

Dirección de Economía Rural y Estadística.-

Memorias de la Dirección de Navegación y Puertos.-

Memoria del Tercer Congreso de Vialidad.-

TRABAJOS

El puerto de Buenos Aires:

Trabajo de 3^{er} año del Villar.-

Explotación racional de los puertos argentinos:

Miguel A. Roque.-

REVISTAS Y DIARIOS

La Ingeniería del Centre Nacional de Ingenieros

Ingeniería del Centre Estudiantes.-

La Prensa

Nueva Provincia

El Puerto

Album Nueva Provincia

" El Puerto

REGIMEN ECONOMICO DE LOS PUERTOS DE BAHIA BLANCA

CAPITULO I.-

Generalidades sobre puertos: a) Definición y clasificación.- b) Sistemas de administración portuaria.- c) Condiciones que debe reunir un buen puerto.-

CAPITULO II.-

Puertos de Bahía Blanca: a) Ubicación y antecedentes: Cuatrecasas; Galván; Nacional; Ing. White y Arroyo Pareja.- b) Descripción y características de sus instalaciones.- c) Accesos ferroviarios: F.C.S., F.C.B.B.N. Oeste.- F.C.R.P. Belgrano.- F.C.O. de Bs. As. & Cia. Gral. de Bs. As.- d) Acceso caninero.- e) Desarrollo de la red ferroviaria.-

CAPITULO III.-

Determinación de la zona económica.- a) Geografía
 1) Física.- 2) Económica: población-ganadería-agricultura-industrias etc. b) Tráfico ferroviario:
 1) Cereales y lino según las diversas empresas que sirven a los puertos.- 2) Recorrido y distancia media de transporte.- 3) Fruta despachada por las estaciones del F.C.S.- c) Importación según productos.- d) Exportación: 1) Cereales y lino, su tendencia.- Clasificación por productos y por puertos de embarque.- 2) Productos de la ganadería.- 3) Resumen general de la exportación.- e) Movimiento de mercaderías: 1) Comercio exterior.- 2) Comercio nacional e internacional.- 3) Comercio de cabotaje.- f) Resaudación por derechos aduaneros y portuarios.-

CAPITULO IV.-

Análisis de las actividades del Puerto Nacional: a) Movimiento de mercaderías generales.-
b) Puertos de procedencia y de destino.-c) Movimiento de embarcaciones.-d) Medios de acceso y salida de la carga manejada en el puerto.e) Recaudación por derechos aduaneros y portuarios.-

CAPITULO V.-

Otras consideraciones: a) Exportación de frutas frescas.-b) Movimiento de inflamables.-
c) Tráfico por camiones.-d) Límite de la zona de competencia entre el camión y el ferrocarril.-

CAPITULO VI.-

Conclusiones y recomendaciones.-

REGIMEN ECONOMICO DE LOS PUERTOS DE BAHIA BLANCA

CAPITULO I.-GENERALIDADES SOBRE PUERTOS:a)Definición y clasificación;b)Sistemas de administración portuaria;c)Condiciones que debe reunir un buen puerto.

CAPITULO II.-PUERTOS DE BAHIA BLANCA:a)Ubicación y antecedentes;Cuatreros,Galvan,Nacional,Ing.White y Arroyo Pareja b)Descripción y características de sus instalaciones;c) Accesos ferroviarios: F.C.S-F.C.B.B.N.Ceste-F.C.R.P.Belgrano-F.C.O. de Bs.As. y Cia.Gral. de Bs.As.;d) Acceso caminero; e) Desarrollo de la red ferroviaria.-

CAPITULO III.-DETERMINACION DE LA ZONA ECONOMICA: a) Geografía:1) Física.-2) Económica.-población.-ganadería.-agricultura.-industrias etc.- b) Tráfico ferroviario: 1) Cereales y lino según las diversas empresas que sirven a los puertos.-2) Recorrido y distancia media de transporte.-3) Fruta despachada por las estaciones del F.C.S.- c) Importación según productos.- d) Exportación: 1) Cereales y lino su tendencia.-clasificación por productos y por puerto de embarque.- 2) Productos de la ganadería.-3) Resumen general de la exportación.-e) Movimiento de mercaderías:1) Comercio exterior.-2)Comercio nacional e internacional.-3)Comercio de cabotaje.-f) Recaudación por derechos aduaneros y portuarios.-

CAPITULO IV.-ANALISIS DE LAS ACTIVIDADES DEL PUERTO NACIONAL:a) Movimiento de mercaderías generales.-b) Puertos de procedencia y de destino.-c) Movimiento de embarcaciones.- d) Medios de acceso y salida de la carga manejada en el puerto.-e) Recaudación por derechos aduaneros y portuarios.-

CAPITULO V.-OTRAS CONSIDERACIONES: a) Exportación de frutas frescas.-b) Movimiento de inflamables.-c) Trafico por camiones.- d) Limite de la zona de competencia entre el camión y el ferrocarril.-

CAPITULO VI.-Conclusiones y recomendaciones.-

C A P I T U L O I

GENERALIDADES SOBRE PUERTO.-

a).-DEFINICION Y CLASIFICACION:

La palabra puerto admite distintas acepciones y contiene varios significados.-

"Antiguamente se consideraban los puertos como vínculos o eslabones de unión entre los medios de transporte marítimos y terrestres. Los puertos constituían, en cierto modo, depósitos transitorios de mercaderías. Desempeñaban una función hasta cierto punto pasiva" (1).-

"En la actualidad, los puertos comerciales han debido adaptarse a las nuevas exigencias de la navegación y el comercio internacional, apremiado, no pocas veces, por la lucha de competencia entre puertos rivales y los progresos de la técnica, al proveer vehículos de transporte, cada vez con mayor desplazamiento y coeficientes de carga".-

Es que un vehículo o eslabón de unión entre los medios de transporte marítimos y terrestres, constituye entonces, otra forma de transporte de personas y mercaderías.-

En su sentido primario, la palabra puerto deriva del latín-portus.- Es un portón o entrada situada sobre la costa.-

Es naturalmente, una entrada del mar o un portal de la tierra, un lugar seguro y defendido de los vientos donde pueden entrar las embarcaciones con seguridad y hallar asilo contra las tempestades.-

Es conveniente también, distinguir un puerto de un fondeadero. Todo puerto debe tener un fondeadero, pero un fondeadero no es, necesariamente, un puerto.-

Cualquier natural ensenada, bahía o estuario sobre la

(1) Ap. de Ec. y Org. de los transportes.-

costa, con adecuada profundidad y abrigo para buques, llena las condiciones necesarias de un fondeadero.-

Considerado físicamente, un puerto es una parte de mar en que los barcos encuentran cómodo abrigo contra las olas y los vientos, en que hay bastante cantidad de agua para la navegación y en los que se puede establecer muelles destinados a la carga y descarga de los buques. Por extensión también se llaman puertos en los ríos, a los puntos en que habiendo bastante profundidad, se pueden establecer los muelles con el mismo objeto que en los mares.-

Definiremos a los puertos, desde el punto de vista comercial, como otro medio de transporte de personas y de mercaderías.

CLASIFICACION:

La clasificación de los puertos es una materia de suma importancia, pues ella exige un estudio de los rasgos fundamentales de los grupos a los cuales pertenecen.-

Al mismo tiempo, hay diferentes medios para efectuar una clasificación, por lo que los puertos entran en una variedad de categorías. No hay en rigor, ningún puerto que encaje con precisión en tal o cual categoría, pero tendrá generalmente como característica predominante la de alguna de ellas.-

Atendiendo a su naturaleza, se pueden clasificar en: Comerciales y Militares.- Los primeros han sido definidos más arriba.-

De los puertos Militares no nos ocuparemos por ser ajeno al tema de nuestra investigación.-

Según la ubicación, se clasifican en: puertos de mar, de río y de canal.-

Puertos paritarios son aquellos que, por el nombre lo

indica, están situados en todos los casos sobre la orilla del mar, como el Mar del Báltico, quequán, Bahía Blanca; los puertos de mar pueden ser a su vez puertos de mar de mareas, y puertos de mar sin mareas o que esta sea muy poco sensible, asemejándose estos últimos a los puertos de río; en estos como en los de mar sin mareas los buques están siempre a flote y las obras necesarias para formar un puerto deben realizarse a una gran profundidad, mientras que en los puertos de mar de mareas muchos buques que se encuentran a flote en las mareas altas, en las mareas bajas podrían tocar a los fondos, por lo que resultaría necesaria determinadas obras para prevenir esos casos.

Puerto de río son distinguidos como aquellos que están situados sobre la margen de un río a cierta distancia, tierra adentro, como Rouen en París, Cologne y Basle y entre nosotros Rosario, Santa-Fé, Campana, etc.

Los puertos de río están frecuentemente dificultados con respecto a su accesibilidad por la regulación artificial de sus canales, y el término puerto de mar es generalmente reclamado por puertos de mayor importancia aún cuando no estén situados en el mar.

En efecto Londres y Amberes aún cuando están situados a alguna distancia del mar abierto, son considerados como puertos de mar. Algunas veces la denominación está fundada sobre la capacidad del puerto para recibir buques de mar y de ultramar y en este caso, la distinción de la situación desaparece por completo.

Puerto de canal son aquellos análogos a los puertos de río.

siendo la única diferencia que el canal es una parte artificial. Un ejemplo notable de esta clase es: Amsterdam, Brujas y entre nosotros, los de Bahía Blanca.-

Según el artículo predominante en su comercio:

Ciertos puertos, como por ejemplo, los del sud de Gales, son casi enteramente dedicados al cargamento de carbón y por lo tanto son llamados Fuertes carboneros.-

Los puertos dedicados casi exclusivamente al comercio de cereales, son conocidos como Fuertes cerealistas.- Montreal es un gran puerto de cereales y los puertos que nosotros estudiamos, tienen también esta característica.-

Con respecto al rol que juega en la ruta del comercio; algunos son Fuertes de llamada destinados al paso, cargar o descargar parcialmente, o tal vez, solamente para el abastecimiento de combustible.-

tales puertos se pueden encontrar a lo largo de las grandes rutas mercantiles, como Colombo en Ceylan, Gibraltar en la entrada del mediterráneo y en las Indias del Este, Madagascar.-

Otros puertos: de tránsito o puertos de transbordo.-

Las mercaderías que ellos reciben son meramente en ruta y tienen que ser transferidas o despachadas a su último destino, por medio de costeros, embarcaciones de río o chatas de canal.- Rotterdam es un ejemplo típico de esta clase.-

Con respecto a servicios auxiliares: Otra clasificación para ser hecha de puertos, es con respecto a la naturaleza de sus agencias distributivas.-

En este sentido, ciertos puertos son clasificados como Fuertes de alije o como Fuertes ferroviarios, de acuerdo /

que la parte preponderante de su tráfico, es manejada a desde el buque, por chatas o por ferrocarriles. -Londres es esencialmente puerto de chata.-

El 80 a 90% de los cargamentos traídos a sus muelles, son pasados ya al costado o desde los muelles a embarcaciones para transportar río arriba a los muelles y depósitos que están al costado del río o a destino de interior.-

En Nueva York, una gran proporción, alrededor del 60% del flete flotante, es manejado en forma similar.-

Amsterdám con sus numerosos depósitos de la ciudad, situados a lo largo de los bancos de sus canales interseccionados, es otro gran puerto de chatas.-

Manchester, por el contrario, aún cuando servido por el río y otro sistema de canales, es principalmente un puerto ferroviario, bien equipado con vías férreas a lo largo del muelle y las mercaderías pueden ser depositadas directamente de buque a vagón.-

PUERTO LIBRE

Otra de las características de los puertos modernos, es el establecimiento de una zona dentro de una barrera aduanera o límite, donde las mercaderías pueden ser desembarcadas libre de derechos aduaneros, para los propósitos de manipulación y fabricación previo al reembarco al extranjero.-

Es especialmente una ventaja en el caso de materias primas, las cuales pueden ser importadas, tratadas en varias maneras y reembarcadas para la venta en otro país. -Hamburgo y Copenhague son ejemplos de Puertos libres auxiliares y el sistema se está haciendo popular en países donde los derechos

portuarios son muy elevados.-

" Para la partida y llegada de las naves se requieren lugares en que las aguas tengan la profundidad exigida por el calado de las naves y la tranquilidad necesaria para la seguridad de las mismas y para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros y cargas. Hay lugares en que se cumplen naturalmente estas condiciones: son "

" Bahías e entradas e senos del mar, a cubierte de la acción e efectos de los vientos. Estos lugares constituyen los llamados puertos naturales, pero en la mayoría de los casos, los puertos son artificiales.- "

" Se crea la superficie de agua tranquila llamada espejo de agua, mediante obras de defensa e abrigo (escolleras, diques etc.) y se obtienen las profundidades necesarias, mediante trabajos de excavación e dragado. Se ejecutan además, obras de balizamiento (señalización)".

" En algunos casos, el espejo de agua se divide en dos partes: una interna que constituye el puerto propiamente dicho y estrecho externo que forma el antepuerto.- El antepuerto ha perdido importancia desde que disminuyó la navegación a vela."

" Esta efectuaba en el antepuerto, abrigada, las maniobras de partida y llegada, pero siempre es útil el antepuerto, pues permite estar al ancla e sea fondeadas, a las naves que encuentran el puerto ocupado e que no, pueden partir".-

" Dónde las oscilaciones de las mareas son grandes, es necesario cerrar las dársenas mediante compuertas en los momentos de baja marea, a fin de que no se produzca la varadura de los barcos. Estos penetran o salen de las dársenas, cuando la marea es alta".-

" Los puertos mejores son los que se encuentran en los rios navegables que desembocan en el mar, por tres razones: Las naves están protegidas de los riesgos del mar, estos puertos son ensanchables facilmente, y penetran mas en tierra firme. Esta última circunstancia significa una ampliación de la zona de influencia o hinterland del puerto".-

" Pero no todos los rios que desembocan en el mar se prestan para el establecimiento de puertos. Si en la desembocadura, las mareas son de poca altura, las aguas del rio corren siempre con escasa velocidad, se depositan las materias terrosas en suspensión y se forma un delta que constituye un obstáculo entre el rio y el mar".-

" Este es el caracter de los rios que desembocan en el mar Mediterraneo, como el Ródano, el Ró y el Nilo, los cuales, siendo mas o menos navegables, a lo largo de su curso presentan obstruidas sus desembocaduras. Tambien se producen sedimentaciones de esta clase, en la desembocadura del Paraná y en el rio o estuario del Plata (la palabra estuario se aplica a los rios o parte de rios que participan de las crecientes y menguantes del mar)."

" La velocidad media superficial de las aguas del Rio de la Plata no excede de 0.90 mts. por segundo. Tampoco convienen los rios que desembocan en mares cuyas mareas tienen grandes alturas, pues las fuertes desnivelaciones de las aguas, dificultan el paso de los navios."

" Los rios mas convenientes para la creación de puertos son aquellos que, siendo navegables, desembocan en mares de mareas moderadas, en estos casos, los cambios de niveles de

las aguas originan corrientes que eliminan el delta, por la excavación que produce en el lecho y estos desniveles no llegan a constituir un obstáculo al paso de las naves".

"De este género son los puertos del Atlántico de los E. E. U. U. de Norte América (Filadelfia, Baltimore etc.) y los puertos de Changanai, Calcuta, Hamburgo, Bremen, Rotterdam y Glasgow.-

"Los puertos fluviales de ultramar presentan, en general para el tráfico de pasajeros y el tráfico postal, una desventaja a saber: la navegación en los ríos es lenta, se emplea más tiempo en llegar al mar por la vía fluvial que las vías terrestres".

"Por razones análogas, para los transportes de pasajeros y postales a través de los océanos, convienen más los puertos que se encuentran en los extremos de los continentes que los puertos situados en mares interiores".-

"Los puertos a los cuales se recurre para abreviar los viajes empleando vías terrestres, se llaman Puertos de Velocidad .-

Ejemplos:

Cuxhaven es el puerto de velocidad de Hamburgo.-

Queenstown es, en Inglaterra, el puerto de velocidad de Liverpool.-

Zeebrugge es en Bélgica el puerto de velocidad de Amberes etc.-"

"Puede llamarse Puertos conjugados al sistema formado por un puerto comercial y su correspondiente puerto de velocidad".-

b).- ESTADO DE ADMINISTRACION:

Los sistemas de administración de los puertos comerciales, difieren no solamente de uno a otro país, sino que dentro de un mismo país se aplican diferentes sistemas.-

Esta variedad de sistemas de administración, depende de los numerosos factores que intervienen. En primer lugar, en cuanto a los asuntos internos, no es un ente distinto aunque nominalmente lo sea, pues se encontrará que sus propios problemas están entreteljidos con otros.-

Aunque principalmente son de su competencia todos los asuntos que surgen en materia de administración de puertos, tiene un número de otros intereses de orden municipal, industrial, comercial y social, que también debe contemplar.-

Por consiguiente, una autoridad de puertos no puede fomentar su trabajo de administración, sin entrar en contacto con las actividades de la ciudad o población de la cual forma parte, es decir, de su zona de influencia.-

Igualmente, el sistema de administración portuaria, está influenciada directamente por los principios políticos de la organización del estado, es decir, por su régimen constitucional, su tradición histórica etc.-

Sintetizando, los numerosos sistemas de administración portuaria existentes, podríamos agruparlos en dos grandes categorías, a saber:

1.- ADMINISTRACION POR ORGANISMO PRIVADO.-

En este sistema, la gestión administrativa puede estar a cargo de una empresa ferroviaria, en este caso, el puerto es un complemento

de aquella, sirviendo como alimentador, trayendo tráfico a las líneas. Tal es el caso en Inglaterra del Ferrocarril del Oeste, que posee y administra los muelles de los puertos del Sud de Gales.-

En otros casos, es una compañía de Canal o de Navegación la que tiene a su cargo el control, así sucede en Inglaterra con el puerto de Gogle que pertenece al " Aire and Calder Navigation", que lo explotan principalmente para servir los intereses de su tráfico de carbón.-

Y por último, puede tratarse de un puerto autónomo, es decir, explotado por una empresa privada, mediante un contrato de concesión dando participación en las utilidades al Estado, tal es el caso entre nosotros, del puerto de Rosario.-

2.-ADMINISTRACION POR ORGANISMOS PUBLICOS.-

En este sistema, la gestión administrativa puede estar a cargo directo del Estado, tal es el caso en el dominio del Sud de Africa donde el Gobierno dirige los negocios de la totalidad de los puertos y estuarios, por medio de la Administración de Ferrocarriles y Estuarios, por el cual un Ministro es directamente responsable al Parlamento.-

Entre nosotros, la administración del puerto de Bs.As. está bajo el control del Estado.-

Otro sistema de control del Estado, es el efectuado por las Provincias, tal es el caso de Boston y San Francisco.-

También tenemos dentro de la administración Estatal, el control municipal de puertos, es un rasgo distintivo de ciertos puertos europeos, tales como Amberes, Amsterdam, Bristol.-

Dentro de la administración estatal, tenemos también la Administración por organismos autónomos con poderes estatutarios.-

En este sistema existen una gran variedad prácticas. Como ejemplo tenemos a Gran Bretaña, donde este sistema está extensamente practicado, Francia, Italia, Estados Unidos, Uruguay etc.-

ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS DE BAHIA BLANCA.-

En los puertos que estudiamos con el presente trabajo, la administración es:

Administración por organismos privados, es decir, por las mismas empresas que explotan el sistema ferroviario a que están ligados los puertos. Estos son: Ing. White.-Galván, administrado por el F.C.M.-Arroyo Fareja, administrado por el F.C.R.P.B. y el puerto Cuatreros, administrado por la Cia. Sansinena.-

Bajo la administración por el estado, tenemos el Puerto Nacional de Bahía Blanca.-

Al entrar a considerar las ventajas e inconvenientes de cada sistema de administración, por haber sido ya estudiado en extenso por personas autorizadas dentro y fuera del país, nos permitimos opinar que, considerando las particularidades y características de los puertos de Bahía Blanca, que una administración única de los puertos realizada por un organismo autónomo y formado por representantes del Estado, la industria, el comercio etc. aseguraría una explotación racional de los puertos.-

C).-CONDICIONES QUE DEBE REUNIR UN BUEN PUERTO.-

Las ventajas

las físicas, naturales o adquiridas, con buenas condiciones para un buen puerto, pero muchos de los grandes puertos del mundo no han tenido ventajas naturales, las facilidades fueron creadas artificialmente a través de una finanza perspicaz y habilidad de la ingeniería. De cualquier forma, un puerto, sea natural o artificial, debe tener: agua adecuada-seguro como un estuario-facilidad de acceso-asistencia a la navegación, tales como faros etc.-boyas-señales submarinos.

Otro rasgo importante con respecto a la situación, es el área de distribución que un puerto puede absorber dentro de su zona de influencia y esto aumenta con la distancia desde la costa, es decir, lo mas completamente que un puerto esté rodeado por tierra, tanto mas área sirve y suministra.

La conexión de un puerto con los servicios marítimos, es otra condición importante. En sus flotas de buques de entrada y salida, un puerto sería reñiso, no tan evidente a primera vista, pero no menos importante que esencial. En consideración, es la asociación fundamental de un puerto con los servicios de tierra por medio del camino, riel y canal.

El mas importante de estos, es el ferrocarril pues alienta al puerto y actúa como un principal agente.-

Otro rasgo importante de un buen puerto comercial, es el régimen de administración y explotación que debe efectuarse en condiciones de máxima seguridad y rapidez.-

El factor seguridad y rapidez en las operaciones, implica economía. La disminución de la estada en puerto de un buque, representa una reducción de los derechos portuarios

demás gastos cuyo monto es proporcional al tiempo.-

Con el aumento de la seguridad, se reducen los riesgos y gastos correlativos.-

Un puerto mas veloz, puede justificar tarifas mas altas y ser, no obstante, más económico.-

C A P I T U L O 11PUERTOS DE BAHIA BLANCA:

Los puertos de Bahía Blanca están situados todos dentro del Estuario del mismo nombre, son:

El de Cuatreros, propiedad de la Cia. Sansinena; el de Galvan, propiedad del F.C.B.B. y Nord-Oeste administrado hoy por el F.C.E.; el de Ing. White, propiedad del F.C.E.; el puerto Nacional de Bahía Blanca, propiedad del Estado; el Militar o Puerto Selgrano; el Selgrano primitivo construido por el F.C.B.B. y que fué luego adquirido por el Gobierno Nacional para incorporarlo al anterior y el puerto Arroyo Fareja propiedad del F.C.R..P.

En nuestro propósito efectuar un estudio de todos los puertos comerciales, rescindiremos del Militar, por estar fuera del objeto de nuestro trabajo.

Los muelles particulares fueron construidos con la autorización dada por las leyes 3.344; 3.351; 5.574 y decretos complementarios. La primera autoriza al F.C.E. cuantas instalaciones portuarias, muelles, galpones etc. le sean necesarias para descargar el material de vía que dicha Empresa habría de necesitar para prolongar los rieles hasta el Neuquén.

La segunda otorga igual autorización a la Empresa del F.C.B.B.N.O. y con idéntico fin.

La tercera autoriza la construcción del puerto Arroyo Fareja, que sanciones legislativas posteriores han aceptado reducir a las proporciones que ofrece actualmente.

La explotación de las vías férreas a que se refieren las leyes citadas, inducen a la Empresa a ampliar sus primitivos muelles dotándolos de comodidades para embarcar sin

movimientos intermediarios los productos de la zona transportados desde el sitio de producción por su intermedio.

Es así que sucesivas autorizaciones legales o administrativas convierten a los pequeños muelles construidos en virtud de las leyes citadas, en los importantes puertos de Ing. White y Galván, los cuales, por fusión de las Empresas Ferroviarias a las cuales pertenecieron, trabajan a pesar de sus diferencias iniciales, como un único puerto.-

El movimiento de exportación de cereales y demás productos de la zona, se inicia en Bahía Blanca en el año 1.890 con 10 tons. de maíz. Pocos años después, hacia 1.900, la importancia de las explotaciones agrícolas de la región, impulsan un movimiento de importación que, a pesar del empeño repetidamente manifestado, solo ha conseguido prosperar en cuanto se refiere al carbón, las maderas y el hierro que las Empresas Ferroviarias, que lo administran, necesitan para el desarrollo de sus demás actividades.

Los puertos de Bahía Blanca se encuentran dotados de potentes aparatos de embarque de cereales. Una demostración concluyente de la capacidad material del puerto Ing. White para las operaciones de embarque de granos, lo demuestra la operación efectuada por intermedio de la casa Bunge & Born el 25 de Abril de 1.939 al cargar la cantidad de 7.820 tons de trigo en el vapor "ARIAS" en el reducido término de 8 horas y 30 minutos, pero, tanto la disposición de sus muelles como su utilaje y posibilidades de almacenamiento, se oponen a todo estímulo a la importación.

Teniendo en cuenta esta circunstancia y con el objeto

de subsanar una deficiencia tan notoria como perjudicial a los intereses de la zona, el Estado contempló hacia 1922 la necesidad de construir un muelle que por el momento atendiese las necesidades del cabotaje nacional, permitiendo desembarcar en Bahía Blanca las mercaderías generales tanto de producción nacional como extranjera procedentes de Buenos Aires y demás puertos de la costa sud y embarcar a su vez, con igual destino, la lana y demás frutos de la zona de su hinterland.-

Esta obra fué iniciada por el proyecto presentado en 1.922 por el entonces Diputado Nacional Dr. Mario M. Guido y terminado el primer tramo de 190 mts. a principios de 1929. En Junio del mismo año fué ligada al servicio público.

En la actualidad estas obras han sido ampliadas con un nuevo tramo de 210 mts. que, sumados a los 190 anteriores, forman un muelle que consta de 400 mts.

LOS PUERTOS DE BAHIA BLANCAa).-UBICACION Y ANTECEDENTES.-PUERTO CUATROROS:

Situado en el estuario a los 38° 45' de latitud Sur y 62° 23' de longitud Oeste.

Establecimiento del puerto 5 h. 43'

Mareas: Pleamar media	+	3.90
Bajamar "	+	0.60
Pleamar máxima	+	6.00
Bajamar "	-	0.90

ANTECEDENTES:

Es de propiedad de la Cia. Sancinena que sirve al frigorífico del mismo nombre, a quien le fué acordada la concesión respectiva del P.E. por decreto, en el año 1.901.-

PUERTO GALVAN:

Está situado a 2½ Km. al O. de Ing. White a los 38° 47' de longitud Sur y 62° 18' de longitud Oeste.

Establecimiento del puerto 5 h. 27'

Mareas: Pleamar media	+	3.80
Bajamar "	+	0.50
Pleamar máxima	+	5.66
Bajamar "	-	1.26

ANTECEDENTES:

Por ley 2.097 de Octubre 5 de 1.887 se autorizó al P.E. a contratar con los Srs. Abreu, Torres & Cia. la construcción y explotación de un F.F.C.C. que arrancando del puerto de Bahía Blanca llegara, por un lado a Villa Mercedes de San Luis y por otro, a Toay y Rio Cuarto. El artículo 17

de la referida Ley establece la cesión gratuita de los terrenos fiscales de la Nación necesarios para la construcción de la vía, estaciones, talleres, depósitos, muelles y demás dependencias del FF.CC.

Por s.d. de Marzo 1 de 1888 se aprobó la transferencia de la concesión a Abreu, Torres & Cia, a los Srs. John G. Meiggs & Cia. de Londres y Es.As. y por s.d. del 28 de Junio de 1889 se aprobó una nueva transferencia a favor del FF.CC.B.B.N.O.Cia. Lda.

La Ley 3.350 de Enero 14 de 1896 aprobó el contrato at-referendum del 1 de Octubre de 1895 relativo a rescinción y pago de la garantía, en base a la cual se convino en contrato definitivo, que fué aprobado por s.d. del 26 de Junio de 1896, en el cuál, el artículo 4 estipula: "El Gobierno concede a la Cia. el derecho de construir un ramal hasta la ribera y un muelle en el puerto Bahía Blanca con derecho a explotar los terrenos necesarios y ocupar la ribera."

En Octubre 29 de 1900 por s.d. se autoriza a la Empresa, de acuerdo a un plan preliminar presentado por la misma para construir una via de empalme con el F.C.S. y un ramal hasta la ribera del puerto de Bahía Blanca con un muelle en el mismo punto. La Ley 4.481 autoriza al FF.CC. Pacífico y Bahía Blanca y Nord-Oeste a construir un nuevo ramal, declarando de utilidad pública los terrenos necesarios para las vías, desvios, muelles, estaciones etc. y el artículo 3º de la misma autoriza al F.C.P. a administrar el F.C.B.B. y N.O. por el término de 20 años. Posteriormente, por Ley 11.316 del 13 de Octubre de 1924, se aprueba el contrato entre los FF.CC.

Sud y Pacífico, por el cuál, aquel sustituye a éste en la administración del F.C.B.B. y N.O.. Desde esa época y en virtud de la Ley citada, la Empresa del F.C.S. administra el puerto Galván.

FUERTO INGENIERO WHITE:

Está situado a 7½ Km. al sud de Bahía Blanca a los 38° 47' de latitud sud y 62° 6' de longitud oeste.

Establecimiento del puerto 5 h. 20'

Mareas: Pleamar media	+	3.80
Bajamar "	+	0.50
Pleamar máxima	+	5.66
Bajamar "	-	1.26 (M.O.P.)

ANTECEDENTES:

Por decreto del P.E. del 29 de Enero de 1883 se autorizó a la Empresa del F.C.S. a construir y explotar por el término de 10 años, un muelle en el puerto de Bahía Blanca. Por s.d. de fecha 28 de Julio de 1883, se amplia dicho plazo de concesión hasta el 27 de Marzo de 1902.

Antes que venciera el plazo de concesión, la Ley 3.344 del 1° de Enero de 1886 que aprobó el contrato ad-referendum para la construcción de la línea Bahía Blanca a Neuquén, incorporó a las obras portuarias que el F.C.S. tenía en B. Blanca al sistema del mismo, autorizándolo a construir muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fueran necesarias en el puerto de B. Blanca para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del F.C.S. pudiendo al efecto, servirle de base la actual instalación

que queda definitivamente incorporada a este contrato con las modificaciones o ampliaciones que requiera, o construir nuevas instalaciones según convenga al tráfico de todas sus líneas.

Posteriormente y en base a la Ley 3.344 y el contrato definitivo o de referencia, se ha autorizado sucesivamente al F.C.S. a ampliar el muelle primitivo a 980 mts., a dragar un canal de 1.350 mts. de largo y 100 de ancho luego de profundizarlo dándole 25 pies en un largo de casi 10 Kms; a construir un muelle a alto nivel de 300 mts. de largo para carga de cereales a granel o en bolsas; a construir un dique de lanchas a 220 mts. por 50 y un nuevo muelle al Este; a rellenar hasta la cota mas 5 mts., 5.300 mts. cuadrados de terreno base comprendido entre el dique y la calle circunvalación.

PUERTO NACIONAL:

Está situado a $7\frac{1}{2}$ Km. al sud de la ciudad de Bahía Blanca a los $38^{\circ} 47'$ de latitud sud y 62° y $68'$ de longitud oeste.

Establecimiento del puerto: 5 h. 20'

Mareas: Pleamar media + 3.80

Bajamar " + 0.50

Pleamar máxima + 5.56

Bajamar " - 1.26

ANTECEDENTES:

Entre los puertos Galván e Ing. White, al extremo o continuación del llamado "Dique de lanchas" en el puerto Ing. White, está situado el puerto Nacional de Bahía Blanca construido por el Gobierno Nacional, únicos del Estuario

propiedad del Gobierno.

Desde hace muchos años se venía señalando la necesidad de construir un puerto Nacional que, real y libremente cumpliera la finalidad primordial de un puerto en su doble aspecto, de importación y exportación.

La prensa, las instituciones comerciales, la Bolsa de Comercio y las autoridades aduaneras de la gran ciudad del Sud, han hecho resaltar en diversas formas la necesidad de un puerto de propiedad del Gobierno.

Como antecedentes, tenemos el informe presentado en el año 1911 por el entonces administrador de la Aduana Sr. P. Goffalons al que poco después apoyaba con toda su autoridad el Ing. Amézola y el proyecto de Ley presentado en el año 1922 a la Cámara, suscripto por el Diputado Dr. Mario M. Guido que al fundar su proyecto, decía el Diputado: "Reanudaría y estimularía la navegación de cabotaje, muerta hoy por la oposición de intereses de ferrocarriles, dueños de los puertos; desarrollaría la importación, atenuando así el recarga- do tráfico del puerto de la capital; acercaría la bodega de los buques a los almacenes de los depósitos para que la mercadería pase del uno al otro directamente, permitirá la inmediata intervención fiscal, disminuirá los trasbordos, permitirá la eficacia de los reclamos que deba hacer el destinatario de la mercadería, implicará una gran economía al importador y se beneficiará el fisco".

PUERTO ARROYO PAREJA:

Situado en el estuario a 2 Kms. al este del Puerto Militar a los $38^{\circ} 55' 30''$ de latitud sud y $62^{\circ} 04' 30''$ de longitud oeste.

Mareas:	Pleamar media	+ 3.50
	Bajamar "	+ 0.50
	Pleamar máxima	+ 5.60
	Bajamar "	- 1.10

ANTECEDENTES:

La construcción y explotación del puerto comercial de Bahía Blanca construido en Arroyo Pareja, han sido autorizadas por la Ley 5.574 por el término de 60 años, según disposición del art. 1^o .-

Posteriormente a la Ley N^o 6.714 de Setiembre 29 de 1909, prorrogó por el término de 1 año los plazos fijados en el art. 8^o de la Ley de Concesiones, que se refiere a la firma del contrato, presentación de planos definitivos e iniciación y terminación de los mil mts. de muelle correspondiente a la parte inicial de la primera sección. Debe agregarse que solo están terminados 300 mts. de muelle útil correspondiente a la sección de referencia.

Como consecuencia de la situación anormal creada por la guerra europea, la Empresa concesionaria gestionó la sanción de la Ley 10.242 promulgada el 13 de Agosto de 1917, que declaró en su art. 1^o la suspensión de los términos establecidos por los artículos 1^o y 8^o de la Ley 5.574 de fecha 21 de Setiembre de 1908 ." Desde el día 11 de Agosto de 1914 hasta que, a juicio del P.B, se haya normalizado la

situación financiera alterada por la guerra Europea a cuyo efecto el F.E. hará en oportunidad las declaraciones correspondientes".

Este puerto es terminal de la línea férrea Rosario a Puerto Belgrano y administrada por la misma Empresa.

b).-DESCRIPCION DE LOS PUERTOS DEL ESTUARIO:

Para estudiar ordenadamente a los puertos del Estuario de Bahía Blanca en lo que se refiere a su descripción, es conveniente hacerlo individualmente.

PUERTO CUATREROS:

Atraques: Está constituido por un muelle de madera de 62 mts. de largo con una profundidad al pie de 5m 18 cms. igual a 17 pies. La cota de coronamiento es de más 6.50 mts.

QUINCHES: Existe uno a vapor móvil de 3 tons de potencia.

VIAS FERREAS: Son de trocha de 1 mt, existen en total 3.150 mts. de los cuales 150 mts. de muelle y 3.000 de trabajo.

MATERIAL DE TRACCION RODANTE: Posee 3 locomotoras a vapor de trocha 1 metro, y 30 vagones tipo Desauville de 3 tons. de capacidad cada uno.

Este muelle sirve al frigorífico del mismo nombre, cuyas características, son las siguientes:

Fundación: año 1903

Superficie total del establecimiento:
15.000 mts.²

Número de compresores: 7

Poder frigorías por hora: 2.270.000

Cámaras y depósitos frigoríficos: 13

Capacidad de las cámaras: 16.000

Capacidad de faena diaria: Bovinos 700
Ovinos 1.560
Porcinos 30

PUERTO GALVAN:

ATRAQUES: Ofrece los siguientes:

A : en madera y hierro:

Sitio K	longitud	120	de	profundidad	23'
" J	"	130	"	"	23'
" H	"	177	"	"	23'
" L	"	114	"	"	23'
" M	"	150	"	"	30'
" G	"	143	"	"	26'

B).-En murallón de hormigón:

Sitio N	longitud	120	de	profundidad	28'
" O	"	68	"	"	21,6'
" P	"	68	"	"	21,6'
" Q	"	68	"	"	18'
" R	"	68	"	"	18'
" F	"	120	"	"	26'
" E	"	153	"	"	26'

La cota de coronamiento de los muelles es de más 6,70 m.

GUINCHES: Posee los siguientes:

Titio K 4 de 1 y $\frac{1}{2}$ ton.
 " J 4 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " H 4 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " L 3 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " M 4 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " G 2 " 1 y $\frac{1}{2}$ " y 2 de 5 tons.
 " N 2 " 1 y $\frac{1}{2}$ " y 2 " 2 " y 1 de 5 tons.
 " O 2 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " P 1 " 1 y $\frac{1}{2}$ " y 1 " 5 "
 " Q 3 " 1 y $\frac{1}{2}$ "
 " F y E 2 " 1 y $\frac{1}{2}$ " y 2 " 5 "

DEPOSITOS: Existen los siguientes depósitos, todos de propiedad del FF.CC. B.E.N.O.

							Superficie.
1 de	20 m.	de largo;	15 m.	de ancho	y 4 m.	de alto	300 m ²
1 "	35 "	" "	;10 "	" "	" y 3,50 "	" "	350 m ²
1 "	125 "	" "	;24 "	" "	" y 5,30 "	" "	3.000 "
1 "	125 "	" "	;14 "	" "	" y 5,50 "	" "	1.750 "
1 "	80 "	" "	;10 "	" "	" y 5,50 "	" "	800 "
1 "	8 "	" "	;15 "	" "	" y 4,50 "	" "	120 "
TOTAL							6.320 m ²

ELEVADORES DE GRANOS:

Son 4 de los cuales 2 están destinados para los cereales a granel y en bolsa y los otros 2, exclusivamente para depositar en ésta última forma. Tres se levantan a la orilla del muelle y cargan directamente a los vapores y el 4, construido casi en el centro del espigón, lo hace

por intermedio de los elevadores 1 y 2. La traslación de los cereales de uno a otro elevador se efectúa por cintas trasladadoras instaladas en tuneles subterranos, para luego ser aquellos elevados y volcados en los vapores. La disposición de los elevadores permiten que un solo vapor pueda ser cargado, a un tiempo, por 2 elevadores. Los elementos de que disponen cada uno de estos elevadores, son los siguientes:

ELEVADOR N^o 1. - Capacidad 18,000 tons. distribuidas en la siguiente forma:

8 silos de 1,000 tons cada uno	8,000
En 3 pisos	6,300
En vías 4 y 5	2,800
En embudos	900
<hr/>	
TOTAL	18,000 tons

Cuenta con 7 balanzas, 8 norias, 48 motores (1,185 H.P. de fuerza), 28 rejas en las que pueden trabajar otros tantos cortadores, 4 cabrestantes, 13 rolletes mas 4 aruera para este elevador y el N^o 4: 7 cintas para embolsado que van a bordo o a los pisos, 7 cintas a granel solo a norias para silos, una cinta combinada con el elevador N^o 4 y el N^o 1 para granel en piso sobre silos, sobre silos 7 en el piso primero combinados con el de abajo, 3 en el piso , 2 combinadas con el piso primero, 3 cintas combinadas con los 3 pisos. En todos los pisos hay trampas para enviar embolsados. Además, 3 tomas de agua para los buques.

En resumen, en un trabajo ordinario de 8 horas se pueden cargar 4,300 tons.

ELEVADOR N^o 2: Capacidad total 10.000 tons. pudiendo cargar 500 tons. por hora. Dispone de las siguientes instalaciones:

2 vías interiores, 2 externas, 4 guinches, 4 balanzas, 4 norias, 19 motores (237 H.P.), 16 rejas en 4 secciones, 1 mesa transportadora, 11 cabrestantes, 1 cabrestante en vía, 4 rodillos, 6 cintas, 3 hidrantes, 12 puertas y 10 baldes para el servicio de incendio.-

ELEVADOR N^o 3: Capacidad 11.000 tons. pudiendo cargar 500 tons. por hora. Sus instalaciones son las siguientes:

4 vías, 4 guinches, 4 balanzas, 4 norias, 8 motores, 8 rejas, 1 mesa transportadora, 8 cabrestantes, 5 rolletes, 4 cintas para granel, 2 hidrantes, 12 puertas, 8 baldes para servicio de incendio y 4 lanzaderas.-

ELEVADOR N^o 4: Capacidad total 12.500 tons. pudiendo cargar 250 tons por hora. Sus instalaciones son las siguientes:

12 silos de 100 tons. cada uno	.....	1.200 tons
11 " " 120 " " "	.....	1.320 "
11 " " 220 " " "	.....	2.420 "
12 " " 440 " " "	.....	5.280 "
	.....	10.220 "
En galpón embolsados	.....	2.280 "
TOTAL EN TONELADAS	.....	12.500 "

Dispone de : 1 balanza, 1 noria, 9 motores (129 H.P.), 8 rejas, 2 cabrestantes, 4 rolletes, 4 cintas.-

Las salidas de silos puede efectuarse por el elevador N^o 1 por una sola cinta con combinación a la balanza N^o 7 a razón de 1.500 tons. por hora.

Las bolsas depositadas en el galpón anexo, pueden ser cortadas en embudos sobre cintas de descarga de silo o en embudos de descarga de vagón a razón de 150 tons. por cortador de 8 horas de trabajo.

La capacidad total de los galpones es de 52.580 tons. pudiendo almacenar en ellos unas 18.000 tons de cereales embolsados.

El trabajo máximo de carga a que se ha llegado con los 4 elevadores es de 11.700 tons.

Dispone este puerto de 26.600 mts. lineales de vía, 44 cabrestantes de 2 tons. y 5 mesas transportadoras de vagones.

PROVISION DE AGUA A LOS BUQUES: Existen 20 bocas de 2½ pulgadas de diámetro colocadas en los muelles.

SERVICIO DE INCENDIOS: Está compuesto de 32 bocas de 2½ pulgadas de diámetro situadas en los muelles y playas.

PUERTO INGENIERO WHITE.-DARSENAS:

Consta de una para lanchas y embarcaciones menores de 220 mts. de largo por 50 mts. de ancho, o sea, 1.1000 mts² con una profundidad de 3 mts. igual a 10 pies.

ATRAQUES:

Son:

- a).- El de la dársena de lanchas construido por muros de hormigón con una longitud de 440 mts. siendo mas 6,50 la cota de coronamiento.-
- b).- Sobre el muelle de hierro cuya cota de coronamiento es mas 6,60 mts. con una longitud de 1.000 mts. y una profundidad al pie entre 25' y 30 pies.-
- c).- Un guelle secundario construido por pilotes de madera y hierro de 220 mts. de longitud y profundidad al pie de 23'. La cota de coronamiento de este muelle es de 9.60.-
- d).- El muelle de los primitivos elevadores que tiene 600 mts de longitud, y profundidad al pie de 25' y 30'.-
- e).- El muelle construido conjuntamente con los nuevos elevadores y hormigón con una longitud de 660 mts. y que asegura al pié una profundidad de 28'.-

El muelle de los primitivos elevadores, está dotado de 2 elevadores del mismo tipo y características. Cada uno de estos elevadores dispone de los siguientes elementos:

72 silos con capacidad de 130 tons. cada silo. Entre los elevadores puede depositarse a granel o embolsado, 18.000 tons.

En ambos elevadores puede operar simultaneamente, 4 vapores en primera andana y 8 en segunda.-

Cada elevador tiene 10 norias y 10 balanzas de 20 tons. cada una, 14 caños para embarcar el cereal, 2 ascensores eléctricos, 19 cabrestantes eléctricos, 10 hidrantes para suministro de agua a los buques y una mesa transportadora eléctrica de 60 tons. Los sitios para vapores de ultramar cuentan con marea baja con un calado de 25'.

Nada demuestra tanto la eficiencia positiva de estos elevadores como las referencias a alguna carga extraordinaria realizada en ellos, cargas que constituyen verdaderos records pocas veces superados.

El vapor "POLEWERA" salió el 28 de Marzo de 1925 cargado por los Srs. Bunge & Born del sitio 15, con 13.000 tons. de cereales y un calado de 32' y 7 pulgadas.

El vapor "LEOPOLD" cargado por la casa Dreyfus el 21 de Marzo de 1921, cargó en un tiempo de 8 horas 7.160 tons.

La enumeración podría ser larga, pues son muchos los casos en que tanto por la rapidez de la carga como por el calado de los buques, se ha podido comprobar la eficiencia de los elevadores y el calado de que habitualmente se dispone en las aguas del puerto Ing. White.

GUINCHES:

En el muelle de hierro existen los siguientes guinchos, todos eléctricos de pórtico: 27 de $1\frac{1}{2}$ tons, y 2 de 3 tons uno a vapor de 3 tons, uno eléctrico de 5 tons y otro también eléctrico de 20 tons.

En el muelle de madera y hierro hay 32 cintas cargadoras con una capacidad horaria de 4.000 tons.

En el muelle de los elevadores primitivos, la carga se hace por gravitación.

TINGLADOS:

Existen 2 del R.C.S. de 95 mts. de largo por 30 de ancho con una superficie útil total de 5.700 mts² y 2 de propiedad particular de 150 mts. por 15 mts. con una superficie total de 4.500 mts².-

MUELLE ELEVADO:

Este muelle dispone de comodidad para 2 sitios destinados a vapores de ultramar, con un calado a marea baja de 23' de agua. Como elementos de trabajo cuenta con 10 correas eléctricas para transportar trigo a granel o en bolsa, 10 balanzas de 10 tons. cada una, 20 cabrestantes eléctricos, una mesa transportadora eléctrica de 45 tons y una de 60 tons, y 3 para el suministro de agua a los buques.

MUELLE DE ACERO:

Este muelle de perfecta construcción tiene 10 sitios en primera andana para buques de ultramar y está habilitado para operaciones de embarque y desembarque, de cargas generales, hacienda, cereales etc.-

Está este muelle equipado con los siguientes elementos: un guinche eléctrico de 20 tons, 2 de 5 tons. 25 de 1½ tons. y uno a vapor de 3 tons. Además dispone de 5 mesas transportadoras eléctricas de 45 tons. y 30 hidrantes para suministro de agua a los buques.-

ELEVADOR CENTRAL:

Sección recepción: 4 vías auxiliares para la salida de vacíos y desvíos de carga, 6 vías para la colocación de carga sobre las tolvas o embudos, 48 tolvas o embudos para la descarga de vagones (8 por vía), una cinta transportadora de cereal para cambios de sección, 6 cintas

transportadoras de cereal a las norias de recepción, 6 norias de recepción de las cintas a las balanzas para verificación del peso.

6 balanzas de recepción (50.000 Ks. por pesada).

6 cintas de distribución de las balanzas a los silos.

DEPOSITOS:

Capacidad total 81.542 tons.

Sección principal: Capacidad 60.226 tons.

54 silos de 463 tons. igual a 25.002 tons.

18	"	"	469	"	"	"	8.442	"
18	"	"	475	"	"	"	8.550	"
18	"	"	468	"	"	"	8.424	"
48	"	"	111	"	"	"	5.328	"
40	"	"	112	"	"	"	4.480	"

SECCION MANIPULEO:

56 silos de 206 tons igual a 11.536 tons.

14	"	"	397	"	"	"	2.758	"
1	"	"	99	"	"	"	99	"
12	"	"	114	"	"	"	1.368	"
41	"	"	129	"	"	"	5.289	"
2	"	"	113	"	"	"	216	"

COMPENSALORES:

Cinco de 25 tons. para embarque directo.

SECCION EMBARQUES:

18 cintas de salida de la sección manipuleo para embarque entre silos.

12 norias de embarque de cintas a balanza.-

12 balanzas de embarque (30.000 Ks. por pesada)

12 tanques auxiliares para descarga de las balanzas.-

8 cintas de transporte para galería al muelle nuevo.
 6 cintas de transporte de galería a elevadores 1 y 2
 4 embolsaderos sobre galería al muelle nuevo para
 la carga del cereal en bolsas.

4 cintas en muelle nuevo para la colocación de vapores a la carga.

1 vía Decauville sobre el muelle nuevo para el transporte de bolsas vacías, etc. mediante el uso de zorras especiales.-

MAQUINAS:

Limpiadoras, despuntadoras y separadoras; 2 por sección con un total de 12.-

COMUNICACIONES:

Una central telefónica.-

Una cabina de señales recepción.-

Una cabina de señales a embarque.-

Una cabina de señales en sótano recepción.-

Red de teléfonos y timbres bocinas de señales con luces de distintos colores para la transmisión de órdenes.

Tubería para el envío de mensajes por medio de aire comprimido.-

TRASIACION:

Dos ascensores eléctricos.-

Un ascensor a polea sin fin.-

Escaleras y barras de deslizamiento para casos de emergencia.-

CORREAS O CINTAS:

Capacidad de conducción de carga de las correas o cintas, 500 tons por hora.-

MATAFUEGOS:

Instalación de rociadores Sprikers y matafuegos de mano.-

VÍAS FÉRREAS:

Tiene un total de 120.000 mts. de vías férreas, todas de trocha ancha.

COMPLEMENTOS: Tanques para combustible líquido.-

Existe uno de petróleo de propiedad del F.C.S. con una capacidad de 9.400 mts³.-

FUERTO NACIONALMUELLES:

Este puerto cuenta en la actualidad con un muelle de 400 mts. de longitud. Este muelle fué construido en hormigón armado, sustentado por pilotes del mismo material y tiene además, del piso superior a la cota +6,50 mts. un segundo piso a bajo nivel cota + 3,35; éste ha sido construido con el objeto de permitir en baja marea la carga y descarga de las mercaderías, todas aquellas que no sean removidas por las gruas del muelle.

Este segundo piso bajo nivel, se enlaza con el del nivel superior por medio de 4 pasajes transversales que conducen a 4 escaleras, las cuales van a dar a la cota +6,50.

GALPONES:

Consta de una planta de 80 mts. de frente al muelle por 45 mts. de longitud en sentido normal a éste, lo que constituye una superficie cubierta de 3.600 mts. cuadrados

Se construyó con esqueleto de hormigón armado sobre pilotes del mismo material, paredes de mampostería, armaduras metálicas etc.

Está formado por 4 secciones de 20 mts. de luz con un tabique intermedio que divide el galpón en 2 partes para localizar los daños en caso de incendio.-

Para asegurar el ascenso al muelle por medio de carros y camiones, se ha construido un camino que enlaza la carretara principal con el muelle Nacional.-

GUINCHES:

Dos guinches de $1\frac{1}{2}$ tons.

Dós guinches de 3 tons. eléctricos.-

VÍAS FERREAS:

Consta de 800 mts. de vías férreas, todas de trocha ancha que empalma con las líneas del F.C.S.-

CAMARA DE DESINFACCION:

Posee una cámara para desinfección de fruta.-

PROVISION DE AGUA A LOS BUQUES Y SERVICIO DE INCENDIO:

Tiene 8 bocas de 3 pulgadas situadas a lo largo del muelle.-

Consta con variado utilaje para la extinción de fuego.-

ARROYO PAREJA:

Esta puerto es terminal de las vías férreas del FF.CC. Rosario a Puerto Belgrano.-

CANAL DE ENTRADA:

Tiene 700 mts. de longitud con un ancho de 50 mts. y una profundidad de 25' = 7,62 mts.-

DARSENA:

Consta de una de 300 mts. de largo por 100 mts. de ancho con una profundidad de 23'.-

ATRAQUES:

Tiene un muro construido con cajones de hormigón de 300 mts. de longitud con una profundidad al pie de 30' la cota de coronamiento es más 6,50 mts.

GUINCHES:

Tiene 5 guinches móviles de $1\frac{1}{2}$ tons. cada uno.

DEPOSITOS:

Existen dos:

Uno construido en mampostería de 105 mts. de largo por 30 mts. de ancho y 8 mts. de alto. Su superficie es 3.150 mts.²

Otro de cinc de la firma Bunge & Born de 90 mts. de largo por 24 mts. de ancho, con una superficie de 2.150 mts.²

VIAS FERREAS:

Tiene una longitud de 6.900 mts. de trocha ancha de los cuales, 750 mts. son de muelle y 6.150 de trabajo.-

PLAZOLETA:

Hay 2 habilitadas: una de 30 mts. por 15 y otra de 300 mts. por 60.-

PROVISION DE AGUA Y SERVICIO DE INCENDIO:

Consta de 5 bocas de 2 pulgadas de diámetro y 2 de 3 pulgadas.-

CALLES:

Consta de una, de una longitud de 1.800 mts. por 5 de ancho que une el muelle con la carretera principal.-

c).- ACCESOS FERROVIARIOS:

La zona de influencia de Bahía Blanca que mide una superficie de 283.323 Kms.² de los cuales, 89.323 igual al 32% corresponde a la provincia de Bs. As; 73.600 igual al 25% al territorio de La Pampa; 66.400 igual al 24% al de Neuquén y 54.000 igual al 19% al Rio Negro.-

Esta zona está servida por las siguientes líneas ferroviarias que concurren a puerto:

a).- F.C.S. con 4 líneas principales que saliendo de Bs.As. llegan a Bahía Blanca e innumerables ramales. Estas líneas son:

1º.- Buena Aires-Gral. Alvear-Saavedra-Bahía Blanca.-

2º .-Buenos Aires-Tandil-Tres Arroyos-Bahía Blanca.-

3º .-Buenos Aires-Azul- Bahía Blanca.-

4º .-Buenos Aires-Las Flores-Pringles-Bahía Blanca-

Tiene además las líneas que unen Bahía Blanca-Patago-
nes y otra que une Bahía Blanca-Zapala-S. de Bariloche(del
Estado).Tiene una zona del puerto,125 estaciones.-

b).- Ferrocarril Bahía Blanca Nord-Oeste:

Explotan las líneas Bahía Blanca-H.Renancó y Bahía
Blanca-Toay-Catriló-poseyendo en total 57 estaciones den-
tro de la zona de los puertos.-

c).- Ferrocarril Rosario a Puerto Bã grano:

La línea de esta empresa que cruza de norte a sud la
provincia de Bs.As. tiene 25 estaciones dentro de la zona
de influencia de los puertos.-

d).- Ferrocarril Oeste de Buenos Aires:cruza la zona con
cuatro líneas principal es:

1).- Carhué-Eolivar-Buenos Aires-

2).- Toay-Catriló-Buenos Aires.-

3).- Quemú Quemú-9 de Julio-Buenos Aires-

4).- Pico-Clascoaga-Buenos Aires-

Tiene dentro de la zona,21 estaciones.-

e).- Cia. General de Bs.As. tiene dentro de la zona de in-
fluencia de los puertos de Bahía Blanca,3 estaciones ferro-
viarias.

d).- ACCESOS CAMINEROS:

La red de caminos convergentes a los puertos son: 3.-33.-35.-22.-

ruta N° 3:

Comprende Buenos Aires -B. Blanca-Viedma-Ushuaia.-

Tramo: Provincia de Buenos Aires.-

PLAN VIGENTE:

Se pavimenta la salida de la capital federal por provincias unidas y los accesos a Cañuelas y Monte. Se mejora el acceso a Bahía Blanca. Además se ejecuta la obra básica total y definitiva desde Cañuelas hasta Tres Arroyos.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Se prevé pavimentar con distintos tipos de calzada, según la calidad de los terrenos e intensidad del tráfico, toda la longitud desde la capital federal a Bahía Blanca.

En el trazo Bahía Blanca-Carmen de Patagones se ejecutará la obra básica definitiva.

Tramo: Rio Negro-Chubut-Santa Cruz.-

Con fondos del plan vigente se ejecutaron las obras básicas mas necesarias para mantener el tráfico y con los fondos del nuevo plan se completará la obra básica definitiva en toda la ruta y se ejecutará mejoramientos parciales de las calzadas en los tramos donde el terreno natural no tenga suficiente estabilidad, construcción del puente sobre el rio Santa Cruz.-

Tramo: Tierra del Fuego.-

Con fondos de ambos planes se realizará la obra básica indispensable desde el cabo Espíritu Santo-Ushuaia, pasando por Rio Grande y lago Fagnano.-

ruta N° 22:

Bahía Blanca-Choele Choel-Neuquén-Zapala y límite con Chile.-

Tramo: Provincia de Buenos Aires.-

PLAN COMPLEMENTARIO:

Se ejecutará la obra básica total entre Bahía Blanca y el límite con La Pampa y mejoramiento en la calzada en los accesos a Bahía Blanca.-

Tramo: Gobernación de La Pampa.-

PLAN COMPLEMENTARIO:

Entre el meridiano V y Rio Colorado se ejecutará la obra básica y mejoramiento parcial.

Tramo: Gobernación de Rio Negro.-

PLAN VIGENTE:

Se ejecutará la obra básica entre Choele-Choel y el Rio Neuquen y se construirá el gran puente sobre el Rio Neuquen con fondos de esa Gobernación y del Neuquen.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Incluye la construcción del gran puente sobre el Rio Neuquen y se ejecutarán obras básicas parciales entre Neuquen y Zapala.-

PLAN COMPLEMENTARIO:

Prevee la construcción de las obras básicas necesarias en el resto de la ruta.

ruta N° 33:

Bahía Blanca- Rufino-Rosario-Rafaela-Sgo. del Estero.

Tramo: Provincia de Buenos Aires.-

PLAN VIGENTE:

Mejoramiento de la calzada en 25 Kms. de acceso a Bahía Blanca.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Ejecución de la obra básica total entre

Bañía Blanca y el límite con Santa Fé, incluida la pavimentación adecuada entre La Vitícola y Rigue.

Tramo: Provincia de Santa Fé.-

PLAN VIGENTE:

Pavimentación de Rosario a Casilda y Cholas y obras básicas de Cholás a Venado Tuerto y Rufino y desde Rosario a Lucio V.Lopez y Cañada Rosquin.-

PLAN COMPLEMENTARIO:

Terminación de la obra básica entre el límite con Bs.Aires y el límite con Ego. del Estero y mejoramiento de la calzada en los tramos Cholás-Venado Tuerto-Rosario y Lucio V.Lopez.-

Tramo: Provincia de Ego. del Estero.-

PLAN VIGENTE:

Pavimentación de Ego. del Estero y La Banda. Mejoramiento de la calzada entre La Banda y Fernández y obra básica entre Valtrán y el límite con Santa Fé.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Terminación de la obra básica entre Ego. del Estero y el límite con Santa Fé.

RUTA N.º 35:

Bañía Blanca-La Pampa-Río Cuarto-Córdoba-

Tramo: Provincia de Buenos Aires.-

PLAN COMPLEMENTARIO:

Obra básica total y 30 kms. de mejoramiento en la calzada entre Bañía Blanca y Meridiano V,

Tramo: Gobernación de La Pampa.-

PLAN VIGENTE:

Obra básica entre Jacinto Araúz y Epupel; entre Valle Argentino y Realicó.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Terminación de la obra básica en toda

la ruta y obras de mejoramiento parcial donde el terreno natural no tiene suficiente estabilidad.

Tramo: Provincia de Córdoba.-

PLAN VIGENTE:

Constitución del gran puente sobre el río Quinto en Nicolás Cruzone, obras básicas y pavimentación parcial entre Córdoba y Río Cuarto.

PLAN COMPLEMENTARIO:

Terminación del pavimento entre Córdoba y Río Cuarto, ejecución de la obra básica y mejoramientos parciales entre Río Cuarto y Makenna.

Todas estas rutas carecen en general de calzada firme siendo en la actualidad los únicos tramos que poseen dicha calzada la 3 con 200 Kms. del puerto y la 33 con un terreno de 50 Kms. En las demás, el tráfico se encuentra facilitado con una atención sistemática.-

e).- DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA:

Figura en el cuadro N° 1 detallado el desarrollo de la red del FF.CC. cuya iniciación data del año 1883 y que a partir del año 1929 no se han hecho nuevas construcciones, alcanza a 5.183,7 Kms. para la zona que estudiamos.

Con las cifras citadas anteriormente, fué construido el gráfico N° 1.-

Para el año 1929 en que se detuvo el crecimiento de la red, poseían las diversas empresas:

F.C.C.	3.534,9 Kms.	Igual al	68,1%
F.C.E.B.N.O.	1.212,4 " "	" "	23,3%
F.C.R.P.B.	408,0 " "	" "	7,8%
F.C.C.	28,4 " "	" "	0,8%
TOTAL...	5.183,7		100 %

CAPITULO IIIDEFINICIÓN DE LA ZONA ECONOMICA.-GENERALIDADES:

Es evidente la capital importancia que reviste el estudio de la zona de influencia de un puerto, que en general debe preceder a la construcción del puerto mismo, pero que en todo caso indica la naturaleza y magnitud de las ampliaciones que en él deben efectuarse para que sirva con ventaja a las necesidades crecientes de la zona circundante, es decir, su hinterland.

Para nuestro estudio se nos presentan dos problemas fundamentales: el transporte de la mercancía elaborada hasta el sitio de consumo y la capacidad de absorción del mercado interno.-

Es nuestro propósito delimitar esta zona, que será aquella cuya producción o consumo resulta mas económica hacer concurrir a un puerto determinado, pues con ello se obtiene la máxima economía en los costos de transporte de las mercancías desde el sitio de producción o consumo hasta la bodega del barco o viceversa.-

Ahora bien, para determinar la zona límite de influencia, será necesario proceder por comparación de tarifas ferroviarias, pues el transporte automotor en la zona es muy reducido dado la carencia de carreteras afirmadas.-

Con el estudio de estos problemas, estamos en condiciones de poder establecer la magnitud o ampliaciones de las instalaciones que deben efectuarse, creando cierta relación de dependencia en el instante de la ejecución. Esta influencia de la zona económica sobre las instalaciones p

portuarias se mantiene durante el desarrollo de los fines sociales para los cuales fué creado ,contribuyendo en esta forma a ordenar y orientar la explotación del puerto.-

La estadística portuaria tan útil para comparar el movimiento habido en un año dado en relación con los anteriores, llena una función restringida puesto que indica como ocurren las cosas con una determinada implantación portuaria, pero si este estudio estadístico lo aplicamos al proyecto de una obra portuaria o a la explotación de una ya existente, es lógico que no podemos limitarlo a las indicaciones de un año dado, sino que debemos efectuar el estudio sobre datos medios de varios años.-

Previamente al estudio arriba expresado, corresponde caracterizar la geografía física y económica de la zona a considerar, ya que ésta tiene una influencia directa sobre la cantidad y calidad de la producción y lógicamente, sobre el transporte.-Es lo que nos proponemos a continuación.-

ZONA DE INFLUENCIA:

La zona representada en el plano N^o 2 mide de 283.325 Km² de los cuales 89.323 igual al 32% de la provincia de Bs.As; 73.600 igual al 25% del territorio de La Pampa; 54.000 igual al 19% en el del Rio Negro y 66.400 igual al 24% en el del Neuquen (según estudio del M.O.P.).-

GEOGRAFIA:

1).-Geografía física de la zona: Régimen de las lluvias.-

En los cuadros N^o 2 al 5 se han recogido los datos de las lluvias caídas, con la mayor antigüedad posible, en las diversas estaciones instaladas por el Ministerio de Agricultura.-

De ellos, clasificados según su posición en la provincia de Bs.As. y en los 3 territorios nacionales que integran la zona, se ha obtenido la media aritmética de precipitaciones por estación meteorológica y media aritmética ponderada por unidad política. De ahí resulta que la provincia de Bs.As. (cuadro N^o 2) ofrece una precipitación a lo largo de 45 años de 596,7 mm.-La Pampa en 41 años, una media anual de 560,8.-El Rio Negro en 24 años una de 222mm.-El territorio del Neuquén en 24 años también, una de 154 mm.-

Es evidente que un análisis minucioso de las cifras incluidas en estos cuadros, permiten tomar además de una clasificación de la zona desde un punto de vista de la precipitación, una explicación tanto de la tendencia de las áreas sobre cultivo como de su rendimiento.-

Por estar fuera del objeto de este trabajo, se hace simplemente mención.-

2).- Geografía económica de la zona:

1).- POBLACION.-

El cuadro N^o 6 informa acerca de la superficie, población y densidad de los diversos partidos de la provincia de Bs.As. que comprende la zona de influencia-según datos del M.C.F.-

En total, dentro de esta provincia existen 580.383 habitantes repartidos en 89.323 Km², lo que implica una densidad media de 6,5 habitantes por Km².-En detalle, la mayor densidad corresponde al partido de Bahía Blanca con 46,7 habitante por Km² y la mínima, al partido de Patagones con 0,9 habitantes por Km².-

En el cuadro N^o 10, entre otros datos, figura la pobla-

ción contenida en la parte de los territorios de La Pampa-Río Negro y Neuquén que corresponde a la zona de influencia de los puertos de Bahía Blanca y la densidad media de estos últimos, es la siguiente:

La Pampa	2,0 hab. por Km ² .
Río Negro	0,8 " " "
Neuquén	0,5 " " "

En total, la zona de influencia de estos puertos contiene 805.383 hab. en 283.323 Km² o sea, un promedio de 2,1 hab. por Km² y se hallan repartidos en la siguiente forma:

Prov. de Buenos Aires	72,0 %
Territorio de La Pampa	19,2 %
Territorio de Río Negro	4,9 %
Territorio de Neuquén	3,9 %

11). -GANADERIA EXISTENTE EN LA ZONA.- (según el censo del M. de Agric. del año 1934):

A ella se refieren las planillas 7-8-9 y 10. La primera de las planillas mencionadas, consigna las cifras que corresponden a los diversos partidos de la provincia de Bs. As, que en conjunto poseen:

Vacunos	.....	2.459.624	cabezas	igual a	29,0 %
Lanares	.....	5.383.073	"	"	62,8 %
Porcinas	.....	220.793	"	"	1,9 %
Yeguarizos	.....	549.213	"	"	6,3 %
		8.612.703	"	"	100,0 %

La 8 y la 9 informan sobre el número de ganado por partido en los territorios de La Pampa, Río Negro y Neuquén, cuyos porcentajes por especie, son:

Especies	La Pampa	Rio Negro	Neuquén
Vacunos	23,4 %	4,6 %	11,6 %
Lanares	76,6 %	95,4 %	88,2 %

En conjunto y de esto informa la planilla N^o 10, el contenido por especie en total de la zona de influencia, es de 2.918.513 vacunos y 7.717.498 lanares que se ajusta a estos porcentajes:

Vacunos	27,4 %
Lanares	72,6 %

III) .- AGRICULTURA:

En los cuadros 11 al 26 se informa sobre las hectáreas sembradas con cereales y lino, las pérdidas, el rendimiento de las cosechas y la producción, según datos suministrados por la Dirección de Economía Rural del Ministerio de Agricultura, todos ellos relativos a los partidos de la provincia de Bs.As. que integran la zona de influencia de los puertos de Bahía Blanca y para los años agrícolas 1928-29 a 1935-36.-

Los promedios del período considerado y el rendimiento por hectárea sembrada es:

 H E C T A R E A S

	PRODUC. SEMBRADAS	PERDIDAS	COSECHADAS	PRODUC. EN T. N.º.-	RENDIMIENTO KG. Ha.
TRIGO	1.798.655	198.528	1.600.127	1.203.074	668
LINO	82.385	17.023	65.362	45.398	551
AVENA	442.482	178.033	265.449	295.298	667
CEBADA	253.448	61.433	192.103	221.635	874
MAIZ	239.747	144.280	95.467	123.522	503
TOTAL	2.816.717	599.297	2.217.508	1.188.927	---

El porcentaje de hectáreas perdidas con respecto al total sembrado por producto y el porcentaje de lo sembrado por producto respecto al total sembrado, da las siguientes cifras:

PRODUC.	%HECTAREAS PERDIDAS EN EL TOTAL SEMBRADO	%SEMBRADO SOBRE EL TOTAL
TRIGO	11,1 %	63,8 %
LINO	20,7 %	2,8 %
AVENA	40,2 %	15,7 %
CEBADA	24,2 %	8,9 %
MAIZ	59,1 %	8,8 %
PERDIDAS SOBRE EL TOTAL.....	21,3 %	

Por último, si comparamos el área total sembrada con la superficie de la provincia de Bs. As. que pertenece a la zona de influencia de los puertos del estuario, se obtiene que el 31,5 % de ésta se encuentra bajo cultivo durante el período 1.928 - 36.-

En los cuadros N^o 27 al 38 se informa sobre las hectáreas sembradas con cereales y oleaginosas, las hectáreas

perdidas ,el rendimiento de las cosechas y la producción relativa al territorio de La Pampa-suministrado por la D. de E.Rural del M.A. para el período 1928-29 a 1935-36-

El promedio de los 8 años consignados, arroja las siguientes cifras:

	Produc.-Has.Sem.-H.Perd.-	Has.Cos.-	Produc.-	Rendimiento
TRIGO	373.561	65,839	307.722	174.100 466 Kg. Ha.
LINO	6.975	2.975	4.000	3.553 509 " "
AVENA	37.063	18.989	18.084	12.543 339 " "
CEBADA	47.458	15.513	31.982	27.193 572 " "
MAIZ	100.395	74.219	24.925	18.088 180 " "
TOTAL	565.462	177.535	386.713	235.477 -- -- --

El porcentaje de Has. perdidas con respecto al total sembrado por producto y el porcentaje de lo sembrado por producto con respecto al total sembrado, ofrecen en promedio estas cifras:

PRODUCTO	% HAS.PERDIDAS SOBRE EL TOTAL SEMBRADO	% SOBRE EL TOTAL SEMBRADO
TRIGO	17,6 %	66,2 %
LINO	42,8 %	1,3 %
AVENA	51,4 %	6,5 %
CEBADA	31,6 %	8,3 %
MAIZ	75,0 %	17,7 %

PERDIDAS SOBRE EL
TOTAL..... 31,5 %

En conjunto, como expresión media del período estudiado el cual contiene un año de máxima 1928-29 y uno de mínima

1929 -30, las cifras típicas de la agricultura de la zona de Bahía Blanca, son las siguientes:

	Produc Has.Semb.	Has.Cosechadas.	Producción
TRIGO	2.172.216	1.907.849	1.337.174
LINO	89.360	69.362	48.951
AVENA	479.555	282.533	307.843
CEBADA	300.906	224.085	248.828
MAIZ	340.142	120.392	141.613
TOTAL...	3.382.179	2.604.221	2.124.409

Haciendo una relación de la superficie bajo cultivo en el territorio de La Pampa, al área total del mismo, que pertenece a la zona de influencia de Bahía Blanca, se encuentra una media anual del 7,6 % de la misma bajo sembrado de cereales y oleaginosas.

La misma relación con respecto al conjunto de la provincia de Bs.As. y el territorio de La Pampa, dice que el 20,8 % de la superficie total de ambas entidades políticas están cultivadas con cereales y lino. El porcentaje con que integran la producción es el siguiente:

PRODUCTO	PROV.BS.AS.	TIERR. LA PAMPA
TRIGO	87, %	12,7 %
LINO	90,1 %	9,9 %
AVENA	96,0 %	4,0 %
CEBADA	88,1 %	11,9 %
MAIZ	17,2 %	12,8 %

IV).-INDUSTRIAS:

No ha sido posible utilizar las cifras del censo industrial ultimamente realizado, para fijar la capacidad productora de la zona, por cuanto las cifras indicadas afectan al total de las entidades políticas que integran el país y en consecuencia, ninguna de ellas se adapta con suficiente aproximación a las que interesan al presente estudio.

De guías del FF.CC. y algunas publicaciones periódicas, ha sido posible consignar en los cuadros N^o 40 y 41 la capacidad de producción de la mayor parte de los establecimientos industriales existentes en la zona y su especialización, en estos cuadros queda una mención sumaria de la actividad industrial.-

Es también importante la producción de petróleo en Plaza Huincul de que informa el cuadro N^o 42 construido con datos que incluye la Dirección de Geologías y Minas del M. de Agricultura en su boletín anual.-

b) TRAFICO FERROVIARIO.-CEREALES Y LINO:

Se analizan las cargas despachadas por estaciones ferroviarias situadas dentro de la zona de influencia, agrupándolas según las diversas Empresas que sirven al puerto.-

1).-CEREALES Y LINO DESPACHADOS POR EL F.C.S:

En los cuadros N^o 43 al 46 se establece la carga despachada. En el cuadro primero se consigna el total de cereales y lino para el período 1929-36 y en los cuadros 44-45 y 46 se establece detalladamente las cargas despachadas por estaciones durante el año 1936.-

El promedio es:

PRODUCTO	PROMEDIO ANUAL DEL PERIODO 1929-1936			
TRIGO	676.371 tons.	igual	al	65,7 %
LINO	32.447	"	"	3,1 %
AVENA	180.960	"	"	17,5 %
CEBADA	126.159	"	"	12,2 %
MAIZ	12.199	"	"	1,5 %
	<u>1.028.136</u>	"	"	<u>100,0 %</u>

<u>OSCILACION</u>	MAXIMA	año 1933	1.382.777 tons.	= a 1,3 m.a.
	MINIMA	" 1936	605.099 "	= a 0,6 " "

II).- CEREALES Y LINO DESPACHADO POR EL F.C.B.B.N.O.

En los cuadros N^o 47 y 48 se consigna la carga despachada durante el período 1929-36 .-En el primer cuadro se establece el total de cereales y lino despachado durante el período y en el segundo se consigna detalladamente las cargas despachadas por las distintas estaciones situadas dentro de la zona de influencia, durante el año 1936. El promedio es:

PRODUCTO	PROMEDIO ANUAL DEL PERIODO 1929-1936			
TRIGO	294.581 tons.	igual	al	80,9 %
LINO	1.619	"	"	0,8 %
AVENA	10.096	"	"	2,8 %
CEBADA	50.772	"	"	14,0 %
MAIZ	5.731	"	"	1,5 %
TOTAL...	<u>362.799</u>	"	"	<u>100,0 %</u>

<u>OSCILACION</u>	MAXIMA	año 1933	700.594 tons.	= al 1,9 m.a.
	MINIMA	" 1936	120.278 "	= " 0,3 " "

III).-CEREALES DESPACHADOS DEL F.C.R.P.B:En los cuadros N^{os}

49 y 50, en el primero de ellos tenemos el total de cereales y lino despachados por estaciones de ferrocarril años 1929-36 y en el otro ponemos detalladamente las cargas despachadas por estaciones durante el año 1936; de los cuales se deduce el siguiente promedio:

PRODUCTO	PROMEDIO ANUAL DEL PERIODO 1929 - 36			
TRIGO	109.510 Tons.	igual al,	77,8 %	
LINO	587.000 "	" "	0,2 "	
AVENA	27.566 "	" "	20,0 "	
CEBADA	830 "	" "	0,3 "	
MAIZ	2.363 "	" "	1,7 "	
T O T A L.....	140.856 "	" "	100,0 "	

MAXIMA Años 1933 163.548 Tons. igual a 1,1 m.a.
OSCILACION
 MINIMA Años 1936 57.014 Tons. igual a 0,4 m.a.

El promedio durante el período tratado, los ferrocarriles han transportado en conjunto el siguiente volumen de cereales:

TRIGO	1.080.462
LINO	34.653
AVENA	218.622
CEBADA	177.761
MAIZ	20.313
TOTAL....	1.531.811.

2).-RECORRIDO Y DISTANCIA MEDIA DE TRANSPORTE.-I.-Recorrido de los cereales:sobre las vias del F.C.S:

La planilla N^o 43 incluye el recorrido total de los cereales despachados por esta Empresa y cuyo promedio anual, es:

PRODUCTO	TONELADA KILOMETRO	%
TRIGO	118.066.188	63,4
LINO	6.280.775	3,2
AVENA	34.761.467	18,8
CEBADA	23.600.173	12,6
MAIZ	3.829.174	2,0
TOTAL.....	186.537.777	100,0

OSCILACION MAXIMA año 1933-247.239.885 tons. Km. = 1,3M.a
MINIMA " 1936-115.583.823 " " = 0,6" "

II.-Ferrocarril B.Blanca Nord-Oeste:Deducido el cuadro N^o 47

se obtienen las siguientes cifras que establecen el recorrido medio anual durante el período 1929-36.-

PRODUCTO	TONELADA KILOMETRO	%
TRIGO	66.546.118	80,4
LINO	496.613	0,6
AVENA	2.234.758	2,7
CEBADA	11.422.095	13,8
MAIZ	2.069.220	2,5
TOTAL.....	82.768.804	100,0

OSCILACION MAXIMA AÑO 1933 146.037.519 igual a 1,8m.a.
MINIMA AÑO 1936 27.190.269 igual a 0,8 "

III.- Sobre las vías del F.C.R.P.B. Deducido del cuadro N^o

49 se puede sacar las cifras medias anuales referentes al recorrido de los cereales:

PRODUCTO	TONELADAS	KILOMETRO	%
TRIGO	20.503.804		74,8
LINO	164.469		0,6
AVENA	5.729.004		20,9
CEBADA	219.292		0,8
MAIZ	794.934		2,9
T O T A L	27.411.503		100,0

OSCILACION MAXIMA AÑO 1933 34.469.075 tons.Km. = a 1,3ma
MINIMA AÑO 1936 10.796.463 " " = " 0,4 "

En conjunto, el promedio anual durante el período tratado, los tres ferrocarriles han registrado en resumen el siguiente recorrido:

PRODUCTO	TONELADA KILOMETRO
TRIGO	206.469.000
LINO	6.994.000
AVENA	42.686.000
CEBADA	34.790.000
MAIZ	6.524.000
T O T A L	297.463.000

Si por último se refiere al recorrido total de cada ferrocarril, al total registrado en conjunto y el de cada Empresa el kilometraje, se obtiene:

F.F.C.C.	% SOBRE EL TOTAL RECORRIDO	RECORRIDO POR Km. VIA T.Km.
F.C.S	62,6	52.790
F.C.B.B.N.O.	17,2	66.840
F.C.R.P.B.	<u>10,2</u>	66.210
	100,0	

II) .-DISTANCIA MEDIA DE TRANSPORTE:

La distancia media de transporte, cuyo resumen se consigna en la planilla N^o 32, se ha calculado por año. Resumen de todo ello queda en la referida planilla, de la cual se deduce que en el promedio de 8 años el recorrido medio, sin distinción de producto, es 193 Km.

Todas las cifras referentes al tránsito, han sido tratadas graficamente en los planos 3 y 4. En el primero se consignan los 3 elementos: carga, recorrido y distancia media para el conjunto de los FF.CC. por producto y por año, dibujados a la misma escala para que sea posible su comparación; en el N^o 4 se han representado las cifras que se refieren anualmente al conjunto de las empresas sin distinción de producto.-

III) .-FRUTA DESPACHADA POR ESTACIONES DEL F.C.S.-

El valle superior del Rio Negro y Neuquén que integran la zona de influencia de Bahía Blanca, ligada por medio del ramal a

Zapala; son grandes productores de fruta. En los cuadros N^{os} 51, 52 y 53 se consignan las cargas despachadas por el F.C. Sud., en especie; como tambien el vino, durante los años 1934 a 1937 donde podrá apreciarse en las planillas respectivas que de 31.500 tons. despachadas durante el período 1934-35 pasa a casi 65.000 tons. despachadas durante el período 1936 - 37; parte de esta producción satisface las necesidades del mercado interno y un gran volumen cada año más grande se destina a la exportación, como se verá oportunamente.-

c).-IMPORTACION SEGUN PRODUCTOS:

Para conocer las cifras y detalles de la importación sujeta y libre de derechos efectuadas por estos puertos, se han extractado de los anuarios del Comercio Exterior que publica la Dirección Gfal. de Estadística de la Nación, las cifras que se consignan en los cuadros N^{os} 55 al 58 que emplea la dependencia citada, esto es, en 14 grandes capítulos.

Por estos cuadros se ve que en el valor del Comercio Exterior de importación acusa para el año 1927 : \$ 39.000.000 m/n, valor que alcanza un máximo en el año 1929 con \$ 57.000.000 en cifras redondas, que desciende con leves alternativas a \$ 15.000.000 en el año 1936.-

En particular, este descenso se nota mas intenso en el capítulo XII cuya medida TNE, afecta al carbón que los FF.CC. entran por los puertos para el consumo de sus servicios y por la especie medida en Ks. que se refiere al petróleo en bruto o destilado bajo forma de nafta, kerosene etc.-

Un proceso análogo experimenta tanto la importación de hierro y sus artefactos.-Título VIII como de Maquinarias Título IX; en conjunto, la importación de ambos artículos suma en el año 1927 en números redondos \$12.000.000 que aumenta hasta \$ 28.000.000 en el año 1929 a partir del cual se inicia un descenso que se interrumpe en el año 1935 en el cual el valor de estos artículos alcanza a \$ 5.000.000; en 1936 a \$ 4.000.000.-

Por lo que se refiere a los capítulos I-IV y V que comprenden artículos alimenticios y de primera necesidad,

se observa idéntico proceso.

En estas sistemáticas restricciones de la importación, conviene no perder de vista que a partir del 30 es un hecho común en el país, sea por el aumento que han sufrido las tasas aduaneras, sea por el creciente desarrollo de la industria nacional etc; aún teniendo en cuenta estos factores; poseyendo el puerto de Bahía Blanca una zona de importación mucho más amplia que la de exportación de cereales, puesto que en aquella hay que incluir toda la zona del puerto de Quequén por el este y toda la zona del territorio del Río Negro por el sud, lo que implica la existencia de 1.000.000 de habitantes y entonces, aún los años como el 1929 que acusa un máximo en las cifras de importación, queda muy debajo de lo que realmente consume de esta procedencia la masa de población aludida.-

La importación media del país entre los años 1927-36 considerada en peso, excluyendo el carbón y la arena, es de 5 millones y $\frac{1}{2}$ de tons. para satisfacer las necesidades del consumo de 12.000.000 de habitantes, o sea, 450 Ks. por habitante.-

Si se tiene en cuenta que la zona de Bahía Blanca está intensamente labrada, es lógico admitir un consumo medio por habitante superior a esa cifra media, pero aún ateniéndose a ella, la importación por Bahía Blanca mediante un correcto envío, debió alcanzar a 450.000 tons. anuales; el tonelaje diferencia entre esta cifra y el realmente entrado, que pasa de 300.000 tons. anuales, probablemente se han recibido en Bs.As. y luego ha sido distribuido en la zona de

consumo, parte mediante el cabotaje, y el resto por intermedio del FF.CC. sometiendo la mercadería a un recargo sensible e innecesario en el precio de venta que podría evitarse pues el 90% del tonelaje de registro de los buques entrados en el estuario de Bahía Blanca, lo hacen en lastre, mientras el flete desde los puertos europeos a Bahía Blanca o Bs.As. prácticamente es el mismo.-

Estas oscilaciones en la modalidad comercial de la zona, posiblemente obedecen a factores múltiples, pero sin duda, tiene influencia la disposición de los muelles que posee el puerto y la insuficiencia de galpones fiscales, guinches etc.-

En resumen, el promedio de los 10 últimos años considerada la importación sujeta y libre de derecho registrada en Bahía Blanca, alcanza a 250.000 tons. por un valor de \$ 30.000.000 m/a. o sea, \$ 120 por ton, estando incluida en aquella cifra parte del material de maquinarias, vías de los FF.CC. y las 130.000 tons. de carbón que dicha Empresa introduce anualmente para su consumo.-

Comparada esta cifra con la que se refiere a la del total del país, resulta que la importación por los puertos del estuario, en peso, representa el 2,5% de aquel total y en valor aproximadamente el 3% mientras que los habitantes que contiene la zona de influencia de Bahía Blanca con respecto a la importación, representa el 8% de la total del país.-

Como lo hemos expresado anteriormente, el consumo oscila alrededor de las 450.000 tons, de las cuales escasamente

llegan 100.000 en forma directa, quedando 350.000 tons. afectadas de un recorrido vicioso, de las cuales, admitamos que unas 120.000 tons. es decir, algo mas del 30% le resulte indiferente entrar al país por un puerto u otro en razón de encontrarse en las zonas límites; nos dan entonces unas 230.000 tons. que efectuan un mayor recorrido.-

Este mayor recorrido a que es sometida la mercadería, afecta directamente a la economía regional. En lo que respecta a los derechos aduaneros y portuarios, bajo el punto de vista de la renta fiscal, no hay pues ventaja alguna.-

Si se fija en las proximidades de Saavedra el centro de gravedad de la zona importadora, tenemos que queda unos 530 Kms. de Bs.As. y unos 120 Kms. de Bahía Blanca. La mercadería importada por Bahía Blanca deberá recorrer este último kilometraje, mientras que la que se importa por Bs.As. debe recorrer hasta los centros de consumo, una distancia media de 530 Kms; la economía de la zona radica en la diferencia de tarifas.-

Con el objeto de calcular con alguna aproximación lo que anualmente afecta a la economía de la zona, adoptaremos como tarifa media, la Clase Quinta del Clasificador del F.C.S. que une entre otras, la ventaja de que agrupa a gran parte de los artículos rurales de consumo en las zonas.

La tarifa Clase Quinta en un recorrido de 530 Kms. cuesta \$ 47,81, y la de 120 Kms. cuesta \$ 23,18 m/n; la economía resultante del correcto giro es de \$ 24,63 por ton.

Aplicándoles este exceso de flete por el recorrido terrestre e innecesario a las 230.000 tons, resulta que los

consumidores de la zona han pagado alrededor de \$5.664.900
d).- EXPORTACION

Cereales y lino.-Su tendencia.-Clasificación por productos
y por puertos de embarque.-

CEREALES Y LINO, SU TENDENCIA:

La exportación de cereales y lino por este puerto se inició en el año 1890 con un envío de 10 tons. de maíz; el trigo aparece en 1892 con una partida de 14.900 tons, el lino en 1902, la avena en 1904 conjuntamente con la cebada; acerca del desarrollo posterior de la exportación informa el cuadro N° 59. En el cuadro N° 60 se ha calculado el porcentaje con respecto al total de la exportación anual, representando cada producto exportado. Las conclusiones de este cuadro son:

Media aritmética de porcentaje; el trigo y la avena intervienen en la exportación total con el 78,5 y 15,2 respectivamente, lo que implica que la exportación media anual de estos productos puede variar entre 63 y 93 % el trigo y el 8 y 23% la avena. Corresponde observar que la exportación relativa de los embarques de trigo, queda debajo de la media aritmética desde el año 1920, mientras que la avena ofrece fluctuaciones de mayor frecuencia; coeficientes de dispersión para ambos productos es 0,19 para el trigo y 0,5 para la avena, esto es que las variaciones anuales pueden alcanzar para el primero, el 19% mas o menos de la media aritmética y para el segundo, el 50%.-

Es preciso, por último, señalar la creciente importancia relativa a la cebada y el menor grado, del lino y centeno.-

En el cuadro N^o 61 se ha estudiado la frecuencia con que se ha repartido la misma cifra de exportación durante el período 1892 - 1936. Del mismo, resulta que la frecuencia absoluta y máxima corresponde a una cifra inferior de 100.000 tons. cuyo número de veces representa el 15,5 % del número de observaciones. No puede atribuirse sin embargo a esta cifra el carácter del valor más frecuente, porque ella se refiere al período de iniciación de las actividades portuarias. Aquel valor estaría comprendido entre 800.000 y 1.000.000 de tons. o bien, entre 1.600.000 y 1.700.000, en ambos casos, el valor de la frecuencia relativa es de 8,9 %. La regularidad con que a partir de un millón de tons. se producen los embarques nombrados, aconseja elegir más bien como valor más frecuente, el comprendido en este último porcentaje, es decir, 1.600.000 y 1.700.000 tons.-

Utilizando las cifras del cuadro N^o 59, se han construido los planes N^{os} 5-6-7-8-9 y 10, en todos ellos se han representado en escala conveniente las cifras referentes a la exportación de cada producto. Promediando luego las pertenecientes a los quinquenios, se han obtenido los diversos promedios hasta el 3, o sea, la tendencia del promedio.

De la observación de los diversos planes aludidos, se deduce algunas modalidades cualitativas que señalaremos.-

1).- La tendencia del promedio referente a la exportación de trigo, representa la forma típica de este fenómeno, la de una sinusoidal cuyo eje es una exponencial; ofrece 2 máximos relativos: primero hacia 1910 y otro hacia 1930

y un mínimo en 1918. El desarrollo de la curva indica una tendencia momentánea al crecimiento.

II).-La que se refiere a la avena-plano N^o 6 - es también una sinusoidal de eje horizontal; su tendencia es hacia una estabilización de las cifras que mide la exportación; es probable que influya en esto el incremento que gradualmente adquiere el transporte mecánico.-

III).-La que traduce la exportación de cebada-plano N^o 7 - insinúa la forma sinusoidal con eje exponencial de fuerte inclinación y en consecuencia, con todas las fluctuaciones que perturban el normal desarrollo de estos acontecimientos, es dable esperar fuertes aumentos en la exportación de cebada.-

IV).-Muy análogo al de la cebada es el desarrollo de la curva que afecta al centeno, aún cuando traduce menor volumen; valen pues las mismas observaciones que para aquel cereal-cuadro N^o 8.-

V).-El plano N^o 9 se refiere a la exportación de lino. Es dentro del período representado, cúbica con tendencia sinusoidal de gran amplitud, de la que se deducen probabilidades de aumentos en la siembra de este oleaginoso, lo que ha ocurrido, si bien de intensidad reducida, impulsada por las altas cotizaciones que se registraron.-

VI).-Por último, el plano N^o 10 se refiere a la exportación de maíz. Es sabido que este cereal no se produce en la zona, sino para el consumo, no obstante la curva del plano acusa tendencia al crecimiento más suave que el anterior y de amplitud también menor.-

Hemos transportado al plano N^o 11 la curva, tercer promedio de los planos anteriores, a efectos de comparar sus interferencias; figura también en dicho plano la que se refiere a la exportación total de cereales y lino .-

Desde este punto de vista normal, esta última está directamente influenciada por la del trigo, bien que en pequeño decalaje que se nota entre ambas, aparece la influencia de las demás. Hay posibilidad entonces, de comprobar en general, aumento de la exportación de todos los productos con excepción de la avena; mas fuertes aumentos relativos en la cebada que en los demás y en conjunto, un total de exportación cuya relación de máximas está en la proporción de 1,5 lo cual viene a comprobar que el valor mas frecuente fijado entre 1.600.000 y 1.700.000 tons. es el que mejor se aviene al desarrollo de estos hechos.-

CLASIFICACION POR PRODUCTO Y POR PUERTO DE EMBARQUE:

Volviendo a los promedios del período 1928-37 que venimos tratando en particular y que figura en los cuadros N^{os} 62 y 63 por producto y por puerto del estuario, estos promedios anuales son:

PRODUCTOS	TONELADAS	%
TRIGO	1.180.969	66,7
AVENA	269.650	15,8
CEBADA	193.951	11,0
CENTENO	70.722	4,2
LINO	44.490	2,1
MAIZ	9.613	0,2
TOTAL.....	1.769.395	100,0

Este total ha sido exportado por los diversos puertos d estuario de acuerdo al siguiente porcentaje medio:

INGENIERO WHITE	1.040.602 tons.anuales	igual a	53,1 %
GALVAN	633.073	" "	" " 35,3 %
ARROYO PAREJA	95,721	" "	" " 11,6 %
TOTAL.....	1.769.396	" "	" " 100,0 %

Estos hechos han sido expresados graficamente en los planos N^{os} 12 y 13. El primero se refiere a la exportación por producto entre los años 1928-1936 y el porcentaje de cada cual con respecto al total anual, y el segundo, al trabajo de los diversos muelles y su porcentaje respecto al trabajo total.-

Teniendo en cuenta (según lo hemos visto) que el promedio anual de producción de cereales y lino en el período 1928-36 alcanzó a 2.124.409 tons. de las cuales se despacha por FF.CC. 1.531.811 tons, resulta que queda en la zona para

semilla y consumo 592.588 tons. o sea, 27,9% de la producción.-

Por otra parte, habiéndose despachado por FF.CC.

1.531.511 tons. y no llegando a estos puertos casi nada en otros vehículos, esta cifra representa el saldo exportable anual. Sin embargo, si el promedio anual de la exportación en estos mismos años alcanzó a 1.769.396 tons. hay en efecto 237.585 tons. mas que han llegado, sin duda, de fuera de la zona, volumen que no puede ser otro que el que la zona de Bahía Blanca sustrae a la del puerto Quequén, consecuencia del sistema de la red ferroviaria.-

En el cuadro N^o 64 se ha comparado por producto, la exportación por Bahía Blanca con la del total del país, de la cual resulta que en conjunto para el período 1928-37 el trigo exportado por Bahía Blanca, representa el 29,2 % del exportado por el país; la avena el 58,1%; la cebada el 65,5% y el lino el 2,8%.-

En los cuadros N^o 65 y 66 se consignan las exportaciones mensuales del período 1925-36 de trigo, avena, cebada, y lino. Figura también el promedio anual por producto y el movimiento anual. En el plano N^o 14 se construyó la curva de los movimientos medios anuales de cereales y lino y el promedio total mensual de la exportación.-

De estos cuadros y del plano mencionado, se deducen los siguientes índices:

PROMEDIO MENSUAL DE EXPORTACION DEL PERIODO 1925-36

TRIGO	AVENA	CEBADA	LINO	TOTAL
93.835 ton.	-24.627 ton	14.801 ton	453 ton.	-137.416 tons.

2).- PRODUCTOS DE LA GANADERIA:

En el cuadro N^o 67 se han extractado, el Anuario del comercio exterior, las cifras correspondientes al comercio de exportación considerado en toneladas y valor. el promedio de dicho cuadro, en el período 1927-36, la exportación anual de productos de la ganadería, es esta:

TONELADAS	M/N
12.709	10.555.736

De estos el 81,5% en peso y el 83,2% en valor, corresponden a la lana y el 13,8% en valor; el 16,4 en pesos a los cueros lanares y vacunos y el 2,1% en peso y el 3% en valor, corresponde a varios.-

2).- RESUMEN GENERAL DE LA EXPORTACION:

El resumen general de la exportación referida al año medio del período 1927-36 se deducen estas cifras:

Produc. de la agricultura:	1.842.966 tn. = a	135.315.224 m/n
" " " ganadería :	12.709 " = " "	10.555.736 "
" varios :	862 " = " "	248.597 "
TOTAL.....	1.856.537	147.119.557

Porcentajes en peso y valor de cada producto con respecto al total.-

PRODUCTOS	% SOBRE EL TOTAL (en tons)	% SOBRE EL TOTAL (en \$ m/n.)
De la agricultura	99,8	92,4
" " Ganadería	0,2	6,8
Varios	--	0,8
	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

e).-MOVIMIENTO DE MERCADERIAS:

1).-COMERCIO EXTERIOR.-

El resumen del comercio exterior de acuerdo al análisis practicado, el promedio anual durante el período 1927-36, las cifras que definen el comercio exterior, son las siguientes:

EXPORTACION	1.856.537 ton. igual a	\$ 146.119.557 m/n.
IMPORTACION	216.020 " " "	27.947.024 "
TOTAL.....	<u>2.072.557</u>	<u>174.066.581</u>

El porcentaje de ambas actividades con respecto al total, el peso y el valor es el siguiente:

	% SOBRE EL TOTAL (en tons)	%SOBRE EL TOTAL(\$m/n)
EXPORTACION	89,6	84,0
IMPORTACION	<u>10,4</u>	<u>16,0</u>
	100,0	100,0

Las variaciones anuales del comercio exterior considerado en valor, ha sido representado graficamente en el plano N^o 15.-

2).-COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL:

En consecuencia, las cifras medias anuales del comercio nacional e internacional, 1927-36 son las que se indican:

MERCADERIA ENTRADA DEL EXTERIOR	216.020	ton = a 57,4 %
" " " INTERIOR	160.201	" = " 42,6 %
TOTAL ENTRADO	376.221	" = "100,0 %

MERCADERIA SALIDA AL EXTERIOR	2.856.537	ton = a 95,6 %
" " DEL INTERIOR	85.867	" = " 4,4 %
TOTAL SALIDO	1.942.404	" = "100,0 %

TOTAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL	2.072.557	tn = a 89,4 %
" " " NACIONAL	246.068	" = " 10,6 %
TOTAL.....	2.318.625	" = "100,0 %

3).-COMERCIO DE CABOTAJE:

Las cifras que afectan al movimiento de cabotaje a través de los años 1927-36, son las siguientes:

AÑO	ENTRADO (tons)	SALIDO (tons)	TOTAL (tons)
1927	113.063	42.241	155.304
1928	115.948	52.823	168.771
1929	150.202	26.178	176.480
1930	152.003	85.343	237.346
1931	155.331	137.225	292.556
1932	156.674	165.339	322.007
1933	156.252	100.744	256.996
1934	196.188	83.832	280.020
1935	212.227	82.734	294.961
1936	194.026	82.211	276.237

El promedio anual de ambos movimientos es:

ENTRADO	160.201	tons.	igual a	65,1	%
SALIDA	85.867	"	"	34,9	%
TOTAL.....	<u>246.068</u>	"	"	100,0	%

f).-RECAUDACION POR DERECHOS ADUANEROS Y PORTUARIOS:

La recaudación por derechos aduaneros y portuarios en el período de 1920-37 estudiado en la planilla N^o 68 y gráficamente en el plano N^o 16, su promedio anual es:

DERECHOS A LA EXPORTACION	2.004.416	m/n.	igual a	40	%
" " " IMPORTACION	2.994.627	"	"	60	%
TOTAL ADUANEROS	<u>4.999.038</u>	"	"	100	%

DERECHOS ADUANEROS	4.999.038	m/n.	igual a	83,7	%
DEMÁS RENTAS	969.775	"	"	16,3	%
TOTAL	<u>5.968.813</u>	m/n.	"	100	%

C A P I T U L O I V

ANALISIS DE LAS ACTIVIDADES DEL MUELLE NACIONAL DE BAHIA BLANCA.-

a). MOVIMIENTO DE MERCADERIAS GENERALES:

En la planilla N^o 69 y graficamente en el plano N^o 17 se consigna el movimiento de mercaderías ,clasificando la transportada en ambos sentidos por embarcaciones de cabotaje.

La mercadería descargada aumenta desde 12.784 tons. en el año 1930 hasta 42.635 tons. en el año 1937, habiendo obtenido un promedio anual de 30.785 tons. La mercadería cargada pasa desde 17.738 tons. en el año 1930 a 35.247 tons. en el año 1931 para descender luego en forma gradual hasta 18.974 tons. en el último año, habiéndose obtenido un promedio de 24.413 tons.-

En la referida planilla N^o 69 se establece tambien el movimiento de mercaderías que sin utilizar el muelle se efectúa por su intermedio y que se practica desde 1934.

Es la carga que se mueve desde lanchones a barco amarrado y viceversa. La primera procede de las islas del estuario y la segunda, son mercaderías generales, inflamables, y varias que se destinan a las mismas islas; los cereales arribados al muelle (transbordo) parte de los cuales llegan de las mismas islas y de los puertos Colonia y Patagones. Se giran al elevador Ing. White directamente desde lanchón, si es este el vehículo de llegada o mediante transbordo a él si llega en barco de cabotaje.-

De la carga entrada a puerto, el 75% de ella se compone de artículos de almacén, tienda, ferretería etc. es decir, mercaderías generales, el resto de algunas partidas de

de inflamables, lana y cueros, algunas de maderas, cereales y artículos varios etc.-

Las mercaderías despachadas consisten en artículos generales destinados a los puertos del Sud; lana y cueros para el de Bs.As, inflamables y harina también para el Sud.-

Los totales que miden estos envíos, acusan un descenso gradual atribuible al volumen de mercaderías generales que alcanzó en 1932 a 23.826 tons. descendiendo luego a 6.447 to en el año 1937. Es probable que esta apreciable reducción se deba a los cambios de los itinerarios que por acuerdos mutuos han establecido las Empresas navieras. Uno de ellos, abarca los puertos comprendidos entre Bs. As. y San Antonio y otro que arranca también de Bs.As, sirve a los puertos del Sud a partir de puerto Madrin. En estas condiciones la provisión de mercaderías generales para el Atlántico Sur que antes se efectuaba por Bahía Blanca se hace hoy desde Bs.As.

En el gráfico N^o 17, las curvas que se refieren a mercaderías salidas, indican para las generales, una estabilización luego del descenso brusco que se indica en 1932, mientras las que aluden a los demás productos enumerados, mantienen una cierta analogía con las fluctuaciones propias de la producción.-

b).- PUERTOS DE PROCEDENCIA Y DESTINO DE LAS MERCADERÍAS

ha consignado este dato en la planilla N^o 70. De ellos resulta, que en el período analizado el 82% de la mercadería recibida en puerto Nacional procede de Bs.As. Le sigue en importancia, la que llega de Patagones, igual al 10% del total y que consiste en lana, cueros laneros y cereales.-

Mar del Plata y Quequén envían en conjunto el 3% aproximadamente. Los envíos de Mar del Plata han sido suspendidos a partir de 1933. El resto de la mercadería consiste en partidas reducidas y envíos carentes de regularidad de San Antonio, Madryn etc.-

En cuanto a la carga despachada desde Bahía Blanca, su principal destino es Bs.As. con el 50% del total del período. Esta mercadería es preferentemente lana y cueros laneros le siguen en importancia y se caracterizan por su regularidad anual, los envíos a los puertos de Patagones, San Antonio y Madryn etc.-

Los 2 primeros pertenecen a los itinerarios en los que está incluido Bahía Blanca, el cual les envía mercaderías generales. El tercero y así como los demás puertos en los que aparecen partidas parciales, son puertos servidos por los transportes nacionales, y en cuanto a Madryn, el tonelaje que aparece consignado es inflamable envasado que transportan los "cargos" de la armada.-

En resumen, y excluyendo el año 1929 cuyo movimiento f de un semestre, el movimiento medio anual del muelle nacional, sin incluir el de lanchones, es de 60.000 tons. de las cuales, unas 40.000 tons. o sea el 65%, se refiere al intercambio con Bs.As. mientras que 12.000 tons. o sea el 20%, lo que sostiene con el conjunto de los puertos del Sud Atlántico a partir de Patagones e incluyendo a éste.-

c). MOVIMIENTO DE EMPARCACIONES:

En la planilla N° 71 se establece el movimiento general de embarcaciones. En esta planilla se clasifican separadamente los buques entrados y los

salidos, los cargados o en lastre y se los define por su número y tonelaje de registro neto total. Además, los planos N^o 18 y 19 traducen estas mismas características.-

Las indicaciones, tanto de las planillas como de los gráficos mencionados, parecen coincidir en que, si bien con alguna excepción hay un adecuado aprovechamiento del barco, en promedio resulta unos 14 buques entrados en lastre y unos 10 salidos en esas condiciones y que las necesidades de transporte se satisface con el acceso a puerto de 100 a 110 buques por año. Según las planillas N^o 72 y 73, el máximo tonelaje de registro se encuentra entre los 10 y los 12 piés y gráficamente, en los planos N^o 18 y 19.-

d). MEIOS DE ACCESO Y SALIDA DE CARGA MANEJADA EN EL PUERTO

La planilla N^o 74 se redacta a partir del año 1934 en que fueron ligadas las vías del puerto con las del F.C.S.-

En lo que se refiere a las cargas medias entradas a puerto, un 28% pasa de bodega directamente a camión; un 50% entra a galpón removido por cuyo otro extremo se carga luego a carro o camión; un 7% se deposita en vagón directamente desde el barco y el resto va a plazoleta o galpón fiscal, en su mayoría cargada luego a camión.-

En lo que se refiere a cargas medias salidas, un volumen del 71% del total pasa directamente del carro o camión a barco, previo depósito plazoleta un 16% y para galpón removido un 9% siendo muy reducido el que llega a muelle por vagón.-

En la planilla N^o 75 se efectúa el análisis mensual de los últimos 3 años, referentes a la producción de la zona

entrada a puerto por camión. El primer año, se totaliza en 14.128 tons. de cereales y 375 de lana y 26 de cueros. Para el año último -1937- se tiene según la planilla referida 8.317 de cereales y 138 de lanas y en promedio es de 9.267 tons. para los cereales y de 398 tons. para lanas. Corresponde aclarar que ésta última concurre a puerto para ser embarcada a Be.As. mientras los cereales se embarcan en lanchones y pasa por su intermedio a barcos de ultramar, es en consecuencia, una mercaadería que usa del muelle a los efectos del tránsito no pudiendo llegar en camiones a los elevadores de Ing. White por falta de caminos para esta clase de vehículos.-

La planilla N^o 76 nos señala el movimiento máximo de la carga llegada a puerto en vagón haciendo también el análisis de las mercaderías. La carga que llega a puerto por este medio alcanza un máximo en el año 1936 con 1.753 tons.

Se compone de vino de la zona y materiales de construcción para las obras, mientras el volumen de salida llegó en 1937 a 4.435,2 tons. duplicando casi al año anterior. Está constituido particularmente de máquinas agrícolas, vidrio y en general, bultos de gran peso que el decreto de fecha 28 de Agosto de 1937 dispone girar a galpón fiscal del muelle nacional. Como puede apreciarse, la zona envía casi exclusivamente sus productos a puerto mediante el camión.

En el cuadro N^o 77 se consignan los sitios de procedencia, recorrido total y medio de los diversos productos de la zona llegados por camiones a muelle nacional durante el período 1935-37 y por último, la capacidad media de carga

tanto del camión como del acoplado. Por dicho cuadro se observa que los cereales recorren en distancia media de 80 a 100 Ks. mientras que la lana procede de 190 a 200 Kms.

e). RECAUDACION POR DERECHOS ADUANEROS Y PORTUARIOS:

En el cuadro N^o 78 y en el gráfico N^o 26 se establece la recaudación, por derechos aduaneros y portuarios de dicho muelle

Del conjunto de las sumas percibidas, el 87% corresponden de a tasas aduaneras y el 13% a derechos portuarios correspondientes a servicios prestados por el fisco. De éstas últimas, el 90% corresponde a derechos aplicados a las mercaderías (almacenaje, guinches y tracción) y el 10% a derechos aplicados a las embarcaciones (permanencia en muelle, servicio de agua).-

Hasta el año 1936 inclusive, el muelle Nacional recibía por embarcación de cabotaje nacional, un conjunto de mercaderías de importación llegadas desde el exterior al puerto de Es.As. y reembarcadas luego a Bahía Blanca siendo nacionalizadas a este puerto; de allí la importante cifra de \$ 356.932,38 m/n. a que alcanza el año 1935 por los derechos puramente aduaneros.-

En el año 1937, por decreto de Agosto 28 de 1937 el P.E. resuelve habilitar el galpón fiscal del muelle nacional, para la recepción de mercaderías que hasta entonces se recibía en el galpón utilizado al efecto y emplazado en zona de la Empresa ferroviaria que explota los muelles de Ing. White; ello repercutió sobre la renta aduanera que se elevó entonces, hasta \$ 415.616,81 m/n. pero como el barco que transporta esta mercadería, sigue aún atracando en

Bs.As. para reembarcar a Ing White - hasta la habilitación de la zona del muelle nacional ampliada la recaudación por derechos portuarios sigue particularizándose por cifras desproporcionadas a la importancia del movimiento que allí se efectúa.

Es muy probable que con la habilitación del nuevo tramo, admitiendo el amarre de barcos de ultramar se produzca un importante aumento de los derechos portuarios y sin duda, otro aumento similar de los derechos aduaneros correspondientes a las mercaderías que lleguen directamente del exterior.-

CAPITULO Va).-EXPORTACION DE FRUTAS FRESCAS DEL PAIS Y DE LA ZONADE BAHIA BLANCA:

En los cuadros N^o 79 y 80, figura la exportación total del país durante el período 1936-1938, y los 4 primeros meses del año 1939—según Boletín Informativo Mensual del Ministerio de Agricultura—donde podrán apreciarse el volumen cada vez mayor que se dedica a la exportación, así, mientras para el año 1936 se tiene una exportación de 27½ millones de Ks. pasa a 33.000.000 en el año 1938, para saltar luego en los 4 primeros meses del año 1939 a 43½ millones de Ks.-

Si se tiene en cuenta que Rio Negro en el año 1936 contribuyó a la exportación con un volumen de 10.738.789 Ks. ó sea, con un 38,9%, en el año 1938 pasa a 57,4%, teniendo un porcentaje mucho mayor para los 4 primeros meses de 1939 que contribuye junto con Neuquén, que integran la zona de influencia de Bahía Blanca con un 71%.-

Según los cuadros N^o 79 y 80, la zona de influencia de Rio Negro y Neuquén, contribuyen a la exportación total del país en proporción y promedio:

ANOS	EXPORTACION TOTAL	R. NEGRO Y NEU- QUEN	%
1936	27.617.008	10.738.789	38,88
1937	29.280.542	16.652.821	57,22
1938	33.074.466	19.807.499	58,07
TOTAL....	89.972.016	46.599.109	51,71
PROMEDIO	29.999.672	15.533.036	51,39

Es decir, que la fruta que se exporta corresponde en el período estudiado, a Rio Negro y Neuquén en promedio de 15.533.036, es decir, el 51,39% del total de la exportación del país. De esta fruta solamente se ha exportado por Bahía Blanca, en el año 1938, 2.323.660 Ks. es decir, el 12,9% de la exportación de fruta de Rio Negro y Neuquén; el resto, o sea 16.883.899 igual a 87,91% se ha exportado por Bs.As.-

Este gran volumen de fruta que salió hacia el extranjero por el puerto de Bs.As. fué sometido a un mayor recorrido de 660 Kms. por el cual se ha abonado \$ 15.00 mas de flete por tons.-Aparte de la mayor demora y como consecuencia, mayor perjuicio para la mercadería, resulta por lo tanto, que para el año 1938 los productores han pagado \$ 253.245 en concepto de flete y en conjunto del período tratado, incluyéndose los 4 primeros meses del año 1939, se ha pagado \$1.043.940 y solamente para los 4 primeros meses del año 1939 fué de \$ 363.660.-

Según cifras del Anuario del Comercio Exterior, la exportación de frutas se ha efectuado casi exclusivamente por el puerto de Bs.As. en los últimos años 1929-37, se le atribuye a dicho puerto el 98%. Para el año 1938 la exportación se distribuye así: para Bs.As. el 93%; para Bahía Blanca el 6% y el resto, o sea 1% para los demás puertos.-

Como queda expresado, las cifras antedichas nos conducen a afirmar que la exportación de frutas por el puerto de Bahía Blanca producirá un gran beneficio, tanto para los productores como para la mercadería.-

Mientras Rio Negro y Neuquén han contribuido a la ex-

portación durante el año 1938 con un 58,07 %, se han exportado por Bahía Blanca el 12,20 % y durante los 4 primeros meses del año 1939, ha contribuido a la exportación total con un 70% mientras que solamente se ha exportado por el puerto de Bahía Blanca, el 17,42 %.-

Los contingentes de fruta exportada durante estos dos últimos años por Bahía Blanca, a pesar de tener instalada una cámara de desinfección en el puerto Nacional, los embarques fueron efectuados en el año 1938 por puerto Galván y durante el año 1939, por el muelle de Cuatros por tener dicho puerto instalaciones frigoríficas, pero ninguno de los 2 puertos tiene instalaciones adecuadas para la exportación de fruta y ambos son de propiedad particular.-

Todo esto nos conduce a afirmar que debe dotarse al puerto Nacional de Bahía Blanca, de todos los utilajes necesarios para la mas cómoda y rápida exportación de la fruta que será, sin duda, beneficioso tanto para el producto que en esta forma llegaría en mejor estado a los países consumidores, como también beneficioso para los productores de la zona de Bahía Blanca.-

b).- MOVIMIENTO DE INFLAMABLES:

No solamente por contar la zona de influencia con yacimientos petrolíferos de alguna importancia, el puerto de Bahía Blanca mueve anualmente un volumen considerable de este combustible. Sus actividades agrícolas e industriales reclaman también un apreciable porcentaje de este producto.-

La producción de los yacimientos de Plaza Huincul, que se consigna en la planilla N 81, que ha sido despach

de en vagones del F.C.S. y en consecuencia, ha entrado en Bahía Blanca, debe ser sumada a un importante volumen de petróleo crudo que desembarcan allí los buques de la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, procedentes de Comodoro Rivadavia y el cargamento de derivados, tanto de la destilería de La Plata, como la privada de Campana que destinan al consumo de Bahía Blanca y su zona, como por otra parte, en Puerto Galván se destila petróleo pertenecientes también a Empresas privadas que poseen yacimientos en el país y fuera de él.

Conviene dividir el estudio del manejo del petróleo y derivados, en la siguiente forma: 1º.-Entrada y salida de inflamables envasados por buques nacionales.-

2º.-Entrada y salida de inflamables a granel por petroleros nacionales.-

3º.-Movimiento de inflamables por buques extranjeros.-
1º).-La entrada y salida de inflamables envasados por intermedio de buques de cabotaje nacional, se consigna en la planilla N° 82 la entrada y en las N° 83-84 y 85 la salida.

La primera se refiere al inflamable procedente de Campana en su casi totalidad. Este transporte se efectúa con buques de 467 tons. de registro medio neto, cargan hasta 2.200 tons. y calan unos 16 piés. La operación en puerto reclama la permanencia de barcos de dos y medio a tres días y en consecuencia, por barco y por día se descarga alrededor de 455 tons. El sitio de preferencia para estas operaciones resulta ser el N° 9 de Puerto Galván.

Las planillas N° 83-84 y 85 se refieren al embarque

de los mismos inflamables, que son los obtenidos por destilación de las plantas de Galván. De ello resulta que en promedio durante el período 1929-37 es de 6.262 tons. anuales y que el mercado de distribución, por excepción se sitúa fuera de la zona comprendida entre Necochea y Patagones, es evidente que el transporte de la mercancía a que aluden las planillas antedichas, se efectúa por barcos de idénticas características que las citadas en la planilla N^o 82.-

2^o).-Movimiento de petróleo y derivados a granel por buques nacionales, se refieren a ello las planillas N^o 86 y 87

La primera define al tipo de barco empleado, cuyo registro medio es de 2.920 tons. y su calado medio de 23 pies, para descargar por unidad 5.526 tons. y cargar 2.500 tons. puesto que el movimiento de la planilla N^o 87 se efectuó con los mismos barcos. Se refiere a una permanencia en puerto de tres y medio días o sea, que opera a razón de 2.400 tons. por barco-día. Los sitios de operación son el N^o 3 de Ing. White y el N^o 9 de Puerto Galván y respecto a la procedencia de la mercancía, la totalidad de la que se descarga en Ing. White es de La Plata, mientras la depositada en Galván, procede de Comodoro Rivadavia para destilar.-

La planilla N^o 87 informa sobre los puertos de destino del inflamable salido a granel, los dos más importantes y que aparecen citados en forma permanente, son: La Plata y Comodoro Rivadavia.-

Las cifras que afectan al primero se refieren al petróleo crudo y las que se refieren a Comodoro Rivadavia, son productos destilados para consumo de la zona.-

3^o).--Combustible entrado por buques extranjeros, en la planilla N^o 88 se especifica el movimiento que sin duda, pierde gradualmente importancia, no obstante ello, quedan en las mismas, consignadas todas las características tanto del buque como del tipo de mercancía y su manipuleo en puerto.

El movimiento de inflamables registrado en Bahía Blanca durante el año 1937, puede resumirse así:

EN TONS.	ENTRADO	SALIDO	TOTAL
Envasado y transportado por buques de cabotaje..	34.157	8.968	43.125
A granel por petroleros nacionales	157.177	66.850	224.027
Entrado por petroleros extranjeros.....	8.918	--	8.918
TOTALES	200.252	75.818	276.070

Actualmente, las condiciones en que se efectúa este importante movimiento, es poco económico y peligroso. En Ing White, los tanques de primitiva planta de almacenamiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales están situados sobre el mismo muelle del dique de lanchas, a pocos metros del galpón de recepción del elevador de granos y junto al Muelle Nacional.-

La nueva planta posee sus tanques un poco mas alejados, pero en plena zona portuaria destinada al manejo de cereales y mercaderías generales y en cuanto a la descarga de inflamables a granel, se efectúa por cañerías ubicadas en el sitio N^o 3 del muelle de acero de Ing. White, es decir, en pleno centro de gravedad del puerto.-

En Puerto Galván no es muy diferente la situación en que se efectúan las operaciones. Los tanques y galpones de almacenamiento que reúnen y forman la planta de destilación se encuentran emplazados en la zona portuaria a pocos metros de los elevadores de granos y en cuanto a las operaciones de carga y descarga, ellas se efectúan en el sitio N° 9, esto es, inmediato a uno de los elevadores de granos de este puerto-el empleado en el sitio N° 8 .-

Sin contar con que además de los derechos portuarios que gravan a la embarcación, el muelle de la Empresa del F.F.C.S. cobra a la Dirección General de Y.P.F. un derecho de peaje por cada tonelada descargada por intermedio de la cañería que liga el sitio N° 3 de Ing. White a su planta de almacenamiento.-

La cifra que nos refieren las planillas agregadas donde figuran las estadías medias en puerto y por consiguiente a la capacidad diaria de carga, acusan deficiencias con respecto a las que ofrecen otros puertos que son, sin duda, imputables al marcado aspecto de improvisación que ofrecen todas las instalaciones que se han efectuado en el puerto de Bahía Blanca en lo que se refiere al manipuleo y almacenamiento de petróleo y sus derivados.-

Si se estima además que en Bahía Blanca, luego de abastecer a su extenso hinterland, resulta ser proveedor del combustible, a toda la costa marítima del sur y por último, permitiendo conectar las actividades de Plaza Huincul; Comodoro Rivadavia y La Plata, debe necesariamente, mover grandes masas de estas mercancías, partes de las cuales se desplazan hoy por tierra con un evidente recargo-sería necesario acen-

sejar la construcción en el Puerto Nacional, de una dársena que centralice todas las operaciones que tienen relación con ella.-

Esta dependencia portuaria, no puede ser ubicada en los puertos privados existentes en el estuario de Bahía Blanca, la autorización de funcionamiento de todos ellos carece de la generalidad suficiente, además, la misma disposición de sus instalaciones es un serio impedimento y por último, se estima que podría satisfacer mas ampliamente al interes general de la zona, una solución ideada y realizada por el Estado.-

c).-TRAFICO DE CAMIONES:

En las planillas N^o 77 y 89 se consigna la carga llegada a puerto con camión. A la primera ya nos hemos referido anteriormente.-

En la segunda se establece la carga llegada al Puerto Arroyo Paraja del año 1934-37 donde se registra el tonelaje, recorrido y la tonelada kilómetro de los cereales llegados a puerto, que por la disposición de sus instalaciones, puede admitir este tipo de vehículo.-

De las mismas resulta, que de 25.000 tons. transportadas en el año 1934 pasa a 67.000 tons. transportadas en el año 1937, registrándose una distancia media de transporte que en el pasado de 30 Kms. en el primer año del período estudiado y a 70 Kms. de promedio en el año 1937.-En la misma planilla se establece la distancia media de transporte, que es de 30 Kms. para 1934 y de 70 Kms. para 1937.-

Como podrá apreciarse, que a pesar de la imposibilidad de entrar a los grandes muelles de este puerto en camiones,

este medio de transporte representa en el conjunto de las actividades de los puertos de Bahía Blanca, un porcentaje bastante apreciable, apesar de no contar con caminos adecuados.-

d). -LIMITE DE LA ZONA DE COMPETENCIA ENTRE EL CAMION Y EL FERROCARRIL:

Para establecer esta comparación, será necesario establecer la ecuación de los costos de transporte por ambos medios.

Admitamos que los gastos terminales de los elevadores, llegada la carga en ferrocarril o en camión sea equivalente. Supongamos un productor situado en un punto A de la zona, envíe sus productos a puerto directamente por camión a la tarifa f_0 a una distancia X, el costo será:

$$C_1 = f_0 \cdot X$$

Si en cambio los envia por ferrocarril tendrá los siguientes gastos: Costo de transporte de chacra a la estación que será f_1 , la tons.Km., a la distancia media d ; movimiento en la estación que llamaremos M ; tarifa ferroviaria igual a f_2 a la distancia X y por último costo de tracción en puerto que lo representaremos por T .

Tendremos que el costo de transporte por ferrocarril es:

$$C_2 = f_1 \cdot d + M + f_2 \cdot X + T$$

Tenemos que el límite de la zona que A busca estará definida por los costos de esta ecuación:

$$f_0 \cdot X = f_1 \cdot d + M + f_2 \cdot X + T$$

Siendo conocidos solamente f_2 (tarifa ferroviaria) y T tracción portuaria establecida por ley igual a \$0,945 m/n por tons.

f_0 : valor que varía no solamente en función de la distancia, sino del estado de los caminos, del volumen a transportar, de la demanda de flete y de la posibilidad de obtener carga de retorno.-

f_1 : para este factor hay algunas determinaciones efectuadas por la Dirección de Economía Rural y Estadística del Ministerio de Agricultura, pero tratándose de una tarifa sobre una distancia relativamente corta, no es necesario una extrema exactitud.-

d : este factor podemos determinarlo conociendo la cantidad de Hs. sembradas en promedio por estación y admitir que la zona de influencia es circular, lo que no es rigurosamente exacto, pero da cifras aproximadas.-

M : hay acerca de este término varios estudios realizados por la Dirección de Economía Rural y Estadística.

Se trata ahora de establecer en función de los constantes los valores de X y X' . Representaremos en un sistema de coordenadas en el eje de los X la distancia y en el de las ordenadas, los términos constantes.-

Con el objeto de definir el límite de competencia entre el camión y el ferrocarril, expondremos el trabajo.- Fórmula presentada por la Inspección de Navegación y Puertos.- presentado al tercer Congreso Argentino de Vialidad.-

La zona de competencia ha sido determinada mediante la solución gráfica de la ecuación de costas.-

Admitiendo que los gastos terminales de los elevadores, llegando la carga en camión o en vagón sea equivalente, el límite de la zona que se busca estará definida por los

costos de esta ecuación:

$$f_1.d + M + f_2.X + T = f_0.X$$

Donde f_1 = costo de transporte de la tonelada-kilómetro desde la chacra a la estación a la distancia media a .-

M = Movimiento en la estación.-

f_2 = Tarifa ferroviaria a la distancia X .-

T = A tracción en puerto.-

f_0 = Costo de transporte de la tonelada -Kilómetro por camión a la distancia X .-

VALOR f_2 : Para la determinación de este como para la de todos los términos de la ecuación de costos, se ha solicitado en Bahía Blanca informes de las casas cerealistas más importantes, como también de los acopiadores y empresarios de transportes más difundidos. El valor f_1 importa según estas fuentes de informes, \$ 0.20 m/n.-

VALOR DE d : La distancia media chacra-estación, según los mismos informes, es de 10 Kms. Este dato puede comprobarse no obstante, siguiendo este procedimiento:

El área sembrada con cereales y lino en la zona de Bahía Blanca, mide 33.000 Kms. cuadrados. Dentro de esta zona existen 200 estaciones ferroviarias, lo que implica en promedio, 165 Kms. cuadrados por estación y como la relación entre el área sembrada y la superficie que ella ocupa es de 1 a 3, resulta que la zona de influencia media por estación es de 495 Kms. cuadrados.-Admitiendo que la forma de esta superficie sea circular, su radio o distancia máxima mide 12 Kms. con 500 mts. La distancia media del centro a los diversos puntos de este círculo, es con suficiente aproximación, $\frac{2}{3}$ de f_2 o sea, 8 Kms.-

En consecuencia, descontando la superficie ocupada por pueblos y quintas, es admisible la cifra de 10 Kms. como distancia media chacra-estación.-

El primer término de la ecuación de costos es, en consecuencia, \$ 2.00 m/n.-

VALOR DE M: Se refiere a los movimientos de cereales en estación, que son:

Depósito en los galpones que exige un gasto medio de \$ 0.60 m/n. por tonelada, y los siguientes: descarga de camión y apilado con pesada, carga de vagón con pesada y otros movimientos a veces necesarios, como traspilar, etc.-En conjunto, el valor de estos gastos, según informes, es de \$ 0.06 por bolsa o sea, \$ 1.00 por tonelada. El valor de M es de \$ 1.60 m/n.-

VALOR $f_2 \cdot X$: Es la tarifa ferroviaria para el cereal de que se trata.-

VALOR DE T: Es la tracción portuaria igual a \$ 0.945 m/n la tonelada establecida por ley.-

VALOR DE f_0 : Según las mismas informaciones, los precios pagados en los contratos celebrados, sin distinción de cereales o lino, son estos:

Por	1 legua	-	0.17	\$ m/n.	para	100	Krs.
"	2	"	-	0.25	"	"	"
"	4	"	-	0.33	"	"	"
"	6	"	-	0.50	"	"	"
"	7	"	-	0.60	"	"	"
"	8-10	"	-	0.70	"	"	"
"	15	"	-	0.80	"	"	"

Por distancias superiores a 15 leguas se cobra \$ 0.05 por cada 100 Kgs. y legua de exceso.-

En estos precios-se dice en las informaciones-son los que se pagan actualmente con el estado de los caminos, con abundancia de la mano de obra y supuesto que el viaje de retorno se haga vacío. Los caminos de tierra son simplemente mejorados y en general, buenos.

La mano de obra se encarece un poco en el período de la cosecha cuando es grande el transporte de las chacras a las estaciones ferroviarias. Hay casos también en que el transporte se hace más barato que lo establecido más arriba y es, cuando los camiones pueden regresar cargados con mercaderías generales para las casas de comercio de la campaña.-

Este doble movimiento es ya bastante frecuente, porque con el aumento del tráfico marítimo del muelle Nacional, el movimiento de las mercancías generales para la campaña es ya bastante apreciable.-

Llevando estas cifras al plano N^o 21 luego de haber suavizado mediante la determinación de una función interpolatriz de los valores dados por los informantes, las asperas de la curva resultante, se ha obtenido en la intersección de ésta con la que traduce el costo de transporte por ferrocarril, el límite de la zona cuya producción tiene ventaja en enviar sus cereales a Bahía Blanca por camión, distante del puerto unos 108 Kms.

Corresponde agregar que en lo que respecta a la competencia entre el ferrocarril y el camión, es cuanto a estos afecta a los camiones de dimensiones usuales en el trá-

urbano que solo enganchan un acoplado y consumen nafta en cuyas condiciones no pueden vender el flete a menos de 0.08 a \$ 0.09 la tonelada-Kilómetro. Otras conclusiones podrían extraerse si consideramos el tipo de transporte utilizado en Estados Unidos y Canadá, compuesto por un coche motor que quema gas oil y engancha hasta 5 acoplados, que en conjunto transporta 90 tons. y puede vender el flete en líneas regulares hasta \$ 0.01 la tonelada-Kilómetro.-

Nuestro país deberá correr alguna etapas intermedias antes de llegar a las características de aquellos países y ellas serán cuanto mas breves, cuanto mas rápidas sean la ejecución del pavimento en las grandes rutas.-

Con el objeto de ligar estos puertos a su zona productora de cereales y lino, como tambien ganadera y así mismo de consumo, se estima conveniente ejecutar a la brevedad posible hasta los 100 Kms. del puerto, de las rutas N^o 3-33-35-22 y el circuito proyectado por la Dirección Provincial.-

Como en estos puertos el problema fundamental es el de los medios de acceso, se ha redactado el cuadro N^o 90 con el objeto de definir el tonelaje que puede llegar al puerto por camiones, donde figuran todas las estaciones ferroviarias situadas dentro de las zonas de competencia y que suman 42 de los FF.CC. Sud y Bahía Blanca Nord-Oeste y 4 del F.C.R.P.B.-

Los cereales que estas estaciones han despachado en promedio de los años 1935-36 alcanzan a 251.738 tons. cifra que no mide con exactitud el volumen afectado, porque si bien en el año 1935 fué de cosecha abundante, el año 1936

marca un mínimo en la curva del cereal despachado. Atendidos, no obstante, a estas cifras se ha redactado el cuadro N^o 91 en el cual se ha calculado los fletes por ambos medios de transporte, del cual resulta que utilizando el camión, se ha producido una economía en favor de éste y como consecuencia, para la zona de \$ 282.215.95 m/n. o sea en números redondos \$ 1.20 m/n. por tonelada.-

Actualmente no es posible entrar con camiones a los puertos de Ing. White al Galván, no obstante ello, el muelle Nacional y Puerto Arroyo Pareja dan ya una idea de la importancia que la modificación de este régimen puede introducir.-

Como complemento de las rutas, se hace necesario dotar a los puertos de las comodidades necesarias para la recepción de camiones. Actualmente, la Dirección Nacional de Granos y Elevadores construye junto a los elevadores particulares del F.C.S. o sea en Puerto Ing. White, silos como anexo de los elevadores ya existentes, reservando una capacidad de 1.600 tons. para la recepción de cereales desde camiones. A pesar de ello, la necesidad no queda satisfecha con esta capacidad reservada para camiones, desde que, según se puede establecer, no solo el acceso a dicho elevador es precario, sino que la capacidad exigible por el cereal que pueda llegar en camión, es muchísimo mayor que la atribuida a la referida unidad.-

Se puede decir que el puerto Arroyo Pareja, cuyas cifras de exportación de cereales alcanza al 10 % de las que acusa Ing. White, llegan anualmente desde 1935 mas de 40 millones de toneladas de cereales mediante los camiones.- año 1937, 67.220 tons.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

El estudio de la zona de Bahía Blanca que hemos efectuado, y de las características de los puertos del estuario, sugiere las siguientes conclusiones:

A).- EXPORTACION:

a.- Cereales: El volumen de exportación de cereales determinado en cuadros respectivos, nos permite clasificar a los puertos del estuario como netamente cerealistas.

Si bien en los últimos años 1938-39 se exportó una cierta cantidad de fruta, no representa sino un porcentaje muy limitado en relación al cereal.-

Para la exportación de cereales poseen los puertos perfectos y potentes aparatos de embarque y almacenamiento de cereales, capaces de absorber el mayor volumen que es dable preparar, como lo hemos expresado anteriormente, pero ellos en la actualidad no son sino puertos particulares que sirven las líneas de los respectivos ferrocarriles.-

Esta modalidad de los puertos se explica porque fueron construidos cuando el transporte auto-motor no se había aún implantado en el país, y porque en realidad completan el sistema de vías férreas de las mismas empresas que las explotan.

b.- Las frutas: Dentro de la zona de explotación de los puertos, existen regiones de gran producción de frutas: el Valle Superior del Río Negro y Neuquén, muy apta para la exportación.

Mientras en 1936 interviene en la exportación total de frutas del país con un 38,9%, pasa en el año 1938 a 58% para alcanzar durante los 4 primeros meses del año 1939 a un 71%.

A pesar de ello, hasta el presente no se ha exportado por estos puertos sino durante el año 1938 el 12,9% de la fruta.

que se dedica a la exportación de Rio Negro y Neuquén, el resto, o sea el 87,1% se exporta por Bs.As. sometiendo a un recargo inútil de \$ 15.00 por tons. a la mercadería en concepto de flete por su mayor recorrido de 660 Kms, circunstancia que redundaba también sobre la calidad de la mercadería.-

En el párrafo anterior, hemos visto la ventaja que la exportación por estos puertos produce a la economía general de la zona. Pero el afianzamiento de los puertos del estuario frente al puerto de Bs. As. como exportador de frutas, se resiente por deficiencias técnicas y mecánicas.-

Si bien el puerto Nacional está dotado de una cámara de desinfección, nunca ha sido utilizada, habilitándose en 1938-primer año en que se exporta por el puerto del estuario-el puerto Galván y durante el corriente año, el puerto Cuatroses, ambos particulares.-

Se impone, por lo expresado anteriormente, la necesidad de dotar al puerto Nacional de todo el utilaje y las instalaciones correspondientes con capacidad suficiente, tanto para la exportación de la fruta del alto Valle del Rio Negro y Neuquén, como también para la exportación de fruta de cierta zona de la provincia de Mendoza, pues al ser equipado el puerto con todos los instrumentales necesarios podría en parte, absorber la producción de dicha provincia por estar a igual distancia que Bs.As.-

c.-De ganado: Cuenta también dentro de la zona de influencia de los puertos, con una gran cantidad de ganado muy apto para la exportación, teniendo un puerto-Cuatroses-con

instalaciones frigoríficas y faenamiento de ganado capaces de absorber una gran parte de la producción de la zona, no se encuentra éste habilitado para la exportación semetiéndose, por tal motivo, al ganado que se produce en la zona, a un recorrido de más de 450 Kms. gravitando directamente sobre el producto y en consecuencia, en la economía general de la zona.-Por lo expuesto, sugerimos la necesidad de la rehabilitación del puerto anteriormente mencionado.-

B).-IMPORTACION:

Al tratar lo concerniente a la importación, las planillas N^o 54 a 58 nos permitirán ver que la importación por Bahía Blanca en forma directa, solo se realiza en la actualidad, para el carbón que consumen las Empresas ferroviarias, maderas, máquinas agrícolas y una reducida partida de mercaderías generales. Estas mercaderías llegan, unas directamente y otras, desde B. As. que luego son nacionalizadas en estos puertos.-

Las mercaderías aludidas podrán apreciarse en las planillas antedichas, y podrá verse que mientras en 1927 se introducen por los puertos del estuario por un valor de 39 millones de pesos, pasa a \$ 57.000.000 en 1929 para luego ir descendiendo con algunas alternativas a \$ 15.000.000 m/n. durante el año 1936.-

Esta reducción tan pronunciada no puede suponerse que sea una consecuencia local de un fenómeno general, porque las cifras que se refieren al mismo acontecimiento en el país, pasan por un mínimo en 1933 y se inicia luego un escalonado ascenso hasta 1936 inclusive. Es de suponer entonces,

que las mercaderías que anteriormente se introducían por Bahía Blanca directamente, en su gran mayoría se nacionalizan en Bs.As. a partir del año 1930.-

Este giro falso de las mercaderías que entran del exterior por los puertos del estuario, implican un recargo resultante del flete cabotaje y del innecesario movimiento a que se las somete en Bs.As. que alcanza, de \$ 20.00 a \$ 25.00 la ton. que podría evitarse desde que el 90% del tonelaje de registro de los buques entrados en el estuario de Bahía Blanca lo hacen con lastre, mientras el flete desde los puertos europeos a Bahía Blanca o Bs.As. practicamente, es el mismo.-

Ahora bien, considerando que la importación media del país es de 52.000.000 de ton. para satisfacer las necesidades totales del país, resulta como lo hemos expresado anteriormente, que la zona de Bahía Blanca mediante un correcto envío, debiera alcanzar a 450.000 tons. anuales, pero de ello debe deducirse la entrada directamente o mediante el cabotaje-desde Bs.As.-que luego se nacionaliza en estos puertos

De aquella cifra, han entrado en Bahía Blanca, en forma directa o indirecta sin nacionalizar, hasta 140.000 tons. en el año 1927. En 1936 solo se registran unas 50.000 tons.

Hay en consecuencia, un excedente de 400.000 tons. que los importadores han recibido en Bs.As. y que luego es distribuida en el hinterland de Bahía Blanca mediante el F.F.C

De las 450.000 tons. que consume, de las cuales escasamente llegan 100.000 en forma directa, quedan 350.000 tons. afectadas de un recorrido vicioso, de las cuales, admitamos, que unas 120.000 tons, es decir, algo mas del 30%, le resulte

indiferente entrar al país por un puerto u otro, en razón de encontrarse en las zonas límites. Nos quedan entonces, unas 230.000 tons. que efectúan un mayor recorrido.-

Como podrá apreciarse, este mayor recorrido a que es sometida la mercadería, afecta directamente a la economía regional. En lo que respecta a los derechos aduaneros portuarios, bajo el punto de vista de la renta fiscal, no hay pues ventaja alguna.-

Si se fija en las proximidades de Saavedra, el centro de gravedad de la zona importada, tenemos que queda unos 530 Kms. de Bs.As. y unos 120 Kms. de Bahía Blanca. La mercadería importada por Bahía Blanca, deberá recorrer este último kilometraje, mientras que la que se importa por Bs.As. debe recorrer hasta los centros de consumo, una distancia media de 530 Kms. La economía de la zona, radica en la diferencia de tarifas.-

Con el objeto de calcular con alguna aproximación lo que anualmente afecta a la economía de la zona, adoptaremos como tarifa media, la Clase Quinta del Clasificador del F. C.S que une, entre otras, la ventaja de que agrupa a gran parte de los artículos rurales de consumo en la zona.-

La tarifa Clase Quinta en un recorrido de 530 Kms. cuesta \$ 47,81 y la de 120 Kms. cuesta \$ 23,18 m/n. La economía resultante del correcto giro es de \$ 24,63 per tons.-

Aplicándoles este exceso de flete por el recorrido terrestre e innecesario a las 230.000 tons. resulta que los consumidores de la zona han pagado alrededor de \$5.664.900 cifra que cualquiera sea el grado de precisión que se le atribuya, posee una frecuencia propia.-

Si bien la radicación del comercio exterior exige un vasto mecanismo, en cuya función el Estado tiene una relativa injerencia, puede sin embargo, crear las condiciones que hagan posible su implantación, dotando al puerto Nacional del utilaje necesario.-

C).-MOVIMIENTO DE INFLAMABLES:

Como lo hemos expresado en las planillas respectivas, el movimiento de inflamables no solamente por contar dentro de la zona de influencia con yacimientos petrolíferos de alguna importancia, sino también por el apreciable porcentaje que sus actividades agrícolas e industriales reclaman es de considerable importancia

Actualmente, las condiciones en que se maneja y almacena este combustible, son precarios, poco económicos, y peligrosos.-

En Ing. White, los tanques de la primitiva planta de almacenamiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, están situados sobre el mismo muelle y a pocos metros del galpón de recepción de mercaderías del muelle Nacional. La nueva planta posee sus tanques un poco más alejados, pero en plena zona portuaria y en cuanto a la descarga de inflamables a granel, se efectúa por cañerías ubicadas en el sitio N° 3 del muelle de acero de Ing. White propiedad del F.C.S.-

Además de los derechos portuarios que gravan a las embarcaciones, de la Empresa del ferrocarril cobra a la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, una especie de peaje por cada ton. descargada.-

No es muy diferente la situación en cuanto afecta a la misma operación en Galván. Los tanques y galpones de almace

namiento y las plantas de destilación se encuentran emplazadas casi en la zona portuaria.-

Como podrá apreciarse por el marcado aspecto de improvisación de estas instalaciones, surge la necesidad de dotar al Puerto Nacional, de una dársena apropiada a tal fin, como también, de construir destilerías capaces de satisfacer las necesidades de la zona, evitando así el innecesario recorrido a que se somete en la actualidad, a este producto.-

Existen actualmente, 2 playas de destilería; una de la propiedad de la Standard Oil y otra, de la Isaura que no satisfacen sino en muy pequeño porcentaje, el consumo de la zona.-

D).- TRAFICO DE CAMIONES:

Como lo hemos enunciado en otra parte de este trabajo, los puertos del Estuario no cuentan en su mayoría, con caminos de acceso, como tampoco, con carreteras afirmadas.-

El plano N^o 21 nos demuestra lo perjudicial que ha resultado para el productor el transporte ferroviario.-

Si bien a partir del 15 de Noviembre de 1938, rigen nuevas tarifas ferroviarias que compiten favorablemente con el transporte auto-motor, creemos que cuando la red caminer proyectada para la zona llegue a su realización, sería imposible, sin graves quebrantos, para las Empresas ferroviarias competir con el camión, pues en Estados Unidos y Canadá, donde existen las grandes rutas, pueden vender el flete en líneas regulares hasta \$ 0,01 la tonelada-kilometro.-

En la actualidad, el Gobierno por intermedio de la Di-

rección General de Construcción de Elevadores, construye junto al Elevador Central de propiedad del F.C.Sud. silos con una capacidad de 60.000 tons.-

Reserva para la recepción de camiones, 1.600 tons que creemos no alcanzará a satisfacer el volumen transportado por este medio.-

C).-ADMINISTRACION:

Como lo hemos expresado anteriormente en lo que respecta a la administración de estos puertos, creemos que un sistema de administración autónomo aplicado con carácter de organización industrial, produciría una explotación portuaria capaz de sumar todos los intereses.-

Desarrollo del kilometraje ferroviario en la zona de influencia

AÑOS	L I N E A :		P. O.:	Km. PARCIAL	Km Tot:	ACUMULADA
1883:	Olavarría - La Madrid:	Sud		93,5	93,5	93,5
84:	La Madrid-B. Blanca :	"		259,6	259,6	353,1
85:	Tandil-Juarez:	"		85,7	85,7	438,8
86:	Juarez-Tres Arroyos :	"		90,6	90,6	529,4
91:	Tres Arroyos-B. Blanca:	"		191,2	-	-
"	B. Blanca-N. Roma;	B. B. y N. O.		42,8	-	-
"	N. Roma-Bernasconi:	"		172,8	-	-
"	Bernasconi-Huacal:	"		29,6	396,2	925,6
95:	Huacal-Eoupel :	"		36,3	36,3	961,9
96:	Eoupel-O. Hacha:	"		42,6	-	-
"	O. Hacha-Utracán :	"		14,4	57,0	1.018,9
97:	B. Blanca-N. Colorado:	Sud		171,8	-	-
"	Utracán-Naicó :	B. B. y N. O.		45,2	-	-
"	Naicó-Toay :	"		31,0	-	-
"	Santa Rosa-Toay :	Oeste		10,4	258,4	277,3
98:	N. Colorado-Darwin :	Sud		177,7	-	-
"	Darwin-Chelforo:	"		70,5	248,9	1525,5
99:	Bolívar-Guaminí:	"		151,4	-	-
"	Guaminí-Savedra :	"		133,4	-	-
"	Chelforo-Confluencia:	"		132,2	416,0	1941,5
1901:	Confluencia-Neuquén:	"		5,6	5,6	1947,1
03:	Olavarría-B. Blanca:	"		290,2	290,2	2237,3
05:	Darragueira-Avestruz:	B. B. y N. O.		17,2	17,2	2254,5
06:	Avestruz-Ramocó:	"		32,0	32,0	2286,5
07:	Barrow-Lobería:	Sud		145,3	-	-
"	N. Roma-Darragueira:	B. B. y N. O.		117,5	262,8	2549,3
08:	Gardey-Deferrari :	Sud		129,2	-	-
"	Darragueira-Cayupá:	B. B. y N. O.		150,6	279,8	2829,1
09:	Cayupá-H. Renancó:	"		195,4	-	-
"	Rivera-Salliqueló:	"		52,7	-	-
"	Rivera-Macachín:	"		37,5	-	-
"	Macachín-Doblas:	"		32,0	-	-
"	Lopez Lecube-V. Iris:	"		43,1	-	-
"	Maza-J. Lomas:	"		57,7	-	-
"	Maza-Riglos :	"		36,5	454,9	3284,0
10:	Cincolletti-O. Vidal :	Sud		30,2	-	-
"	Deferrari-Orense:	"		71,8	-	-
"	La Carreta-B. Blanca:	Rovario a Pto		48,0	510,0	3794,0
11:	Dorrego-Oriente:	Sud		59,5	-	-
"	Bolívar-Fringles:	"		194,5	-	-
"	Riglos-Ombú:	"		68,6	-	-
"	Recalde-Ombú:	"		99,6	-	-
"	Quatraché-Alpachiri:	B. B. y N. O.		48,5	-	-
"	Riglos-Gerales:	"		17,2	-	-
"	Espigas-Recalde:	Sud		46,0	594,9	4387,9
12:	Oriente-Copetones:	"		14,1	-	-
"	Barrow-Barra:	"		60,0	74,1	4462,0
13:	Neuquén-Zapala:	"		187,2	187,2	4649,2
15:	Gomez-Minifreda:	Oeste		18,0	18,0	4667,2
22:	B. Blanca-Stroeder:	Sud		175,3	175,3	4842,5
24:	Stroeder-Catagones:	"		90,4	90,4	4932,9
29:	Orense-Copetones:	"		57,2	-	-
"	Chillar-Barra:	"		75,8	-	-
"	Barra-Dorrego:	"		117,8	250,8	5183,7

459,5	17,462,2	1899 * 1936	ALVARADO
529,3	23,816,7	1892 * 1936	BANIA BLANCA
559,8	22,394,3	1897 * 1936	BERNARDINA
853,5	32,433,9	1899 * 1936	BOLIVAR
596,0	26,224,5	1893 * 1936	CARNEL DOMINGO
665,5	29,992,0	1892 * 1936	CORONEL SUAREZ
680,0	30,600,3	1892 * 1936	GENERAL JAVIER D
685,6	30,852,0	1892 * 1936	GONZALEZ SUAREZ
634,4	23,473,3	1899 * 1936	GUAMINI
479,0	21,557,9	1892 * 1936	INGENIERO WHITE
713,7	32,119,5	1892 * 1936	JUANES
526,2	23,640,1	1892 * 1936	MARISTA
450,0	22,003,2	1897 * 1936	MUÑA ROSA
728,7	32,710,3	1892 * 1936	OLAVARRIA
350,0	13,301,6	1899 * 1936	PALABOSCHES
595,4	26,795,9	1892 * 1936	PIRE
627,1	23,018,2	1900 * 1936	PUAN
704,2	26,761,3	1899 * 1936	LA LARGA
352,5	13,005,3	1900 * 1936	RIO COLORADO
701,2	25,947,5	1900 * 1936	RIOY
127,7	21,109,8	1897 * 1936	SAN GERMAN
645,0	28,380,0	1893 * 1936	SAN JUAN
531,2	21,240,0	1896 * 1936	SANTANA
548,1	24,680,6	1892 * 1936	TOMORIST
600,6	30,627,1	1892 * 1936	TRES UNIDOS

RELACIONES AÑOS LAZARIA CALDA PHONEDIO

Años 1892 - 1936

102 LAZARIA CALDA (en sus) en su zona de influencia

Lluvia caída (en mm.) en su zona de influencia

3

TERRITORIO DE LA PAMPA AÑOS 1895 - 1936

	AÑOS	Lluvia caída	Promedio
G. ARAOS	1897 a 1936	20.503,5	539,5
BERNABONI	1897 a 1936	20.761,8	501,9
CATRILO	1899 a 1936	24.007,4	631,8
EPU-MEL	1897 a 1936	20.184,5	504,6
GENERAL ACHA 98	a 1936	18.586,5	476,5
HUCAL	1897 a 1936	20.366,4	509,1
NAICO	1900 a 1936	18.942,4	511,9
REMECO	1896 a 1936	20.834,5	563,0
TREBOLARES	1899 a 1936	24.966,6	713,3
TRENEL	1899 a 1936	21.962,3	208,4
TOAY	1900 a 1936	20.453,8	552,6
UTRACAN	1900 a 1936	19.156,0	517,7

PROMEDIO DE LA ZONA : 560,8

Zona de influenciaLluvia caída (en mm.) durante los años 1913 - 1936TERRITORIO DEL RIO NEGRO

ESTACIONES	AÑOS	LIUVIA CAIDA	PROMEDIO
ALLEN	1925 a 1936	1.379,2	125,3
GIPOLLETTI	1913 a 1936	4.162,1	173,4
CONDERO	1921 a 1936	2.573,1	160,8
GUELFORO	1903 a 1936	5.216,8	217,73
CHICHINALES	1913 a 1936	4.558,0	189,9
CHIMPAY	1913 a 1936	5.103,4	212,6
CHOELE-CHOEL	1913 a 1936	6.111,2	254,6
J. N. PALACIOS	1927 a 1936	2.194,5	219,4
J. N. de GARAY	1913 a 1936	7.918,5	329,9
PICHI - MAHUIDA	1913 a 1936	7.278,0	303,2
ZORRILLA	1913 a 1936	6.243,0	260,1

LIUVIA MEDIA DE LA ZONA 222,4

Zona de influenciaLluvia caída (en mm) durante los años 1913 a 1936TERRITORIO DEL NEUQUEN

<u>ESTACIONES</u>	<u>AÑOS</u>	<u>LLUVIA CAIDA</u>	<u>PROMEDIO</u>
CASTRO R.	1924 a 1936	1.461,0	112,3
CHALLAQU	1916 a 1936	2.395,3	114,0
CHOS MALAL	1913 a 1936	6.070,9	252,9
NEUQUEN	1913 a 1936	3.502,5	145,9
BAPALA	1914 a 1936	3.336,6	140,6

LLUVIA MEDIA DE LA ZONA 153,9 mm.

Zona de influenciaSuperficie Población Densidad

PARTIDOS	Superficie Km2.	Población	Densidad por Km2.
A. ALSINA	5.843	29.498	5,0
B. BLANCA	3.843	159.702	46,7
BOLIVAR	2.459	25.800	10,5
C. PRINGLEE	5.193	26.649	5,1
C. SUAREZ	5.374	39.450	7,3
C. DORNEGO	5.794	23.720	4,1
C. PELLEGRINI	3.426	24.940	7,2
CASEROS	3.367	12.180	3,6
G. LAMARCA	4.896	21.640	4,4
GUAMINI	5.123	20.808	4,0
G. CHAVES	1.352	5.280	3,9
SUAREZ	1.826	8.750	4,8
LAFRIDA	3.385	14.750	4,3
OLAVARRIA	5.689	40.000	7,0
PATAGONES	11.613	10.500	0,9
FEHUAJO	224	1.708	7,6
PUAN	6.223	29.070	4,7
BAAVIERA	3.545	14.100	4,0
TORNQUIST	4.182	15.000	3,6
T. LAUQUEN	210	890	4,2
T. ARROYOS	3.191	36.040	11,3
VILLARINO	12.565	20.000	1,6
TOTAL	89.323	580.383	---

Comercio existente en la provincia de Bu. A. AÑO 1934

PARTIDOS	VACUNOS	LANARES	PORCINOS	YEGUARIZOS	TOTALES
A. ALSIBA	102.521	149.641	10.514	37.221	299.927
B. BLANCA	54.459	185.271	2.518	16.778	259.026
BOLIVAR	92.114	72.172	46.873	17.836	228.995
C. PRINOLAS	112.452	630.629	5.620	36.599	785.300
C. DORRIGO	81.297	332.817	4.200	43.935	462.249
C. SUAREZ	250.737	403.371	8.028	38.950	701.086
C. FELLEGRINI	128.052	82.572	42.394	28.371	301.389
CASEROS	128.708	71.784	19.862	18.499	238.853
G. LANADINO	206.246	435.312	6.435	22.453	709.446
GUARINI	156.041	171.136	20.023	26.978	374.178
G. CHAVES	38.409	96.261	1.362	9.410	142.442
SUAREZ	29.940	137.496	1.167	8.957	237.560
LACRIDA	185.259	408.891	2.127	16.257	612.534
OLAVARRIA	339.733	445.382	6.525	26.980	818.620
PATACONAS	11.419	313.667	1.205	12.632	338.923
PEHUAJO	12.037	7.248	3.099	1.596	24.080
PUAN	62.124	256.122	11.548	40.319	370.113
SAAVEDRA	126.821	369.961	10.418	43.180	550.400
TORNQUIST	73.280	347.597	4.098	33.162	463.137
T. LAUQUEN	6.405	5.340	960	1.014	15.759
T. ARROYOS	51.774	209.596	8.990	26.749	297.109
VILLARINO	55.476	254.805	2.797	41.333	354.411
TOTALES	2.459.624	5.383.073	220.793	549.213	8.612.703

FUERTOS DE BAHIA BLANCA

8

Zona de influencia

Ganadería existente en Territorio de la Pampa

Censo 1934

DEPARTAMENTOS	VACUNOS	LANARES	TOTALES
CALEU-CALEU	34.815	177.493	212.308
BUCAL	45.470	72.795	118.269
SUATRACHE	35.103	65.978	101.081
ETREUCO	69.713	100.846	170.559
CATRILO	41.216	131.626	172.842
UTRACAN	98.890	341.580	440.470
L. CALEL	21.886	278.189	300.075
CAPITAL	19.371	34.308	53.879
TOTALES	367.664	1.202.819	1.570.483

PUERTOS DE SANTA BLANCA

109

0

Zona de influencia

Guadalupe existente

Territorio Rio Negro

Año 1934

Departamentos	Vacunos	Lanaras	Total General
P. MANUIDA	5.124	113.068	318.192
AVELLANEDA	14.709	243.742	258.531
GENERAL ROSA	7.467	26.750	34.217
EL OUY	6.095	111.517	117.612
TOTALES	33.475	695.077	728.552

TERRITORIO DEL NEUQUEN

CONFLUENCIA	3.584	4.879	8.463
FIGON LEUFO	1.569	7.063	8.632
CATAN LIL	16.432	298.884	315.316
ALUMINE	22.196	52.441	74.637
XAPALA	2.103	17.542	19.645
FIGUCHES	11.866	55.720	67.586
TOTALES	57.750	436.529	494.279

Resumen GeneralSuperficie en Km.2., Población y Ganadería

PROVINCIA Y TERRITORIOS	SUPERFICIE Km2.	POBLACION Hab.	VACHOS No.
Prov. de Bs. As.	89.323	580.383	2.459.624
La Pampa	73.600	150.000	367.664
Río Negro	54.000	40.000	33.475
Neuquén	66.400	35.000	57.750
TOTALES	283.323	805.383	2.918.513

PROVINCIA Y TERRITORIOS	LANAS No.	TOTAL GENERAL
Prov. de Bs. As.	5.383.073	7.842.697
La Pampa	1.282.819	1.570.483
Río Negro	695.077	728.552
Neuquén	436.529	494.279
TOTALES	7.717.498	10.636.021

Recepciones contratadasAño Agrícola 1928 - 29.

11

PARTIDOS	1928-29				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	135.000	8.200	12.000	25.000	18.200
B. BLANCA	110.000	400	25.000	7.000	500
BOLIVAR	34.300	3.000	14.700	1.960	19.600
C. PRINGLES	145.000	2.200	45.000	13.000	1.700
C. SUAREZ	145.000	6.000	29.000	25.000	17.400
C. HERRERO	207.000	11.800	80.000	12.000	1.500
C. PELLEGRINI	66.750	2.670	23.140	8.900	28.925
CASEROS	44.370	3.480	21.750	2.610	17.000
C. SANABRIA	23.000	1.100	9.500	8.000	4.300
GUARINI	70.000	9.300	30.500	12.000	20.000
C. CHAVES	15.561	3.069	16.830	6.930	594
JUANES	11.900	2.040	8.500	2.890	2.380
LAFRIDA	8.000	700	6.900	4.000	1.700
OLAYARRIA	28.000	5.600	24.000	12.800	9.600
PATRONES	69.000	138	3.795	2.760	690
PERUJO	3.200	200	1.280	240	1.280
PUAN	230.000	3.000	16.000	24.000	10.000
SALVEIRA	115.000	900	15.000	13.000	2.000
TORRENT	130.000	400	17.000	12.000	1.000
T. LAUREN	2.960	200	1.400	270	1.460
T. ARROYOS	98.368	6.784	71.550	18.550	2.550
VILLARINO	220.000	100	10.000	5.000	500
TOTALES	1.912.400	71.281	582.845	217.860	162.708
Has. perdidas	21.250	15.450	171.900	54.240	98.800
Has. cosechadas	1.891.119	55.791	310.857	163.620	63.858

PUESTOS DE BAHIA BLANCA

112

Zona de influencia

Recepciones sembradas

Años agrícola 1929-30

12

PARTIDOS	1929-30				
	TRIGO	LIÑO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	120.000	5.000	10.000	30.000	25.000
B. BLANCA	95.000	200	20.000	6.000	2.500
BOLIVAR	34.300	96	14.700	3.185	26.050
C. FRINGLES	143.000	2.000	47.000	16.000	2.900
C. GARCÉS	140.000	5.500	31.000	27.500	18.500
C. DOMINGO	200.000	9.500	87.500	14.000	690
C. PELLEGRINI	62.300	1.068	23.585	8.455	32.040
CABEROS	45.240	43300	23.925	3.915	18.270
C. LANARIID	24.500	1.200	10.500	9.000	4.500
GUAMINI	68.000	5.800	31.500	14.600	24.000
G. CHAVES	16.005	2.475	16.850	7.755	825
JHARES	13.600	2.040	11.900	3.060	3.060
LAFRIDA	8.800	900	7.500	4.800	2.100
OLAVARRIA	25.600	5.600	24.000	14.000	10.000
PATAGONES	86.250	138	4.140	3.450	1.380
PERUAIJO	2.880	140	1.040	272	1.920
PSAN	210.000	1.000	14.000	22.000	15.000
RAAVEIRA	100.000	300	10.000	12.000	4.000
TORRIGUET	115.000	200	14.000	10.000	3.000
T. LAQUEN	2.760	160	1.280	200	1.480
T. ARROTOS	93.750	5.300	71.550	19.875	2.756
VILLARIN	185.000	300	7.500	6.000	1.000
TOTALES	1.791.965	53.217	483.380	235.965	261.771
Has. sembradas	99.560	12.625	165.659	86.210	104.117
Has. cosech.	1.242.425	40.592	317.721	149.755	97.054

Zona de influencia

Hectáreas sembradas

Año agrícola 1930-31

PARTIDOS	1930-31				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	130.000	3.000	15.000	25.000	25.000
B. BLANCA	115.000	100	22.000	4.000	3.000
BOLIVAR	31.850	980	15.680	2.400	21.070
C. PRINCIPES	168.000	3.000	55.000	20.500	3.000
C. SUAREZ	152.000	6.000	30.000	30.000	20.000
C. DORRIGO	205.000	17.500	70.000	15.000	2.000
C. PELLEGRINI	55.180	890	23.140	5.340	33.820
CABEROS	52.200	3.915	27.840	4.350	20.880
G. LAMARCA	30.000	1.500	17.000	9.000	5.000
GUAMINI	60.000	3.500	27.000	10.000	24.000
G. CHAVES	18.150	4.620	13.794	7.425	990
JUAREZ	12.580	3.400	8.500	2.720	2.720
LAPRIDA	9.500	1.500	8.200	5.000	3.500
OLAVARRIA	40.000	9.600	9.600	8.800	8.000
PATAGONES	93.250	69	4.830	1.725	2.070
PEÑUAJO	3.280	60	1.320	280	1.880
PUAN	230.000	485	16.000	17.000	20.000
SAAVEDRA	110.000	45	12.000	7.000	5.000
TORNQUIST	125.000	200	16.000	7.000	5.000
T. LAUQUEN	2.920	120	1.200	200	1.520
T. ARROYOS	103.350	9.540	60.950	20.140	30.210
VILLARICO	185.000	200	20.000	10.000	3.000
TOTALES	1.878.260	70.224	475.111	212.220	241.560
Has. perdidas	98.850	25.466	154.890	158.542	83.630
Has. cosech.	1.779.410	44.758	320.221	154.378	158.030

Hectáreas sembradas

AÑO agrícola 1931-32

PARTIDOS	1931-32				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	105.000	3.000	18.000	25.000	35.000
B. BLANCA	100.000	300	17.000	5.500	5.000
BOLIVAR	31.000	1.000	13.050	3.000	19.000
C. PINGLES	125.000	3.000	55.000	15.000	5.000
C. SUAREZ	115.500	6.600	23.100	24.800	18.000
C. DORRIGO	152.000	16.000	65.000	14.000	3.500
D. PELLEGRINI	44.100	1.980	25.200	5.900	41.830
CASEROS	45.240	3.200	27.840	6.520	22.620
LADALRID	15.800	800	9.600	5.500	5.000
GUAMINI	42.500	2.500	26.800	10.700	18.000
G. CHAVES	18.150	4.600	9.900	7.590	1.980
JUAREZ	10.200	3.500	4.030	2.720	4.420
LARRIDA	5.500	1.300	5.700	2.800	4.000
OLAVARRIA	24.800	7.500	18.400	5.600	7.200
PATACONES	89.700	130	6.210	2.070	3.795
PERUJAO	2.400	160	1.440	300	2.200
PUAN	197.000	400	17.000	16.000	28.000
SAAVEDRA	95.000	200	15.000	6.500	6.200
TORQUIST	115.060	200	16.000	7.000	8.000
T. LAUQUEN	1.080	140	1.320	220	1.880
T. ARROYOS	88.000	11.600	34.450	21.200	3.150
VILLARINO	130.000	400	24.000	7.000	4.000
TOTALES	1.482.970	68.570	436.090	194.940	247.805
Has. perdidas	196.390	17.919	148.720	44.220	197.415
Has. cosecha	1.286.580	50.651	287.370	150.720	50.390

**PARTI
PUERTOS DE SANTA BLANCA**

115

15

Zona de influencia

Hectáreas sembradas

Año agrícola 1932-33

PARTIDOS	1932-33				
	TRIGO	LINO	AVENA	ORBADA	MAIZ
A. ALSINA	140.000	3.000	15.000	25.000	45.000
B. BLANCA	105.000	500	18.000	5.000	6.000
BOLIVAR	43.463	784	17.003	6.296	19.600
C. PRINGLES	155.000	2.000	50.000	18.000	5.000
C. SUAREZ	137.500	5.600	33.700	24.800	16.000
ODORREGO	160.000	10.000	55.000	15.000	5.000
G. PELLEGRINI	53.400	1.602	24.030	8.188	38.270
CASEROS	56.376	4.263	31.929	6.786	26.100
G. LAMADRID	25.300	1.300	11.500	8.200	6.000
GUAMINI	60.500	2.000	32.500	12.200	15.000
G/OHAYES	23.100	2.640	13.200	10.560	2.475
JUAREZ	11.220	3.060	5.440	2.720	4.080
LAFRIDA	7.100	1.300	9.800	3.700	5.500
OLAVARRIA	32.240	7.840	21.640	6.720	5.600
PATAGONES	110.400	138	6.900	2.760	4.830
PEHUAJO	2.880	120	1.280	3.600	2.160
PUAN	250.000	1.000	20.000	22.000	25.000
SAAVEDRA	115.000	500	18.000	10.000	8.000
TORNQUIST	125.000	500	20.000	8.000	5.000
T. LAUQUEN	2.480	108	1.200	360	1.760
T. ARROYOS	95.400	11.130	40.015	21.200	4.505
VILLARINO	210.000	800	20.000	10.000	8.000
TOTALES	1.921.359	60.185	466.137	237.850	258.380
Hec. perdidas	287.411	5.674	164.681	19.597	125.805
Hec. cosech.	1.673.948	54.511	301.456	218.253	132.575

PARTIDOS	1933-34				
	TRIGO	MAIZ	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	137.000	3.000	1.500	35.000	40.000
B. BLANCA	110.000	1.000	20.000	7.500	4.000
BOLIVAR	44.443	1.568	15.141	8.134	20.580
C. PRINGLES	155.000	3.000	50.000	30.000	5.000
C. SUAREZ	125.900	5.400	22.200	36.400	18.400
C. DOMRADO	165.000	12.000	60.000	20.000	6.000
C. PELLEGRINI	42.720	890	22.250	7.120	45.390
CASEROS	60.291	4.520	23.925	8.352	27.405
C. LAMADRID	66.500	1.700	8.600	9.800	6.900
GHAMINI	30.400	1.800	28.700	16.100	16.500
C. CHAVES	66.500	2.640	13.200	1.029	26.400
JUAREZ	23.760	3842	15.100	21720	4.450
LAPRIDA	11.700	2.700	7.800	5.200	5.500
CLAVARRIA	30.960	7.280	12.640	6.000	6.170
PATAGONES	117.300	345	4830	2.760	2.760
PAHUAJO	2.680	120	1.440	400	2.360
EVAN	255.000	1.500	20.000	8.000	20.000
SAAVEDRA	120.000	1.000	15.000	11.000	7.000
TORNQUIST	125.000	1.000	16.000	10.000	5.000
T. LAUQUEN	2.120	60	3.200	320	2.120
T. ARROYOS	98.050	15.900	53.000	23.850	4.475
VILLARINO	220.000	1.000	12.000	10.000	5.000
TOTALES	1.953.624	71.269	414.526	259.745	281.400
Has. perdidas	100.211	13.498	206.513	59.358	110.505
Has. cosech	1.853.413	57.761	208.013	200.387	62.895

PARTIDOS	1934-35				
	TRIGO	LIÑO	AVEÑA	CEBADA	BAIZ
A. ALSIKA	150.000	800	17.000	42.000	30.000
B. BLANCA	100.000	-	17.000	6.000	6.000
BOLIVAR	39.494	835	15.390	7.840	24.500
C. PRINGLES	142.000	4.500	40.000	33.000	8.000
C. SUAREZ	115.700	6.200	24.000	40.300	23.200
C. DOMINGO	165.000	30.000	55.000	24.000	9.000
C. BELLEGHINI	46.490	620	24.920	15.130	5.010
CASEROS	58.380	4.870	24.880	8.879	30.450
G. LAMARCA	25.400	2.800	8.300	10.800	8.300
GUAMINI	33.500	1.400	28.000	19.000	20.000
G. CRAVES	28.050	12.375	13.200	11.550	4.554
JUAREZ	11.390	5.440	18.200	3.060	5.100
LAPRIDA	11.700	3.000	8.500	5.500	7.500
OLAVARRIA	31.280	10.720	13.120	6.400	8.000
PATAGONES	93.150	-	6.900	2.070	4.140
PEHUAJO	2.520	120	1.600	760	2.600
PUAN	230.000	200	15.000	27.000	30.000
RAVINDA	100.000	300	9.000	13.000	9.000
TORNQUIST	113.000	100	17.000	10.000	7.000
T. LAUQUEN	1.880	80	1.320	840	1.840
T. ARROYO	98.050	31.270	46.640	23.850	5.565
VILLARINO	185.000	100	15.000	5.000	7.000
TOTALES	1.201.984	115.730	419.470	316.170	260.459
Has. perdidas	65.462	14.732	171.040	32.644	150.420
Has. cosech.	1.136.522	100.998	248.430	283.526	110.039

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

118

18

Zona de influencia

Hectáreas sembradas

Años agrícola 1935-36

PARTIDOS	1935-36				
	TRIGO	LINO	AVENA	ORZADA	MAIZ
A. ALSINA	120.000	500	14.000	55.000	25.000
B. BLANCA	95.000	200	16.000	10.000	7.000
BOLIVAR	41.110	1.022	15.680	6.570	29.400
C. PRINGLES	135.000	8.500	35.000	39.000	8.500
C. SUAREZ	100.000	7.300	21.100	35.600	18.500
C. DORREGO	155.000	30.800	55.000	27.000	10.000
C. PELLEGRINI	24.450	401	10.680	14.240	35.600
CASEROS	57.942	5.307	22.707	8700	33.060
G. LAMADRID	22.400	5.600	9.100	8.800	9.100
GUAMINI	58.800	1.200	26.300	199000	17.000
G. CHAVES	20.460	13.530	8.680	10.230	3.300
JUAREZ	9.904	11.900	4.760	2.720	5.100
LAPRIDA	8.900	8.100	7.600	5.500	8.200
OLAVARRIA	29.500	14.960	10.880	5.360	8.320
PATAGONES	103.500	207	4.140	2.760	1.380
PEHUAJO	2.236	80	1.200	800	2.400
PUAN	200.000	100	15.000	35.000	20.000
SAAVEDRA	95.000	700	10.000	20.000	7.000
TORNQUIST	95.000	-	18.000	12.000	5.000
T. LAUQUEN	1.320	40	960	560	1.600
T. ARROYOS	90.100	38.160	45.050	26.500	5.830
VILLARINO	180.000	-	10.000	7.500	3.000
TOTALES	1.646.646	148.607	361.797	352.840	263.790
Hec. perdidas	309.653	30.734	240.770	136.650	175.502
Hec. cosech.	1.337.523	117.873	121.027	216.190	88.288

PUERTOS DE BAHIA BLANCA Zona de influencia

119

Rendimientos medios para cereales y lino

19

(en Kgs) Años agrícola 1928 - 30.

PARTIDOS	1928 - 29				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	800	340	800	975	700
BAHIA BLANCA	530	600	300	375	-
BOLIVAR	1.450	600	1.200	1.080	1.000
Cof. PRINGLES	1.150	700	1.050	1.121	1.100
" SUAREZ	1.400	800	1.250	1.250	1.100
" BORREGO	730	350	850	1.023	800
CARLOS PELLEGRINI	1.007	650	1.050	945	761
CASEROS	1.350	600	1.350	1.296	1.200
GENERAL LAMARID	1.250	500	1.200	1.200	1.100
GUAMINI	1.100	600	1.160	1.091	900
GONZALEZ CHAVES	1.500	550	1.350	1.283	1.300
JUAREZ	1.010	500	900	1.050	900
LAPRIDA	1.100	500	1.050	1.151	990
OLAVARRIA	1.700	890	1.096	1.157	1.300
PATAGONES	790	-	700	600	-
DEHUAJO	1.400	650	1.100	1.305	750
PUAN	550	280	500	670	500
SAAVEDRA	750	500	650	651	-
TORNQUIST	450	-	300	337	-
TRENQUE LAUQUEN	1.200	700	1.000	1.130	700
TRES ARROYOS	1.100	470	1.000	996	1.100
VILLARINO	300	-	100	75	-
PROMEDIO	1.028	567	907	939	953

PARTIDOS	1929 - 30				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	475	200	550	600	490
BAHIA BLANCA	550	-	500	395	220
BOLIVAR	1.150	540	1.500	1.200	1.600
CHEL. PRINGLES	700	590	1.300	1.200	1.210
" SUAREZ	760	650	1.400	1.200	1.250
" BORREGO	750	550	901	1.300	1.150
CARLOS PELLEGRINI	900	340	1.500	700	700
CASEROS	900	560	1.300	1.300	1.600
GENERAL LAMARID	725	650	1.300	1.200	1.200
GUAMINI	900	450	1.360	1.300	1.200
GONZALEZ CHAVES	1.150	700	1.150	1.440	1.500
JUAREZ	1.050	680	1.299	1.300	1.500
LAPRIDA	715	680	1.600	1.300	1.200
OLAVARRIA	830	850	1.300	1.500	2.600
PATAGONES	350	100	700	500	200
PEHUAJO	1.050	280	450	1.100	1.100
PUAN	240	700	500	500	360
SAAVEDRA	299	200	500	450	300
TORNQUIST	340	400	800	400	300
TRENQUE LAUQUEN	750	200	1.195	655	800
TRES ARROYOS	1.050	640	1.200	1.300	1.400
VILLARINO	300	700	300	102	140
PROMEDIO	724	508	1.027	952	1.000

PARTIDOS	1930 - 31				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	420	150	600	600	1.000
BAHIA BLANCA	470	-	500	400	700
BOLIVAR	900	640	1.000	1.400	2.000
CORONEL PRINGLES	650	440	1.100	1.300	1.000
" SUAREZ	770	600	1.100	1.100	1.800
" DOMREGO	530	300	1.050	1.200	1.000
CARLOS PELLEGRINI	400	250	500	400	2.000
CABEROS	600	600	1.300	1.300	1.800
GENERAL LAMADRID	680	550	1.200	1.200	1.800
GUAMINI	380	550	1.100	1.100	1.100
GONZALEZ CHAVES	640	590	1.200	1.200	1.200
JUAREZ	1.140	590	1.000	920	1.100
LAPRIDA	530	550	1.200	1.250	1.200
OLAVARRIA	830	900	1.800	1.300	1.800
PATAGONES	330	800	400	300	500
PEHUAJO	915	500	900	800	1.900
PUAN	550	300	500	600	900
SAAVEIRA	330	600	600	500	800
TORNQUIST	400	-	500	400	700
TRENQUE LAUQUEN	500	450	500	500	2.000
TRES ARROYOS	930	580	1.200	1.200	1.500
VILLARINO	290	890	350	250	600
PROMEDIO	628	541	891	874	1.379

PARTIDOS	1931 - 32				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	750	550	1.200	1.000	600
BAHIA BLANCA	700	500	1.050	700	400
BOLIVAR	1.100	690	1.550	1.450	1.260
CORONEL PRINGLES	950	50	1.200	1.000	600
" SUAREZ	1.100	500	1.700	1.500	1.150
" DOMREGO	880	600	1.210	1.200	580
CARLOS PELLEGRINI	900	480	900	1.050	840
CABEROS	1.000	600	1.600	1.300	1.260
GENERAL LAMADRID	1.020	600	1.600	1.050	1.145
GUAMINI	1.000	500	1.500	1.050	1.145
GONZALEZ CHAVES	1.050	910	1.750	1.400	1.260
JUAREZ	1.090	840	1.500	1.350	1.365
LAPRIDA	1.000	650	1.650	1.510	1.260
OLAVARRIA	1.200	1.000	1.600	1.450	1.470
PAHUAJO	1.150	480	1.330	1.200	840
PUAN	450	550	1.100	750	500
SAVEDRA	610	450	1.100	800	400
TORNQUIST	600	400	1.050	650	400
TRENQUE LAUQUEN	950	450	1.100	1.050	1.050
TRES ARROYOS	1.100	930	1.650	1.290	1.260
VILLARINO	500	400	1.020	600	300
PATAGONES	600	350	1.000	700	300
PROMEDIO	895	588	1.379	1.093	881

121. PUERTOS DE BAHIA BLANCA Zona de influencia
Rendimiento medio para cereales y lino (en Kgs)

Años agrícola 1932 - 34

21

1932 - 33

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	830	630	1.100	1.350	1.200
BAHIA BLANCA	640	530	1.000	1.200	800
BOLIVAR	1.150	760	1.500	1.300	1.800
CORONEL PRINGLES	620	480	1.000	1.450	1.100
" SUAREZ	1.350	780	1.100	1.650	1.700
" DORREGO	700	620	800	1.600	1.200
CARLOS PELLEGRINI	800	660	1.380	1.230	1.400
CASEROS	1.100	800	1.400	1.300	1.800
GENERAL LAMADRID	1.300	700	1.400	1.400	1.600
GUAMINI	1.200	680	1.550	1.500	1.700
GONZALEZ CHAVES	1.350	1.000	1.000	1.600	1.100
SUAREZ	1.000	930	850	1.400	1.300
LAPRIDA	1.270	660	1.500	1.500	1.700
OLAVARRIA	1.300	920	1.300	1.300	1.800
PATAGONES	850	520	1.100	1.100	700
PERUAJO	1.000	750	1.400	1.200	1.400
PUAN	770	620	1.000	1.350	1.000
SAAVEDRA	700	420	1.000	1.350	800
TORNQUIST	500	430	820	1.400	500
TRENQUE LAUQUEN	900	660	1.400	1.220	1.000
TRES ARROYOS	950	850	1.275	1.400	1.100
VILLARINO	830	620	1.200	1.350	900
PROMEDIO	959	685	1.208	1.372	1.254

1933 - 34

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALSINA	800	540	1.000	1.000	1.100
BAHIA BLANCA	700	-	800	800	-
BOLIVAR	1.450	1.050	1.400	1.350	1.400
CORONEL PRINGLES	840	665	1.100	1.100	1.100
" SUAREZ	1.130	1.000	1.400	1.600	1.200
" DORREGO	1.185	810	1.200	1.100	1.100
CARLOS PELLEGRINI	900	890	1.400	1.500	700
CASEROS	1.040	1.000	1.800	1.400	1.400
GENERAL LAMADRID	1.040	830	1.400	1.500	1.400
GUAMINI	750	830	1.200	1.300	1.200
GONZALEZ CHAVES	1.350	1.300	1.490	1.600	1.100
JUAREZ	1.350	1.420	1.500	1.600	1.200
LAPRIDA	1.130	950	1.400	1.500	1.500
OLAVARRIA	1.310	1.060	1.400	1.450	1.600
PATAGONES	200	-	500	1.500	-
PERUAJO	1.300	1.020	1.400	1.600	900
PUAN	800	540	800	1.000	1.100
SAAVEDRA	800	500	1.000	1.150	-
TORNQUIST	700	-	900	900	-
TRENQUE LAUQUEN	890	930	1.400	1.600	900
TRES ARROYOS	1.350	1.330	1.400	1.600	1.000
VILLARINO	240	-	500	600	-
PROMEDIO	961	925	1.173	1.256	1.17

1934 - 35

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALBINA	840	510	1.888	1.400	500
BAHIA BLANCA	900	-		1.200	-
BOLIVAR	1.200	900	1.350	1.450	1.600
CORONEL PRINGLES	900	600	700	1.300	600
" SUAREZ	930	850	1.400	1.550	1.200
" DORREGO	900	600	700	1.400	600
CARLOS PELLEGRINI	900	500	850	900	1.400
CASEROS	1.100	850	1.300	1.450	1.500
GENERAL LAMADRID	1.000	900	1.300	1.500	1.300
GUAMINI	1.000	800	1.400	1.500	1.300
GONZALEZ CHAVES	1.000	850	1.100	1.200	1.200
JUAREZ	950	900	1.200	1.100	1.400
LAPRIDA	1.000	900	1.400	1.500	1.300
OLAVARRIA	1.200	900	1.400	1.500	1.500
PATAGONES	700	-	500	1.100	-
PENUAJO	1.000	600	950	1.000	1.600
PUAN	830	-	900	1.400	500
SAAVEDRA	890	500	600	1.200	500
TORNQUIST	750	500	500	1.200	500
TRENQUE LAUQUEN	900	600	900	900	1.200
TRES ARROYOS	950	820	1.200	1.200	1.200
VILLARINO	600	-	500	1.200	-
PROMEDIO	929	726	988	1.274	1.100

1935 6 36

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
ALBINA	450	-	400	1.400	600
BAHIA BLANCA	450	-	400	1.200	-
BOLIVAR	1.200	800	1.200	2.600	1.300
CORONEL PRINGLES	700	300	350	950	1.100
" SUAREZ	800	600	1.100	2.600	1.300
" DORREGO	400	350	400	1.150	800
CARLOS PELLEGRINI	800	300	500	1.000	500
CASEROS	900	700	1.100	2.600	1.400
GENERAL LAMADRID	800	700	1.200	2.600	1.400
GUAMINI	900	600	1.100	2.600	1.300
GONZALEZ CHAVES	900	300	1.000	2.200	1.000
JUAREZ	900	500	1.200	2.300	1.200
LAPRIDA	1.300	700	1.200	2.700	1.400
OLAVARRIA	100	900	1.300	2.700	1.500
PATAGONES	600	-	-	-	-
PAHUAJO	400	400	600	2.000	700
PUAN	600	-	350	1.300	700
SAAVEDRA	300	-	400	900	700
TORNQUIST	400	-	400	950	700
TRENQUE LAUQUEN	900	400	500	1.000	600
TRES ARROYOS	250	300	1.000	2.110	1.000
VILLARINO	400	-	-	300	-
PROMEDIO	656	523	785	1.769	1.021

Producción de cereales y lino (En Tns). Año agrícola 1928/30.-

PARTIDOS	1928 - 29				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	108.000	2.285	6.720	19.500	3.500
B. BLANCA	55.650	90	1.500	750	-
BOLIVAR	51.450	1.800	14.700	1.952	14.700
C. PRINGLES	166.750	1.330	39.375	12.000	630
C. SUAREZ	203.000	4.080	21.250	26.000	5.940
C. DORRIGO	151.110	2.275	32.300	7.670	160
G. PELLGRINI	66.000	926	12.149	5.046	7.788
CASEROS	58.725	2.088	23.490	3.045	12.110
G. LAMARID	27.750	550	8.640	8.400	1.210
GUAMINI	77.000	5.115	26.105	12.000	7.200
G. CHAVES	23.000	1.688	20.448	8.118	257
JUAREZ	12.019	935	4.590	2.409	308
LAPRIDA	8.8000	350	5.775	3.800	198
OLAVARRIA	47.600	4.984	21.040	13.888	4.160
PATAGONES	51.785	-	1.860	1.242	-
PEHUAJO	4.480	42	748	105	360
PUAN	123.150	280	5.600	11.400	1.000
SAAVEIRA	86.250	65	5.850	5.050	-
TORNQUIST	58.500	-	3.060	2.025	-
T. LAUQUEN	3.552	118	600	90	350
T. ARROYOS	108.205	2.591	50.085	15.832	622
VILLARINO	64.500	+	400	75	-
TOTALES	1.557.640	31.592	305.685	157.387	60.511

1929 - 30

PARTIDOS	1929 - 30				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	30.875	200	1.650	4.800	4.486
B. BLANCA	42.350	-	21500	790	220
BOLIVAR	37.730	110	22.050	3.822	19.286
C. PRINGLES	91.000	944	48.100	16.640	1.210
C. SUAREZ	87.400	3.039	26.040	26.400	6.730
C. DORRIGO	187.750	4.702	75.000	15.470	2.000
G. PELLEGRINI	49.762	61	8.099	3.131	16.821
CASEROS	33.434	2.366	22.294	4.524	17.609
G. LAMARID	9.375	663	9.620	9.240	1.400
GUAMINI	52.920	2.218	30.550	15.470	8.520
G. CHAVES	16.006	1.551	18.311	10.075	504
JUAREZ	8.955	462	5.340	2.431	3.220
LAPRIDA	4.290	490	7.145	5.370	840
OLAVARRIA	20.248	4.760	38.400	21.000	20.384
PATAGONES	20.562	2	1.139	783	64
PEHUAJO	2.688	22	780	189	1.584
PUAN	24.480	70	1.800	3.000	1.224
SAAVEIRA	22.425	50	1.500	1.800	510
TORNQUIST	30.600	60	2.000	1.400	245
T. LAUQUEN	1.980	8	544	63	896
T. ARROYOS	86.536	3.053	59.553	21.979	925
VILLARINO	13.200	175	150	51	33
TOTALES	810.466	25.014	392.865	167.423	108.890

1930 - 31					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	49.560	12	4.800	6.000	14.000
B. BLANCA	47.000	-	6.000	400	1.050
BOLIVAR	25.137	436	4.900	1.372	26.460
C. PRINGLES	105.950	220	49.500	23.400	1.500
C. SUAREZ	105.490	2.700	22.000	28.600	21.600
C. DORREGO	113.1000	3.000	52.500	16.200	1.000
C. PELLEGRINI	18.512	45	5.240	712	55.180
CASEROS	29.132	2.088	27.850	5.090	21.924
LAMADRID	18.316	550	12.000	9.840	4.500
GUAMINI	17.100	1.100	22.000	5.500	23.800
G. CHAVES	14.830	2.335	11.088	8.118	1.022
JUAREZ	13.566	1.805	6.120	2.346	2.000
LAPRIDA	4.505	605	6.240	5.500	3.400
OLAVARRIA	28.552	5.184	21.600	6.240	11.400
PATAGONES	28.463	39	828	145	345
PEHUAJO	2.818	112	900	96	3.192
PUAN	108.000	3	5.400	3.000	9.000
SAAVEIRA	64.260	27	4.200	1.000	2.400
TORNQUIST	42.000	-	4.000	800	1.400
T. LAUQUEN	1.300	9	100	40	2.560
T. ARROYOS	92.665	4.611	57.240	19.716	42.400
VILLARINO	44.950	44	3.500	500	600
TOTALES	975.206	24.926	328.100	144.615	250.773

1931 - 32					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CABADA	MAIZ
A. ALSINA	71.250	1.375	18.000	18.000	6.000
B. BLANCA	59.500	100	10.500	2.100	400
BOLIVAR	34.000	488	12.500	3.600	8.200
PRINGLES	97.750	1.000	48.000	10.000	1.200
C. SUAREZ	127.050	2.000	22.270	34.200	2.300
C. DORREGO	124.960	6.600	48.400	14.400	870
C. PELLEGRINI	31.500	550	10.530	4.680	1.121
CASEROS	41.680	1.827	27.840	6.780	8.700
G. LAMADRID	16.116	330	8.950	5.250	573
GUAMINI	42.500	850	19.200	9.135	2.290
G. CHAVES	17.160	4.190	17.320	9.240	1.025
JUAREZ	10.200	2.850	4.890	3.210	3.712
LAPRIDA	5.500	650	6.930	3.626	1.890
OLAVARRIA	29.600	4.480	19.200	6.960	5.280
PATAGONES	49.680	22	4.140	1.207	105
PEHUAJO	2.560	38	1.460	344	148
PUAN	65.250	165	13.200	8.250	2.560
SAAVEIRA	48.800	45	11.000	4.000	600
TORNQUIST	61.800	40	14.700	3.250	600
T. LAUQUEN	1.760	37	880	220	84
T. ARROYOS	83.000	9.880	46.349	21.889	1.643
VILLARINO	45.000	80	15.300	2.700	150
TOTALES	1.066.616	36.597	381.569	173.039	48.721

Producción de cereales y lino(en toneladas) Años agrícolas 1932 - 33

25

1932 - 33

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	99.600	1.890	11.000	31.050	18.000
B. BLANCA	57.600	265	12.000	6.000	8.000
BOLIVAR	47.165	585	15.950	7.198	28.224
C. PRINGLES	80.600	480	31.000	21.750	3.300
C. SUAREZ	138.776	3.058	26.497	41.975	16.320
C. DOMRAGO	105.000	6.120	28.000	24.000	3.600
C. PELLEGRINI	28.880	881	25.055	9.218	32.147
CASEROS	46.431	3.062	27.040	7.238	35.333
G. LAMARIB	29.640	770	7.700	9.800	5.700
GUAMINI	65.400	1.224	25.575	15.300	10.500
G. CHAVES	27.621	2.508	12.210	16.896	1.534
JUAREZ	10.540	2.751	3.063	3.808	1.530
LAPRIDA	8.332	726	9.450	4.800	5.850
OLAVARRIA	38.792	6.550	9.988	7.176	0.304
PATAGONES	90.908	22	4.830	3.036	433
PERUAJO	5.592	24	1.424	410	1.700
RUAN	169.400	620	10.000	27.000	5.000
SAAVEDRA	70.000	210	12.000	12.150	2.400
TORNQUIST	47.500	215	8.200	9.800	1.000
T. LAUQUEN	2.009	58	1.260	405	1.000
T. ARROYOS	85.595	9.010	47.770	29.680	2.307
VILLARINO	166.000	496	18.000	13.500	1.800
TOTALES	1.428.431	41.525	347.999	302.191	198.622

1933 - 34

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	115.600	270	7.000	25.000	3.300
B. BLANCA	75.500	-	8.000	4.400	-
BOLIVAR	61.245	514	10.133	8.490	12.895
C. PRINGLES	123.480	665	37.500	25.300	250
C. SUAREZ	133.792	4.900	14.000	49.760	6.415
C. DOMRAGO	175.770	7.290	42.000	19.800	1.100
C. PELLEGRINI	32.780	702	10.633	10.186	2.211
CASEROS	56.459	4.084	17.070	9.622	15.466
G. LAMARIB	30.076	1.245	6.020	12.600	2.800
GUAMINI	44.850	1.162	15.480	17.290	2.960
G. CHAVES	30.472	3.260	11.800	16.896	1.852
JUAREZ	10.458	4.896	5.235	4.243	2.408
LAPRIDA	11.300	2.280	6.580	7.050	4.100
OLAVARRIA	40.577	6.953	10.640	7.888	5.412
PATAGONES	22.080	-	690	690	-
PERUAJO	3.274	116	808	608	932
RUAN	198.400	162	8.000	22.000	1.100
SAAVEDRA	94.400	100	8.000	10.350	-
TORNQUIST	84.000	-	7.200	7.200	-
T. LAUQUEN	1.698	50	5.004	436	201
T. ARROYOS	119.290	20.090	24.520	3.561	1.920
VILLARINO	49.200	-	3.000	2.400	-
TOTALES	1.502.661	55.749	245.439	266.250	52.253

PARTIDOS	1934 - 35				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	122.640	204	9.000	51.800	1.000
B. BLANCA	88.200	-	5.400	6.720	-
BOLIVAR	44.982	661	14.553	7.815	27.910
C. PRINGLES	126.000	1.500	14.000	42.250	600
C. SUAREZ	96.813	4.505	16.660	51.103	8.640
C. DORREGO	148.500	13.200	24.500	33.180	600
C. PELLEGRINI	29.557	249	12.709	9.852	42.987
CASEROS	57.803	3.698	19.453	9.083	27.797
G. LAMADRID	22.900	2.340	5.330	13.050	5.460
GUAMINI	57.200	960	19.600	21.925	10.400
G. CHAVES	26.648	10.519	12.814	11.365	1.901
JUAREZ	10.821	4.896	4.753	2.737	4.046
LAPRIDA	10.500	2.430	7.140	6.675	4.550
OLAVARRIA	33.792	8.208	10.976	7.740	7.560
PATAGONES	64.239	-	2.070	2.049	-
PEHUAJO	2.141	58	912	560	2.413
PUAN	186.750	-	7.200	37.100	500
SAAVEDRA	89.000	100	3.000	15.600	250
TORNQUIST	81.000	50	4.500	12.000	250
T. LAUQUEN	1.523	38	713	536	626
T. ARROYOS	88.490	25.641	49.544	23.659	3.498
VILLARINO	109.200	11.880	4.000	5.500	-
TOTALES	1.498.700	91.137	248.827	372.349	150.988

PARTIDOS	1935 - 36				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
A. ALSINA	42.750	-	400	24.500	800
B. BLANCA	40.500	-	400	3.600	-
BOLIVAR	47.569	745	11.290	6.434	11.466
C. PRINGLES	46.000	600	1.750	6.400	5.280
C. SUAREZ	64.960	2.880	6.930	26.390	13.130
C. DORREGO	112.000	7.000	6.000	11.900	800
C. PELLEGRINI	6.109	60	1.068	5.340	5.340
CASEROS	43.570	3.045	12.537	8.256	23.142
G/LAMADRID	18.360	2.730	5.400	7.280	7.700
GUAMINI	42.240	600	8.690	14.820	11.050
G. CHAVES	18.414	4.059	5.610	11.880	1.980
JUAREZ	7.843	5.576	4.488	3.060	3.672
LAPRIDA	7.290	3.990	4.560	5.180	6.300
OLAVARRIA	37.336	10.872	8.528	5.888	7.440
PATAGONES	4.830	-	-	-	-
PEHUAJO	1.140	26	360	440	672
PUAN	64.000	-	350	11.050	700
SAAVEDRA	54.000	-	800	5.400	350
TORNQUIST	19.500	-	800	2.950	350
T. LAUQUEN	370	10	138	240	240
T. ARROYOS	81.090	11.448	31.800	28.355	3.498
VILLARINO	25.000	-	-	450	-
TOTALES	784.871	53.641	111.899	189.813	103.910

Recepciones sembradas (cereales y lino) 27

Años agrícolas 1928 - 30

1928 - 29					
PARTIDO	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	14.000	350	630	1750	2.275
CHAPALEOFU	4.000	800	600	300	1.500
REALICO	22.500	3.850	800	500	4.500
MAHACO	16.500	900	3.360	1.850	5.850
QUEMU-QUEMU	33.850	750	4.500	2.700	9.000
CATRILCO	23.200	320	4.800	2.800	8.000
YOAY	23.400	1.050	840	2.100	3.850
ATREUCCO	41.000	1.400	4.000	8.000	15.000
GUATRACHE	95.000	500	2.000	8.000	3.500
HUCAL	90.000	-	1.000	15.000	2.000
CALEU-CALEU	9.000	-	-	1.000	500
LIHUEL-CALEU	2.000	-	-	300	-
UTRACAN	50.000	300	2.200	1.000	4.500
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACC	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	720	60	30	30	420
TOTALES	421.170	10.280	24.760	45.380	60.875
Has. perdidas	185.900	7.850	17.890	34.250	51.760
Has. cosech.	235.270	2.430	6.870	11.130	9.115

1929 - 30					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	21.000	875	700	1.700	2.450
CHAPALEOFU	5.100	1.200	350	100	1.600
REALICO	27.500	4.500	750	620	1.500
MAHACO	16.800	1.200	2.700	820	4.750
QUEMU-QUEMU	25.200	1.350	3.100	7200	7.700
CATRILCO	20.000	640	4.800	2.400	8.000
YOAY	28.000	1.610	800	2.200	4.200
ATREUCCO	4.800	1.500	4.000	8.000	8.100
GUATRACHE	120.000	4.500	5.000	11.000	7.000
HUCAL	120.000	2.000	2.000	16.000	4.000
CALEU-CALEU	13.000	100	100	1.500	500
LIHUEL-CALEU	2.500	-	-	300	-
UTRACAN	62.000	1.200	2.500	1.500	7.000
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACC	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	825	90	30	150	400
TOTALES	509.925	20.765	26.920	48.590	61.200
Has. perdidas	55.250	6.845	8.361	17.245	52.760
Has. cosech.	454.675	13.920	18.559	31.345	8.440

TERRITORIOS DE LA PAMPA

12 Hectáreas sembradas (cereales y lino)

28

Años agrícolas 1930 - 32

1930 - 31

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	14.000	140	1.200	2.800	4.500
CHAPALEOFU	4.100	450	1.300	500	4.100
REALICO	23.000	2.200	2.500	1.500	10.000
MARACO	13.800	600	3.400	1.500	6.300
QUEMU-QUEMU	20.250	450	5.000	4.000	18.600
CATRILC	23.200	80	6.850	1.600	13.600
TOAY	28.000	560	1.300	2.200	14.000
ATREUCC	35.000	500	13.000	8.000	20.000
GUATRACHE	106.000	1.000	10.000	9.800	10.000
HUCAL	115.000	500	10.000	12.000	8.000
CALEU-CALEU	20.000	100	4.000	2.000	8.000
LIHUEL-CALEL	-	-	-	-	-
UTRACAN	45.000	600	5.500	1.000	10.000
LIMAY-MAHUIDA	-	-	6	-	-
GUARCO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	450	30	150	40	750
TOTALES	447.800	7.210	64.260	46.940	121.300
Has. perdidas	02.125	4.192	45.790	26.180	24.300
Has cosech.	355.675	3.022	18.470	20.760	87.000

1931 - 32

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	8.050	217	2.600	3.100	4.500
CHAPALEOFU	3.200	300	500	500	3.600
REALICO	5.250	2.200	2.500	2.200	10.000
MARACO	8.100	300	3.100	3.200	5.700
QUEMU-QUEMU	10.000	250	5.150	6.000	14.000
CATRILI	12.800	750	6.400	2.300	15.000
TOAY	28.000	250	700	1.400	14.000
ATREUCC	22.000	250	8.000	3.000	23.000
GUATRACHE	82.000	550	8.000	15.000	8.000
HUCAL	98.000	300	5.500	10.500	6.000
CALEU-CALEU	10.000	200	1.300	2.500	1.000
LIHUEL-CALEL	-	-	-	-	-
HUTRACAN	20.000	250	2.000	2.000	9.000
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
GUARCO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	330	20	105	75	3.000
TOTALES	310.730	5.887	43.055	45.775	116.800
Has. perdidas	50.250	3.220	19.890	13.345	109.400
Has cosech.	260.480	2.667	23.165	32.430	7.400

Hectáreas sembradas (cereales y lino)

Años agrícolas 1932 - 34

PARTIDOS	1932 - 33				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	5.250	105	930	2.100	3.500
CHAPALEOFU	2.500	500	1.000	600	2.500
REALICO	15.000	2.000	1.500	2.250	10.000
MARAOO	5.700	300	2.100	2.100	5.700
QUEMU-QUEMU	8.550	450	2.700	3.590	12.150
CATRILO	10.400	160	3.200	1.200	13.600
TOAY	15.400	175	700	1.400	10.500
ATREUCO	19.000	200	3.500	3.000	13.000
QUATRACHE	90.000	400	8.000	8.000	11.200
HUCAL	95.000	30	7.000	11.000	8.000
CALEU-CALEU	4.000	-	1.000	500	1.500
LIHUEL-CALEL	2.000	-	-	-	500
UTRACAN	15.000	100	1.500	500	800
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
OURAOC	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	150	-	60	45	450
TOTALES	287.950	4.690	33.290	36.385	197.400
Has. pérdidas	2.000	6	3.800	-	100.125
Has. cosech.	285.950	4.684	29.490	36.385	7.275

PARTIDOS	1933 - 34				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	10.500	70	350	1.400	4.200
CHAPALEOFU	2.000	300	500	400	1.800
REALICO	16.250	125	2.000	2.500	8.750
MARAOO	6.900	130	2.400	4.500	6.300
QUEMU-QUEMU	12.150	-	3.600	7.200	12.150
CATRILO	10.400	-	3.200	1.440	13.600
TOAY	21.000	140	560	1.050	9.100
ATREUCO	31.000	200	3.000	4.500	17.000
QUATRACHE	108.000	40	7.000	8.000	14.000
HUCAL	115.000	50	5.000	15.000	8.000
CALEU-CALEU	4.000	-	1.000	500	1.500

Hectáreas sembradas (cereales y lino)

130

Años agrícolas 1934 - 36

30

PARTIDOS	1934 - 35				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	7.350	70	455	1.330	4.900
CHAPALEOFU	1.900	360	600	550	2.000
REALICO	15.000	1.950	2.000	3.075	7.500
MARAGO	7.050	210	2.100	3.000	7.500
QUEMU-QUEMU	13.950	-	1.800	4.950	13.500
CATRILLO	7.200	-	6.400	3.680	13.600
TOAY	23.800	140	560	1.400	9.100
ATREUGO	22.000	100	2.500	7.000	17.600
GUATRACHE	90.000	-	13.000	14.000	17.800
HUCAL	115.000	100	7.000	15.000	9.600
CALEU-CALEU	14.500	-	1.500	600	1.700
LIHUEL-CALEL	2.500	-	700	-	500
UTRACAN	24.000	100	1.000	1.000	10.000
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURAGO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	20
LOVENTUNA	810	-	270	30	645
TOTALES	345.060	3.030	40.085	55.615	115.965
Has. pérdidas	11.435	274	14.430	7.889	54.178
Has. cosech.	333.575	2.756	25.655	47.726	61.787

PARTIDOS	1935 - 36				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	4.550	70	364	1.400	4.900
CHAPALEOFU	2.560	300	496	508	2.400
REALICO	11.100	1.575	1.420	3.197	9.000
MARAGO	4.350	189	1.554	2.850	8.400
QUEMU-QUEMU	8.955	180	1.242	4.869	16.650
CATRILLO	4.160	-	4.720	3.752	16.000
TOAY	22.120	140	560	1.400	10.500
ATREUGO	20.200	100	2.250	6.690	15.000
GUATRACHE	81.800	-	12.100	13.200	15.000
HUCAL	87.300	100	6.300	14.750	6.000
CALEU-CALEU	13.300	-	1.440	600	1.000
LIHUEL-CALEL	1.500	-	700	-	500
UTRACAN	20.900	110	1.530	1.000	8.000
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-

Resumen para cereales y lino (en Ays)

131

Año agrícola 1928 - 29

31

PARTIDOS	1928 - 29				
	TRIGO	LINO	AVENA	CARABA	MAIZ
CAPITAL	730	280	750	787	450
CHAPALEOFU	1.150	350	850	1.000	891
REALICO	1.090	370	600	957	600
MARAGO	900	600	616	1.044	700
QUEMU-QUEMU	830	290	580	1.210	600
CATRILO	800	350	720	977	550
TOAY	700	350	600	696	400
ATREUCO	760	360	720	837	500
GUATRACHE	440	290	700	346	400
MUCAL	230	280	420	348	-
CALEU-CALEU	250	-	695	-	-
LIHUEL-CALEL	400	-	-	-	-
UTRACAN	440	290	200	-	-
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PULLEN	-	-	-	-	-
LOVERTUEL	600	440	700	520	500

TOTALES 9.380 4.270 8.551 8.730 5.991

PROYECTO 670 355 658 794 599

1929 - 30

PARTIDOS	1929 - 30				
	TRIGO	LINO	AVENA	CARABA	MAIZ
CAPITAL	350	-	350	360	70
CHAPALEOFU	340	170	500	300	540
REALICO	350	160	390	300	440
MARAGO	460	160	420	360	570
QUEMU-QUEMU	400	220	400	390	570
CATRILO	500	175	380	360	520
TOAY	350	130	350	240	700
ATREUCO	330	-	290	150	570
GUATRACHE	200	-	-	310	200
MUCAL	250	-	-	150	-
CALEU-CALEU	250	-	-	-	-
LIHUEL-CALEL	290	-	-	-	-
UTRACAN	200	-	-	-	-
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PULLEN	-	-	-	-	-
LOVERTUEL	500	-	-	-	-

TOTALES 4.770 965 3.080 3.080 3.611

PROYECTO 341 164 785 302 401

1930 - 31

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	250	-	250	200	700
CHAPALEOFU	600	300	500	400	1.100
REALICO	400	200	400	400	900
MARACO	350	250	350	300	1.000
QUEMU-QUEMU	300	250	350	250	900
QATRILO	200	6	350	200	900
TOAY	230	340	350	180	700
ATREUCO	250	180	300	250	800
QUATRACHE	530	200	500	400	600
HUCAL	500	150	450	400	600
CALEU-CALEU	420	-	400	400	500
LIHUEL - CALEL	-	-	-	-	-
UTRACAN	240	170	350	180	500
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
OURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	150	300	-	-	500
TOTALES	4.420	2.340	4.450	3.560	9.800
PROMEDIO	340	234	370	297	738

PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	250	150	300	400	200
CHAPALEOFU	650	260	750	800	430
REALICO	550	200	420	700	430
MARACO	750	270	690	800	250
QUEMU-QUEMU	500	120	650	800	400
QATRILO	550	200	500	500	350
TOAY	180	150	200	400	220
ATREUCO	400	150	400	600	320
QUATRACHE	530	170	700	600	350
HUCAL	380	150	500	500	225
CALEU-CALEU	500	-	450	450	-
LIHUEL-CALEL	-	-	-	-	-
UTRACAN	350	150	300	325	160
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
OURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	200	180	200	300	-
TOTALES	5.810	2.150	6.300	7.175	3.205
PROMEDIO	447	179	489	552	273

Rendimiento para cereales y lino (en kg)

33

Años agrícolas 1932 - 34

PARTIDOS	1932 - 34				
	TRIGO	LIÑO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	800	400	830	1.900	500
ORAPALCOFU	950	600	1.200	1.400	500
REALICO	1.050	700	1.100	1.350	500
MARAGO	1.100	600	1.000	1.500	600
QUEMU-QUEMU	1.000	500	1.000	1.750	500
CATRILLO	750	500	900	1.100	600
TOAY	700	400	900	900	400
ATREUCO	750	520	900	1.100	500
GUATRACHE	840	500	1.000	1.400	500
HUCAL	850	510	900	1.350	-
CALEU-CALEU	860	-	900	1.200	-
LIHUEL-CALEU	760	-	-	-	-
UTRACAN	700	400	700	800	-
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
GURAGO	-	-	-	-	-
PULEN	-	-	-	-	-
COVENTUEL	600	-	-	600	-
TOTALES	11.610	5.630	11.630	15.050	6.700
PROMEDIO	869	512	969	1.159	522

PARTIDOS	1933 - 34				
	TRIGO	LIÑO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	390	-	600	700	500
ORAPALCOFU	665	690	1.000	1.500	500
REALICO	875	580	1.000	1.300	600
MARAGO	775	280	900	1.280	600
QUEMU-QUEMU	680	-	900	1.200	500
CATRILLO	390	-	600	700	600
TOAY	350	-	550	700	400
ATREUCO	440	-	485	700	500
GUATRACHE	790	570	760	1.200	400
HUCAL	780	520	800	1.100	300
CALEU-CALEU	580	-	-	750	-
LIHUEL-CALEU	375	-	-	-	-
UTRACAN	300	-	400	500	200
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
GURAGO	-	-	-	-	-
PULEN	-	-	-	-	-
COVENTUEL	240	-	-	-	400
TOTALES	8.130	3.010	7.935	11.630	6.700
PROMEDIO	591	603	787	903	475

TERRITORIO DE LA PAMPA

134

Rendimiento para cereales y lino (en Kgs.)

Años agrícolas 1934 - 36

34

1934 - 35					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	760	400	900	1.100	900
CHAPALEOFU	900	500	1.250	1.280	1.000
REALICO	900	450	1.100	1.250	1.000
MARAGO	820	550	1.200	1.200	950
QUEMU-QUEMU	850	-	1.100	1.400	850
CATRILO	770	-	950	1.160	750
TOAY	760	500	700	1.000	750
ATREUCO	830	500	1.000	1.400	700
GUATRACHE	720	-	900	1.060	750
HUCAL	830	440	1.100	1.200	680
CALEU-CALEU	650	-	1.100	1.000	680
LIHUEL-CALEL	650	-	900	-	560
UTRACAN	600	400	1.000	1.000	600
L. MAHUIDA	-	-	-	-	-
OURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	850
LOVENTUEL	600	-	600	1.000	630
TOTALES	10.640	3.740	13.800	15.050	11.650
PROMEDIO	760	467	986	1.158	777

1935 - 36					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	300	200	300	400	600
CHAPALEOFU	550	250	400	1.250	700
REALICO	580	350	400	1.300	700
MARAGO	600	400	600	1.300	700
QUEMU-QUEMU	480	260	450	900	700
CATRILO	350	-	200	390	500
TOAY	380	300	210	350	500
ATREUCO	280	200	150	620	-
GUATRACHE	220	-	170	400	-
HUCAL	220	-	230	500	-
CALEU-CALEU	200	-	-	-	-
LIHUEL-CALEL	150	-	-	-	-
UTRACAN	260	-	300	400	-
L. MAHUIDA	±	-	-	-	-
OURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	210	-	-	-	-
TOTALES	4.770	1.960	3.410	7.810	4.400
PROMEDIO	341	280	310	710	629

TERRITORIO DE LA PAMPA

135

Producción en toneladas (Cereales y lino)

Años agrícolas 1928-29

85

PARTIDOS	1928 - 29				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	3.200	-	440	330	70
CHAPALEOFU	1.020	14	100	20	131
REALICO	6.200	120	133	75	450
MARACO	5.250	72	540	270	936
QUEMU-QUEMU	6.800	65	670	640	820
CATRILO	5.600	64	730	430	480
TOAY	6.125	42	98	400	140
ATREUCO	8.580	-	145	600	725
GUATRACHE	8.000	-	-	150	96
HUCAL	11.250	-	-	300	-
CALEU-CALEU	1.000	-	-	-	-
LIHUEL-CALEL	435	-	-	-	-
UTRACAN	7.000	-	-	-	-
LIMAY-MANUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	225	-	-	-	-
TOTALES	70.625	367	2.856	3.215	3.859

PARTIDOS	1929 - 30				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	14.400	875	350	1.400	265
CHAPALEOFU	5.624	1.200	208	60	267
REALICO	28.630	4.500	420	480	370
MARACO	14.310	1.200	1.550	880	980
QUEMU-QUEMU	20.907	1.350	1.278	3.100	820
CATRILO	15.650	640	2.400	1.850	880
TOAY	18.200	1.610	355	1.400	560
ATREUCO	34.200	1.500	2.016	5.200	500
GUATRACHE	48.840	4.500	2.450	2.610	80
HUCAL	23.000	2.000	588	3.045	-
CALEU-CALEU	2.500	100	49	-	-
LIHUEL-CALEL	800	-	-	-	-
UTRACAN	22.000	1.200	350	-	-
LIMAY-MANUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	405	90	15	6	35
TOTALES	258.756	20.765	12.029	22.635	4.757

Producción en toneladas (Cereales y lino)

Años agrícola 1930 - 32

36

PARTIDOS	1930 - 31				
	TRIGO	LINO	A VENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	2.625	-	87	280	1.960
CHAPALEOFU	2.220	60	200	40	3.080
REALICO	8.000	225	250	100	6.750
MARACO	4.305	60	330	120	4.500
QUEMU-QUEMU	4.725	56	300	370	13.300
CATRILO	3.360	4	410	100	8.610
TOAY	4.830	56	70	150	7.700
ATREUCO	6.500	18	900	1.000	10.500
GUATRACHE	45.580	120	2.000	2.000	4.200
HUCAL	47.500	35	1.350	2.800	3.600
CALEU-CALEU	7.140	-	2.000	400	500
LIHUEL-CALEU	-	-	-	-	-
UTRACAN	7.200	8	175	180	4.000
LIMAY-MANUIDA	-	-	-	-	-
CURAGO	-	-	-	-	-
PUBLEU	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	338	4	-	-	300
TOTALES	144.323	654	8.070	7.540	69.230

PARTIDOS	1931 - 32				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	1.470	8	105	580	35
CHAPALEOFU	1.885	105	225	370	252
REALICO	8.000	215	720	1.400	520
MARACO	4.800	16	720	2.450	210
QUEMU-QUEMU	5.000	60	1.600	3.000	300
CATRILO	2.640	12	2.000	1.100	180
TOAY	15.400	28	56	140	245
ATREUCO	6.400	30	1.600	1.500	220
GUATRACHE	39.270	22	2.800	4.800	200
HUCAL	30.400	33	1.500	3.500	90
CALEU-CALEU	4.000	-	405	855	-
LIHUEL-CALEU	4.550	-	-	-	-
UTRACAN	-	7	210	260	80
LIMAY-MANUIDA	-	-	-	-	-
CURAGO	-	-	-	-	-
PUBLEU	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	40	5	9	9	-
TOTALES	123.855	511	11.950	19.955	2.238

TERRITORIOS DE LA PAMPA

Producción en toneladas (Cereales y lino)

37

Años agrícola 1932 - 34

PARTIDOS	1932 - 33				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	3.675	420	580	2.100	875
CHAPALEOFU	2.375	300	1.200	840	150
REALICO	15.750	1.400	1.650	3.038	500
MARACO	6.270	180	2.340	4.150	360
QUEMU-QUEMU	8.550	225	2.250	4.982	540
CATRILO	7.800	80	2.680	1.320	480
TOAY	10.780	70	378	1.260	670
ATREUO	14.250	104	3.150	3.300	250
GUATRACHE	73.920	200	7.000	11.200	675
HUGAL	80.750	153	5.400	14.850	-
CALU-CALU	3.440	-	900	690	-
LIHUEL-CALEL	1.520	-	-	-	-
UTRACAN	10.500	40	700	400	-
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELLEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	90	-	-	90	-
TOTALES	239.670	3.172	28.428	48.130	4.460

PARTIDOS	1933 - 34				
	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	3.808	-	67	980	105
CHAPALEOFU	1.930	207	240	450	25
REALICO	14.219	725	800	2.958	135
MARACO	5.348	81	864	5.608	180
QUEMU-QUEMU	11.208	-	972	7.344	248
CATRILO	3.852	-	304	728	288
TOAY	6.688	-	71	686	14
ATREUO	12.958	-	582	3.150	40
GUATRACHE	85.320	23	3.724	9.600	380
HUGAL	89.700	26	1.200	16.500	60
CALU-CALU	7.163	-	-	450	-
LIHUEL-CALEL	1.069	-	-	-	-
UTRACAN	8.910	-	120	250	40
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELLEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	439	-	-	-	6
TOTALES	252.612	1.062	8.980	48.704	1.521

Producción en toneladas (Cereales y lino)

Años agrícola 1934 - 36

1934 - 35					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	5.479	26	236	1.366	3.118
CHAPALEOFU	1.440	175	506	608	1.220
REALICO	13.365	787	1.155	3.234	5.550
MARACO	5.535	114	1.584	3.060	5.272
QUEMU-QUEMU	11.743	-	940	6.079	8.491
CATRILO	5.482	-	3.534	3.619	6.300
TOAY	17.769	67	235	1.295	4.200
ATREUCO	16.600	40	1.450	7.980	4.480
GUATRACHE	60.480	-	8.928	12.169	4.050
HUCAL	94.454	-	4.620	16.224	3.808
CALEU-CALEU	9.327	-	990	580	680
LINUEL-CALEL	1.592	-	135	-	112
UTRACAN	14.100	36	900	850	1.800
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	17
LOVENTUEL	450	-	59	15	236
TOTALES	257.816	1.280	25.272	57.079	49.374

1935 - 36					
PARTIDOS	TRIGO	LINO	AVENA	CEBADA	MAIZ
CAPITAL	525	1	57	280	651
CHAPALEOFU	723	60	115	278	504
REALICO	4.988	464	288	233	1.890
MARACO	1.827	48	464	2.618	1.764
QUEMU-QUEMU	2.570	23	296	1.935	2.331
CATRILO	196	-	384	312	1.600
TOAY	5.586	17	58	392	525
ATREUCO	3.024	-	97	1.230	-
GUATRACHE	11.616	-	680	1.820	-
HUCAL	11.066	-	230	2.110	-
CALEU-CALEU	1.060	-	-	-	-
LINUEL-CALEL	75	-	-	-	-
UTRACAN	1.794	-	90	80	-
LIMAY-MAHUIDA	-	-	-	-	-
CURACO	-	-	-	-	-
PUELEN	-	-	-	-	-
LOVENTUEL	31	-	-	-	-
TOTALES	45.081	613	2.759	10.288	9.265

Hectáreas sembradas en el valle superior del

Riô Negro y Territorio del Neuquen

39

--oOo--

1) Cultivos inus

Territorios	Remolacha azucarera	viñas para vino	Totales
NEUQUEN	-	400	400
RIO NEGRO.	1.400	16.000	17.400
TOTALES	1.400	16.400	17.800

2) Hortalizas y legumbres.

Territorios	Papas.	Porotos	Arvejas.	Garbanzos.	Hortalizas.	Totales
NEUQUEN	300	50	200	-	230	780
RIO NEGRO.	3.400	400	500	190	4.000	8.490
TOTALES	3.700	450	700	190	4.230	9.270

3) Forrajeras (alfalferas)

Territorios	De corte	De semilla	Totales
Neuquen	2.000	100	2.100
RIO NEGRO	35.000	25.000	60.000
TOTALES	37.000	25.100	62.100

4) Frutales y forestales.-

Territorios	Viñas para mesa.	Frutales	Totales
NEUQUEN	200	500	700
RIO NEGRO.-	1.100	22.000	23.100
TOTALES	1.300	22.500	23.800

Establecimientos industriales radicados dentro de su zona de influencia

Partidos y Territorios	Localidad o Estaciones	No. de estab. o loc.	B O D E G A S		
			Capacidad caseos	Hect.	anual litros
Río Negro	Río Colorado	1	4.000	-	-
"	Choele-Choele	6	500	-	-
"	C. del Busto	1	9.000	-	-
"	" Belisle	3	-	-	115.000
"	Chimpay	5	-	-	565.000
"	Ig. Romero	1	-	-	100.000
"	Chinchinales	2	-	-	210.000
"	Regina	10	39.000	-	-
"	Gral. Godoy	3	-	-	130.000
"	Ing. Huergo	5	-	-	1.470.000
"	Mainque	2	-	-	550.000
"	Cervantes	3	-	-	370.000
"	Steffanelli	42	-	-	7.506.000
"	Gral. Gomez	6	-	-	6.470.000
"	Cost. Guerrero	1	-	-	250.000
"	Allen	10	-	-	6.670.000
"	Cipolletti	13	-	79.500	-
"	Gral. F. Oro	17	32.000	-	-
"	Ferri	2	-	-	2.100.000
"	Cinco Saltos	8	-	-	2.490.000
Neuquén	Km. 1212	6	-	-	591.000
"	Neuquén	1	-	-	500.000
"	Plattier	3	-	-	955.000
TOTALES		151	84.500	79.500	31.042.000

Partidos y Territorios	Estaciones	CANTERAS DE:					No de estab.
		Piedra produc. anual	Piedra produc. diaria	Yeso produc. anual	Arcilla produc. anual	Aren. prod. anl.	
		en toneladas					
Olavarría	Do. C. Setuyo	-	500	-	-	-	1
"	Do. Aguila	300	-	-	-	-	1
"	S. Bayas	4.500	-	-	-	-	6
Saavedra	Dufaur	150.000	-	-	-	-	1
B. Blanca	Grumbeim	-	-	-	-	5.000	1
Suarez	Barker	-	-	-	12.000	-	1
Puan	L. Lacunde	25.000	-	-	-	-	1
R. Negro	Steffanelli	-	-	20.000	-	-	1
"	Cinco Saltos	-	-	10.000	-	-	1
"	G. Gordero	-	-	2.000	-	-	1
TOTALES		179.800	500	32.000	12.000	5.000	14

Partidos y Territorios	Estaciones	Lavadero de lana capacidad máxima
B. Blanca	B. Blanca	4.000.000 Kg. anuales
"	B. Blanca	200.000 doc. cueros anuales

Establecimientos industriales radicados dentro de su zona de influencia

Partidos y Territorios	Estaciones	Molinos harineros producción diaria		
		No.	Ton.	Bolsas
Olavarría	Olavarría	1	450	-
Saavedra	Pigüé	1	100	-
"	Saavedra	1	7	-
B. Blanca	B. Blanca	1	-	1.400
"	Galván	1	-	1.050
A. Alsina	Carhué	1	-	65
"	Maza	1	-	20
Bolívar	Bolívar	1	50	-
Cnel. Suarez	Cnel. Suarez	1	-	60
Guaminí	Guaminí	1	-	500
Suarez	Suarez	1	50	-
Loprida	Loprida	1	-	35
Pehuajó	Pehuajó	1	-	750
Puan	Puan	1	-	100
"	Darraguera	1	7	-
T. Lauquen	T. Lauquen	1	-	120
T. Arroyos	T. Arroyos	2	-	1.100
"	Copetonas	1	-	40
"	Oronse	1	-	20
Villarino	algarrobo	1	-	50
T. de la Pampa	Pico	1	70	-
"	Villa Alba	1	10	-
"	Santa Rosa	1	-	350
TOTALES	--	24	745	5.680

Partidos y Territorios	S A L I N A S		Número de establecim.
	Estaciones	Producción anual Tns.	
A. Alsina	Carhué	3.000	1
"	T. Lagunas	2.000	1
Puan	Villa Iris	2.000	1
Villarino	F. Levalle	200.000	1
Patagones	Card. Cagliero	7.916	1
P. de la Pampa	Villa Alba	30.000	1
"	Guatraché	2.000	1
"	M. Campos	30.000	1
"	Ansoategui	100.000	1
TOTALES	--	376.916	9

Partidos y Territorios	Estaciones	Fábricas de cementos	
		Tons. anuales	"
Olavarría	Sierras Bayas	400.040	"
"	Loma Negra	456.250	"
TOTALES	--	856.290	Tons. anuales

PRODUCCION DE PETROLEO EN PLAZA BUENOS1918 - 1936

AÑOS	Yacimientos petrolíferos fiscales	Compañías petroleras	Total
1918	13	-	13
1919	20	-	20
1920	611	-	611
1921	919	-	919
1922	4.978	-	4.978
1923	7.138	252	7.390
1924	9.574	4.565	14.119
1925	14.764	4.167	18.931
1926	23.496	9.825	33.321
1927	30.511	51.551	82.062
1928	47.532	73.588	121.120
1929	61.853	100.823	162.676
1930	89.927	124.091	214.018
1931	101.895	156.554	260.449
1932	93.525	194.279	287.804
1933	66.337	161.288	227.625
1934	52.247	120.257	172.504
1935	61.516	84.978	146.494
1936	79.010	87.172	166.182
TOTALES	745.846	1.175.320	1.921.226

PUERTOS DE BAHIA BLANCAZona de influenciaCargas despachadas por el Ferrocarril SudAÑO 1929 - 1936

AÑOS	TRIGO	LINO	MAIZ	CEBADA	AVENA	TON . KM.
1929	828.148	13018	8.827	88.441	143.045	100.824.751
1930	434.738	8.301	9.387	81.566	213.338	138.568.952
1931	485.163	10.417	43.535	67.328	203.949	148.516.867
1932	689.241	26.718	8.845	114.523	243.496	101.050.448
1933	940.068	27.549	12.368	194.390	208.402	147.239.885
1934	834.468	41.833	7.687	182.633	185.375	127.335.634
1935	810.135	98.378	5.018	186.900	162.966	124.181.884
1936	389.011	33.463	1.931	93.465	87.199	115.583.823
TOTAL	5.410.972	259.574	97.598	10.092.76	1.447.740	108.702.224
PROMEDIO	676.371	32.454	12.199	126.159	180.966	136.532.778

144 PUERTOS DE BARRA BLANCA

35

Zona de influencia

Carga despachada por el Ferrocarril Sud

AÑO 1936

ESTACIONES	D I S T		T R I B U T O		L I N E A	
	MEDIA	CARGA DESP.	TON.	KM/.	CARGA DESP.	TON. KM.
ALAMOS	271	423		94.663	-	-
ALCARROBO	91	1.727		13.157	-	-
ALLEN	540	158		734	115.972	-
ALTA VISTA	158	734		115.972	-	-
ALZOATEGUI	153	-		-	-	-
APARICIO	134	10.593	1.419.	463	1.417	189.342
ARBOLEDAS	271	1.495		415.145	776	210.838
ARGERICH	40	-		-	-	-
ARROYO CORTO	156	2.484		543.504	131	20.436
ASCASUBI	99	555		54.945	-	-
ARROYO BENADO	242	2.966		717.772	-	-
AZOPARDO	179	3.804		681.216	-	-
BAJO HONDO	36	976		35.208	750	12.600
BARRA JUAN	211	-		-	-	-
BLANCA GRANDE	322	1.743		516.246	1.373	412.106
BONIFACIO	286	2.386		673.396	-	-
BOTIVAR	352	8.569	3.017.	718	82	20.752
CONT. CORDENO	586	-		-	-	-
CABILDO	60	5.924		325.250	-	-
CALVO	62	4.673		330.890	-	-
CARD. CAGLIARO	235	-		-	-	-
CARHU	220	1.476		324.720	-	-
CASA J. B.	220	883		194.260	-	-
CALDERÓN	27	137		30.600	-	-
Cnel. E. DEL BUSTE	89	-		-	-	-
CASCADA	185	3.143		581.455	-	-
CABACALLERES	173	19.503	3.574.	019	1.409	243.757
CASTRO R. M.	796	-		-	-	-
BINCO BALTOS	570	-		-	-	-
DIPOLLETTI	555	-		-	-	-
COCHRAN	40	719		34.992	-	-
COLINA	217	-		-	-	-
COPETONES	175	13.307	1.127.	725	2.476	427.300
Cnel. BELISLE	272	-		-	-	-
" J. F. GOMEZ	522	-		-	-	-
" SUAREZ	190	-		-	-	-
CLAROMELO	194	6.246	1.211.	724	375	70.750
CURUMALAN	175	-		-	-	-
CERVANTES	501	-		-	-	-
Cont. GUERRICO	271	-		-	-	-
CHALLACO	684	-		-	-	-
CHILFORO	423	-		-	-	-
CHINCHINALES	461	-		-	-	-
CHIMPAY	388	-		-	-	-
CHOELE CHOEL	342	-		-	-	-
CORTI	38	146		5.548	-	-
DAREUX	336	10.592	3.558.	912	53	17.808
DESCALZI M.	139	6.614		919.746	344	46.916
DAREIN	352	-		-	-	-
ECORRECO	96	11.903	1.142.	688	530	50.880
ENCOS	150	414		65.826	54	8.586
DUFAUR	101	8.397		406.227	-	-
EL PASO	205	117		30.771	-	-
ERIZE	188	5.522	1.038.	136	40	7.520
EL ZORRO	123	6.858		843.534	170	20.910
ESPILLAR	170	4.003		540.510	88	14.960
ESTOMBA	77	3.363		258.961	-	-
FARO	121	8.580	1.039.	259	274	30.527
FORTIN	283	-		-	-	-
FORTI	562	-		-	-	-

ESTACIONES	DIST.	CARGA	TON.	KM.	CARG.	TON.	KM/.
145	MEDIA	DESP.			DESP.		
F. GENERAL R.	514	-	-	-	-	-	-
GARAY JUAN D.	217	-	-	-	-	-	-
GARCIA DEL RIO	52	20	-	1.140	-	-	-
GAVICTAS	134	-	-	-	-	-	-
GUIBAGOLA J.	115	9.605	1.575.575	-	418	-	48.070
GRUMBEN	12	-	-	-	-	-	-
GENERAL CERRI	21	-	-	-	-	-	-
FERNANDEZ ORO	548	-	-	-	-	-	-
G. LAMADRID	231	724	-	167.244	344	-	79.464
GIL	135	5.615	-	758.025	572	-	77.120
GOYENA	145	5.219	-	754.755	-	-	-
GUAMINI	256	-	-	-	-	-	-
HERMAKAS	210	1.166	-	244.860	192	-	40.320
HUANGUELEN	226	3.207	-	724.782	403	-	91.878
IGAREBAL	146	134	-	19.564	-	-	-
Ing. ROMERO	446	-	-	-	-	-	-
IRENE	152	6.483	-	970.368	483	-	73.416
ING. L. HUERGO	487	1.437	-	699.819	10	-	4.870
ITURREGUI	280	513	-	143.520	444	-	124.320
IBARRA J. F.	368	5.896	5.847.520	-	-	-	-
INDIO RICO	153	6.748	1.032.444	-	88	-	13.464
G. E. GODOY	480	-	-	-	-	-	-
IRABE	179	1.081	194.499	-	49	-	8.771
LA LARGA	313	7.330	2.282.940	-	24	-	7.632
LAMARCA R.	178	380	67.640	-	-	-	-
LASTRA	212	29	5.148	-	20	-	4.240
LAVALLE	67	2.360	158.120	-	-	-	-
LIBANO	199	1.972	392.428	-	272	-	54.128
LAS SORTIJAS	184	3.652	671.968	-	321	-	59.064
LOUQUE	254	-	-	-	-	-	-
LURO PEDRO	114	60	6.840	-	-	-	-
LAPRIDA	271	1.413	312.273	-	1.806	-	339.126
LASALLE	201	-	-	-	-	-	-
LOPEZ CAMELO	280	385	99.800	-	90	-	26.620
MANUELA	303	4.337	1.214.111	-	17	-	5.151
MAPIS	293	1.288	378.384	-	579	-	169.447
MARTINEZAS	244	1.867	455.548	-	592	-	144.448
MASCOTA	46	-	-	-	-	-	-
MUÑOZ	278	98	27.844	-	49	-	13.622
MEDANOS	51	5.900	300.900	-	-	-	-
NAPOSTA	40	-	-	-	-	-	-
NEUQUEN	561	-	-	-	-	-	-
M. DE OCA	109	207	63.963	-	-	-	-
OLAVARRIA	308	1.829	501.722	-	4.773	-	1.470.084
OMBU	315	2.312	728.280	-	13	-	4.095
OMBUCTA	46	1.555	71.346	-	-	-	-
Tto. ORIGONE	65	-	-	-	-	-	-
ORIENTE	161	13.013	2.095.093	-	2.508	-	403.788
OTONO	236	611	144.196	-	165	-	38.940
PARAGUIL	197	329	64.713	-	326	-	63.222
PASMAN	199	2.187	435.213	-	61	-	72.859
PATAGONES	282	42	11.844	-	-	-	-
PAULA	318	3.403	1.082.154	-	471	-	149.178
PERALTA	121	2.020	244.420	-	38	-	4.598
PICHI MANUIDA	253	-	-	-	-	-	-
PIGUE	142	1.398	188.546	-	49	-	6.958
PIREIRO	208	600	124.800	-	22	-	4.576
PIROVANO	356	12.043	4.308.308	-	25	-	8.900
PLAZA HUINCUL	716	-	-	-	-	-	-
FLOTIER	584	-	-	-	-	-	-
PONTAUT	176	4.240	76.240	-	131	-	23.160
PORTALE	295	-	-	-	-	-	-
PRADERE J.	125	22	2.750	-	-	-	-
PRINGLES	150	7.457	1.118.550	-	304	-	50.100
QUILBO	250	187	46.750	-	32	-	8.000
REGALDE	300	548	184.400	-	632	-	189.600
RESERVA	170	1.417	339.890	-	10	-	1.700
RIO COLORADO	175	-	-	-	-	-	-

TON. RR.	CARGA DEFP.	TON. F. K.	AREA DEFP.	TON. RR.	CARGA DEFP.	TON. F. K.
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	790	45.250	1.100	14.000	12.117	1.000.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
2.310	507	110.000	10	3.310	1.592	367.710
-	1.708	15.700	1.710	21.030	9.293	1.10.000
-	1.708	104.625	237	41.15	7.331	1.050.000
-	-	-	-	-	-	-
-	478	100.100	386	81.060	1.102	401.000
-	1.217	271.000	54	24.048	4.107	1.113.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
2.073	700	200.000	2.740	355.80	11.400	74.000
9.710	2.005	1.406.905	3	3.816	1.750	2.227.000
-	-	-	-	-	-	-
-	468	250.024	3.968	1.46.024	20.100	7.000.000
-	2.404	829.604	5.503	570.059	3.027	2.421.000
-	-	-	-	-	-	-
-	37	51.003	27	1.433	1.114	5.000
20.830	357	117.523	93	150.364	8.394	4.601.000
-	-	-	-	-	-	-
-	34	7.208	85	15.020	1.103	35.000
-	-	-	-	-	-	-
-	731	100.062	165	38.334	3.140	10.000.000
-	7.779	210.136	4.994	918.896	12.446	2.220.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
5.083	1.146	251.250	675	100.733	1.145	1.117.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
11.200	172	22.200	11	1.080	575	1.000.000
-	172	10.056	216	71.000	3.086	1.100.000
-	172	37.072	234	68.651	2.266	611.000
8.540	829	202.676	19	1.074	1.000	1.000.000
-	-	-	-	-	-	-
-	56	10.564	-	-	-	-
10.510	11	1.734	-	-	9.944	3.000.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
2.204	215	200.72	1.205	390.780	4.182	2.700.000
-	535	100.052	104	32.160	2.104	227.007
-	-	-	-	-	-	-
-	506	10.246	2.347	277.867	18.464	2.177.000
-	178	42.008	51	7.316	386	1.000.000
-	60	11.820	235	10.205	386	201.000
-	77	17.783	-	-	2.929	7.500.000
2.820	-	-	18	5.076	70	19.710
9.222	178	56.604	817	200.800	4.698	1.000.000
-	247	17.754	43	6.203	2.248	227.000
-	-	-	-	-	-	-
-	1.262	271.604	57	11.922	3.493	1.000.000
-	733	50.264	-	-	-	200.000
-	315	217.240	1.309	460.000	13.692	4.000.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	780	50.920	501	10.370	4.586	1.000.000
-	1.006	177.056	51	1.970	1.428	20.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
2.072	200	200.000	70	10.000	1.000	1.000.000
2.052	352	352.000	97	10.500	1.000	1.000.000
-	16	11.000	-	-	-	1.000.000
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	35	25.500	1.000	1.000.000
-	-	-	-	-	1.427	1.000.000

T R I G O

M H J

		404	114.752	63	15.25
SACRAMENTO	176	4.171	57.452	-	-
SALAMANCA	70	3.488	178.849	-	-
SAN JUAN	280	3.881	271.080	-	-
SANTA LUISA	611	252	70.560	225	92.000
SEVILLA	-	-	-	-	-
SINTRA CHICA	-	-	-	-	-
STACON	134	1.282	420.888	23	1.000
STROMER	191	1.956	373.596	-	-
SANTA ELENA	249	66	21.414	86	21.414
SINTRA DE LA VENTANA	-	11245	129.480	-	-
TORRENT	81	6.075	522.075	-	-
TRES VIDOS	60	6.754	105.240	-	-
TRES MURVOS	169	174	29.406	-	-
TRES ARROYOS	195	17.960	3.988.050	4.682	28.000
TRES LAJUNAS	231	-	-	-	-
URRUTILLA	321	19.326	7.292.316	37	13.187
VILLALONDA	161	1.189	188.209	-	-
VELLA MANOS	326	1.064	387.864	304	99.104
VILLA RASINA	473	-	-	-	-
VITIGOLA	21	-	-	-	-
WARRANT	236	989	139.004	150	13.000
YATONNE A.	245	176	18.620	-	-
VIDOAS	170	2.789	472.130	-	-
ZAPALA	842	-	-	-	-
ZAPOLA	599	-	-	181	28.000
ZORILLA B.	316	-	-	-	-
ZURIAURE	148	5.356	792.682	939	92.000

TOTALES - 389.012 75.463.945 51.000 28.000

MAI E

AVENA

cebada

TOTAL

			21.837				2.980		531		27.119
			248.838				1.136		2.368		188.073
20	2.120	207	19.874				9.984		1.799		364.716
		678	87.780				1,540		4.577		120.990
29	8.120	148	12.440				22.680		1.035		289.300
		380	2.920								
		10	910			301	40.334		4.586		514.524
		68	432						1.966		375.906
		47	288			213	16.912		453		76.678
		722	2.142			118	11.960		1.007		146.328
		385	1.100			145	11.745		6.942		662.662
		531	1.079			8	480		2.147		128.820
3	100.035	12.668	2,979.260			33	5.408		437		873.853
						1.537	2.249.715		47.390		9.300.790
		579	234.809								
						1.629	613.634		21.666		8.074.486
		90	23.340						1.169		128.209
						371	120.946		1.829		379.254
		94	184			28	8.608		861		205.196
		351	895						527		98.615
		600	1,000			87	14.970		3.476		607.100
									151		84.809
		1.061	457.626			1.283	189.884		8.638		1.578.424
473.850	93.495	17.548.233	47.119	16.837.377	605.099	125.983.823					

PROYECTO DE SANJA BLANCA

Sono de influencia

Carga transportada por el Ferrocarril Sanja Blanca al Noroeste

Años 1929 - 1936

AÑOS	TRIGO	LINO	MAIZ	CEBADA	AVEIA	
1929	426.528	7.591	3.535	34.063	8.76	140.577.798
1930	77.592	271	791	3.665	5.77	22.523.737
1931	257.934	197	17.377	10.870	3.95	67.907.615
1932	277.123	479	6.669	29.038	7.69	73.267.834
1933	552.344	1.366	2.449	115.187	29.27	146.037.519
1934	402.462	1469	1.758	81.519	6.77	107.877.196
1935	275.669	1.317	5.557	109.244	15.84	76.766.467
1936	87.025	263	7.717	22.589	2.68	21.190.269
TOTAL	2.356.647	12.953	47.454	406.175	80.76	662.150.435
6655						
PROMEDIO	294.581	1.619	5.731	50.772	10.09	82.768804

74

Carga despachada por el Ferrocarril Nord - Centro

Bahia Blanca, AÑO 1930

ESTACIONES	DIST/ KM.	TRIOO		LINO	
		Carg. Desp.	Ton. Km.	CARGA Desp.	Ton. Km
ALF. SAN MARTIN	24	-	-	-	-
ABRAMO	182	5011	92.728	-	-
ARAUZ J.	138	3.744	516.572	-	-
A. SAENZ	124	4.461	533.164	-	-
AVESTRUZ	174	2.435	423.726	-	-
APULLAGO	232	20	4.640	-	-
ALPACHIRI	243	1.393	378.499	-	-
A. GAZCON	184	3.117	261.898	-	-
ATREUCCO	269	236	63.488	-	-
ARAMO	230	-	-	-	-
BORDEAU	6	-	-	-	-
BERRAMENDO	62	6.661	412.982	164	10.168
BORDEA VE	139	6.076	614.564	-	-
BERNASCONI	172	558	95.976	-	-
CAB. MARIANO	159	786	124.976	-	-
OCTITA	210	51	10.710	-	-
CACHIRULO	362	213	77.166	-	-
A. GORRITI	173	4.672	808.008	-	-
CERRALES	39	59	22.231	-	-
CHOIQUE	49	164	8.136	23	-
CRISTO	63	238	14.794	-	-
CATRILLO	300	-	-	-	-
DARRAGUETHA	156	2.721	421.011	-	-
D. HUEROO	199	1.487	185.016	20	1.990
DORTA	380	830	315.480	-	-
DONLAD	288	1.174	1.270.912	-	-
ESTELA	112	2.505	250.560	-	-
EPUPEL	238	-	-	-	-
F. SOLA	168	4.675	505.900	-	-
F. MURATCHA	271	-	-	-	-
FALUCHO	456	4.159	1.325.005,64	-	10.032
GAMAY	260	-	-	-	-
Gral. AGUA	280	-	-	-	-
" N. CAMPOS	217	1.806	391.902	-	-
GRAGIARENA	281	-	-	-	-
GUATRACHE	191	1.658	318.336	-	-
H. REMANCO	595	-	-	-	-
HUCAL	202	-	-	-	-
HI DALGO	242	29	7.018	-	-

CARRERA		CARRERA		CARRERA		CARRERA	
Carre desp.	Ton. Km.	Carre desp.	Ton. Km.	Carre desp.	Ton. Km.	Carre desp.	Ton. Km.
-	-	55	1.320	-	-	55	1.320
-	-	88	16.016	-	-	88	16.016
-	-	1.044	143.984	36	4.968	4.024	55.624
-	-	1.107	137.268	10	1.240	5.578	74.072
-	-	441	76.794	14	2.436	2.890	502.890
-	-	22	8.104	-	-	42	9.712
-	-	206	50.058	-	-	1.590	388.557
-	-	575	105.800	-	-	3.692	567.628
-	-	16	4.304	-	-	552	67.788
-	-	-	-	-	-	-	-
811	298.200	26	1.612	1.132	70.184	12.794	777.228
-	-	782	100.358	26	3.614	1.824	946.536
-	-	114	19.608	-	-	672	115.584
-	-	-	-	-	-	786	124.974
-	-	31	1.581	-	-	80	12.291
-	-	-	-	-	-	213	77.106
10	1.730	1.253	216.769	165	28.545	6.100	1.055.300
-	-	49	15.147	-	-	108	37.378
-	-	45	2.205	-	-	209	10.341
-	-	78	4.914	-	-	316	19.708
-	-	-	-	-	-	-	-
15	2.145	522	92.352	-	-	3.731	519.676
20	3.980	2.885	574.115	-	-	4.490	777.623
-	-	-	-	615	233.700	1.445	549.100
24	5.032	121	34.848	15	4.320	1.724	1.315.112
-	-	148	16.576	-	-	1.653	297.136
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	279	19.322	26	2.808	4.380	528.030
-	-	-	-	-	-	-	-
39	15.060	4.055	107.480	66	30.096	4.737	2.170.072
-	-	-	-	-	-	-	-
53	11.501	273	59.241	-	-	2.132	462.644
-	-	130	24.960	-	-	1.788	343.296
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	20	7.018

LAVALLE R.	465	2.457	1.142.505		
LOPEZ LECHE	93	466	17.378		
LOS GAUCHOS	270	247	68.690		
LEBUCO	255	1.313	338.815		
MACACHE	255	92	23.460		
MATA	258	254	65.532		
M. RIOLOS	292	398	116.216		
M. CANE	374				
NAICO	340	369	125.460		
NUVA ROMA	39	8	234		
OLVEDA	441	1.172	516.852		
PICO	394				
PERU	220	341	75.020		
PERU TAVIA	84				
PERU TAVIA	315				
PERU TAVIA	217				

478 5.695 2.724.210
 478 5.695 2.724.210

RIVABEO	125	1.815	226.875		
RELMO	322	20	6.440		
RONDEAU	105	313	32.865		
RENECO	206	258	53.148		
RIVERA	218	1.071	233.478		
ROLOM	231	664	143.384		
SpELUZZI	409	329	137.360		
SAN GERMAN	88	402	35.376		
TRILLY	365	343	124.195		
TOAY	372	43	15.966	44	16.288
THAMES	244	300	73.200		
TRES LOMAS	318	46	14.628	10	3.280
T. M. ANCHORENA	277				
UNANUE	247	35	8.645		
UTRACAN	295	39	11.505		
VILLA IRIS	118	2.204	260.072		
" ALBA	157	3.571	560.647		
VERTIZ	425	1.798	763.150		
Ratt	492	1.993	986.556	23	6.409
YUTUYACO	240	520	124.800		

TOTALES - 87.025 19.827.250 263 48.067 7.1

190	88.750	675	299.925	-	-	3.292	1.530.700
-	-	-	-	-	-	466	43.336
-	-	387	23.490	-	-	334	90.180
175	31.875	845	215.475	9	2.295	2.292	448.460
-	-	12	3.060	-	-	104	26.520
-	-	23	8.970	-	-	277	71.466
-	-	95	16.060	-	-	453	132.276
40	17.600	40	17.600	-	-	449	152.660
-	-	-	-	-	-	6	234
725	319.725	502	215.387	-	-	2.399	1.049.959
10	3.490	58	271.132	-	-	688	277.622
-	-	-	-	-	-	781	75.020
-	-	-	-	-	-	-	-
538	253.175	146	59.350	-	-	1.194	331.942
-	-	-	-	-	-	6.374	3.044.735

-	-	890	111.250	-	-	2.705	338.125
-	-	30	3.150	-	-	20	9.630
-	-	25	6.150	14	2.484	343	46.015
-	-	667	581.246	-	-	297	61.782
-	-	884	158.004	-	-	3.732	624.724
-	-	52	21.268	-	-	1.348	301.388
-	-	185	16.280	-	-	587	155.829
41	17.965	282	102.930	-	-	666	42.090
216	80.350	24	8.928	-	-	327	131.534
-	-	111	27.084	-	-	411	100.284
-	-	279	95.722	36	11.448	371	124.978
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	35	8.645
101	43.480	-	-	-	-	183	57.985
-	-	732	86.376	-	-	2.936	446.448
-	-	1.072	162.024	10	1.570	4.613	724.244
-	-	1.003	462.275	-	246.784	2.801	1.225.425
175	356.800	69	16.560	502	-	3.233	1.490.549
-	-	-	-	-	-	669	141.360

47	1.646.857	22.589	5.120.011	2.664	648.084	120.778	7.190.269
----	-----------	--------	-----------	-------	---------	---------	-----------

TON. DE INFLUENZA

04

Exportaciones por el Territorio Marítimo a Puerto Rico AÑO

AÑO 1927 - 1938

AÑO	T. TON.	LINE	PAIS	ORIGEN	DESTINO	TON. KM.
1927	153.364	557	1.112	-	21.137	33.621.972
1930	103.555	156	1.158	-	31.512	25.882.567
1931	115.193	10	7.516	-	24.300	27.347.476
1932	115.329	543	2.330	-	46.713	30.431.977
1933	123.181	557	2.473	-	37.337	34.569.075
1934	115.878	445	2.560	-	30.129	29.885.806
1935	103.072	1.642	174	-	32.262	26.856.693
1936	44.483	810	1.734	3.645	3.337	10.796.463
1937						
TOTAL	876.080	4.700	16.904	6.645	220.530	29.292.029
PROMEDIO	109.510	587	2.363	830	27.558	27.411.503

Zona de influencia

150
08

Cargas desechadas por el Ferrocarril Rosario a Pto. Beltrano

Año 1936

ESTACIONES	Dist. Km.	Carga desc.	Ton. Km.	Ton. desc.	Ton. Km.
ALMIRANTE SOLIER	25	-	-	-	-
BAJO HONDO	45	-	-	-	-
MATHURS	229	851	174.879	-	-
CHIL. FALCON	75	776	58.200	-	-
D' EBBIGNY	243	3.212	152.217	-	-
EL DIVISORIO	213	3.580	604.156	-	-
EL PENSAMIENTO	118	4.080	422.440	40	5.320
HUANQUELEN	138	1.459	687.240	90	5.830
LARTIGAU	287	3.221	413.723	-	-
LAS MONTAÑAS	99	2.921	318.879	48	6.192
LA PRIMAVERA	129	27	376.999	-	-
LA NEVADA	257	876	6.932	120	76.240
LA COPETA	302	537	264.552	-	-
LA CARRETA	331	226	177.747	-	-
LURC	391	2.455	88.366	-	-
LA OCTORRA	339	-	632.245	-	-
MABUREL	409	1.673	-	-	-
MOURAS	353	1.215	590.569	-	-
PILLAHINCO	376	2.280	456.840	-	-
PRINGLES	154	301	443.520	-	-
PUNTA ALTA	167	-	50.262	-	-
PABO MAYOR	23	895	-	-	-
QUINHUEL	60	3.227	53.700	36	7.092
RAULET	197	4.801	635.719	97	72.857
SENTERA	181	556	868.981	59	19.989
Cnc. JUARES	271	3.719	177.776	20	1.860
TOTALES	-	44.488	7.968.174	810	173.580

M.H. 12		CEBODH		AVEN 17		70 TILES	
Qty.	Ton. Kb.	Qty.	Ton. Kb.	Qty.	Ton. Kb.	Qty.	Ton. Kb.
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	56	4.200	-	-	851	194.879
-	-	760	161.880	30	73.868	832	62.400
-	-	454	53.572	626	82.662	4.660	852.426
-	-	812	112.056	599	16.359	6.431	549.880
-	-	1015	291.305	57	45.144	2.621	887.478
-	-	153	15.147	456	60.769	3.830	752.257
-	-	357	46.053	471	-	3.797	379.170
-	-	16	4.112	-	7.550	43	489.813
-	-	560	169.120	25	6.289	1.501	11.051
105	34.755	58	19.198	19	-	719	477.462
499	-	151	59.041	6	23.391	377	237.989
633	213.587	157	53.223	69	-	3.314	147.407
-	-	-	-	-	13.061	-	1.123.446
508	214.624	327	115.431	37	29.704	2.645	-
399	129.984	216	81.216	79	45.430	2.869	933.685
9	1.386	423	65.142	295	-	3.607	697.744
-	-	41	6.847	-	-	342	555.478
-	-	-	-	-	-	-	57.114
-	-	-	-	-	4.926	895	-
-	-	147	28.959	25	13.213	3.435	53.700
-	-	132	23.892	73	-	5.403	676.695
-	-	92	24.932	-	115.663	807	977.943
20	4.860	718	174.474	476	6.790	4.953	118.697
1.734	600.196	6.545	1.509.800	1.137	244.477	-	459.779

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

151

CARGA DESPACHADA POR ESTACIONES DEL FERROCARRIL SUB

FRUTAS - VINOS - LEGUMEBRES

51

--- A Ñ O S 1 9 3 4 - 3 7 ---

ESTACIONES	A Ñ O S 1 9 3 4 / 1 9 3 5					
	MANZANAS	PERAS	UVAS	DURAZNOS	LEGUMB.	VII
GRAL. E. GODOY	17	86	10	7	7	1
ING. HUERCO	134	568	138	40	10	1.12
MAINQUE	121	195	114	26	21	2
CERVANTES	29	19	13	18	11	1
STEFANELLI	-	-	-	-	-	-
FTE. GRAL. ROCA	82	166	161	153	72	2.82
CHEL. J. F. GOMEZ	556	1.819	17	102	12	-
" M. GUERRICO	186	76	6	10	7	1
ALLEN	588	4.130	183	408	25	3.14
GRAL. F. ORO	86	137	92	86	21	2.00
CIPOLLETTI	1.663	3.344	667	129	60	4.72
VERRI	72	56	9	3	111	1.6
CINCO SALTO	6.201	2.414	99	73	13	1.66
KM. 1212	10	7	4	8	4	23
CONTR. CORDERO	4	2	-	2	-	-
RIO COLORADO	-	-	-	-	555	5
CHEL/ del MUSTO	-	-	-	-	-	57
JUAN DE GARAY	-	-	-	-	-	-
CHOELE CHOEL	51	388	30	95	68	24
DARWIN	3	1	-	-	-	-
CHEL. BELISLE	2	5	1	-	5	1
CHIMPAY	29	68	3	1	2	3
CHELFCRO	-	-	-	-	-	-
ING. J. ROMERO	47	55	-	18	22	2
CHICHINALES	77	112	22	12	17	3
KM. 1099	-	-	-	-	-	-
VILLA REGINA	434	981	178	146	668	4.93
NEUQUEN	282	503	56	180	107	-
PLOTTIER	124	179	4	4	12	-
TOTALES	10.798	15.311	1.807	1.520	1.830	23.70

CARGA DESPACHADA POR ESTACIONES DEL FERROCARRIL SUR

152 FRUTAS - VINOS - LEGUMERAS

52

- - A Ñ O S 1934 - 1937 - - -

ESTACIONES	A Ñ O 1935 / 1936					
	MANZANAS	PERAS	UVAS	MIRAZNOS	LEGUMB/	VINO
GRAL. E. GODOY	37	156	25	31	30	3
ING. HUERCO	329	1.1 02	134	34	27	97
MAIÑQUE	63	243	229	17	12	15
CERVANTES	21	18	49	17	7	9
STEFANELLI	53	244	98	26	28	4.36
Yte. GRAL. ROGA	63	193	122	89	113	-
CHEL. J. GOMEZ	853	2.314	18	31	32	2.58
" GUERRICO	18	88	11	3	10	6
ALLEN	1.039	6.264	336	478	183	2.78
GRAL/ F. ORO	20	128	136	26	25	2.51
CIPOLLETTI	2.397	4.792	750	182	90	6.21
FERRI	86	126	8	-	1	1.63
CINCO SALTOS	6.180	3.320	131	131	5	1.60
KM. 1212	5	12	2	5	5	12
CONTR. CORDERO	1	-	-	-	-	-
RIO COLOFAGO	-	-	-	-	-	-
CHEL. del BUSTO	22	2	-	-	-	-
JUAN DE GARAY	-	-	-	-	-	-
CHOLE CHOL	46	214	18	26	11	-
DARWIN	1	2	-	-	-	-
CHEL. BELISLE	5	7	-	-	-	1
CHIMPAY	21	52	5	-	2	3
CHELFORO	-	1	-	-	-	-
ING. J. ROMERO	55	39	-	1	-	-
CHICHINALES	224	169	127	-	119	1
KM. 1099	-	-	-	-	-	-
VILLA REGINA	1.319	2.140	391	310	1.411	2.59
NEUQUEN	432	695	45	60	108	-
PLOTTIER	252	702	5	4	19	1
	13.542	23.023	2.640	1.471	2.238	25.91

CARGAS DESPACHADAS POR ESTACIONES DEL FERROCARRIL SUD

FRUTAS - VINOS - LEGUMERES

53

- - AÑOS 1934 - 1937 - - -

ESTACIONES	- AÑOS 1936 - 1937					
	MAZANAS	PERAS	UVAS	LARANZAS	FRUTAS Y LEGUMERES	VINOS
GRAL. E. GODOY	63	47	9	11	14	2
ING. HUERCO	638	1.964	98	68	22	1.2
MAIÑQUE	185	463	121	27	10	2
CERVANTES	42	35	26	10	3	1
STEFANELLI	521	1.032	109	82	19	5.1
Vto. GRAL. ROCA	136	286	119	170	139	
ONEL. J. F. GOMEZ	1.117	2.568	12	23	16	3.2
" M. GUERRICO	1	9	14	4	2	1
ALLEN	1.412	9.625	197	638	142	3.1
GRAL. F. ORO	42	321	133	32	15	2.6
CIPOLLETTI	3.751	7.472	761	166	67	6.6
FERRI	796	891	-	-	9	1.5
CINCO SALTOS	10.714	5.054	66	85	5	1.8
KM. 1212	9	5	7	4	2	2
CANTR. CORDERO	9	21	1	2	1	
RIO COLORADO	-	-	-	981	-	1
ONEL. BUSTOS	-	-	-	-	FL 69	1
JUAN DE GARAY	-	-	-	-	RE -	
CHOLE CHOEL	-	-	-	-	UO 911	2
IRAFIN	-	-	-	-	TU 10	
ONEL. BELISLE	-	-	-	-	AM 20	
CHIMPAY	-	-	-	-	SB 157	
CHELFORO	-	-	-	-	R 2	
ING. ROMERO	-	-	-	-	YE 114	
CHICHINALES	-	-	-	-	8 579	
KM. 1099	-	-	-	-	-	
VILLA REGINA	-	-	-	-	9.371	3.7
NEUQUEN	-	-	-	-	-	-
PLOTTIER	-	-	-	-	-	-
TOTALES	19.446	29.789	1.665	1.331	12.671	31.2

REVENUE

1900

1901

1902

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1900

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1901

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1902

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1903

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1904

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1905

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1906

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1907

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1908

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1909

RECEIVED OF THE
 U.S. DEPT. OF THE INTERIOR
 BUREAU OF LANDS
 FOR THE SALE OF
 LANDS
 1910

TOTALS 1,000,000,000 921,100 500 200,000,000 450

1933					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					

1933					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					

1933					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					

1933					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					

1933					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					
1,000,000,000					
921,100					
500					
200,000,000					
450					

PORTOS : M. ...

...

...

1929

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

INTERCAMBIO COMERCIAL Y VALOR EN \$ L/M

Importación sujeta y libre de derechos, por artículos

AÑO 1 9 2 7

CLASIFICACION	KILOS	LITROS	DOLARES
I - Substancias alimenticias	1.071.374	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	-	-	-
III - Bebidas	-	7.770	3.50
IV - Textiles	2.363.845	-	2
V - Substancias y prod. quim.	2.579.744	-	26
VI - Papel, cartón y sus artef.	459.266	-	-
VII - Maderas y sus artefactos	734.633	-	1.11
VIII - Hierro	20.863.371	-	68
IX - Maquinarias	1.702.922	-	-
X - Metales (sin hierro) y artef.	67.044	-	1
XI - Piedra, tierra, vidrio y cerám.	386.291	-	1.18
XII - Combustibles y lubricantes	20.509.297	83.001.646	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	3.3.633	-	-
XIV - Varios artículos	23.933	767	2.64
T O T A L E S	30.765.354	767	83.003.016

			AÑO 1 9 2 8
I - Substancias alimenticias	874.074	-	-
II - Tabacos y sus manufact.	-	-	-
III - Bebidas	-	8.335	3.18
IV - Textiles y sus manufact.	5.016.111	-	9
V - Substancias y sus prod. quim.	3.576.264	257	3.52
VI - Papel, cartón y sus artefactos	711.616	-	-
VII - Maderas y sus artefactos	18.213	-	80
VIII - Hierro y sus artefactos	36.603.038	-	1.04
IX - Maquinarias	12.359.736	-	-
X - Metales (sin hierro) y sus art.	83.833	-	7
XI - Piedra, tierra, vidrio y cerám.	295.880	-	18
XII - Combustibles y lubricantes	10.420.522	66.965.769	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	18.891	-	-
XIV - Varios artículos	32.412	235	63
T O T A L E S	72.102.645	235	66.965.943

			AÑO 1 9 2 9
I - Substancias alimenticias	2.196.185	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	6	-	-
III - Bebidas	-	1.852	214
IV - Textiles y sus manufact.	5.886.424	75	-
V - Substancias y prod. quim.	2.561.428	43	622
VI - Papel, arte, y sus artef.	970.568	-	-
VII - Madera y sus artefactos	32.737	-	877
VIII - Hierro y sus artefactos	52.951.880	-	365
IX - Maquinarias	16.681.624	-	-
X - Metales (sin hierro) y artef.	774.599	-	76
XI - Piedra, tierra, vidrio y cerám.	118.135	-	363
XII - Combustibles y lubricantes	11.444.630	-	66.965.7
XIII - Caucho y sus manufacturas	6.096	-	-
XIV - Varios artículos	58.630	776	556
T O T A L E S	95.623.932	819	4.428 66.965.1

INTERCAMBIO COMERCIAL Y VALOR EN \$ M/N

Importación sujeta y libre de derecho por artículos

AÑO 1930

CLASIFICACIÓN	KILOS	LIBROS	LITROS	DOLARES
I - Substancias alimenticias	896.287	-	-	-
II - Tabacos y manufacturas	-	-	-	-
III - Bebidas	-	-	570	692
IV - Textiles y manufacturas	3.510.358	-	-	-
V - Substancias y prod. quim.	2.730.815	-	176	665
VI - Papel, cartón y artefact.	469.308	-	-	-
VII - Maderas y sus artefact.	1.744	-	-	1.085
VIII - Hierro y sus artefact.	5.255.558	-	-	-
IX - Maquinarias	2.025.319	-	-	69
X - Metales (sin hierro) y artefact.	322	-	-	55
Piedra, vidrio, tierra y ceram.	2.115.932	-	-	192
XII - Combustibles y lubricantes	31.047	-	61.342.587	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	21.532	-	-	-
XIV - Varios artículos	40.925	347	-	1.562
T O T A L E S	39.024.141	347	61.343.333	4.327

AÑO 1931

I - Substancias alimenticias	783.329	-	-	-
II - Tabacos y sus manufact.	-	-	-	-
III - Bebidas	-	-	-	115
IV - Textiles y sus manufact.	1.352.159	-	-	-
V - Substancias y prod. quim.	2.179.991	100	-	399
VI - Papel cartón y artefact.	416.367	-	-	-
VII - Madera y -	11175	-	-	1.085
VIII - Maquinarias	10.548.876	-	-	14
IX - Hierro y sus artefact.	3.762.672	-	-	-
X - Metales (a. hierro) y artefact.	234.994	-	-	31
XI - Piedra, tierra, vidrio y ceram.	236.232	-	-	-
XII - Combustibles y lubricantes	65.020	-	39.133.467	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	69.604	-	-	692
XIV - Varios artículos	26.766	25	-	-
T O T A L E S	23.436.793	125	39.133.467	2.297

LINEA	METROS	2. METROS/	NETO KG. DE	DE HILLA	CENTOS	VALOR EN
		SETE	LITROS	RES		A M/N
						504,556,84
						10,758,18
						181,850,77
						293,628,77
						153,333,11
	1,004,445					886,213,97
		2,316				8,593,334,52
			1,000			1,817,247,54
						337,469,38
	66,995					74,446,59
	139,537					15,783,887,15
						141,251,09
						481,499,11

899	139,537		8,839	373		35,565,677,02
-----	---------	--	-------	-----	--	---------------

						353,638,38
						31345,45
						10486,848,82
						17887,920,27
						140,599,70
	463,713					569,068,93
						2,373,882,98
		217				1,379,630,27
			7,992			12,581,146,02
	5,352					642,790,64
	123,491					11,078,577,41
						371,818,86
						252,561,33

896	139,537	463,713	7,992	35		23,699,429,07
-----	---------	---------	-------	----	--	---------------

CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGAS
I - Substancias alimenticias	656.264	-	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	-	-	-	-
III - Bebidas	-	-	-	294
IV - Textiles y su manufactura	4.426.719	-	-	-
V - Substancias y productos quim.	1.393.091	-	-	-
VI - Papel, carton y sus artefac.	449.338	-	-	-
VII - Madera y sus artefactos	16	-	-	373
VIII - Hierro y sus	5.221.208	-	-	205
IX - Maquinarias	461.210	-	-	-
X - Metales (sin hierro) y artefac.	40.051	-	-	2
XI - Piedra, vidrio, tierra y ceram.	149.920	-	-	-
XII - Combustibles y lubricantes	999.338	-	22.059.616	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	847	-	-	-
XIV - Varios articulos	6.632	34	-	7.943
TOTALES	13.404.634		22.059.616	8.818

1933				
CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGAS
I - Substancias alimenticias	170.529	-	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	-	-	-	-
III - Bebidas	825	-	-	588
IV - Textiles y sus manufac.	5.980.484	-	-	25
V - Substancias y sus produ. quim.	622.756	-	-	6
VI - Papel carton y sus artefactos	455.694	-	-	-
VII - Madera	594	-	-	-
VIII - Hierro	10.358.143	-	-	210
IX - Maquinarias	673.734	-	-	-
X - Metales (sin hierro) y artef.	459.035	-	-	17
XI - Piedra, vidrio, tierra y ceram.	139.684	-	-	10
XII - Combustibles y lubricantes	111.610	-	4.425.787	-
XIII - Caucho y sus manufacturas	10.794	-	-	-
XIV - Varios articulos	5.692	67	-	3
TOTALES	19.989.533	67	4.425.787	875

1935				
CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGAS
I - Substancias alimenticias	62.933	-	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	3	-	-	-
III - Bebidas	-	-	-	196
IV - Textiles y sus manufact.	2.214.812	3	-	-
V - Substancias y prod. quim.	1.853.024	-	-	-
VI - Papel, carton y sus artef.	108.760	-	-	-
VII - Madera	-	-	-	661
VIII - Hierro y	10.358.493	-	-	512
IX - Maquinarias	1.669.917	-	-	-
X - Metales (sin hierro) y	485.614	-	-	-
XI - Piedra, vidrio, tierra y cer.	192.341	-	-	-
XII - Combustibles y lubricantes	33.485.593	-	1.765.791	-
XIII - Caucho y sus manufact.	15.243	-	-	-
XIV - Varios articulos	351	18	-	56
TOTALES	49.804.004	18	1.765.791	1.433

INDICADOR	UNIDAD	CANTIDAD	HECTO LITRO	KG. de RESIN.	MILLA RES.	OTROS	VALOR EN \$ M/K
-	-	-	-	-	-	-	175.308,18
-	-	-	-	-	-	-	14.275,00
-	-	-	-	-	-	-	2.818.638,82
-	-	-	-	-	-	-	962.912,88
-	-	-	-	-	-	-	101.991,90
335.316		10.800					66.231,55
-	-	-	-	-	-	-	562.892,32
-	-	-	-	-	-	-	235.767,82
-	-	-	-	-	-	-	75.251,93
-	-	-	-	-	-	-	106.133,93
-	-	-	-	-	-	-	8.067.056,80
-	-	-	-	-	-	-	4.906,23
-	-	-	-	-	-	-	72.407,52
-----							14.376.074,86
-	-	-	-	-	-	-	109.068,95
-	-	-	-	-	-	-	140.000,00
-	-	-	-	-	-	-	622.963,82
-	-	-	-	-	-	-	1154.192,10
-	-	-	-	-	-	-	48.877,87
380.271							260.541,11
-	-	-	-	-	-	-	654,11
-	-	-	-	-	-	-	267,77
-	-	-	-	-	-	-	228.308,44
-	-	-	-	-	-	-	112.556,10
-	-	-	-	-	-	-	296.002,71
-	-	-	-	-	-	-	12.726,07
-	-	-	-	-	-	-	67.282,65
-----							785.27.045.792,43
-	-	-	-	-	-	-	35.014,49
-	-	-	-	-	-	-	4,75
-	-	-	-	-	-	-	1016,50
-	-	-	-	-	-	-	1.508.551,40
-	-	-	-	-	-	-	1.424.183,94
-	-	-	-	-	-	-	24.609,78
617.811		58.268					816.791,09
77.693							178.249,73
-	-	-	-	-	-	-	3.057.960,65
-	-	-	-	-	-	-	245.826,51
-	-	-	-	-	-	-	299.046,71
-	-	-	-	-	-	-	143.730,83
-	-	-	-	-	-	-	94.776,06
-	-	-	-	-	-	-	122.443,33
-----							17.865.205,20

157

1532

CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGUEM
I - Substancias alimenticias	656.264	-	-	-
II-Tabacos y sus manufacturas	-	-	-	-
III-Bebidas	-	-	-	294
IV-Textiles y su manufactura	4.426.719	-	-	-
V - Substancias y productos quim.	1.393.091	-	-	-
VI- Papel, carton y sus artefac.	449.338	-	-	-
VII-Madera y sus artefactos	16	-	-	373
VIII-Hierro y sus	5.221.208	-	-	205
IX- Maquinarias -	461.210	-	-	-
X- Metales (sin Hierro) y artefac.	40.051	-	-	2
XI- Piedra, vidrio, tierra y ceram.	149.920	-	-	-
XII-Combustibles y lubricantes	599.338	-	22.059.616	-
XIII- Caucho y sus manufacturas	847	-	-	-
XIV- Varios articulos	6.632	34	-	7.943
TOTALES	13.404.634		22.059.616	8.818

1933				
CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGUEM
I - Substancias alimenticias	170.529	-	-	-
II- Tabacos y sus manufacturas	-	-	-	-
III-Bebidas	825	-	-	588
IV- Textiles y sus manufac.	5.980.484	-	-	25
V - Substancias y sus produc. quim.	622.756	-	-	6
Papel carton y sus artefactos	455.634	-	-	-
VII- Madera	994	-	-	-
VIII- Hierro	10.358.143	-	-	210
IX- Maquinarias	673.734	-	-	-
X - Metales (sin hierro) y artef.	458.035	-	-	17
XI- Piedra, vidrio, tierra y ceram.	139.684	-	-	10
XII- Combustibles y lubricantes	111.610	-	4.425.733	-
XIII- Caucho y sus manufacturas	10.793	-	-	-
XIV- Varios articulos	5.692	67	-	3
TOTALES	19.989.533	67	4.425.733	835

1935				
CLASIFICACION	KILOS	GRAMOS	LIBROS	BOGUEM
I - Substancias alimenticias	62.933	-	-	-
II - Tabacos y sus manufacturas	-	-	-	-
III- Bebidas	-	-	-	196
IV - Textiles y sus manufact.	2.214.812	3	-	-
V - Substancias y prod. quim.	1.853.024	-	-	-
VI - Papel, carton y sus artef.	108.760	-	-	-
VII- Madera	-	-	-	661
VIII- Hierro y	10.358.493	-	-	512
IX - Maquinarias	1.022.917	-	-	-
X - Metales (sin Hierro) y	485.614	-	-	-
XI - Piedra, vidrio, tierra y cer.	192.341	-	-	-
XII- Combustibles y lubricantes	33.485.593	-	1.765.731	-
XIII- Caucho y sus manufac.	15.243	-	-	-
XIV- Varios articulos	351	18	-	56
TOTALES	49.804.084	18	1.765.096	1.433

CLASIFICACION	DESCRIPCION	VALOR	OTRO VALOR	TOTAL
88,000	I - Substancias alimenticias	37,236		
	II - Tabacos y sus manufacturas			
88,001	III - Bebidas			
88,002	IV - Textiles y sus manufacturas	2,614,887		
88,003	V - Substancias y prod. quimicos	888,668		
88,004	VI - Papel, carton y sus artefact.	284,762		
88,005	VII - Maderas	58,446		
88,006	VIII - Hierro	9,254,884		
88,007	IX - Maquinarias	773,629		
88,008	X - Metales (sin Hierro) y sus	720,697		
88,009	XI - Piedra, vidrio, tierra y ceram.	192,341		
88,010	XII - Combustible y lubricantes	1,144,457	5,100,000	
88,011	XIII - Caucho y sus manufacturas	26,486		
88,012	XIV - Varios articulos	2,524	50	
88,013	TOTAL	16,011,793		

616963.6

88,034	I - Substancias alimenticias	108,089		
	II - Tabacos y sus manufacturas			
88,035	III - Bebidas			
88,036	IV - Textiles y sus manufact.	2,080,648		
88,037	V - Substancias y prod. quimio.			
88,038	VI - Papel, carton y sus artefac.	1,560,752		
88,039	VII - Maderas	325,924		
88,040	VIII - Hierro y	13		
88,041	IX - Maquinarias	412,413		
88,042	X - Metales (sin hierro) y	928,073		
88,043	XI - Piedra, vidrio, tierra y ceram.	643,887		
88,044	XII - Combustible y lubricantes	109,273		
88,045	XIII - Caucho y sus manufacturas	28,159,602		
88,046	XIV - Varios articulos	40,795		
88,047	TOTAL	40,471,932	100,000	610

DEBIT	CREDIT	DESCRIPTION	AMOUNT
		Balance forward	25,555.68
		...	11
		...	179.82
		...	530.21
		...	562.76
		...	567.49
		...	145.95
		...	1,926.53
		...	128.94
		...	878.26
		...	687.51
		...	791.31
		...	525.81
		...	790.32
		Total	11,955,070.59

		...	460.86
		...	794.84
		...	662.23
		...	1,466.50
		...	105.25
		...	964.88
		...	1,506.63
		...	298.93
		...	473.87
		...	897.92
		...	907.18
		...	819.16
		...	285.64
		Total	15,070,643.89

Años	CEREALES Y LINO						TOTAL GENERAL
	TRIGO	LINO	CEBADA	AVENA	CENTENO	MAIZ	
1890	-	-	-	-	-	10	10
1891	-	-	-	-	-	40	40
1892	14.900	-	-	-	-	4	14.904
1893	37.899	-	-	-	-	7	37.906
1894	52.096	-	-	-	-	-	52.096
1895	65.730	-	-	-	-	1.209	66.939
1896	41.168	-	-	-	-	71	41.239
1897	13.574	-	-	-	-	93	13.667
1898	41.669	-	-	-	-	25	41.694
1899	182.106	-	-	-	-	-	182.106
1900	272.320	-	-	-	-	28	272.348
1901	187.278	-	-	-	-	-	187.278
1902	277.872	119	-	-	-	-	277.991
1903	330.201	924	-	-	-	-	331.125
1904	542.744	890	334	904	-	1.083	545.951
1905	949.746	-	563	1.854	-	2.649	954.809
1906	738.746	204	143	7.880	-	-	746.873
1907	843.124	170	1.217	40.534	-	497	885.532
1908	1.032.046	8.853	6.074	157.552	347	119	1.204.936
1909	783.918	2.147	5.118	179.338	4	5.628	976.145
1910	641.308	154	778	130.363	296	-	772.839
1911	347.886	395	108	155.922	25	-	504.336
1912	1.268.582	304	7.264	441.919	2.863	23.080	1.744.008
1913	927.907	406	21.595	462.343	9.338	2.401	1.493.980
1914	245.692	42	6.190	224.332	6.377	502	483.133
1915	942.657	-	31.674	467.723	162	25	1.442.241
1916	744.132	335	14.946	565.860	-	1.054	1.326.327
1917	240.879	-	-	173.629	-	-	414.508
1918	445.166	-	2.257	216.013	-	-	663.436
1919	649.190	-	10.552	183.751	774	-	844.317
1920	1.340.712	8.623	25.919	296.753	696	9.796	1.677.499
1921	546.227	8.716	39.191	274.090	8.048	35.288	911.560
1922	536.804	7.118	12.377	179.531	16.157	54.802	806.782
1923	1.172.647	20.337	51.900	342.868	44.894	19.815	1.652.461
1924	1.602.619	71.968	130.903	535.413	51.828	30.709	2.423.439
1925	519.156	57.529	42.110	329.534	2.246	8.252	958.827
1926	1.047.350	69.905	143.668	294.512	43.874	36.185	1.625.494
1927	1.496.211	105.781	253.980	468.354	68.839	74.537	2.467.702
1928	1.136.652	54.567	174.998	175.385	90.643	14.673	1.646.918
1929	1.667.324	29.138	155.477	272.291	75.566	925	2.200.720
1930	621.500	15.258	98.182	303.595	5.607	868	1.040.210
1931	860.029	12.781	125.025	411.820	11.725	27.347	1.449.714
1932	1.598.217	29.632	150.511	352.773	82.027	29.899	1.843.069
1933	1.572.683	49.535	309.192	272.945	40.760	225	2.345.340
1934	1.558.789	60.065	323.304	304.414	51.056	1.900	2.299.528
1935	1.471.608	99.290	275.046	243.574	122.830	5.943	2.218.290
1936	541.420	47.241	138.990	89.687	55.338	4.742	877.418
1937	873.465	37.478	152.113	169.501	29.015	505	1.226.077

AÑOS	TOTAL GENERAL TNS.	PORCENTAJE CON RESPECTO AL TOTAL DE :					
		TRIGO %	MAIZ %	LINO %	AVENA %	CEBADA %	CENTE %
1890	10	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
91	40	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
92	14.904	99,9	0,03	0,0	0,0	0,0	0,0
93	37.906	99,9	0,02	0,0	0,0	0,0	0,0
94	52.090	100,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0
95	66.989	98,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
96	41.239	99,7	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
97	13.627	99,3	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
98	41.794	99,7	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
99	182.106	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1900	272.348	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
01	187.278	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
02	279.991	99,9	0,0	0,05	0,0	0,0	0,0
03	331.125	99,7	0,0	0,03	0,0	0,0	0,0
04	545.957	99,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
05	954.862	99,4	0,3	0,0	0,2	0,2	0,0
06	746.973	98,9	-	0,03	1,0	0,02	0,0
07	925.542	96,8	0,05	0,02	3,0	0,1	0,0
08	1.204.991	85,7	0,01	0,7	13,0	0,5	0,0
09	1.076.153	81,8	0,5	0,2	17,0	0,5	0,0
1910	772.899	82,9	0,0	0,02	17,0	0,1	0,0
11	504.336	68,9	0,0	0,08	31,0	0,02	0,0
12	1.764.009	72,8	1,5	0,02	25,0	0,5	0,0
13	1.423.984	65,6	0,2	0,03	32,0	1,5	0,0
14	483.135	50,9	0,1	0,1	46,0	1,5	1,0
15	1.442.241	65,9	0,002	-	32,0	0,0	0,0
16	1.326.327	56,9	0,1	0,02	42,0	1,0	0,0
17	414.508	58,0	0,0	0,0	42,0	-	0,0
18	663.436	57,7	0,0	0,0	32,0	0,3	0,0
19	844.267	76,7	0,0	0,0	22,0	1,2	0,0
1920	1.677.499	79,7	0,6	0,2	18,0	1,5	0,0
21	911.540	60,0	4,0	1,0	30,0	4,0	1,0
22	906.789	70,3	6,0	0,7	20,0	1,2	1,0
23	1.652.454	70,7	1,2	1,3	21,0	3,2	2,0
24	2.423.441	66,6	1,2	3,0	22,0	5,1	2,0
25	958.821	54,1	0,9	6,0	34,0	4,8	0,0
26	1.635.494	64,0	2,2	4,4	18,0	8,8	2,0
27	2.467.706	61,0	3,0	4,2	19,0	10,0	2,0
28	1.646.918	68,8	0,9	3,5	10,6	10,6	5,0
29	2.200.726	75,9	0,04	1,3	12,4	7,0	3,0
1930	1.040.213	59,0	0,08	1,5	30,0	9,0	0,0
31	1.449.718	59,4	2,0	0,8	29,0	8,0	0,0
32	1.843.079	65,3	1,6	1,6	19,0	8,0	4,0
33	2.345.341	67,0	-	2,1	11,6	13,2	6,0
34	2.299.528	67,0	-	2,5	13,1	14,5	2,0
35	2.218.291	66,4	0,3	4,5	11,0	12,2	5,0
36	877.418	61,8	0,6	5,5	10,3	15,4	6,0

MEDIA ARITMETICA.....	$M_n =$	78,5	0,7	1,1	15,2	3,3	1,0
DESVIACION MEDIA.....	$\sigma = \frac{\sum \delta}{n}$	15,0	0,55	0,9	7,6	2,8	0,5
COEFICIENTE DE DISPERSION!!!.....	$C_m = \frac{\sigma}{M_n}$	0,19	0,78	0,81	0,5	0,84	0,5

Frecuencia relativa de la exportación de cereales en
el período 1892 - 1936

ooo000ooo

TONELAJE EXPORTADO			Frecuen cia	Suma acumu lativa de las fre- cuencias	PROP. % de las fre- cuencias acumulad.	Frecuen cia re- lativa
De 0 a	100.000	7	7	15,6	15,5	
" 100 "	200.000	2	9	20,0	4,5	
" 200 "	300.000	2	11	24,4	4,5	
" 300 "	400.000	1	12	26,7	2,2	
" 400 "	500.000	2	14	31,1	4,5	
" 500 "	600.000	2	16	35,6	4,5	
" 600 "	700.000	1	17	37,8	2,2	
" 700 "	800.000	2	19	42,2	4,5	
" 800 "	900.000	4	23	51,1	8,9	
" 900 "	1.000.000	4	27	60,0	8,9	
" 1.000 "	1.100.000	1	28	62,2	2,2	
" 1.1000 "	1.200.000	0	28	62,2	0,0	
" 1.2000 "	1.300.000	1	29	64,4	2,2	
" 1.300 "	1.400.000	1	30	66,6	2,2	
" 1.400 "	1.500.000	3	33	66,6	6,6	
" 1.500 "	1.600.000	0	33	66,6	0,0	
" 1.600 "	1.700.000	4	37	82,2	8,9	
" 1.700 "	1.800.000	1	38	84,4	2,2	
" 1.800 "	1.900.000	1	39	86,7	2,2	
" 1.900 "	2.000.000	0	39	86,7	0,0	
" 2.000 "	2.100.000	0	39	86,7	0,0	
" 2.100 "	2.200.000	0	39	86,7	0,0	
" 2.200 "	2.300.000	3	42	93,3	6,6	
" 2.300 "	2.400.000	1	43	95,5	2,2	
" 2.400 "	2.500.000	2	45	100,0	4,5	

PUESTOS DE SANTA BLANCA

SENA DE INFLUENZA

PUERTO DE LOS RIOS VILLO

AÑO	TRIGO	AVENA	CEBADA	GUINEO	MAIZ	OSO	TOTAL
1928	486.031	71.285	74.486	38.010	8.108	822	712.922
1929	754.066	98.424	76.987	28.783	714	1.212	978.266
1930	274.733	105.620	32.852	1.132	-	1.031	408.448
1931	470.939	191.873	66.116	3.983	5.488	5348	745.587
1932	735.988	169.426	53.402	43.732	16.348	2543	1.009.439
1933	1.038.312	170.403	808.212	116.393	236	1.149	1.562.765
1934	1.101.398	236.115	249.382	26.682	1.900	1.887	1.600.264
1935	1.087.871	160.525	208.789	86.824	5.683	1.680	1.576.872
1936	362.948	74.936	121.646	45.894	4.876	1.727	666.447
TOTAL	6.272.307	1.305.353	1.301.888	391.017	43.186	11.549	9.365.421

PREMIO	694.943	145.889	122.343	43.446	4.791	1.000	1.040.612
---------------	----------------	----------------	----------------	---------------	--------------	--------------	------------------

PUERTO DE LOS RIOS VILLO

1928	506.924	93.879	96.991	51.790	6.475	2.032	870.661
1929	812.982	169.906	73.709	46.080	211	1.000	1.115.888
1930	326.029	293.422	39.235	4.088	808	1.287	592.519
1931	398.894	285.907	54.872	8.620	17.820	1.173	661.086
1932	346.993	171.928	91.398	35.078	9.368	1.031	662.398
1933	442.286	92.730	90.783	23.849	-	2.002	667.918
1934	368.525	87.917	61.052	23.191	-	1.186	525.861
1935	308.889	46.587	49.746	34.645	340	4.391	477.668
1936	124.824	13.335	7.739	8.080	66	2.003	154.077

TOTAL:	3.654.507	1.045.379	505.333	235.191	35.148	14.832	5.697.665
---------------	------------------	------------------	----------------	----------------	---------------	---------------	------------------

OSO	406.000	116.133	65.037	26.132	3.514	1.274	633.070
------------	----------------	----------------	---------------	---------------	--------------	--------------	----------------

EXPORTACION DE CEREALES Y LINO

60

AÑOS 1929 - 1936

PUESTO ARROYO PAREJA

AÑOS	TRIGO	AVENA	CEBADA	CRUENO	MAIZ	LINO	TOTAL
1928	53.627	4.421	3.521	843	-	925	63.335
1929	200.336	2.891	4.771	703	-	68	208.769
1930	20.247	4.153	2.095	307	-	-	27.102
1931	50.187	14.040	4.237	520	4.087	-	73.051
1932	95.236	11.401	5.731	2.617	4.182	187	119.336
1933	88.887	10.136	9.827	1.296	-	303	115.167
1934	93.603	10.383	12.861	1.203	-	93	113.407
1935	129.478	16.494	16.511	1.361	-	239	164.353
1936	63.648	1.796	9.583	1.364	-	501	76.894
TOTAL	706.239	76.115	69.139	10.294	8.249	2.294	861.494
FRUEND.	78.471	7.346	7.682	1.143	825	254	95.721

POR TODOS LOS PUERTOS

1928	1.136.852	175.383	174.998	90.643	14.653	54.587	1.646.916
1929	1.667.304	272.291	285.477	75.566	925	29.138	2.200.721
1930	621.509	303.593	93.382	3.537	868	15.258	1.040.169
1931	840.080	411.820	125.025	12.725	27.347	12.781	1.449.718
1932	1.198.217	352.753	130.531	82.027	29.899	32.541	1.845.968
1933	1.973.183	273.329	308.808	140.760	226	49.534	2.345.840
1934	1.538.760	304.415	323.305	51.036	1.900	60.083	2.299.531
1935	1.471.608	243.974	275.046	122.830	5.943	99.290	2.218.291
1936	541.420	89.687	138.890	55.238	4.732	47.241	877.418

EXPORTACION TOTAL DE CEREALES Y LINO POR TODOS LOS PUERTOS
Y POR LOS DEL ESTUARIO DE BAHIA BLANCA

AÑOS	EXPORTACION POR TODOS LOS PUERTOS (EN TNS.)					
	TRIGO	ELIZ	LINO	AVENA	CEBADA	TOTAL
1928	5.464.925	6.372.181	1.944.402	299.704	297.165	14.378.3
1929	6.750.382	5.047.792	1.617.488	430.197	250.807	14.096.6
1930	2.317.689	4.670.321	1.169.661	458.638	148.360	8.759.9
1931	3.724.819	9.767.201	1.880.274	664.766	206.454	16.244.5
1932	3.441.882	7.055.387	2.027.608	715.620	281.069	13.521.5
1933	3.935.397	5.018.383	1.392.122	428.510	448.608	11.223.0
1934	4.792.937	5.471.119	1.374.359	505.623	536.093	11.305.7
1935	3.860.043	7.051.460	1.777.632	376.521	419.862	13.485.5
1936	1.594.478	8.367.025	1.487.400	175.760	246.994	11.871.6
1937	3.887.195	9.087.363	1.802.048	403.395	254.496	15.434.4

AÑOS	EXPORTACION POR LOS PUERTOS DEL ESTUARIO DE B. BLANCA							
	TRIGO	\$	LINO	\$	AVENA	\$	CEBADA	\$
1928	1.136.652	20,8	54.567	2,7	175.385	58,5	174.998	58,
1929	1.667.324	24,7	29.138	1,8	272.291	63,5	155.477	61,
1930	621.509	22,4	15.256	1,3	303.595	66,1	93.382	65,
1931	860.020	23,1	12.781	0,7	441.820	61,9	125.095	60,
1932	1.198.217	34,8	32.541	1,6	352.773	49,3	150.531	53,
1933	1.573.183	39,9	42.534	4,2	273.329	63,8	308.808	68,
1934	1.558.790	32,3	60.065	4,3	304.415	60,2	323.305	60,
1935	1.471.608	38,3	99.290	5,6	243.574	64,6	275.046	60,
1936	541.420	33,9	47.242	3,2	89.687	51,0	138.990	56,
1937	837.465	21,8	37.508	2,9	169.501	42,2	152.113	59,

Exportación directa

Años 1925 - 36

165

80

T R I G O

FECHA	AÑOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
1925		82.727	104.222	72.279	47.911	267	
1926		120.505	193.736	178.222	152.144		
1927		88.251	247.222	216.222	222.222		
1928		160.222	127.222	172.222	222.222		
1929		100.222	227.222	162.222	121.222	167.222	
1930		84.222	83.222	62.222	22.222	15.222	
1931		70.222	135.222	112.222	22.222	217.222	
1932		149.222	202.222	242.222	172.222	21.222	
1933		200.222	172.222	192.222	172.222	222.222	
1934		111.222	112.222	162.222	122.222		
1935		112.222	122.222	122.222	122.222		
1936		44.222	52.222	62.222	37.222	39.222	
TOTAL		1.325.222	2.759.222	2.773.222	1.512.222	1.290.222	1.222.222

FECHA	AÑOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
1925		1.222	18.679	8.684	2.863	2.853	
1926		1.222	4.222	12.222	22.222	22.222	
1927		7.207	63.772	72.222	22.222	30.093	
1928		52.222	51.222	22.222	15.575	4.522	
1929		13.222	16.222	12.222	22.222	22.222	
1930		2.222	2.222	2.222	27.392	4.191	
1931		15.222	24.222	22.222	26.222	13.222	
1932		22.222	45.222	32.222	15.222	2.222	
1933		45.222	54.222	57.222	22.222	22.222	
1934		67.222	62.222	42.222	22.222	22.222	
1935		80.222	72.222	42.222	17.222	13.222	
1936		6.222	16.222	22.222	22.222	22.222	
TOTAL		329.222	440.222	412.222	234.222	295.222	1.222.222

1951

INDUSTRY	AGRICULTURE	MINING	MANUFACTURING	CONSTRUCTION	TRADE	TRANSPORTATION	COMMUNICATIONS	OTHER	TOTAL	FROM ANNUAL
...	28,173	19,282	19,282	497,023	41,412	...	...	...	...	...
...	21,700	19,271	15,215	604,423	83,701	...	...	...	...	...
...	41,000	30,875	44,707	456,680	121,390	...	...	...	...	...
...	31,700	46,000	77,071	115,080	92,924	...	...	...	...	...
...	120,170	86,109	105,573	647,724	137,310	...	...	...	...	...
...	18,000	10,000	11,000	611,302	50,942	...	...	...	...	...
...	50,000	46,000	39,476	857,363	71,447	...	...	...	...	...
...	40,000	48,000	61,179	198,217	99,851	...	...	...	...	...
...	40,000	31,000	56,000	571,740	130,979	...	...	...	...	...
...	100,000	117,000	105,150	529,000	128,318	...	...	...	...	...
...	100,000	57,000	44,000	471,000	122,364	...	...	...	...	...
...	50,000	44,000	36,000	541,420	45,118	...	...	...	...	...
<p>1,500,000 1,500,000 467,100 1,500,000 615,467 13,512,403 126,026</p>										

INDUSTRY	AGRICULTURE	MINING	MANUFACTURING	CONSTRUCTION	TRADE	TRANSPORTATION	COMMUNICATIONS	OTHER	TOTAL	FROM ANNUAL
...	18,000	190	42,471	3,539	...	...	...	...	...	...
...	10,000	3,000	116,471	9,706	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	239,791	19,979	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	159,120	13,261	...	...	...	...	...	...
...	17,951	3,973	163,200	13,600	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	91,000	7,587	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	124,717	10,393	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	247,600	12,308	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	309,100	25,766	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	324,200	27,024	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	275,000	22,921	...	...	...	...	...	...
...	10,000	1,000	138,900	11,533	...	...	...	...	...	...
<p>1,500,000 1,500,000 63,730 1,500,000 70,452 2,131,999 177,617</p>										

Exportación directa

90

Años 1925 - 36

A.V.E.A.

AÑOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
1925	62.690	36.656	33.291	33.554	43.157	52.913
1926	36.877	24.747	28.599	25.616	40.226	32.754
1927	46.182	31.127	35.155	31.889	42.226	48.775
1928	51.853	26.361	30.556	14.608	6.704	48.351
1929	50.408	29.245	31.979	20.320	16.266	48.476
1930	24.521	23.701	28.829	22.225	12.288	35.046
1931	32.622	30.290	27.701	38.908	12.775	47.976
1932	58.812	55.316	51.123	43.127	22.471	31.747
1933	55.603	49.402	46.141	18.952	16.228	18.628
1934	20.457	17.943	24.962	20.831	7.092	12.972
1935	72.485	57.461	28.951	13.960	22.225	22.765
1936	6.480	8.497	7.979	27.021	5.193	8.088
TOTAL	527.414	452.671	396.116	374.872	309.621	362.408

1925	505	2.977	315	1.776	1.163	6.939
1926	2.108	2.734	8.752	4.476	3.222	11.259
1927	1.184	9.135	5.450	4.672	470	7.072
1928	2.702	3.931	2.274	4.672	1.376	2.823
1929	355	1.873	557	7.008	1.376	1.602
1930	20	1.082	3.784	2.428	-	1.051
1931	-	904	906	286	514	-
1932	94	1.187	5.343	581	116	5.056
1933	2.276	10.570	15.713	2.983	1.494	1.217
1934	1.920	4.552	10.650	8.202	7.560	10.771
1935	1.702	12.369	14.963	4.034	11.912	15.765
1936	3.679	3.359	2.870	5.929	2.191	2.101
TOTAL	16.431	73.779	76.050	51.535	39.802	62.171

	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	PROM/ ANUAL	
	1.237	10.997	20.141	21.857	322.998	26.617
			13.114	11.290	108.500	25.714
			9.881	18.871	170.000	20.000
			7.791	22.520	175.000	15.000
			9.788	19.753	273.057	22.754
			31.879	22.133	298.187	24.849
			12.807	21.751	422.138	35.178
			10.198	29.364	334.274	29.523
			3.850	22.708	22.000	22.708
			33.224	23.953	305.000	25.416
			3.513	140	243.500	20.298
			21.453	6.237	89.687	7.474
	170.000	235.316	179.659	228.183	3.516.399	295.534

	13.322	3.855	4.624	53.586	4.466	
	7.979	249	8.019	95.000	4.617	
	17.870	11.833	12.764	100.655	8.288	
	3.250	9.674	894	51.573	4.298	
	5.198	607	246	28.459	2.372	
	372	253	218	15.622	1.301	
	6.311	2.614	950	14.942	1.215	
	2.823	2.524	305	27.205	2.267	
		3.146	661	49.505	4.128	
	3.995	870	2.009	54.508	4.547	
	10.824	3.548	975	89.290	8.274	
	2.131	15.834	4.080	47.241	3.927	
	81.056	82.396	49.404	42.545	598.075	49.840

EXPORTACION

1 2 5 2

CLASIFICACION	KILOS	LIBROS	DOCENAS	UNIDADES
Produc. de la ganaderia	-	-	-	-
" " " agricultura	6,000	-	-	-
" " " art. varios	-	-	-	-
TOTAL	6,000	-	-	-
				616 2 2 1
Produc. de la agricultura	-	-	-	-
" " " art. varios	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-
				1 2 5 2
Produc. de la ganaderia	-	-	-	-
" " " agricultura	2,000	-	-	-
" " " art. varios	-	-	-	-
TOTAL	2,000	-	-	-
				616 2 2 1
Produc. de la ganaderia	-	-	-	-
" " " agricultura	14,000	-	-	-
" " " art. varios	-	-	-	-
TOTAL	14,000	-	-	-
				616 2 2 1
" " " agricultura	95,746	-	-	-
" " " art. varios	-	-	-	-

07.1.7

TONELADAS METROS².- CUBÍMETR. NEUTOLITROS VALOR EN \$ M/N.

18.714	-	-	-	29.720.978
18.714	-	-	-	237.000.000
18.714	-	-	-	22.500
1.945.215	-	-	-	400.000.000
13.700	-	-	-	14.945.550
13.700	-	-	-	400.000.000
13.700	-	-	-	173.000.000
1.799.900	-	-	-	100.000.000
13.606	-	-	-	15.802.978
13.606	-	-	-	203.660.000
13.606	-	-	-	173.000
1.307.700	-	-	-	219.700.000
12.800	-	-	-	10.000.000
12.800	-	-	-	70.000.000
12.800	-	-	-	240.000
1.021.500	-	-	-	1.025.000
14.816	-	-	-	1.000.000
265	-	-	-	137

	131.000			
Productos de la ganadería	1.822	-	-	1.418
" " agricultura	33.796	-	-	-
" " minería	2.256	280.760	-	-
" de casa y varios	185.191	3.492	-	598
TOTALES	203.065	285.861	5	1.768

Productos de la ganadería	2.550	-	-	1.801
" " agricultura	65.979	-	-	-
" " minería	5.400	13.334	-	-
" de casa y varios	1.000	-	-	-
TOTALES	74.929	13.334	-	1.801

Productos de la ganadería	31.375	-	-	683
" " agricultura	26.129	-	-	-
" " minería	5.252.046	11.555	-	-
" de la casa y varios	99.246	-	3	-
TOTALES	5.418.796	11.555	3	683

				7-374-039
				138.118.850
				127.750.000
				128.419.000
				170.624.000
				9.467.090
				135.849.851
				45.856
				1.328.770
				146.480.311
				7.825.000
				90.110
				90
				162.000.750
8.163				6.196.532
884.103				80.000.495
100				120.000
1.266				74.751
893.937				86.395.838

ANOS	IMPORTACION	EXPORTACION	DAMAS REITAS ADUANERAS	TOT GR
1920	1.427.252	3.063.002	712.138	10.002.397
1921	1.602.180	5.640.045	553.238	7.795.463
1922	1.852.516	1.445.250	446.577	3.744.343
1923	2.890.595	2.247.105	773.356	5.916.036
1924	3.998.027	2.608.475	1.608.338	8.215.310
1925	5.583.725	4.378.230	1.155.104	11.117.059
1926	5.423.852	4.069.464	1.401.305	10.894.621
1927	5.343.571	2.410.680	1.739.739	9.494.990
1928	6.018.130	2.283.059	1.525.143	9.826.332
1929	4.906.320	828.357	1.660.236	7.394.913
1930	3.062.050	153.625	833.073	5.078.748
1931	2.678.943	38.402	740.338	3.457.773
1932	1.755.925	125.983	836.228	2.718.136
1933	870.146	414.810	459.727	1.744.683
1934	977.000	395.998	673.577	2.046.575
1935	1.788.396	472.443	788.677	3.049.516
1936	1.453.926	9.539	737.337	2.200.802
1937	1.370.729	495.324	806.289	2.671.813
TOTAL	53.903.289	36.079.391	17.455.950	107.438.431
PROMEDIO	2.994.627	2.004.411	969.775	5.976.003

COMERCIO EXTERNO (en toneladas)

AÑO	GENERAL	MINERAL	AGRICULTIVO	INDUSTRIAL	TOTAL
1929	12.951	-	-	-	-
1930	12.602	-	-	-	-
1931	18.807	-	-	-	-
1932	27.200	-	-	-	-
1933	31.614	-	-	-	607 3.193
1934	32.897	985	-	1.770	-
1935	36.121	1.300	-	-	-
1936	32.800	539	-	1.800	207 1.000
1937	40.325	190	-	1.000	500 1.000

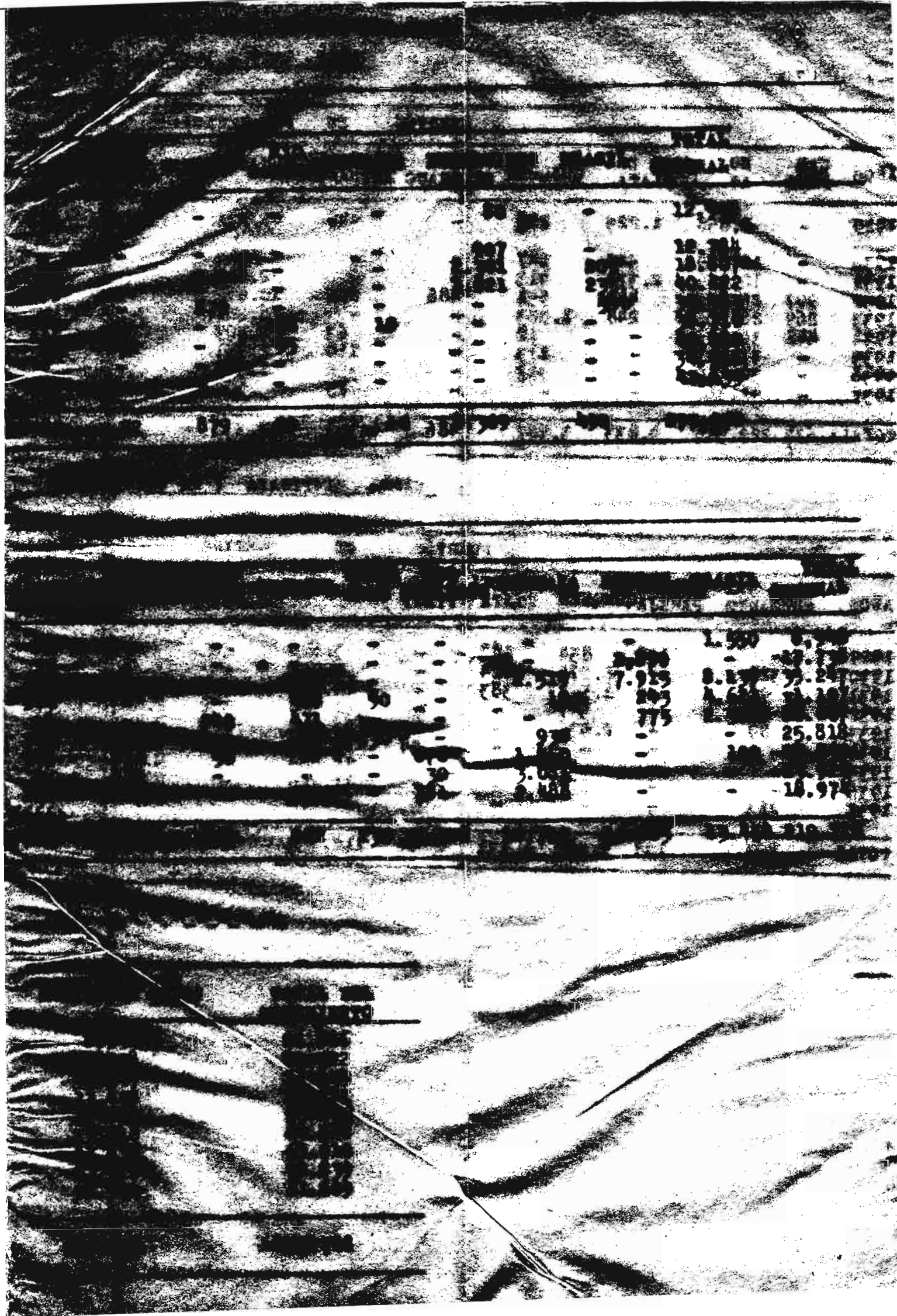
MOVIMIENTO DE LA

SARSA DEPOSITADA (en toneladas)

AÑO	ENTRADA	SALIDA	RESERVA	TOTAL
1934	37	35	-	1.000
1935	-	275	-	275
1936	-	307	-	587
1937	5	16	-	66

NAME	AGE	SEX	STATUS	TOTAL	GENERAL
					23,000
3.060					70,570
			6,000	35,247	90,000
5,876					75,000
1,000				20,000	67,400
8.250	2,700			15,000	80,000
7,000	8,000			27,500	62,000
				23,200	50,000
5,000	2,000				60,000

NAME	AGE	SEX	STATUS	TOTAL	GENERAL
	157			2,373	2,309
				14,600	15,600
27	26	500		4,700	9,500
1,500	700	570		8,700	9,400



107A
107B
107C
107D
107E

107F
107G
107H
107I
107J
107K
107L
107M
107N
107O
107P
107Q
107R
107S
107T
107U
107V
107W
107X
107Y
107Z
107AA
107AB
107AC
107AD
107AE
107AF
107AG
107AH
107AI
107AJ
107AK
107AL
107AM
107AN
107AO
107AP
107AQ
107AR
107AS
107AT
107AU
107AV
107AW
107AX
107AY
107AZ
107BA
107BB
107BC
107BD
107BE
107BF
107BG
107BH
107BI
107BJ
107BK
107BL
107BM
107BN
107BO
107BP
107BQ
107BR
107BS
107BT
107BU
107BV
107BW
107BX
107BY
107BZ
107CA
107CB
107CC
107CD
107CE
107CF
107CG
107CH
107CI
107CJ
107CK
107CL
107CM
107CN
107CO
107CP
107CQ
107CR
107CS
107CT
107CU
107CV
107CW
107CX
107CY
107CZ
107DA
107DB
107DC
107DD
107DE
107DF
107DG
107DH
107DI
107DJ
107DK
107DL
107DM
107DN
107DO
107DP
107DQ
107DR
107DS
107DT
107DU
107DV
107DW
107DX
107DY
107DZ
107EA
107EB
107EC
107ED
107EE
107EF
107EG
107EH
107EI
107EJ
107EK
107EL
107EM
107EN
107EO
107EP
107EQ
107ER
107ES
107ET
107EU
107EV
107EW
107EX
107EY
107EZ
107FA
107FB
107FC
107FD
107FE
107FF
107FG
107FH
107FI
107FJ
107FK
107FL
107FM
107FN
107FO
107FP
107FQ
107FR
107FS
107FT
107FU
107FV
107FW
107FX
107FY
107FZ
107GA
107GB
107GC
107GD
107GE
107GF
107GG
107GH
107GI
107GJ
107GK
107GL
107GM
107GN
107GO
107GP
107GQ
107GR
107GS
107GT
107GU
107GV
107GW
107GX
107GY
107GZ
107HA
107HB
107HC
107HD
107HE
107HF
107HG
107HH
107HI
107HJ
107HK
107HL
107HM
107HN
107HO
107HP
107HQ
107HR
107HS
107HT
107HU
107HV
107HW
107HX
107HY
107HZ
107IA
107IB
107IC
107ID
107IE
107IF
107IG
107IH
107II
107IJ
107IK
107IL
107IM
107IN
107IO
107IP
107IQ
107IR
107IS
107IT
107IU
107IV
107IW
107IX
107IY
107IZ
107JA
107JB
107JC
107JD
107JE
107JF
107JG
107JH
107JI
107JJ
107JK
107JL
107JM
107JN
107JO
107JP
107JQ
107JR
107JS
107JT
107JU
107JV
107JW
107JX
107JY
107JZ
107KA
107KB
107KC
107KD
107KE
107KF
107KG
107KH
107KI
107KJ
107KK
107KL
107KM
107KN
107KO
107KP
107KQ
107KR
107KS
107KT
107KU
107KV
107KW
107KX
107KY
107KZ
107LA
107LB
107LC
107LD
107LE
107LF
107LG
107LH
107LI
107LJ
107LK
107LL
107LM
107LN
107LO
107LP
107LQ
107LR
107LS
107LT
107LU
107LV
107LW
107LX
107LY
107LZ
107MA
107MB
107MC
107MD
107ME
107MF
107MG
107MH
107MI
107MJ
107MK
107ML
107MN
107MO
107MP
107MQ
107MR
107MS
107MT
107MU
107MV
107MW
107MX
107MY
107MZ
107NA
107NB
107NC
107ND
107NE
107NF
107NG
107NH
107NI
107NJ
107NK
107NL
107NM
107NN
107NO
107NP
107NQ
107NR
107NS
107NT
107NU
107NV
107NW
107NX
107NY
107NZ
107OA
107OB
107OC
107OD
107OE
107OF
107OG
107OH
107OI
107OJ
107OK
107OL
107OM
107ON
107OO
107OP
107OQ
107OR
107OS
107OT
107OU
107OV
107OW
107OX
107OY
107OZ
107PA
107PB
107PC
107PD
107PE
107PF
107PG
107PH
107PI
107PJ
107PK
107PL
107PM
107PN
107PO
107PP
107PQ
107PR
107PS
107PT
107PU
107PV
107PW
107PX
107PY
107PZ
107QA
107QB
107QC
107QD
107QE
107QF
107QG
107QH
107QI
107QJ
107QK
107QL
107QM
107QN
107QO
107QP
107QQ
107QR
107QS
107QT
107QU
107QV
107QW
107QX
107QY
107QZ
107RA
107RB
107RC
107RD
107RE
107RF
107RG
107RH
107RI
107RJ
107RK
107RL
107RM
107RN
107RO
107RP
107RQ
107RR
107RS
107RT
107RU
107RV
107RW
107RX
107RY
107RZ
107SA
107SB
107SC
107SD
107SE
107SF
107SG
107SH
107SI
107SJ
107SK
107SL
107SM
107SN
107SO
107SP
107SQ
107SR
107SS
107ST
107SU
107SV
107SW
107SX
107SY
107SZ
107TA
107TB
107TC
107TD
107TE
107TF
107TG
107TH
107TI
107TJ
107TK
107TL
107TM
107TN
107TO
107TP
107TQ
107TR
107TS
107TT
107TU
107TV
107TW
107TX
107TY
107TZ
107UA
107UB
107UC
107UD
107UE
107UF
107UG
107UH
107UI
107UJ
107UK
107UL
107UM
107UN
107UO
107UP
107UQ
107UR
107US
107UT
107UU
107UV
107UW
107UX
107UY
107UZ
107VA
107VB
107VC
107VD
107VE
107VF
107VG
107VH
107VI
107VJ
107VK
107VL
107VM
107VN
107VO
107VP
107VQ
107VR
107VS
107VT
107VU
107VV
107VW
107VX
107VY
107VZ
107WA
107WB
107WC
107WD
107WE
107WF
107WG
107WH
107WI
107WJ
107WK
107WL
107WM
107WN
107WO
107WP
107WQ
107WR
107WS
107WT
107WU
107WV
107WW
107WX
107WY
107WZ
107XA
107XB
107XC
107XD
107XE
107XF
107XG
107XH
107XI
107XJ
107XK
107XL
107XM
107XN
107XO
107XP
107XQ
107XR
107XS
107XT
107XU
107XV
107XW
107XX
107XY
107XZ
107YA
107YB
107YC
107YD
107YE
107YF
107YG
107YH
107YI
107YJ
107YK
107YL
107YM
107YN
107YO
107YP
107YQ
107YR
107YS
107YT
107YU
107YV
107YW
107YX
107YY
107YZ
107ZA
107ZB
107ZC
107ZD
107ZE
107ZF
107ZG
107ZH
107ZI
107ZJ
107ZK
107ZL
107ZM
107ZN
107ZO
107ZP
107ZQ
107ZR
107ZS
107ZT
107ZU
107ZV
107ZW
107ZX
107ZY
107ZZ

107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300

AGE	SEX	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF
		PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS
1929	-	8.058	1.225	202	-	448	-
1930	-	10.000	500	407	-	-	-
1931	-	10.000	2.110	513	-	-	-
1932	997	20.000	400	651	246	261	-
1933	269	20.000	200	1.003	-	-	-
1934	441	10.000	-	18	-	61	-
1935	-	17.500	-	173	-	30	-
1936	-	10.000	-	304	-	30	-
1937	-	21.000	-	-	-	73	-
TOTAL	204	20.000	4.515	3.952	486	1.305	21.5

CANSA

AGE	SEX	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF	NO. OF
		PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS	PLAYS
1929	-	100	800	800	-	1.000	-
1930	100	2.274	621	-	-	9.707	-
1931	100	2.500	383	-	-	10.100	-
1932	66	200	200	-	-	16.000	-
1933	00	2.000	-	-	-	17.000	-
1934	77	-	-	-	44	11.000	-
1935	-	-	-	-	-	11.000	-
1936	51	-	200	-	-	11.000	-
1937	283	-	-	-	-	10.000	-
TOTAL	642	100	7.570	1.191	44	112.000	-

H. J. S. S. S.

1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937

MOVIMIENTO DE BUQUES DE CABOTAJE

171

AÑOS 1929 - 1937

71

BUQUES ENTRADOS						
CARGADOS			VACIOS		TOTAL	
AÑOS	Nº. DE BUQUES	T.R.N.	Nº. DE BUQUES	T.R.N.	Nº. DE BUQUES	T.R.
1929	37	17.016	3	1.553	40	18.5
1930	56	22.705	11	4.216	67	26.9
1931	96	42.996	15	5.642	111	48.6
1932	125	59.195	13	4.877	138	64.0
1933	111	51.370	9	4.514	120	55.8
1934	123	53.665	21	12.155	144	65.8
1935	123	58.103	33	19.817	156	77.9
1936	104	50.186	10	5.155	114	55.3
1937	105	36.124	11	5.507	116	41.6

BUQUES SALIDOS						
CARGADOS			VACIOS		TOTAL	
AÑOS	Nº. DE BUQUES	T.R.N.	Nº. DE BUQUES	T.R.N.	Nº. DE BUQUES	T.R.N.
1929	37	16.674	3	1.895	40	18.56
1930	63	22.770	4	4.151	67	26.92
1931	104	44.525	7	3.806	110	48.33
1932	126	58.002	11	5.637	137	63.63
1933	109	49.620	13	7.004	122	56.62
1934	126	57.590	16	7.522	142	75.10
1935	146	72.434	10	4.775	156	77.20
1936	103	50.031	12	6.420	115	56.45
1937	110	38.794	7	3.146	117	41.94

CALADO DE LOS RINCONES DE GARCETA

AL ENTRADA

57

AÑOS 1929 - 1937

CALADO	A Ñ O S									TOTAL
	PIES 1929	930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	GENERAL
5	6	-	-	179	-	211	420	-	-	710
6	-	-	-	124	-	929	963	470	294	2.780
8	710	-	560	1.071	367	2.108	2.840	3.962	1.247	12.365
8	695	990	2.787	3.220	1.075	5.728	13.725	5.355	2.007	35.580
9	2.004	3.327	6.313	7.261	3.990	7.240	18.404	9.690	3.118	61.215
10	2.293	4.147	6.833	10.527	9.832	13.531	9.110	7.330	8.803	72.406
11	2.061	4.102	9.728	14.497	11.132	11.696	8.357	6.514	7.477	76.202
12	6.293	4.434	12.575	8.534	13.784	8.719	7.822	6.514	7.477	76.202
13	2.333	4.962	5.003	8.525	6.620	6.019	5.837	1.384	2.574	43.257
14	949	2.490	498	5.411	7.373	3.341	4.182	2.072	1.203	27.509
15	930	-	967	808	653	2.200	4.202	4.465	2.536	15.861
16	-	801	-	680	240	1.300	1.300	1.262	1.263	7.106
17	-	-	850	801	850	1.300	7.58	5.124	2.530	11.813
18	-	-	-	1.602	-	1.300	-	1.300	1.263	5.465
19	801	-	-	482	800	-	-	-	-	2.083
20	-	-	-	-	-	1.300	-	-	-	1.300
TOTAL	18.569	25.855	46.224	64.072	55.884	65.820	77.920	55.341	41.631	451.004

ISIELLE NACIONAL - BAHIA BLANCA

CALADO DE NEGUES DE CARTAJE AL SALIR

AÑOS 1929 - 1937

67

CALADO PIE	A Ñ O S									TOTAL
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	GENERAL
5	-	-	-	31	-	-	789	-	-	789
6	-	-	-	861	-	596	498	-	603	2.558
7	-	880	-	1.427	367	2.826	2.205	2.224	2.640	14.039
8	422	2.156	2.916	2.073	2.977	10.928	19.336	7.018	2.289	50.115
9	575	1.022	3.664	5.382	5.887	11.760	8.589	5.536	4.424	46.839
10	2.089	2.220	6.826	14.949	8.621	10.865	12.031	11.904	9.181	78.686
11	3.624	6.900	13.995	22.800	7.438	8.805	8.140	7.613	4.782	74.035
12	6.304	7.160	10.647	11.883	15.998	5.982	5.488	7.990	4.267	75.308
13	2.516	3.477	3.360	4.896	5.474	3.482	4.540	1.208	3.379	31.472
14	1.922	1.462	1.602	4.168	2.151	1.289	4.765	1.899	1.886	20.742
15	-	967	-	155	-	2.101	1.953	2.073	2.165	9.414
16	1.517	-	967	2.601	801	-	1.300	1.262	2.526	10.974
17	-	-	-	1.800	240	1.300	3.900	5.124	1.268	13.632
18	-	-	2.182	2.405	5.122	3.900	-	2.600	1.263	17.470
19	-	-	-	-	964	-	-	-	-	964
20	-	-	-	-	984	1300	-	-	1.267	3.551
TOT.	18.969	25.683	46.099	63.630	66.624	65.112	76.501	56.451	41.940	450.588

MOVIMIENTO DE CUENTAS DEBITADAS Y CREDITADAS - ()

ABRIL 1974 - 37

DEBITOS Y CREDITOS

ABRIL 1974 DEBITO DE CUENTAS DEBITADAS Y CREDITADAS
A CONTAS DE CUENTAS DEBITADAS Y CREDITADAS
CANTON PROYECTO DE LEY DE CUENTAS DEBITADAS Y CREDITADAS
CORRECCION DE CUENTAS DEBITADAS Y CREDITADAS

ABRIL 1974	DEBITO	DEBITO	DEBITO	DEBITO	DEBITO
1974	11.856	2.532	2.522	20.779	795
1975	10.332	2.958	3.225	27.455	795
1976	12.428	1.729	2.909	27.066	795
1977	20.628	1.000	2.270	24.908	795

87

MOJES NACIONALES - ZONA SUR

CARGA LLEGADA AL MOJES POR CAMIONES (En toneladas)

AÑOS 1935 - 37

A Ñ O L 9 3 5

1935	1936	1937	Total	1935	1936	1937	Total
ENERO	1.485	1.283	207	255	96	3	3.067
FEBRERO	1.648	855	98	1.025	89		3.652
MARZO	288	124	58	26	17		
ABRIL	168	29	38	98	209		
MAYO	112				79		
JUNIO	24	3	42	279			
JULIO	3	27	13	97			
AGOSTO	82	10	21	27	29		
SEPTIEMBRE	209	52	98	1.283	10	26	
OCTUBRE	24	2		1.283			
NOVIEMBRE	11			26			
1937	3	2	5	2			
TOTAL	2.163	2.184	552	6.200	210	31	

ANNUAL STATE - JANUARY 1951

STATE OF TEXAS - DEPARTMENT OF COMMERCE - BUREAU OF STATISTICS

1950 - 1951

	TOTAL	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	693	-	-	78	105	104	78	265	-	1.05
2	-	-	-	31	200	200	200	255	-	29
3	-	-	-	49	42	96	45	783	-	973
4	271	-	-	71	67	60	60	473	138	209
5	297	-	-	327	37	13	14	202	-	266
6	-	-	-	384	88	2	19	258	-	367
7	-	-	-	556	137	-	53	672	-	915
8	370	-	-	445	114	24	28	482	-	648
9	-	-	-	709	9	13	9	550	-	691
10	-	-	-	585	151	32	2	816	-	1.041
11	226	568	-	377	164	7	-	11	-	202
12	317	-	-	263	243	138	1	61	-	1.283
TOTAL	1,505	580	568	3,087	1,946	668	430	5,273	138	8,435

ESTADO DE CUENTAS DE LA
 CARRERA DE INGENIERIA EN ELECTRICIDAD

DEL AÑO 1932 - 1937

CATEGORIA	CANTIDAD DE HORAS				TOTAL CARRERA ENTREGADA	
	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Primer Semestre	12	13			74,5	211,5
Segundo Semestre	12	16				
Tercer Semestre					15,5	15,5
Cuarto Semestre			14		136,5	52,5
Quinto Semestre			5		297,5	59,5
Sexto Semestre	2					
Septimo Semestre		13	4	11	188,5	198,7
Octavo Semestre	6			9	67,4	118,1
Noveno Semestre						
Diezavo Semestre					207,2	147,7
Undecimo Semestre						
Doceavo Semestre						

		DEBITOS			
		CORRIENTES		PASIVAS	
DE	ABONO	POR			
ENCARGO	ABONADO	CANTIDAD		TOTAL	ABONO
04.001	1928		100,00		100,00
00.001	1930		2,799,41		2,799,41
00.001	1931	575,79	1,602,92		1,602,92
00.001	1932	1,711,00	437,73		2,148,73
00.001	1933		1,125,00		1,125,00
00.001	1934		1,200,00		1,200,00
00.001	1935		1,400,00		1,400,00
00.001	1936		1,200,00		1,200,00
00.001	1937		1,200,00		1,200,00
00.001	1938		1,200,00		1,200,00

E L A D U A

						TO	TAL
						ADUA	GENERAL
25.15							386.44
	200.44	1.54	184.33	2770.83	644.81		2.904.03
				10261.54	1.751.78		3.971.98
	2.456.06		2735.01	6,692.64	8.529.01		21.051.82
	19,000.43		4,378.99	200,000.00	21,200.00		24.721.21
	2,516.48		2,057.22	5,610.00	7,901.22		20,066.35
	22,000.01		2,058.52	18,870.65	20,577.22		20,000.55
	20,000.70		2,517.16	16,000.00	26,730.00		20,221.69
	22,222.01		2,000.00	24,000.00	22,000.00		22,106.07

RESUMEN GENERAL DE FRUTA FRESCA EXPORTADA DURANTE EL AÑO 1936

ORIGEN	KILOS	%
B. Aires	489.618	1,773
Corrientes	10.500	0,038
E. Ríos	25.915	0,094
Jujuy	23.200	0,084
Mendoza	10.747.415	38,916
Misiones	1.436.421	5,201
Río Negro	10.738.789	38,885
San Juan	4.124.956	14,936
Sgo del Estero	20.194	0,073
T O T A L	27.617.008	100 %
AÑO 1937		
B. Aires	445.128	1,555
Corrientes	17.646	0,060
Jujuy	26.961	0,092
Mendoza	7.560.043	25,819
Misiones	708.628	2,420
Neuquén	68.000	0,233
Río Negro	16.684.741	56,983
Salta	1.020	0,004
San Juan	3.755.885	12,827
S. del Estero	2.410	0,008
T O T A L	29.280.542	100 %

(en kilos)

1939

O R I G E N	TONOS	%
B. Aires	125.634	0,380
Corrientes	---	-
Jujuy	17.850	0,054
Mendoza	8.778.169	26,541
Misiones	712.257	2,153
Neuquén	239.420	0,724
Río Negro	18.968.079	57,350
San Juan	4.224.308	12,772
S. del Estero	8.730	0,026
T O T A L	33.074.466	100 %

Resumen general por procedencia de la fruta exportada durante los cuatro primeros meses del año 1939

B. Aires	227.670	0,53
Mendoza	8.802.470	20,22
Neuquén	488560	1,12
Río Negro	30.075.115	69,09
San Juan	3.936.163	9,04
T O T A L	43.529.998	100 %

PETROLEO DESPACHADO POR EL FERROGARRIL SUR

81

EN TONELADAS

-- 1929 - 1937 --

AÑO	CHALLACO	PLAZA HUINCUL	TOTAL
1929	78.421	31.453	109.874
1930	93.047	23.545	116.592
1931	121.145	48.552	169.697
1932	142.177	31.799	173.976
1933	111.549	28.582	140.131
1934	85.308	15.813	101.121
1935	71.536	-	71.536
1936 (1)	31.628	-	31.628
1937/37	63.136	-	63.136

(1) 1º. semestre.-

REVENUE IN INDIA
REVENUE IN CASH AND OTHERS FOR THE YEAR

Year	No. of	Revenue	Revenue	Revenue	Revenue
1929	-	-	-	-	-
1930	1	1.395	1.395	9° 0'	620
1931	-	-	-	-	-
1932	13	4.991	72.753	15° 30'	21.943
1933	25	8.914	103.600	15° 30'	21.943
1934	13	3.199	30.000	15° 30'	21.943
1935	7	1.800	110.000	15° 30'	21.943
1936	17	7.901	153.093	15° 30'	21.943
1937	23	10.010	173.500	15° 30'	21.943

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR
SUBJECT: [Illegible]

			TOTAL	CARRIED OVER
			285	
			11,001	183
	1,694	1,299	6,400	900
	1,978	1,272	20,000	879
			7,620	906
			15,498	2,214
			24,000	1,703
	13,990	1,157	25,000	3,415

APPROVED

BUQUES DE CABOTAJE SALIDOS CON INFLAMABLES ENVASADOSAÑO 1929 - 1937

83

- AÑO 1930 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
2.890	-	-	2.890	Montevideo
49	-	-	49	Buenos Aires
454	-	-	454	Necochea
83	-	-	83	Patagones
79	-	-	79	Mar del Plata
3.555	-	-	3.555	-

- AÑO 1931 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
7.915	-	-	7.915	Montevideo
485	-	-	485	Necochea
156	-	-	156	Madrin
8.556	-	-	8.556	-

- AÑO 1932 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
4.632	-	-	4.632	Montevideo
812	-	-	812	Buenos Aires
138	-	-	138	Campana
88	-	-	88	San Antonio
61	-	-	61	Necochea
			57	Patagones

BUQUES DE CABOTAJE SELIDOS CON INFLAMABLES ENVASADOS(continuacion)- AÑO 1933 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
1.069	-	-	1.069	Buenos Aires
477	-	-	477	Necochea
301	-	-	301	Patagones
1.847	-	-	1.847	-

- AÑO 1934 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
465	75	-	540	Buenos Aires
-	239	-	239	Pto. Belgrano
29	-	-	29	Madryn
154	-	-	154	Santa Cruz
7.132	1.065	-	8.197	Ptos. Varios
7.780	1.379	-	9.159	-

- AÑO 1935 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
700	-	-	700	Pto. Belgrano
-	9	-	9	Patagones
282	-	-	282	Rawson
56	-	-	56	C. Rivadavia

BUQUES DE CABOTAJE SALIDOS CON INFLANABLES ENVAGADOS

- AÑO 1936 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KAROSENE	GAS OIL	TOTAL	
256	-	-	256	La Plata
225	-	-	225	Pto. Belgrano
22	-	-	22	Nawson
3.427	930	-	4.357	Ptos, Varios
3.930	930	-	4.860	-

- AÑO 1937 -

CLASIFICACION				DESTINO
NAFTA	KEROSENE	GAS OIL	TOTAL	
369	-	-	369	La Plata
-	-	3.700	3.700	Campana
343	-	-	343	Mar del Plata
243	-	-	243	Pto. Belgrano
292	-	-	292	Rio Gallegos
2.928	961	132	4.021	Ptos. Varios
4.175	961	3.832	8.968	-

N O T A. - Año 1929 sin movimiento.-

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

STATISTICS OF THE CATTLE RAISING INDUSTRY

AND 1937

1930 No. of Cattle

1929	15	38,900	1,800,000	22,100	142,926	3.1	
1930	21	65,400	1,900,000	25,100	206,000	3.3	
1931	20	63,377	1,499,100	23,400	210,600	3.4	3,100
1932	17	50,000	1,381,210	22,100	217,000	3.5	
1933	17	50,000	1,381,210	21,100	200,000	3.7	
1934	21	60,845	1,542,265	22,500	215,860	3.2	
1935	25	70,000	1,600,000	24,000	220,950	3.3	
1936	22	60,071	1,363,630	24,000	181,000	3.3	
1937	23	57,317	1,366,100	23,000	177,205	3.7	

RECEIVED

STATE OF CALIFORNIA
GENERAL INVESTIGATION

DATE	AMOUNT	DESCRIPTION	TOTAL
12.25	81.00	...	2.877
12.26	113.40	...	5.400
12.27	94.93	...	4.747
12.28	96.00	...	5.056
12.29	79.91	...	4.206
12.30
12.31
12.32
12.33
12.34
12.35
12.36
12.37
12.38
12.39
12.40
12.41
12.42
12.43
12.44
12.45
12.46
12.47
12.48
12.49
12.50
12.51
12.52
12.53
12.54
12.55
12.56
12.57
12.58
12.59
12.60
12.61
12.62
12.63
12.64
12.65
12.66
12.67
12.68
12.69
12.70
12.71
12.72
12.73
12.74
12.75
12.76
12.77
12.78
12.79
12.80
12.81
12.82
12.83
12.84
12.85
12.86
12.87
12.88
12.89
12.90
12.91
12.92
12.93
12.94
12.95
12.96
12.97
12.98
12.99
13.00

PUERTOS DE BAHIA BLANCAMOVIMIENTO DE BUQUES PETROLEROS SALIDOS CON PETROLEO Y DERIVADOSA GRANALAÑOS 1929 - 1937

AÑOS	BUENOS AIRES	LA PLATA	CAMPANA	MAR DEL PLATA	COMODORO RIVADAV.	PTOS. VARIOS	TOT. GENERAL
1929	-	6.000	-	-	9.640	-	15.64
1930	-	46.138	-	6.638	8.106	-	60.88
1931	-	56.463	40.156	-	13.561	-	110.18
1932	-	50.631	79.205	-	6.954	-	136.79
1933	-	21.174	31.200	-	4.145	-	55.52
1934	3.868	42.165	4.701	-	-	-	50.73
1935	6.300	32.125	-	-	12.546	-	50.97
1936	-	45.861	-	-	3.680	33	49.77
1937	-	47.154	-	4.470	11.002	224	66.85

COMMERCIAL BANK

STATE OF NEW YORK

ALBANY

DATE

AMOUNT

NO.

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

ROYAL CANADA MOUNTED POLICE
 REPORT OF INVESTIGATION

DATE	TIME	LOCATION	DESCRIPTION	INITIALS	REMARKS
16	11:00	100	...		
17	12:00	100	...		
18	1:00	100	...		
19	2:00	100	...		
20	3:00	100	...		
21	4:00	100	...		
22	5:00	100	...		
23	6:00	100	...		
24	7:00	100	...		
25	8:00	100	...		
26	9:00	100	...		
27	10:00	100	...		
28	11:00	100	...		
29	12:00	100	...		
30	1:00	100	...		
31	2:00	100	...		
32	3:00	100	...		
33	4:00	100	...		
34	5:00	100	...		
35	6:00	100	...		
36	7:00	100	...		
37	8:00	100	...		
38	9:00	100	...		
39	10:00	100	...		
40	11:00	100	...		
41	12:00	100	...		
42	1:00	100	...		
43	2:00	100	...		
44	3:00	100	...		
45	4:00	100	...		
46	5:00	100	...		
47	6:00	100	...		
48	7:00	100	...		
49	8:00	100	...		
50	9:00	100	...		
51	10:00	100	...		
52	11:00	100	...		
53	12:00	100	...		
54	1:00	100	...		
55	2:00	100	...		
56	3:00	100	...		
57	4:00	100	...		
58	5:00	100	...		
59	6:00	100	...		
60	7:00	100	...		
61	8:00	100	...		
62	9:00	100	...		
63	10:00	100	...		
64	11:00	100	...		
65	12:00	100	...		
66	1:00	100	...		
67	2:00	100	...		
68	3:00	100	...		
69	4:00	100	...		
70	5:00	100	...		
71	6:00	100	...		
72	7:00	100	...		
73	8:00	100	...		
74	9:00	100	...		
75	10:00	100	...		
76	11:00	100	...		
77	12:00	100	...		
78	1:00	100	...		
79	2:00	100	...		
80	3:00	100	...		
81	4:00	100	...		
82	5:00	100	...		
83	6:00	100	...		
84	7:00	100	...		
85	8:00	100	...		
86	9:00	100	...		
87	10:00	100	...		
88	11:00	100	...		
89	12:00	100	...		
90	1:00	100	...		
91	2:00	100	...		
92	3:00	100	...		
93	4:00	100	...		
94	5:00	100	...		
95	6:00	100	...		
96	7:00	100	...		
97	8:00	100	...		
98	9:00	100	...		
99	10:00	100	...		
100	11:00	100	...		

500

1935-93

NO	DESCRIPCION	CANT	PRECIO	TOTAL	OTROS
001	CAJON	50	1.00	50.00	
002	149.75
003	
004	
005	
006	
007	43.00
008	
009	
010	
011	
012	
013	
014	
015	
016	
017	
018	
019	
020	
021	
022	
023	
024	
025	
026	
027	
028	
029	
030	
031	
032	
033	
034	
035	
036	
037	
038	
039	
040	
041	
042	
043	
044	
045	
046	
047	
048	
049	
050	
051	
052	
053	
054	
055	
056	
057	
058	
059	
060	
061	
062	
063	
064	
065	
066	
067	
068	
069	
070	
071	
072	
073	
074	
075	
076	
077	
078	
079	
080	
081	
082	
083	
084	
085	
086	
087	
088	
089	
090	
091	
092	
093	
094	
095	
096	
097	
098	
099	
100	

TOTAL ...
 ...
 ...
 ...

1937 TOB. TX.

01	501.500	IS	ONWENTY	50.364
02		OS	HOYAR	49.800
03				
04	123.400			123.400
05	869.450			869.450
06	71.000			71.000
07				
08				
09				
10	377.521			377.521
11	1.170			1.170
12	64.296			64.296
13				
14	17.075			17.075
15				
16	97.000			97.000
17	608			608
18				
19	11.700			11.700
20				
21	15.000			15.000
22	847			847
23	20.000			20.000
24				
25	15.552			15.552
26	170.799			170.799
27				
28	67.800			67.800
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				
68				
69				
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				

1.645.105 67.800 4.724.432

STATE OF TEXAS - DEPARTMENT OF COMMERCE

Zona de Abasco de Monte Real

El Rincón de Abasco de Monte Real

Parcela	Superficie (m ²)	Valor (Ptas)	Observaciones
1	1.27	1.000,12	
2	1.89	9.000,78	
3	49.70	772,62	
4	103.71	696,16	
5	7.77	64.710,50	
6	108.97	1.271,69	
7	4.11	20.187,52	
8	95.81	1.872,04	
9	19.81	6.116,95	
10	67.11	1.111,10	
11	103.81	1.111,10	
12	51.81	1.111,10	
13	1.81	1.111,10	
14	1.81	1.111,10	
15	1.81	1.111,10	
16	1.81	1.111,10	
17	1.81	1.111,10	
18	1.81	1.111,10	
19	1.81	1.111,10	
20	1.81	1.111,10	
21	1.81	1.111,10	
22	1.81	1.111,10	
23	1.81	1.111,10	
24	1.81	1.111,10	
25	1.81	1.111,10	
26	1.81	1.111,10	
27	1.81	1.111,10	
28	1.81	1.111,10	
29	1.81	1.111,10	
30	1.81	1.111,10	
31	1.81	1.111,10	
32	1.81	1.111,10	
33	1.81	1.111,10	
34	1.81	1.111,10	
35	1.81	1.111,10	
36	1.81	1.111,10	
37	1.81	1.111,10	
38	1.81	1.111,10	
39	1.81	1.111,10	
40	1.81	1.111,10	
41	1.81	1.111,10	
42	1.81	1.111,10	
43	1.81	1.111,10	
44	1.81	1.111,10	
45	1.81	1.111,10	
46	1.81	1.111,10	
47	1.81	1.111,10	
48	1.81	1.111,10	
49	1.81	1.111,10	
50	1.81	1.111,10	

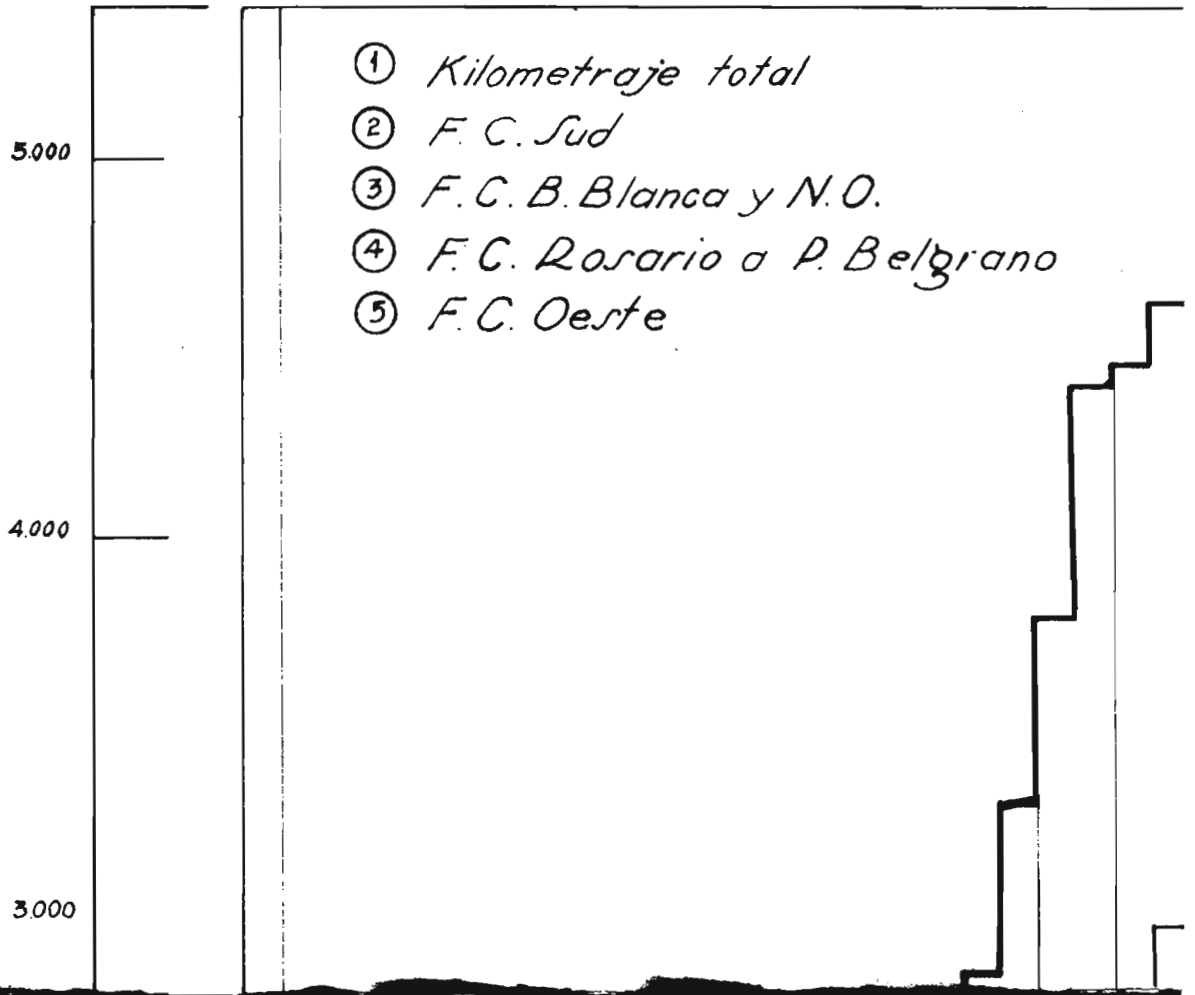
Parcela	Superficie (m ²)	Valor (Ptas)	Observaciones
51	1.81	1.111,10	
52	1.81	1.111,10	
53	1.81	1.111,10	
54	1.81	1.111,10	
55	1.81	1.111,10	
56	1.81	1.111,10	
57	1.81	1.111,10	
58	1.81	1.111,10	
59	1.81	1.111,10	
60	1.81	1.111,10	
61	1.81	1.111,10	
62	1.81	1.111,10	
63	1.81	1.111,10	
64	1.81	1.111,10	
65	1.81	1.111,10	
66	1.81	1.111,10	
67	1.81	1.111,10	
68	1.81	1.111,10	
69	1.81	1.111,10	
70	1.81	1.111,10	
71	1.81	1.111,10	
72	1.81	1.111,10	
73	1.81	1.111,10	
74	1.81	1.111,10	
75	1.81	1.111,10	
76	1.81	1.111,10	
77	1.81	1.111,10	
78	1.81	1.111,10	
79	1.81	1.111,10	
80	1.81	1.111,10	
81	1.81	1.111,10	
82	1.81	1.111,10	
83	1.81	1.111,10	
84	1.81	1.111,10	
85	1.81	1.111,10	
86	1.81	1.111,10	
87	1.81	1.111,10	
88	1.81	1.111,10	
89	1.81	1.111,10	
90	1.81	1.111,10	
91	1.81	1.111,10	
92	1.81	1.111,10	
93	1.81	1.111,10	
94	1.81	1.111,10	
95	1.81	1.111,10	
96	1.81	1.111,10	
97	1.81	1.111,10	
98	1.81	1.111,10	
99	1.81	1.111,10	
100	1.81	1.111,10	

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	CHECK NO.	BANK	INITIALS
11/22/55	11/22/55	11.00			
11/23/55	11/23/55	11.00			
11/24/55	11/24/55	11.00			
11/25/55	11/25/55	11.00			
11/26/55	11/26/55	11.00			
11/27/55	11/27/55	11.00			
11/28/55	11/28/55	11.00			
11/29/55	11/29/55	11.00			
11/30/55	11/30/55	11.00			
12/1/55	12/1/55	11.00			
12/2/55	12/2/55	11.00			
12/3/55	12/3/55	11.00			
12/4/55	12/4/55	11.00			
12/5/55	12/5/55	11.00			
12/6/55	12/6/55	11.00			
12/7/55	12/7/55	11.00			
12/8/55	12/8/55	11.00			
12/9/55	12/9/55	11.00			
12/10/55	12/10/55	11.00			
12/11/55	12/11/55	11.00			
12/12/55	12/12/55	11.00			
12/13/55	12/13/55	11.00			
12/14/55	12/14/55	11.00			
12/15/55	12/15/55	11.00			
12/16/55	12/16/55	11.00			
12/17/55	12/17/55	11.00			
12/18/55	12/18/55	11.00			
12/19/55	12/19/55	11.00			
12/20/55	12/20/55	11.00			
12/21/55	12/21/55	11.00			
12/22/55	12/22/55	11.00			
12/23/55	12/23/55	11.00			
12/24/55	12/24/55	11.00			
12/25/55	12/25/55	11.00			
12/26/55	12/26/55	11.00			
12/27/55	12/27/55	11.00			
12/28/55	12/28/55	11.00			
12/29/55	12/29/55	11.00			
12/30/55	12/30/55	11.00			
12/31/55	12/31/55	11.00			
TOTAL		262.215,95			

Puertos de B

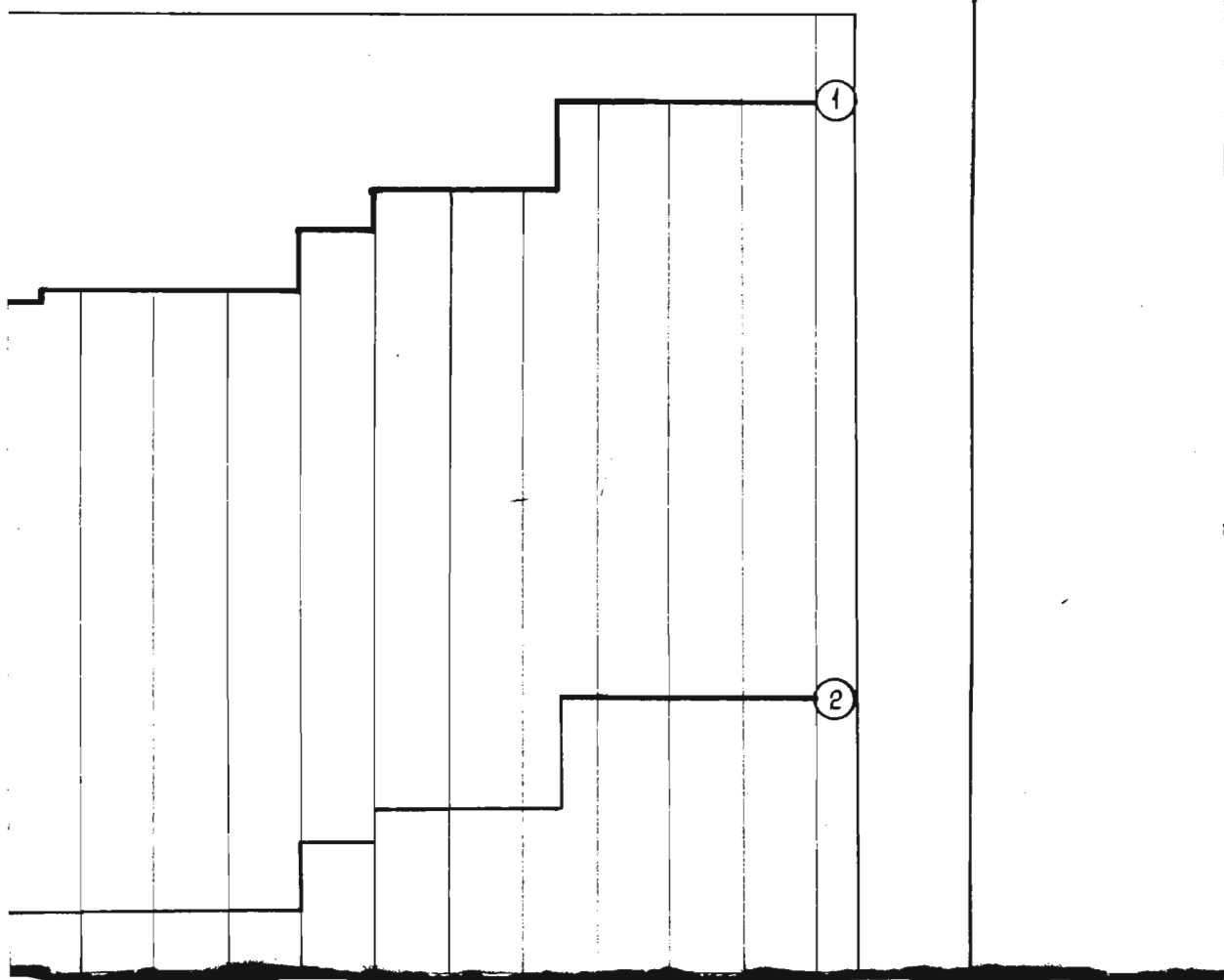
Desarrollo de la red Zona de Influencia Años 1890 - 1936

Km. de vias



Blanca

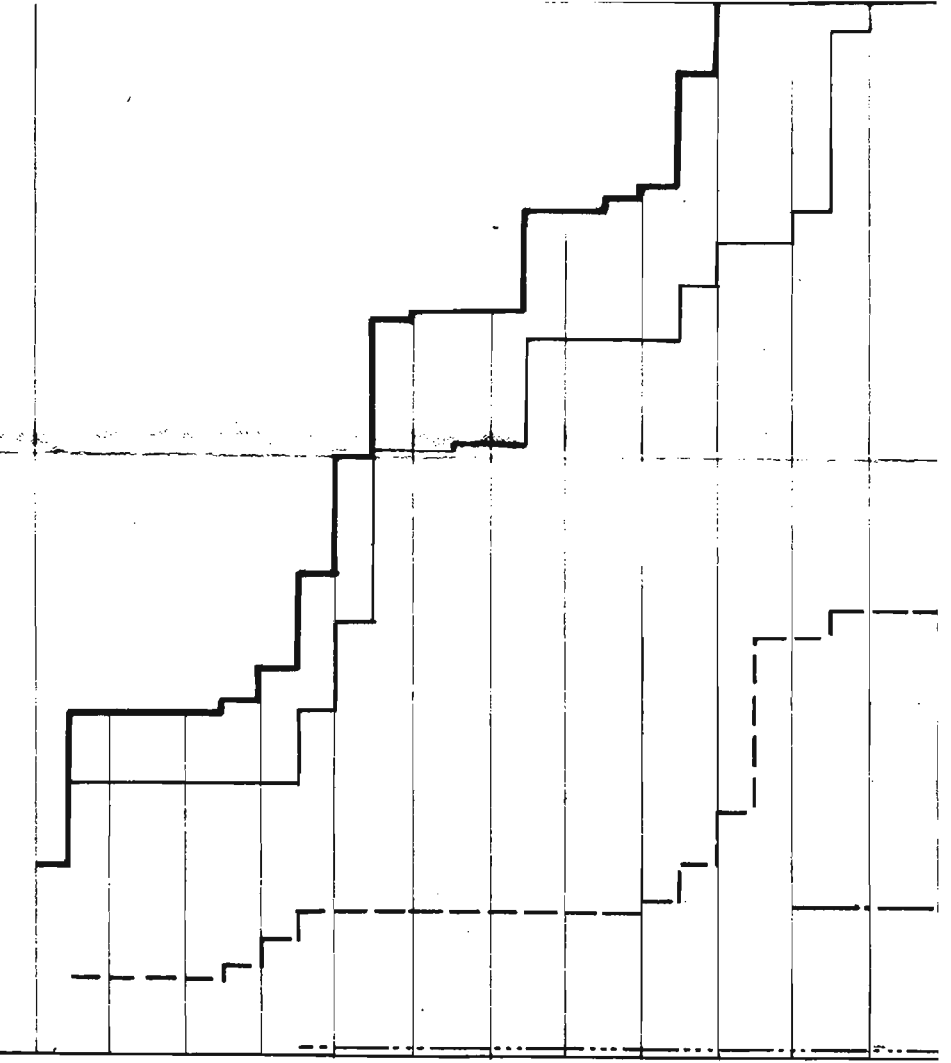
ferroviaria en su



2000

1000

200



1890

92

94

96

98

1900

02

04

06

08

1910

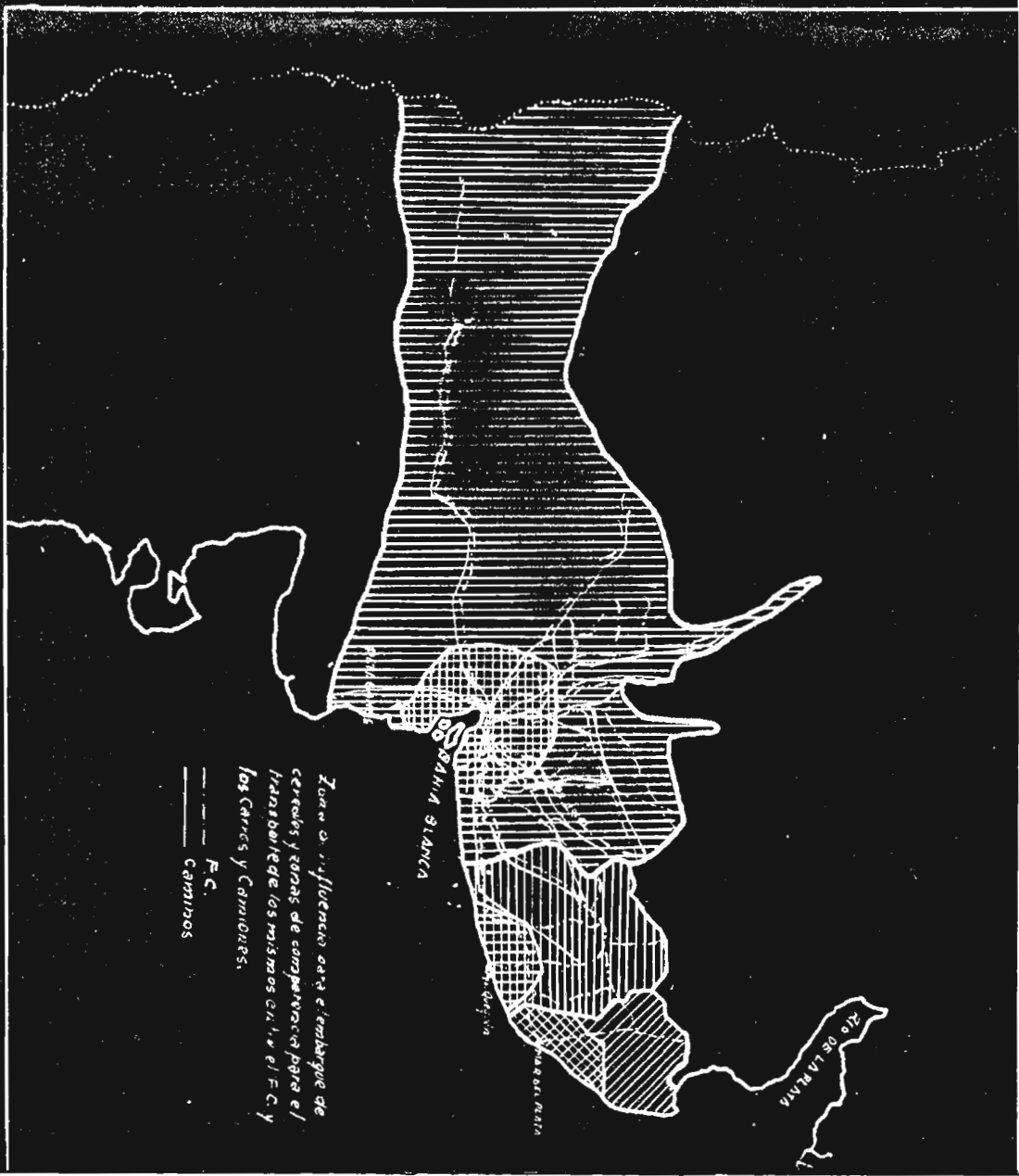
12

14

①	—	Kilometraje total	-	5.183,7
②	—	"	F.C.S.	- 3.534,9
③	- - -	"	F.C.B. y N.O.	- 1.212,4
④	· · ·	"	F.C.R. y P.B.	- 408,0
⑤	- · -	"	F.C.O.	- 28,4

											(3)
											(4)
											(5)

16
18
1920
22
24
26
28
1930
32
34
36



TRIGO

Carga despachada por F.F.C.C.

— Escala —
1cm. = 150.000 Tn.

1929

30

31

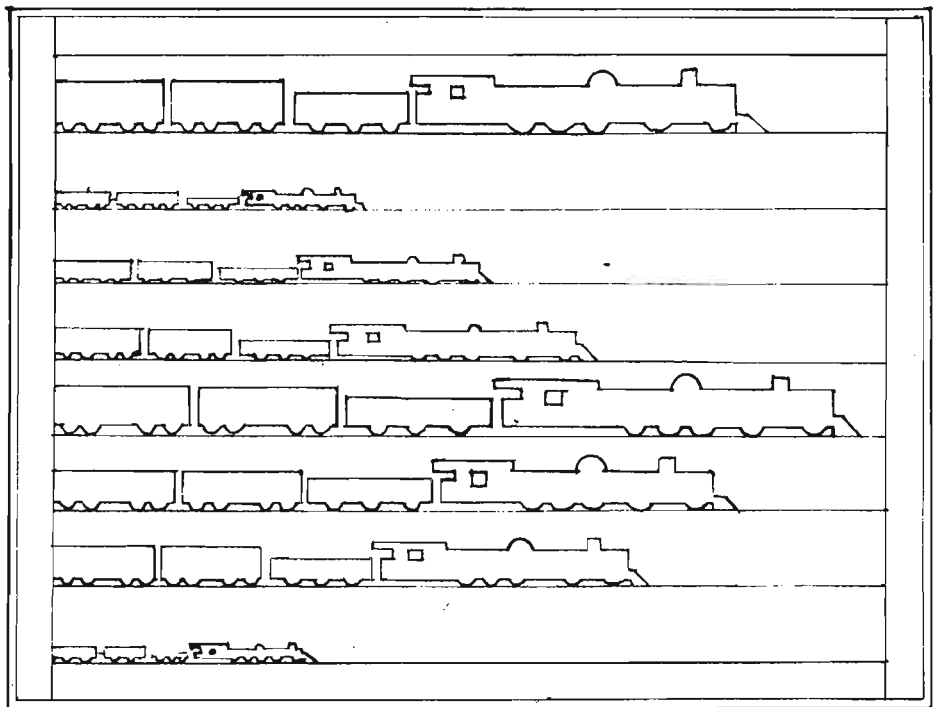
32

33

34

35

1936



Km.

360



PUERT

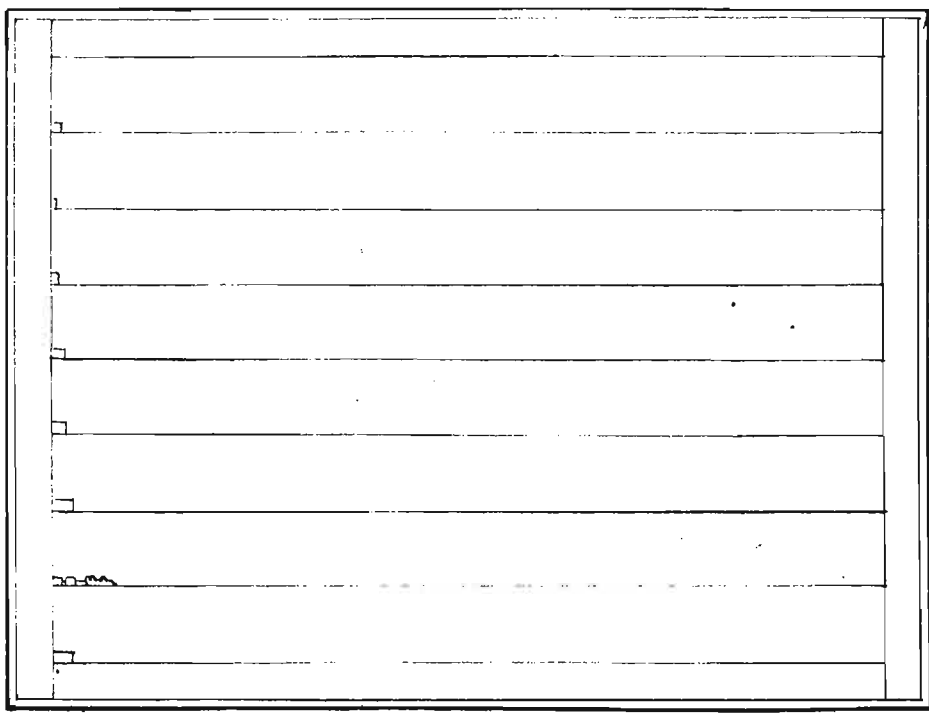
TRAFICO FERROVI

A

LINO

Carga despachada por F.F.C.C.

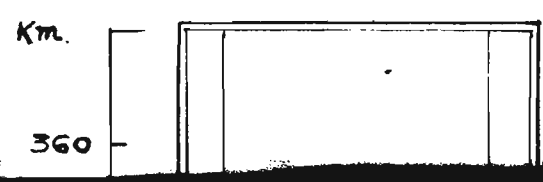
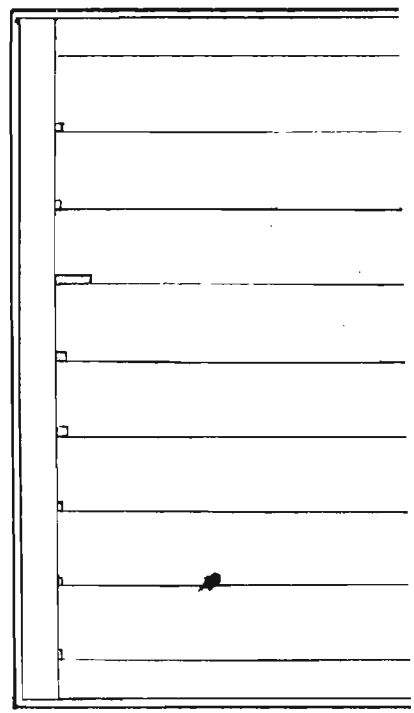
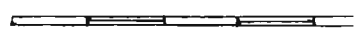
— Escala —
1cm = 150.000 Tn.



MAIZ

Carga despachada po

— E.
1cm =



OS DE B. BLANCA

ARIO DE CEREALES Y LINO

ÑOS 1920-36

CEBADA

FFCC.

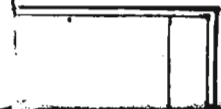
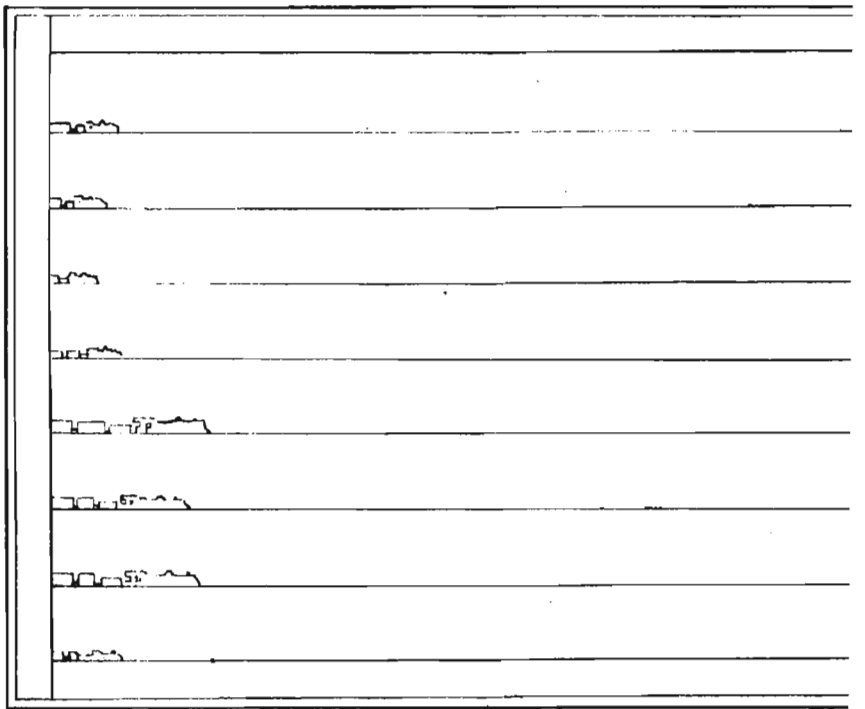
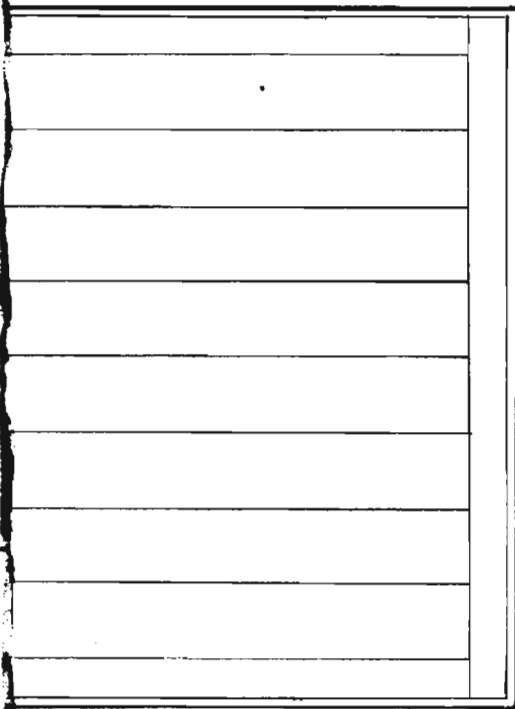
ala —

50.000 Tn.

Carga despachada por FFCC.

— Escala —

Acm. = 150.000 Tn.



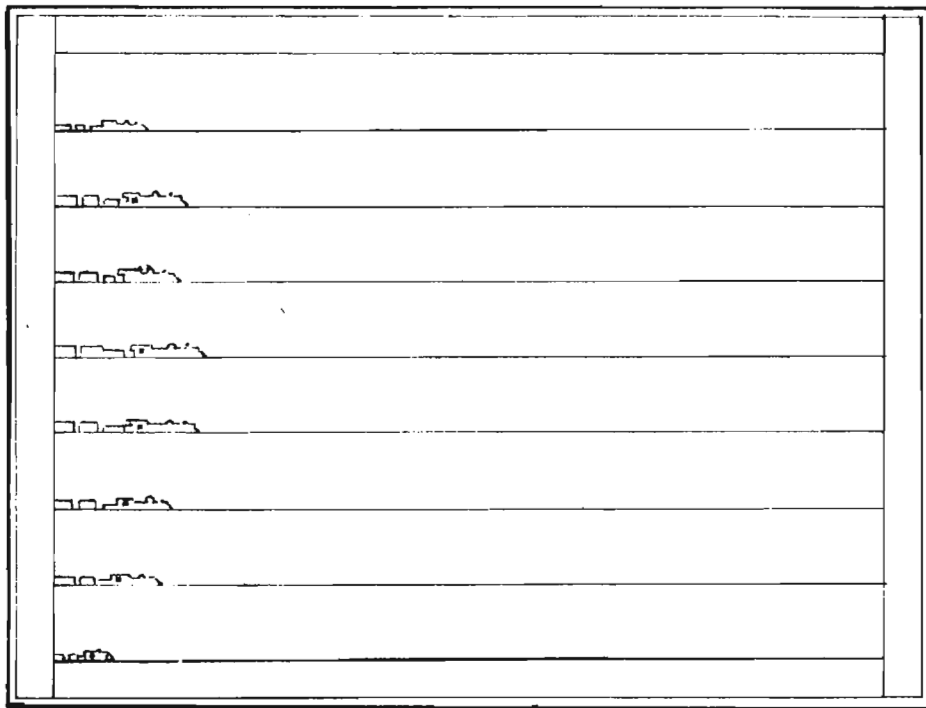
km



AVENA

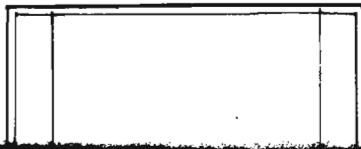
Carga despachada por F.F.C.C.

— Escala —
1cm. = 150.000 Tn.

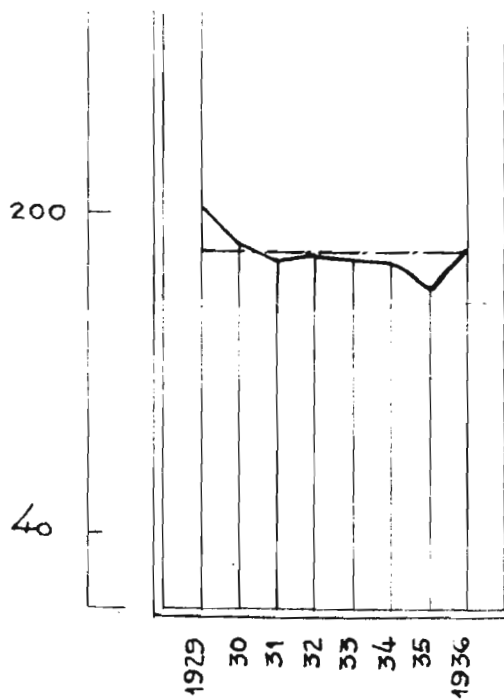


Km.

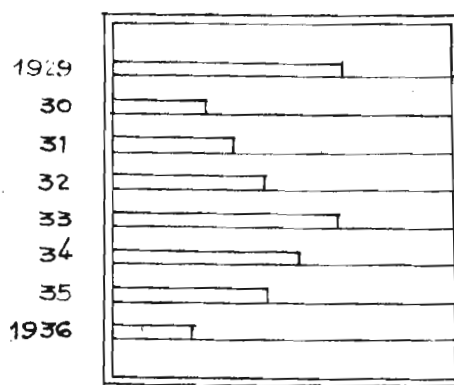
360



Yes



Distancias medias de transportes



Toneladas Kilometricas



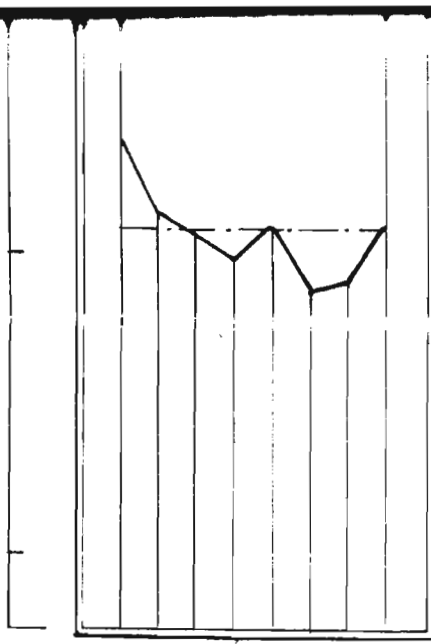
— Escala —
 1/2 cm. = 50.000.000 Tn. Km.

REFERENCIAS

- CARGA TOTAL DESPACHADA POR FFCC.-FC
- DISTANCIAS MEDIAS DE TRANSPORTES
- TONELADAS KILOMETRICAS

200

40

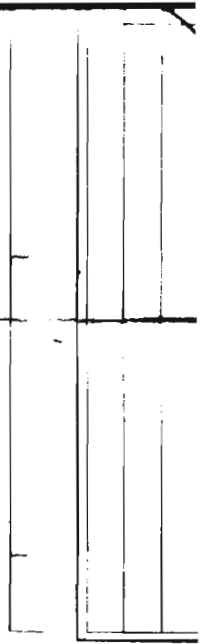


Distancias medias de transporte

1929 30 31 32 33 34 35 1936

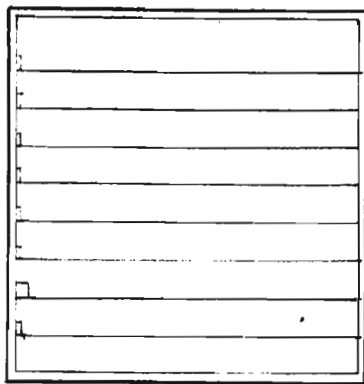
200

40



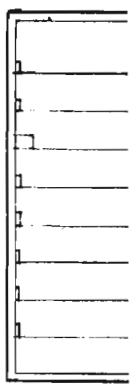
1929 30

1929
30
31
32
33
34
35
1936



Toneladas Kilometricas

1929
30
31
32
33
34
35
1936



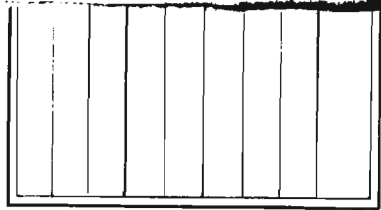
— Escala —
1/2 cm. = 50.000.000 Tm Km.



— 1/2 —
1/2 cm. = 5

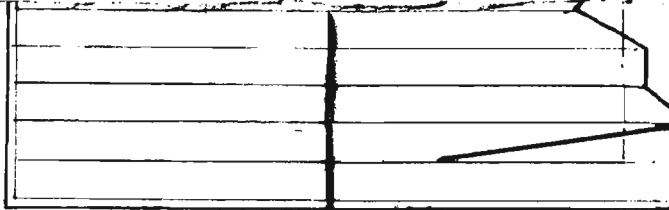
- F.C. B. BLANCA Y N. OESTE - Y F.C. R. P. BELGRANO

1936 —
00.000 Tr. Km.



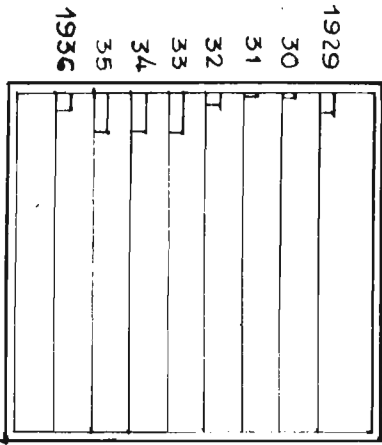
Toneladas Kilometricas

32
33
34
35
1936



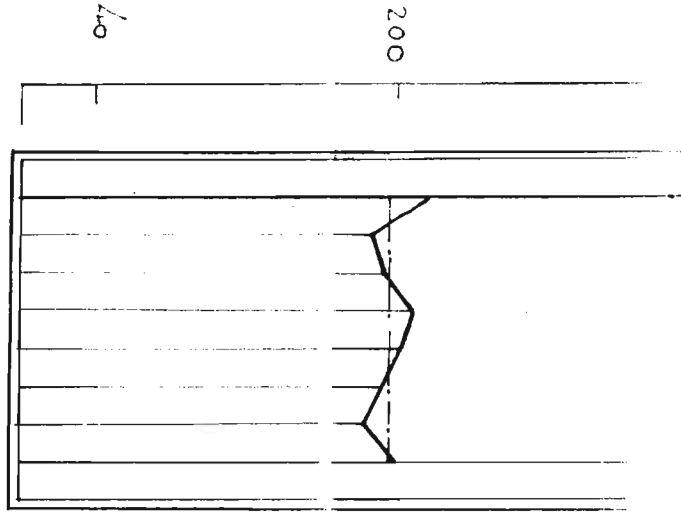
Distancias medias de transporte

1929 —
1/2 CM = 50.000 000 Tr. Km.

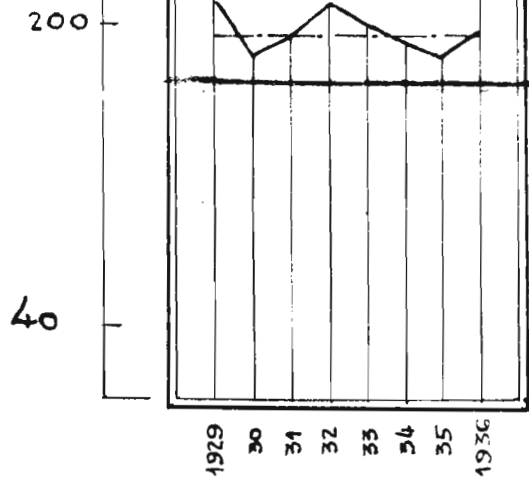


Toneladas Kilometricas

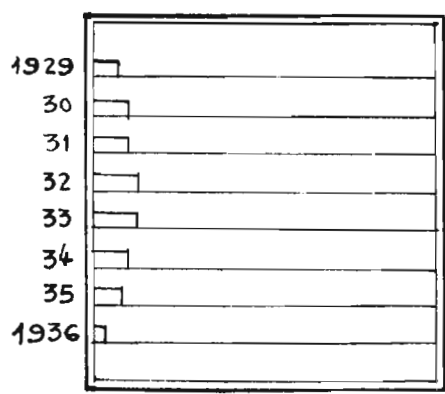
1929
30
31
32
33
34
35
1936



Distancias medias de transportes



Distancias medias de transporte



Toneladas Kilométricas



— Escala —

$\frac{1}{2} \text{ cm.} = 50.000.000 \text{ Tr. Km.}$

Puertos de B. Blanca

Total General del tráfico ferroviario de Cereales y Lino

Años 1929-36

— CARGA DESPACHADA POR F.F.C.C. —

— ESCALA —

— 1 Cm. — 150.000 Tn. —

Años

1929

30

31

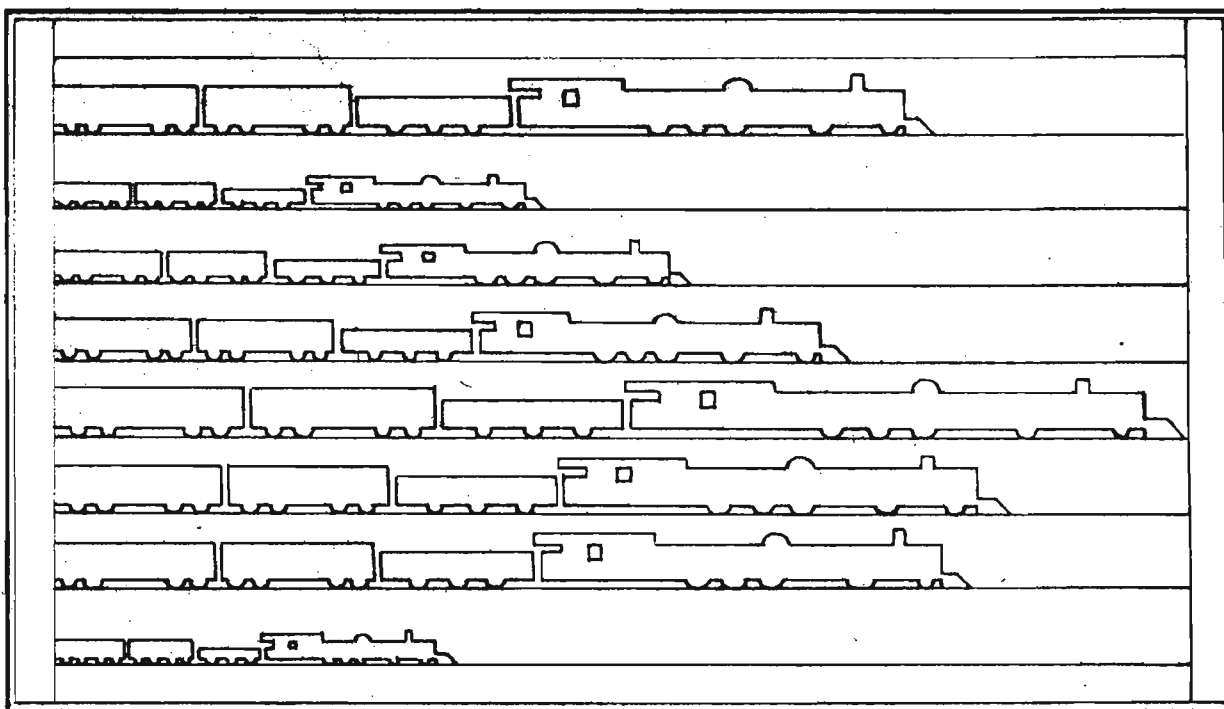
32

33

34

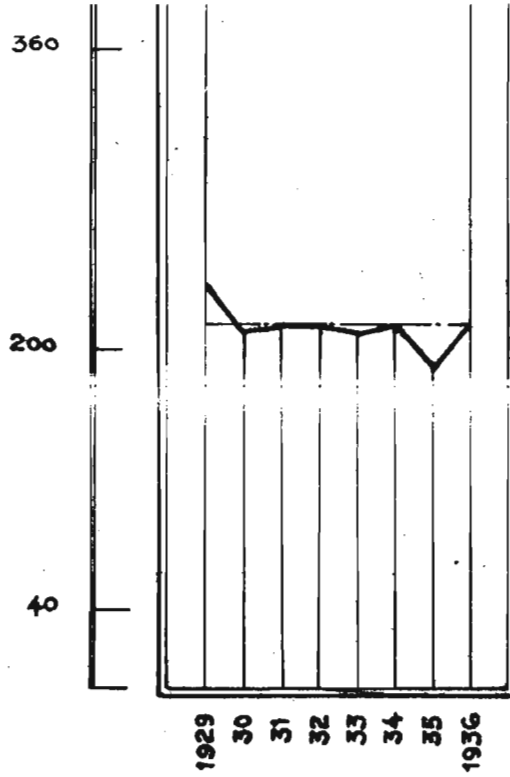
35

1936

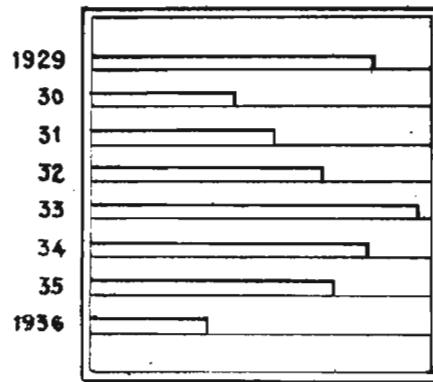


Km.





DISTANCIAS MEDIAS DE TRANSPORTE



Tns. KILOMETRICAS



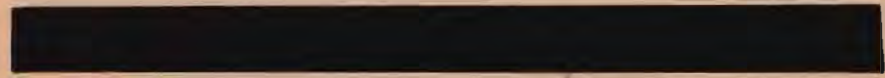
— ESCALA —
 — 1/2 Cm. = 50.000.000 Tn.Km —

Referencias

- Carga total despachada por F.F.C.C.
- Distancias medias de transporte
- Toneladas Kilométricas

F.C.Sud. F.C. B. Blanca y N. Oeste y F.C. Rosario á Pto. Belgrano.

Puertos de B. Blanca



Exportación anual de trigo

Años 1892-1937



873 465

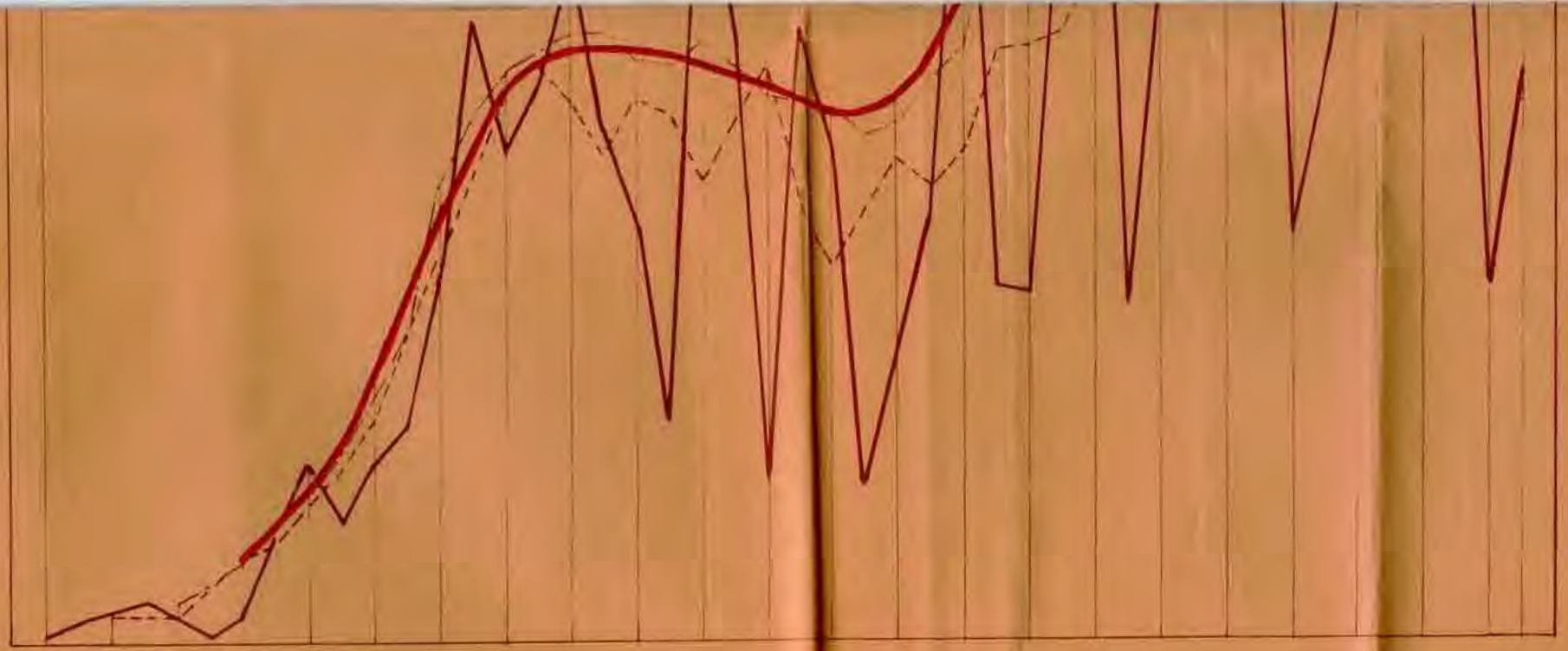
500,000

100,000

1892 93 94 95 96 97 98 99
 1900 01 02 03 04 05 06 07 08 09
 1910 11 12 13 14 15 16 17 18 19
 1920 21 22 23 24 25 26 27 28 29
 1930 31 32 33 34 35 36 37

REFERENCIAS

- EXPORTACION ANUAL
- - - PRIMER PROMEDIO
- - - SEGUNDO " "
- TERCER " "



PUERTOS DE B. BLANCA



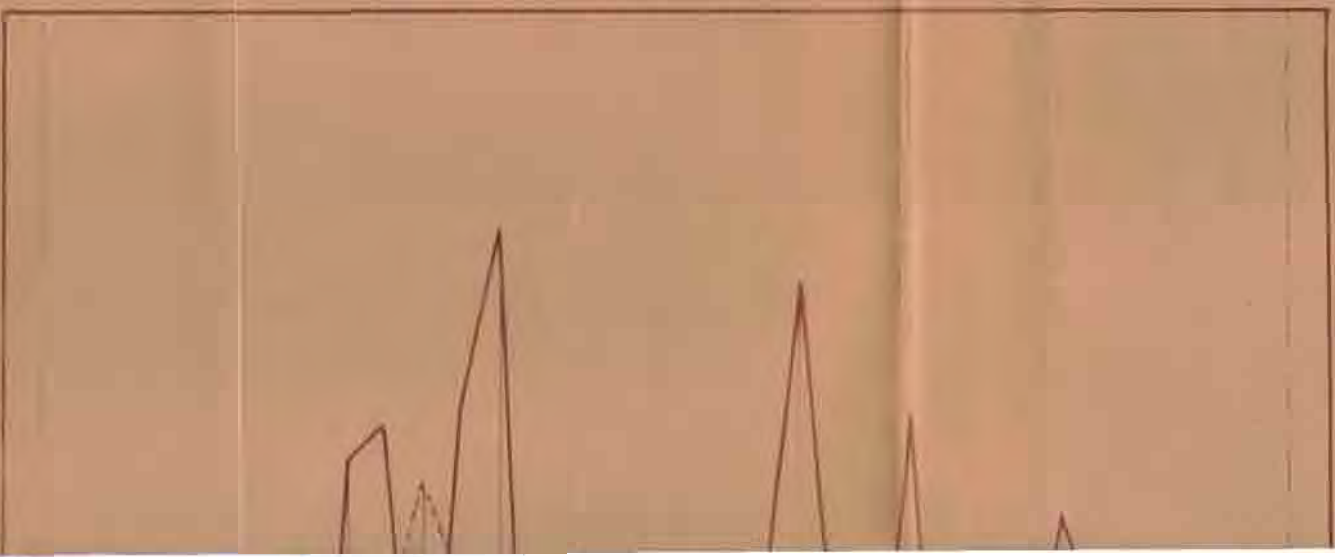
EXPORTACION ANUAL DE AVENA

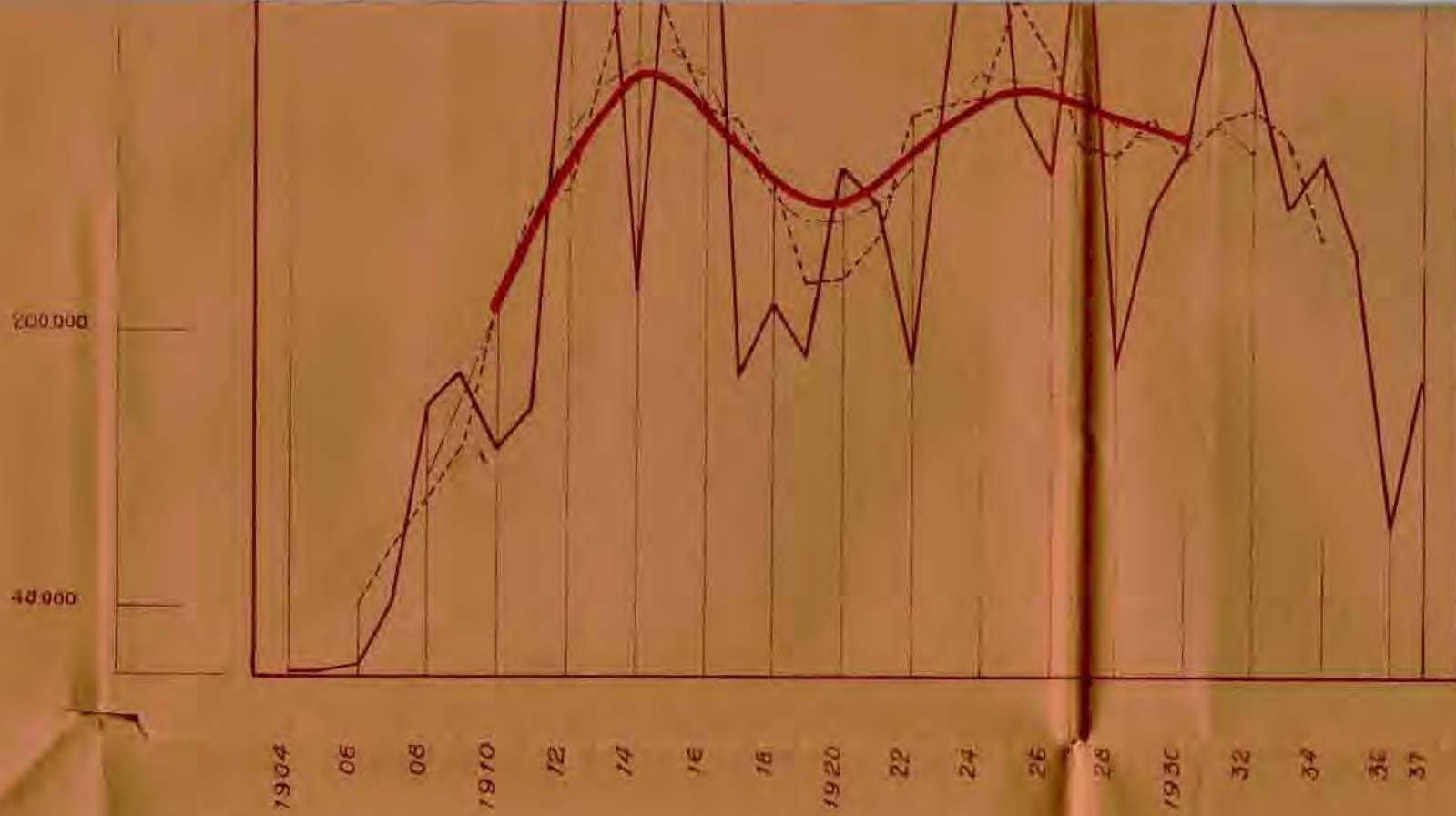
AÑOS 1904 - 37

Tn

1,000,000

400,000





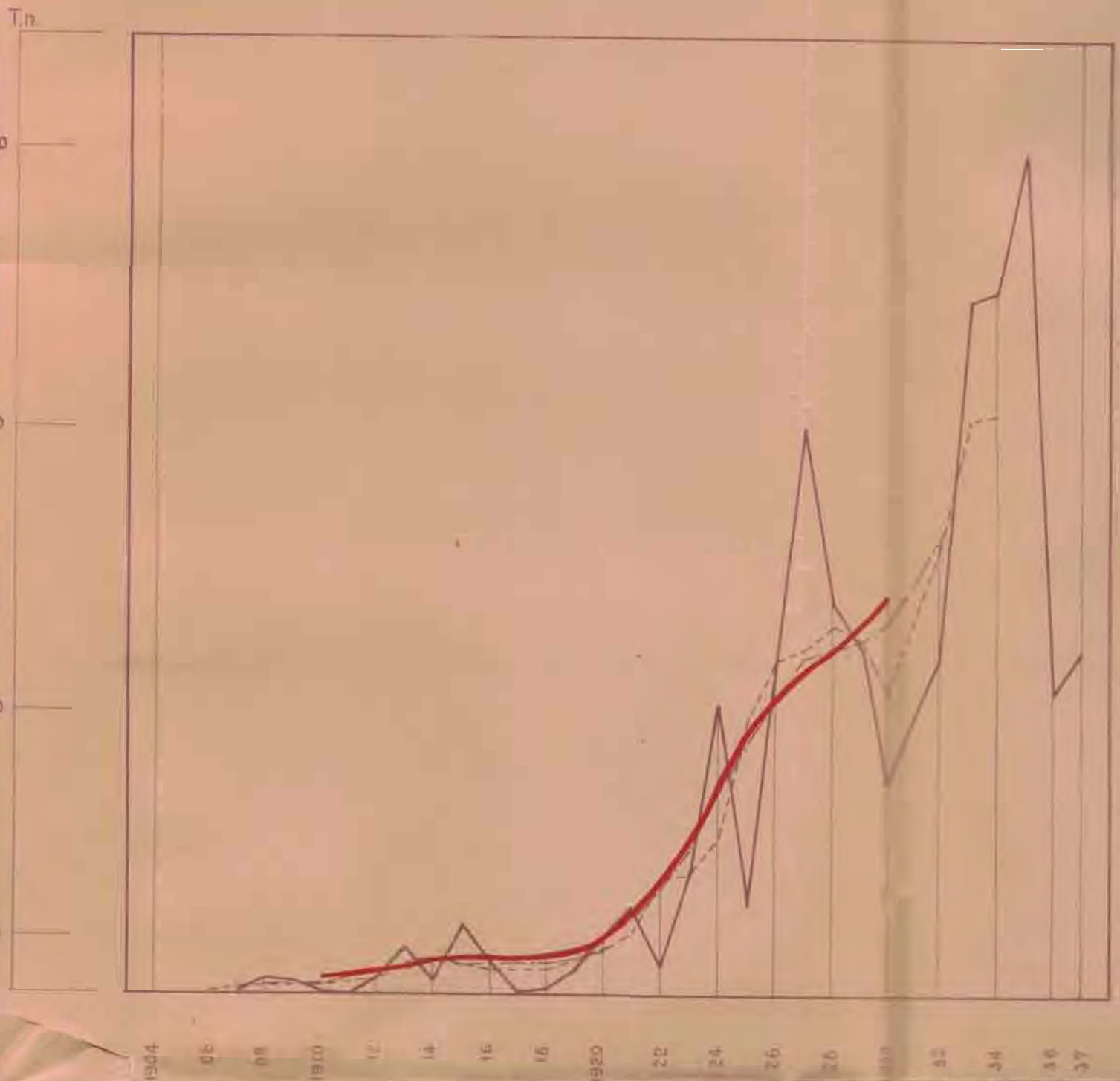
REFERENCIAS—

- EXPORTACION ANUAL
- - - PRIMER PROMEDIO
- SEGUNDO "
- TERCER "

Puertos de B. Blanca

Exportación anual de cebada

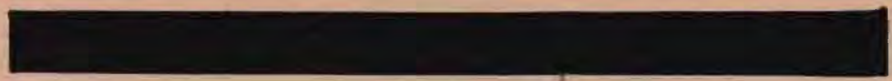
Años 1904-37



Referencias

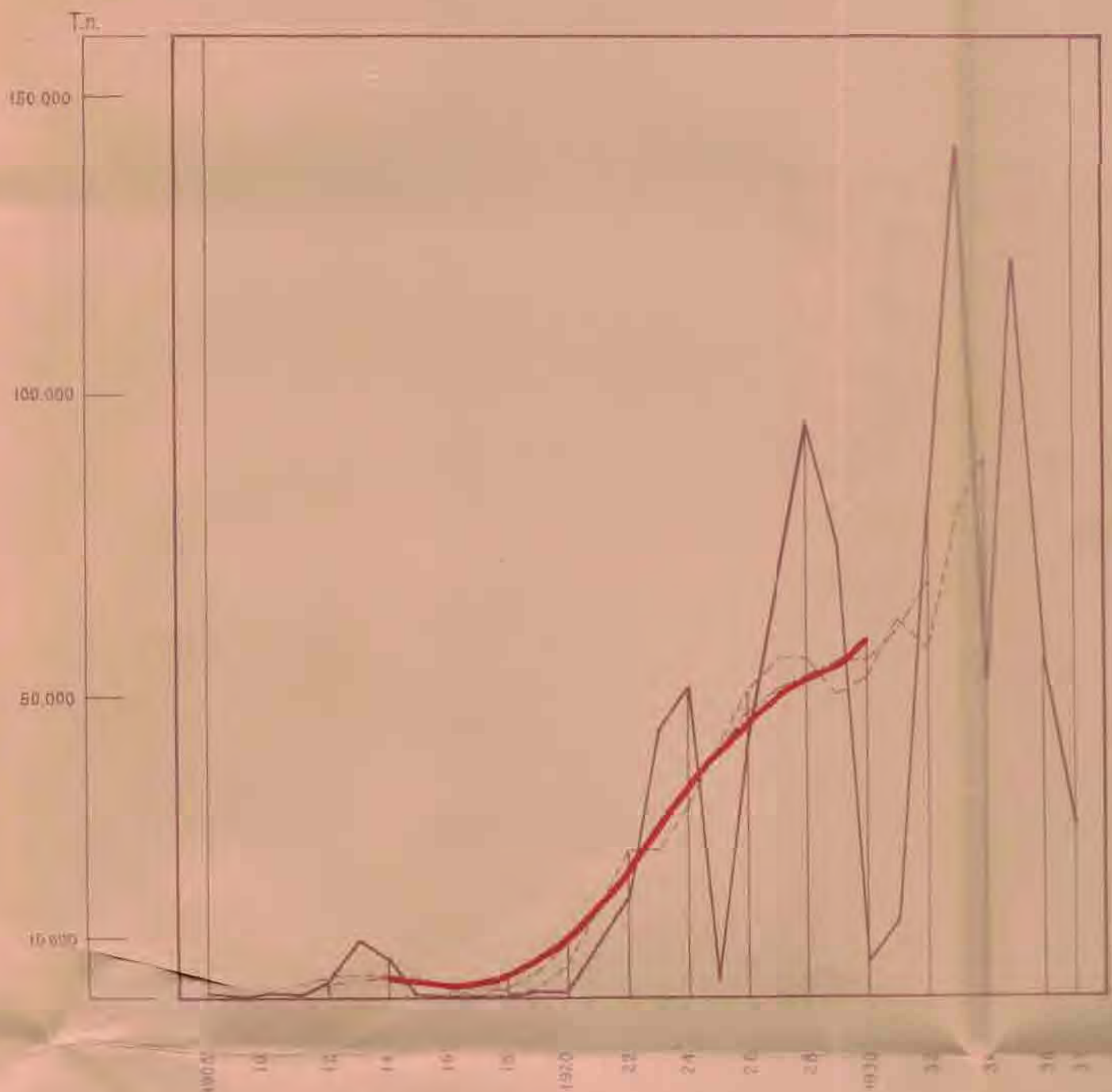
- Exportación anual
- - - Primer promedio
- - - Segundo "
- Tercer "

Puertos de B. Blanca



Exportación anual de centeno

Años 1908-37



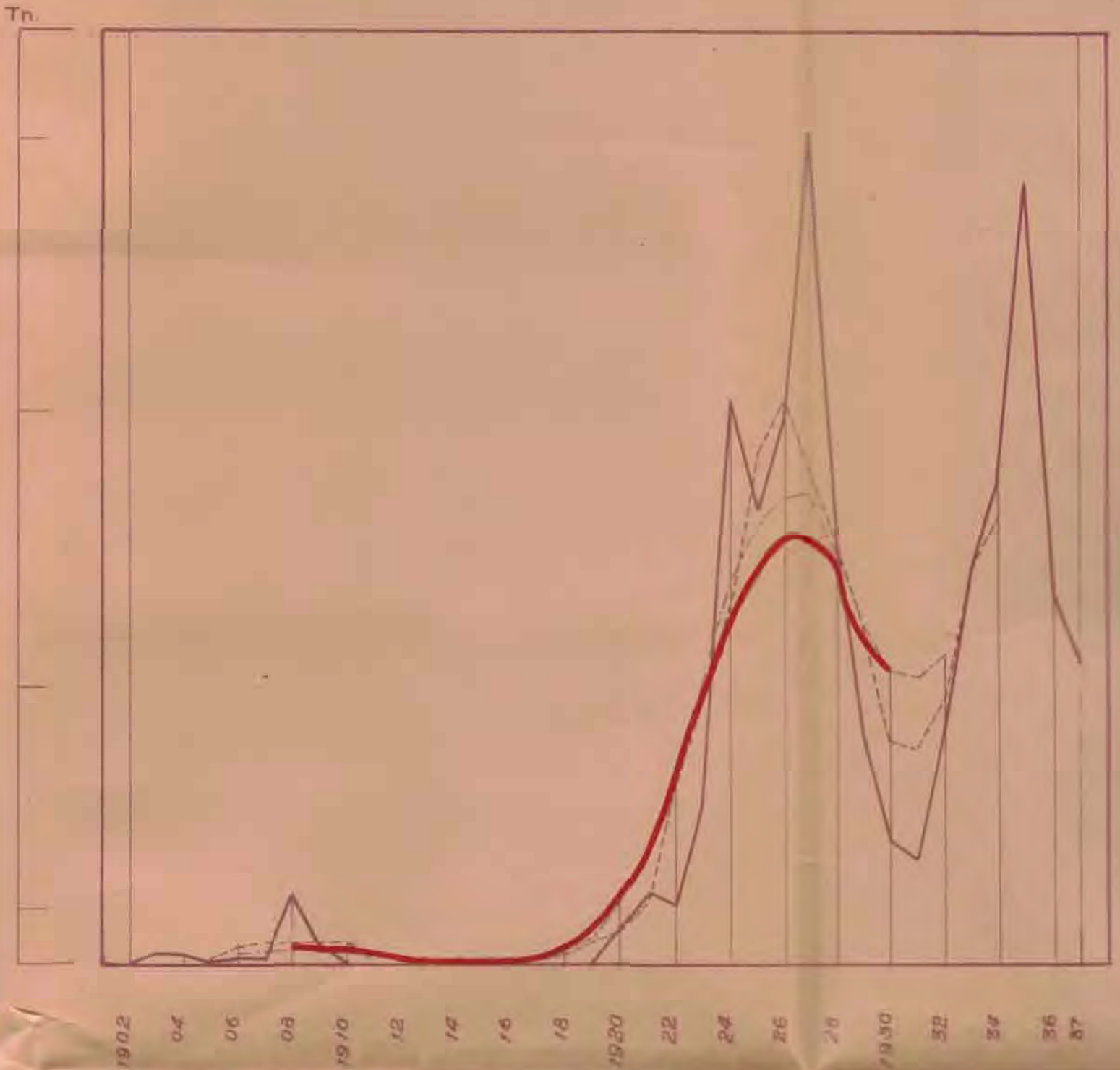
Referencias

- Exportación anual
- - - Primer promedio
- - - Segundo "
- Tercer "

PUERTOS DE B. BLANCA

EXPORTACION ANUAL DE LINO

Años 1902 - 37



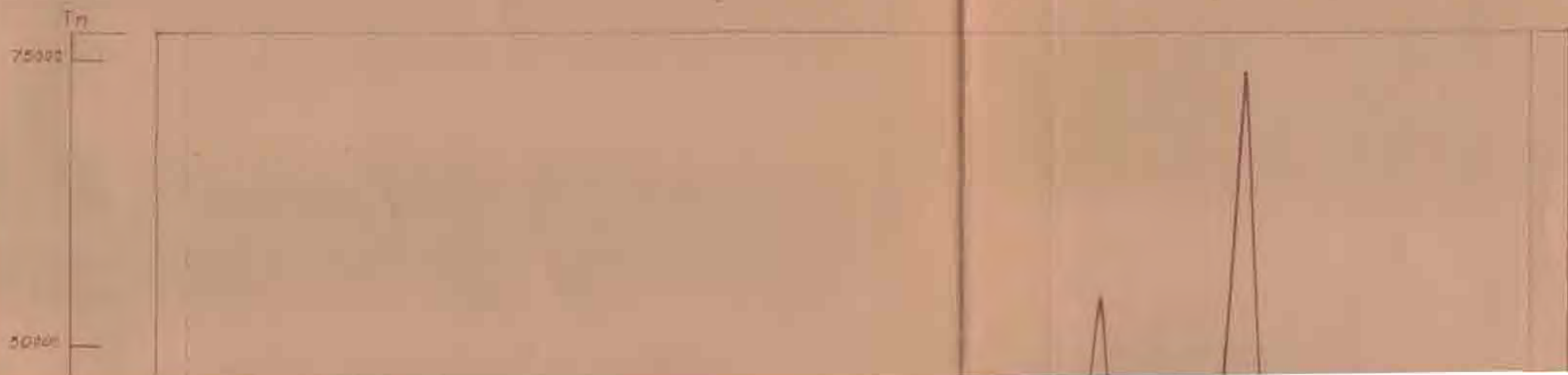
REFERENCIAS

- EXPORTACION ANUAL
- - - PRIMER PROMEDIO
- - - SEGUNDO " "
- TERCER " "

Puertos de B. Blanca

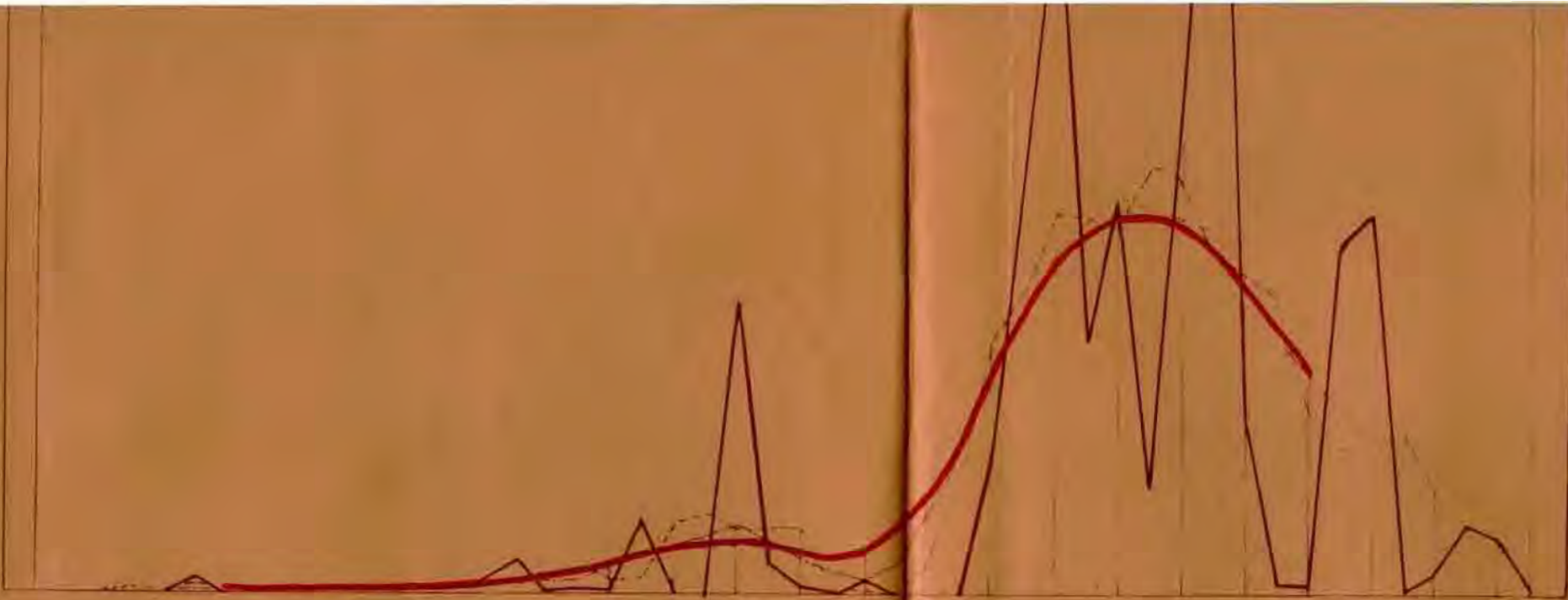
Exportación anual de maiz

Años 1890 ~ 1937



25.000

5.000



1890 92 94 96 98 1900 02 04 06 08 1910 12 14 16 18 1920 22 24 26 28 1930 32 34 36 37

REFERENCIAS

- EXPORTACION ANUAL
- PRIMER PROMEDIO
- SEGUNDO PROMEDIO
- TERCER PROMEDIO

Puertos de B. Blanca

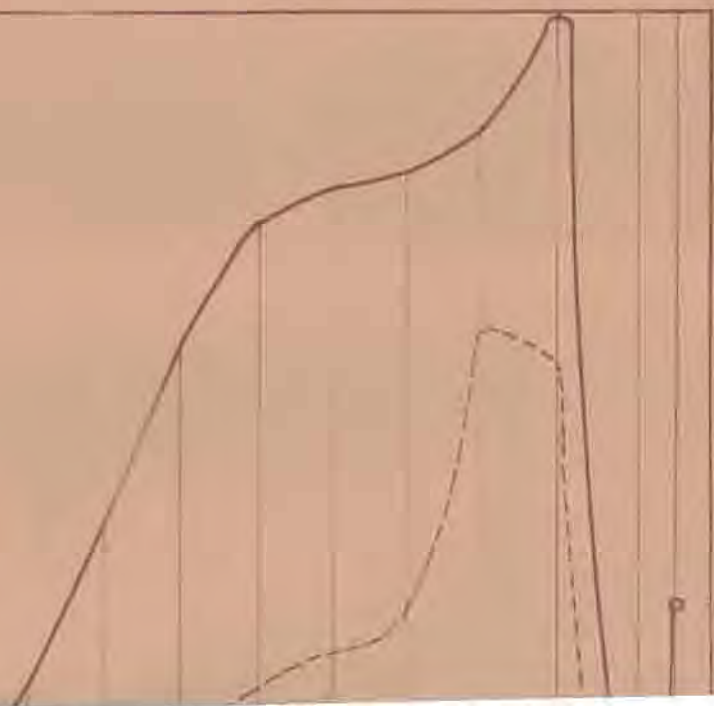


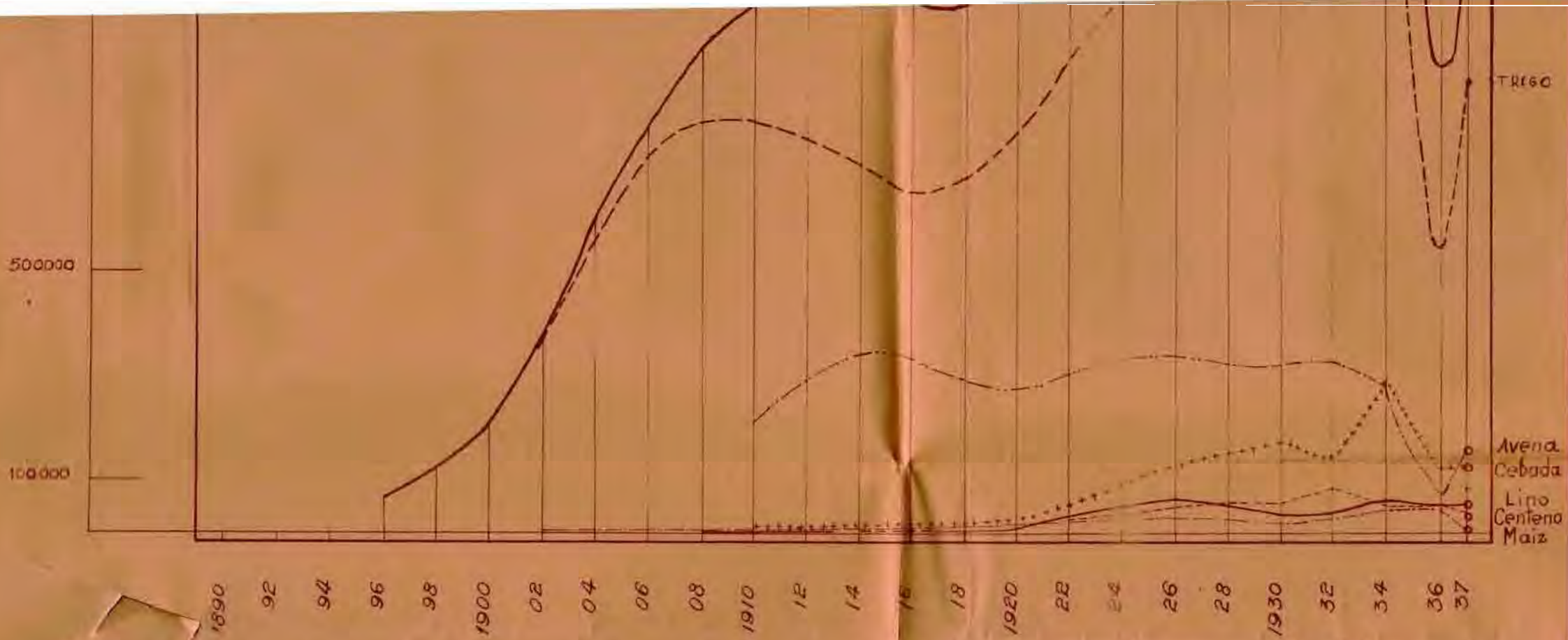
Curvas de puntos móviles relativa a la exportación de
Cereales y Lino

Años 1890 - 1937

INDICADO

EXPORTACION
TOTAL





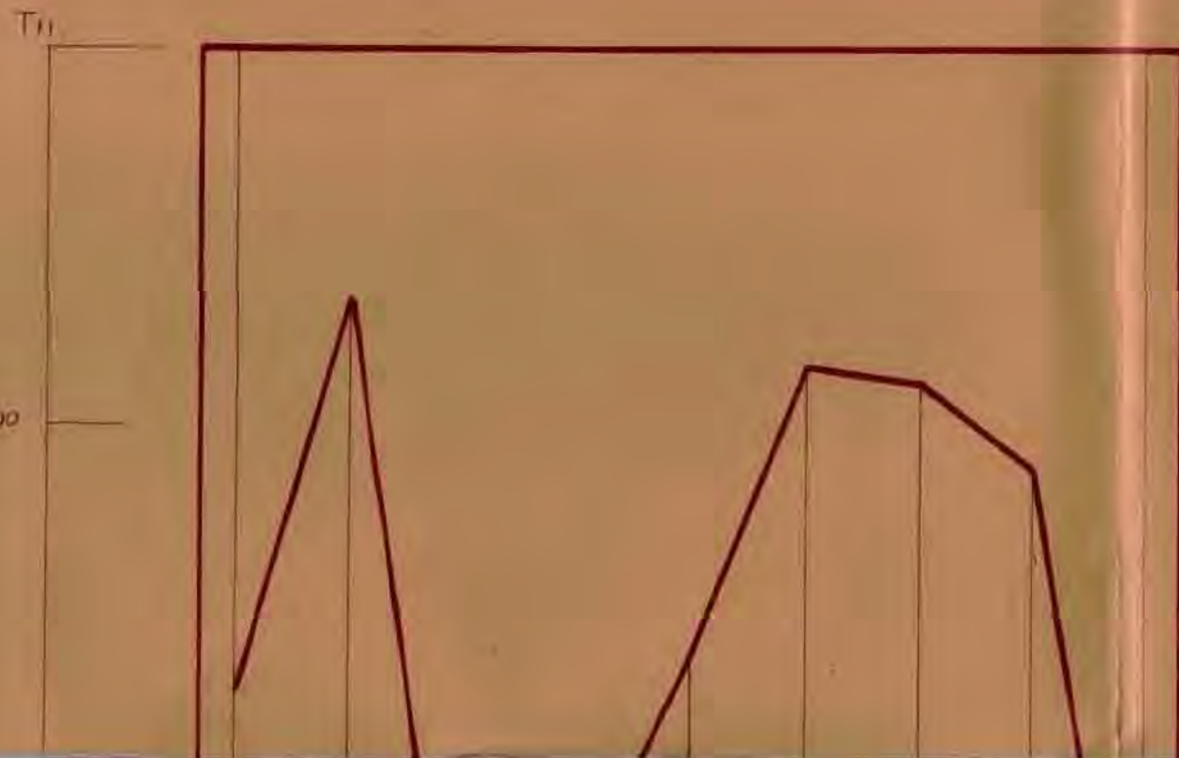
Referencias

- Total de cereales y lino
- - - Trigo - - - Centeno
- · - Avena — Lino
- · · · Cebada - - - Maiz

Puertos de B. Blanca

Exportación de Cereales y Lino

Años 1928-36



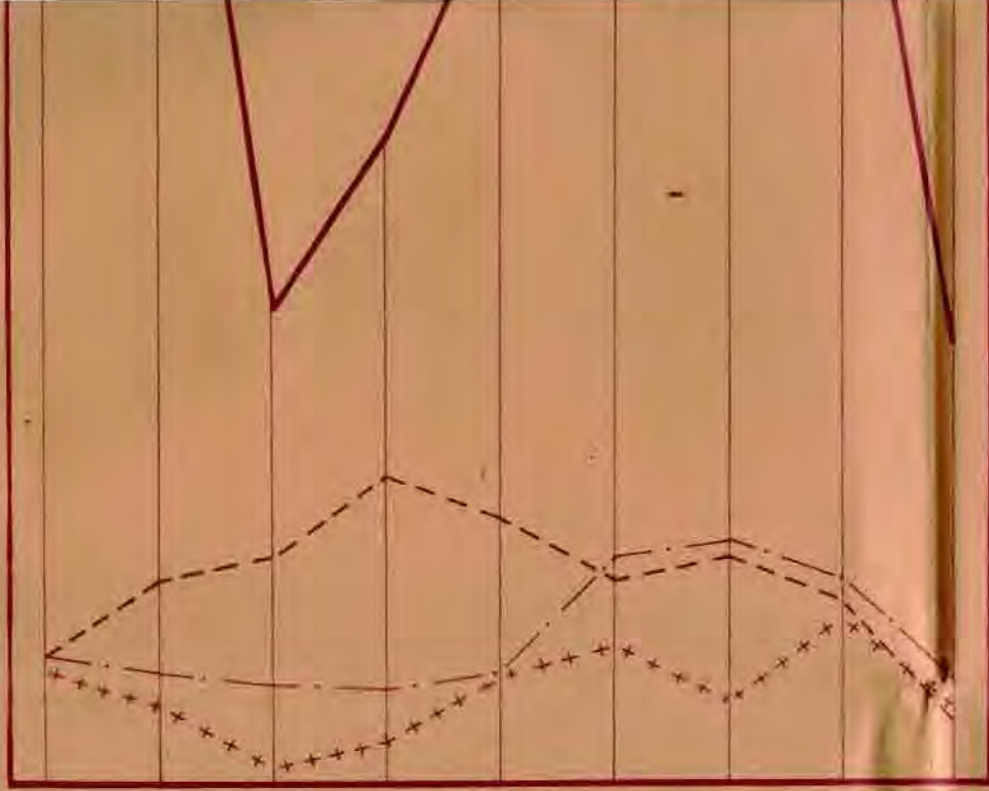
DORCENTAJE DE LA EXPORTACION



1,000,000

500,000

100,000



1928

29

30

31

32

33

34

35

1936

100

50

10



1928

29

30

31

32

33

34

35

1936

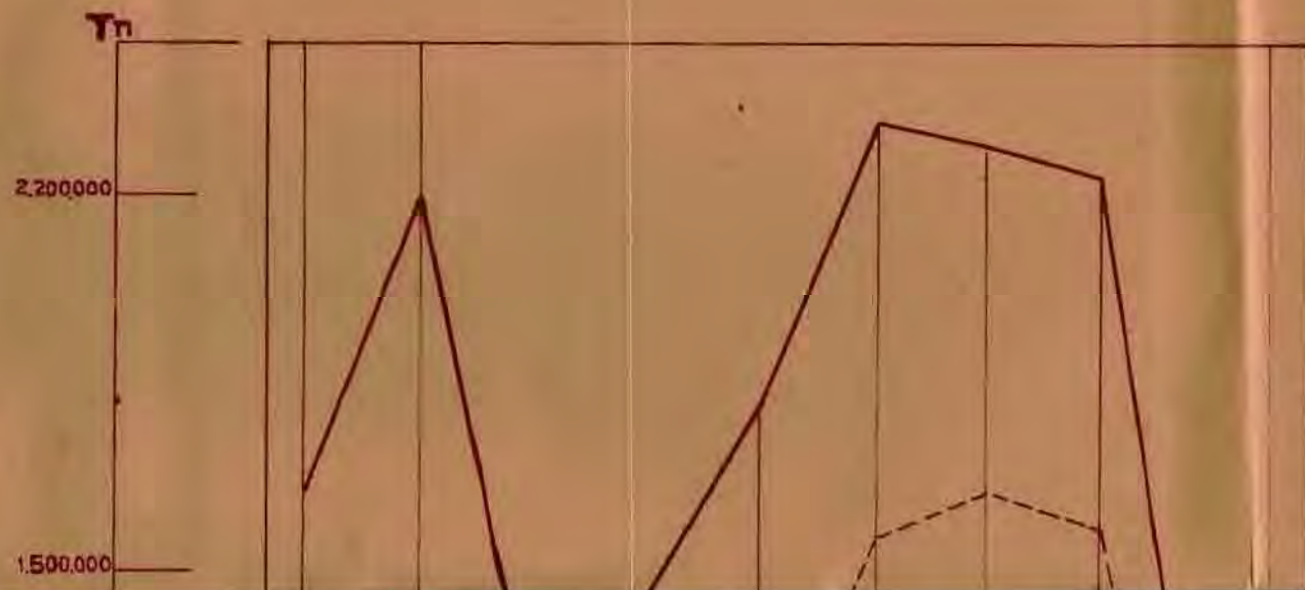
REFERENCIAS

- TRIGO
- - - AVENA
- CEBADA
- + + + + + LINO MAIZ y CENTENO

Puertos de B. Blanca

Exportación anual de Cereales y Lino

Años 1928 - 37

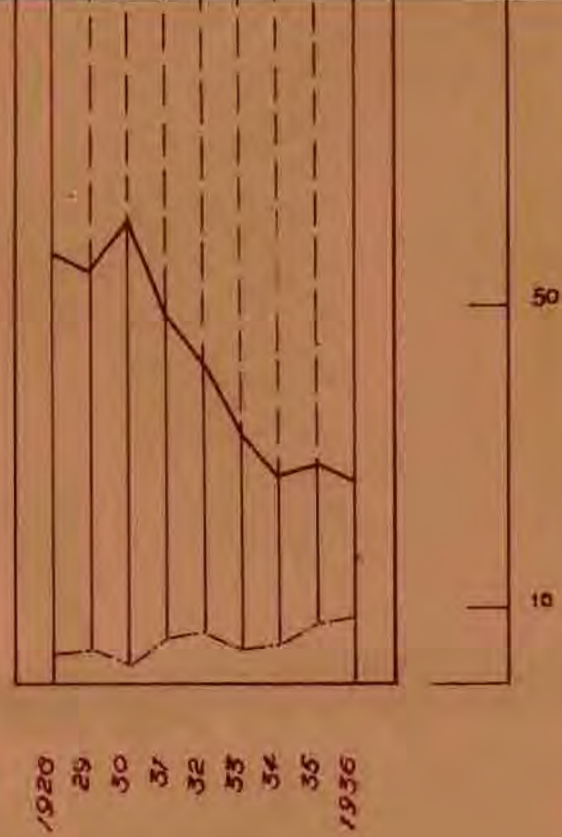


Porcentaje de la Exportación

Referencias

- Por ciento Pto. Ing. White
- " " Galván
- " " A Pareja





Referencias

- Exportación total
- - - Pto. Ingeniero White
- · · " Galván
- · - " Arroyo Pareja

Puertos de B. Blanca

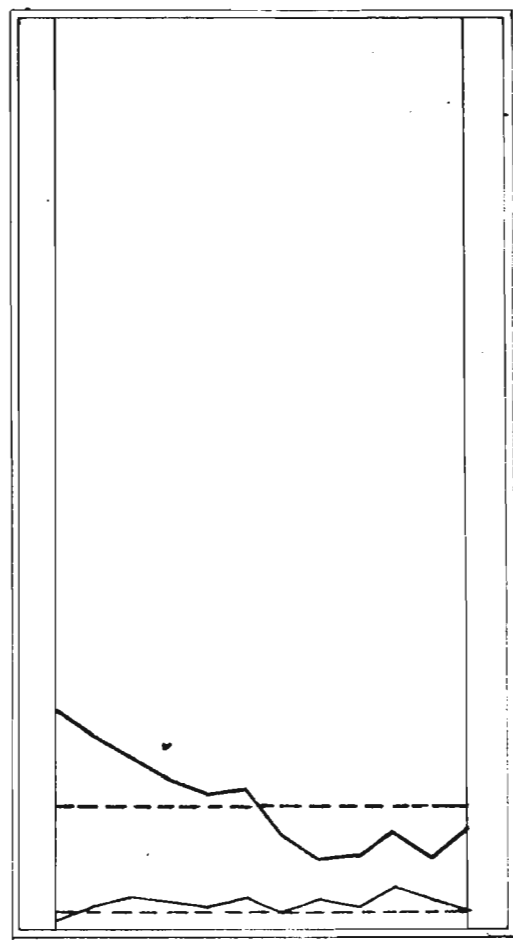
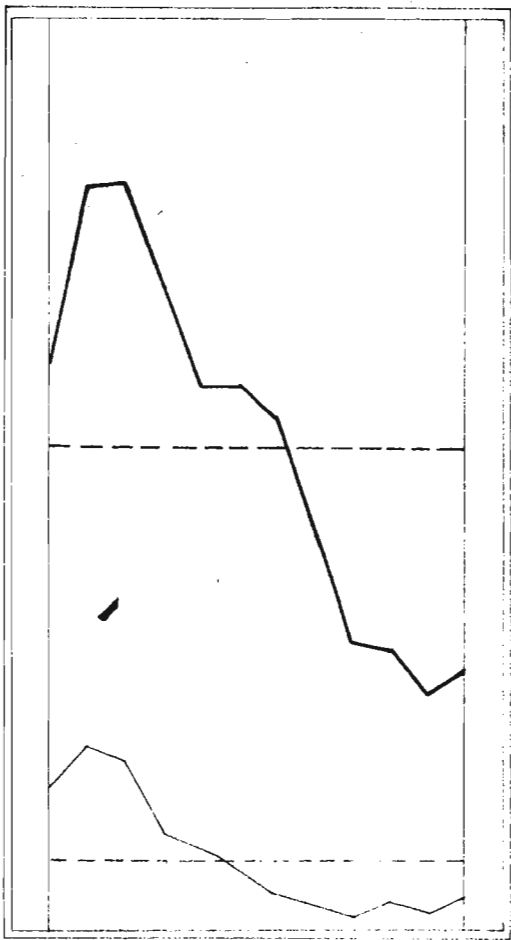
Exportación media mensual de Cereales y Lino

Años 1925 - 36

Trigo y Cebada

Avena y Lino

ESCALA
1cm. = 15.000 Tn



0 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936

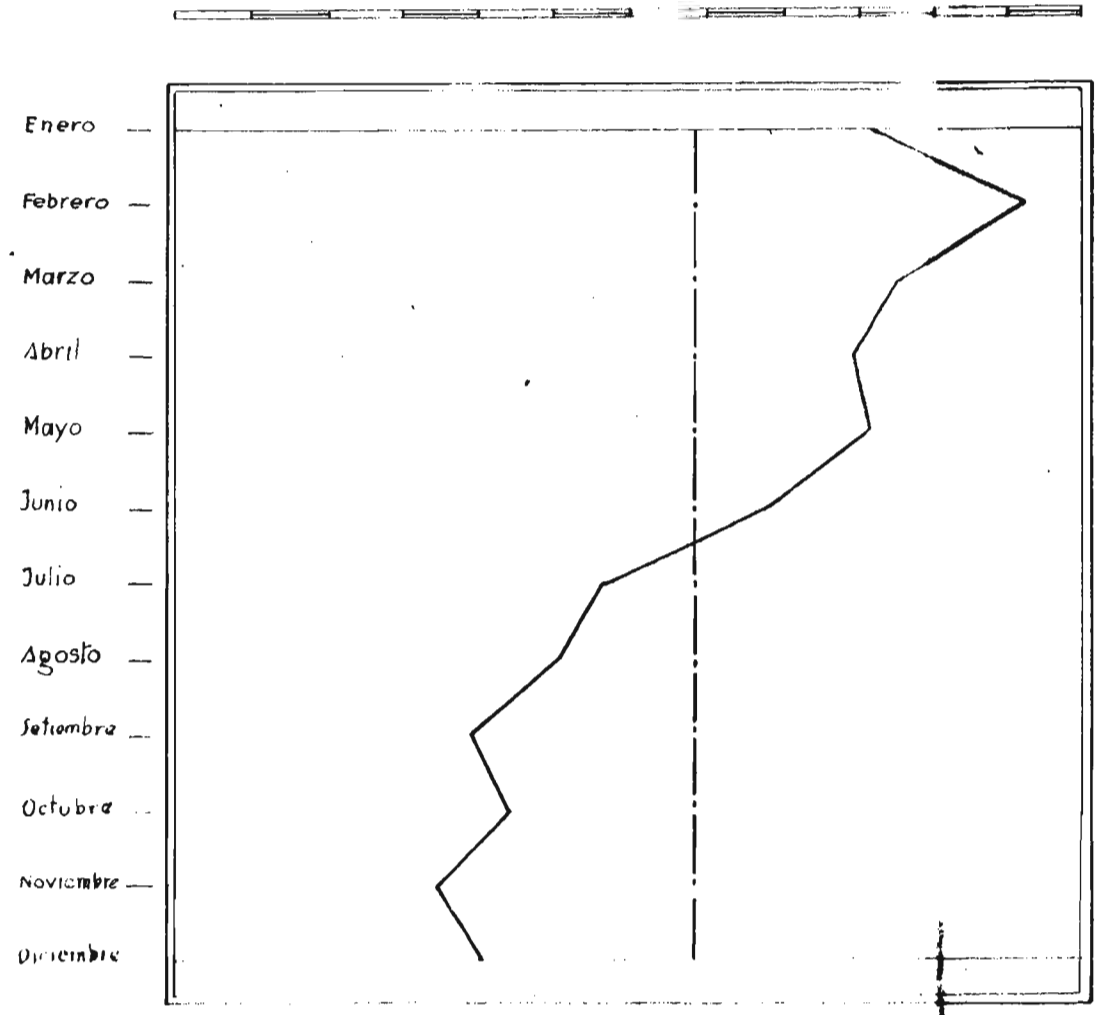
0 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936

Enero
 Febr
 Marzo
 Abril
 Mayo
 Junio
 Julio
 Agosto
 Setiem
 Octo
 Novie
 Diciem

Enero
 Febr
 Marzo
 Abril
 Mayo
 Junio
 Julio
 Ago
 Septie
 Octubr
 Novie
 Dicie

Cereales y Lino

Promedio total mensual de la exportacion



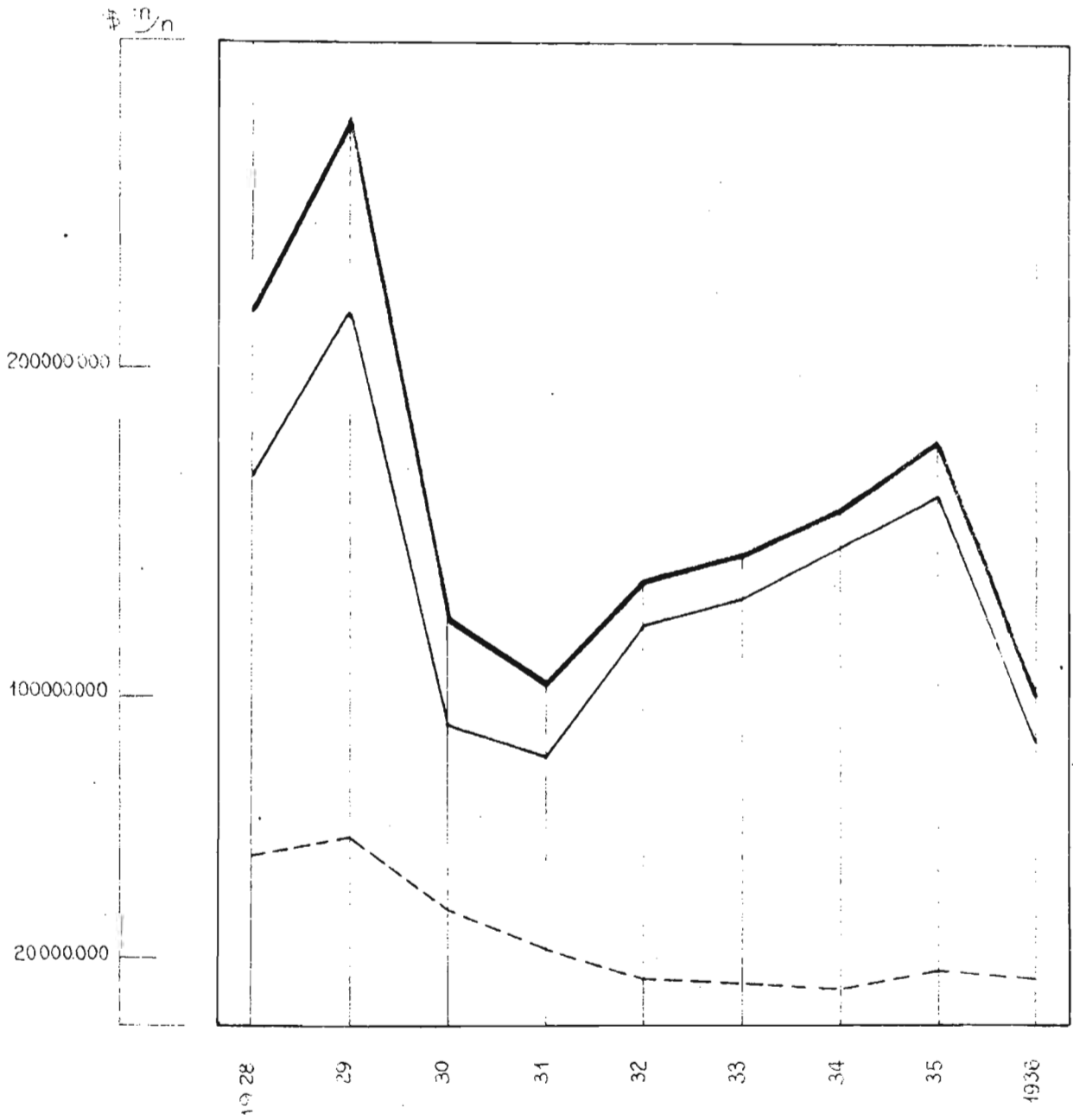
ESCALA
 1cm = 20.000 Tn.

} Promedio total anual

Puertos de B. Blanca

Comercio en valor pesos ^m/_n.

Años 1928-36



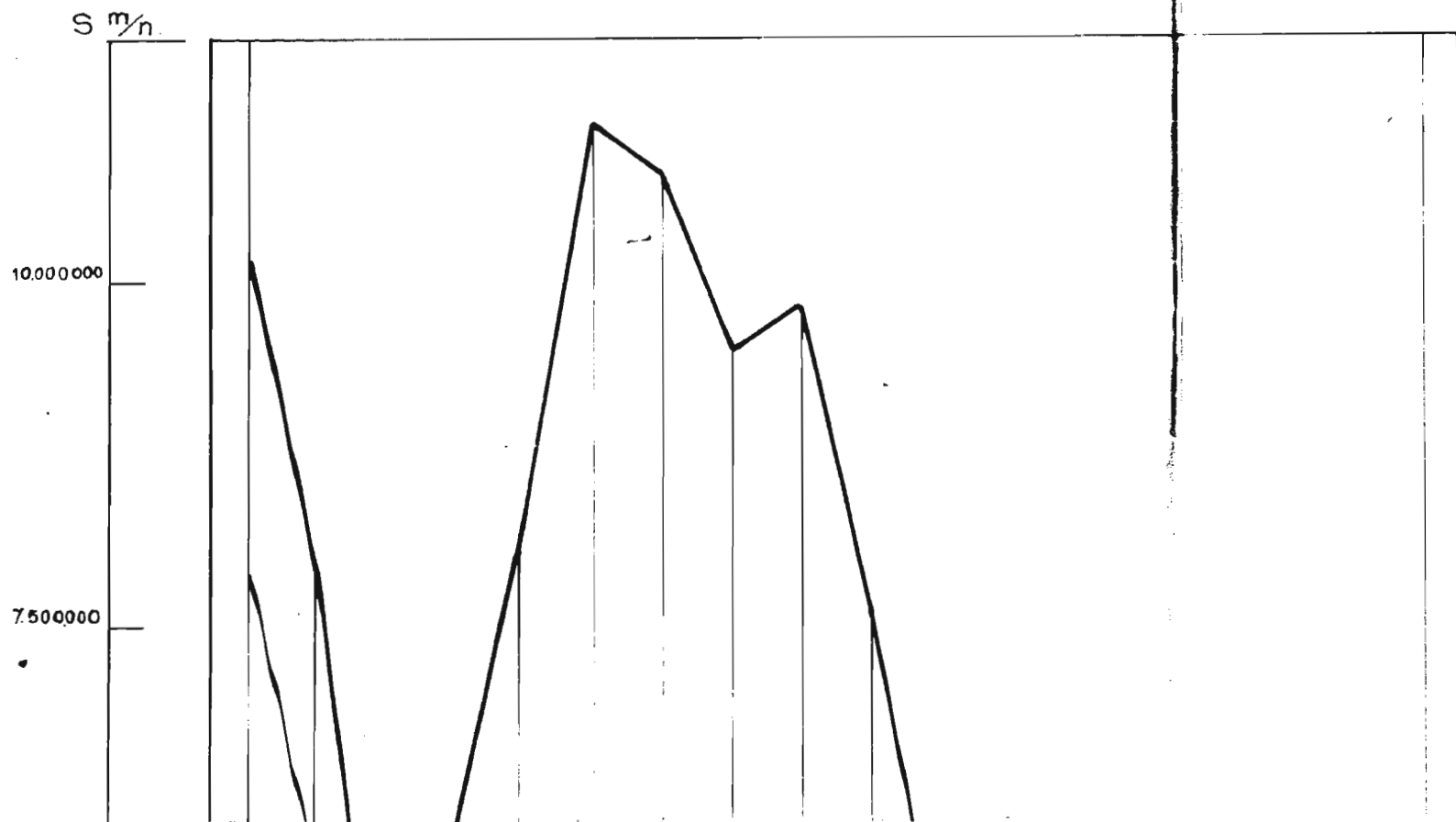
Referencias

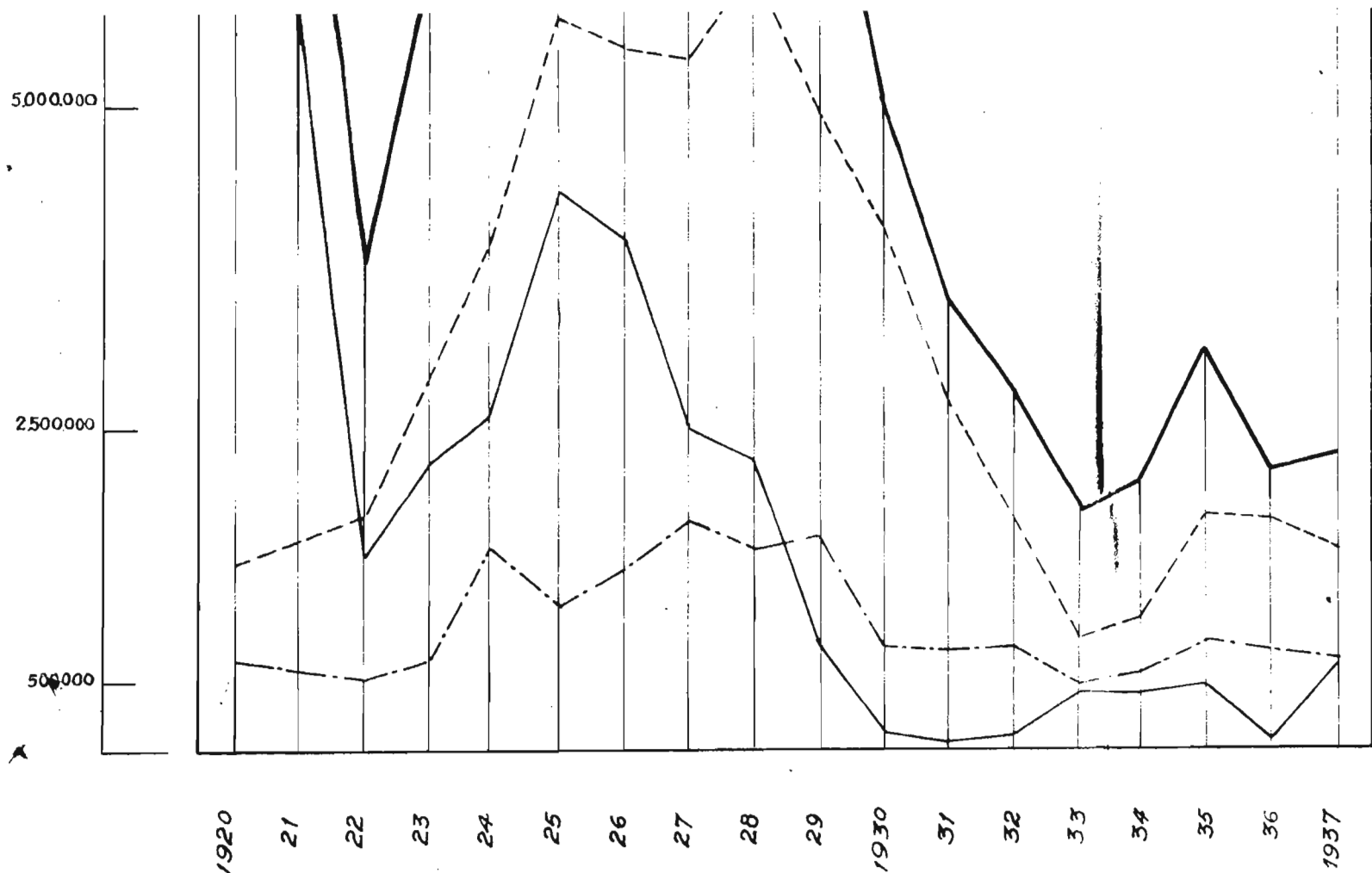
- Total
- Exportación
- - - Importación

Puertos de B. Blanca

Recaudación en pesos moneda nacional

Años 1920-37





Referencias

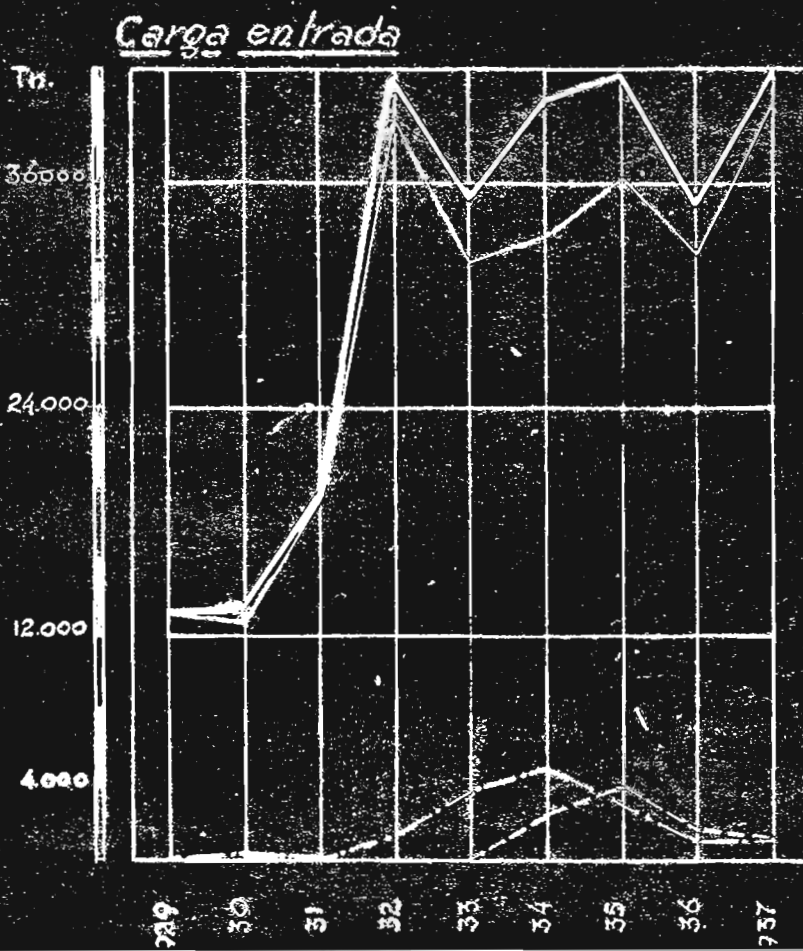
- Total general
- - - Exportación
- · · Importación
- · - Demás rentas

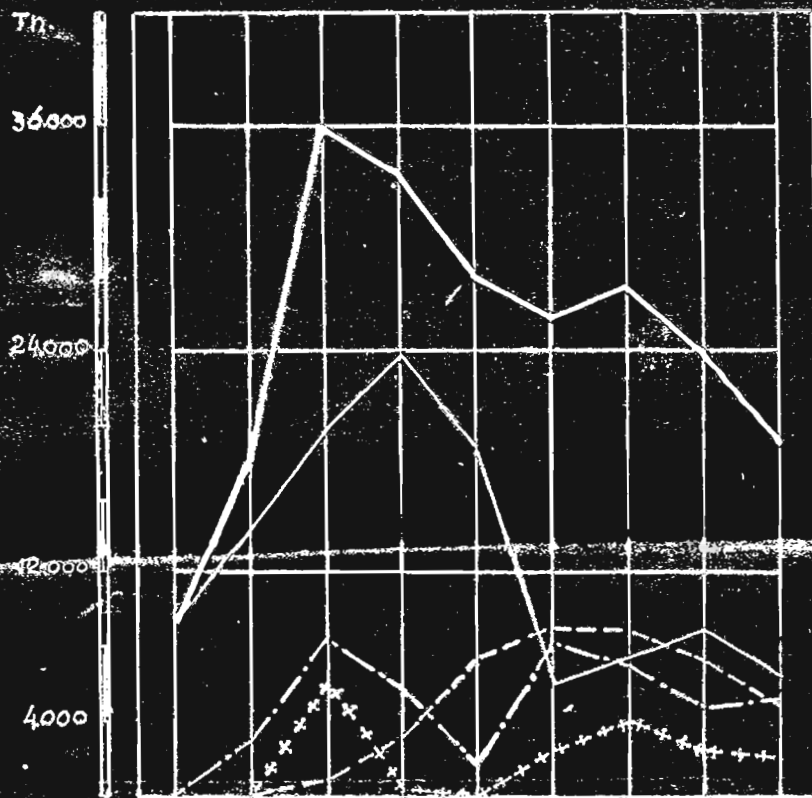
MUELLE NACIONAL DE B. BLANCA

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS POR EMBARCACIONES

DES DE CABOTAJE

AÑOS 1929-37





Carga salida

REFERENCIAS

Carga entrada — Total general

— Mercaderías generales

--- Lanas y cueros y Maderas

-.-.- Inflamables y varios

Carga salida — Total general

— Mercaderías generales

--- Lanas y cueros

-.-.- Inflamables

++++ Harinas y Varios

MUELLE NACIONAL DE B. BLANCA

MOVIMIENTO de BUQUES de CABOTAJE

AÑOS 1929-37

Nº de BUQUES

entradas

150

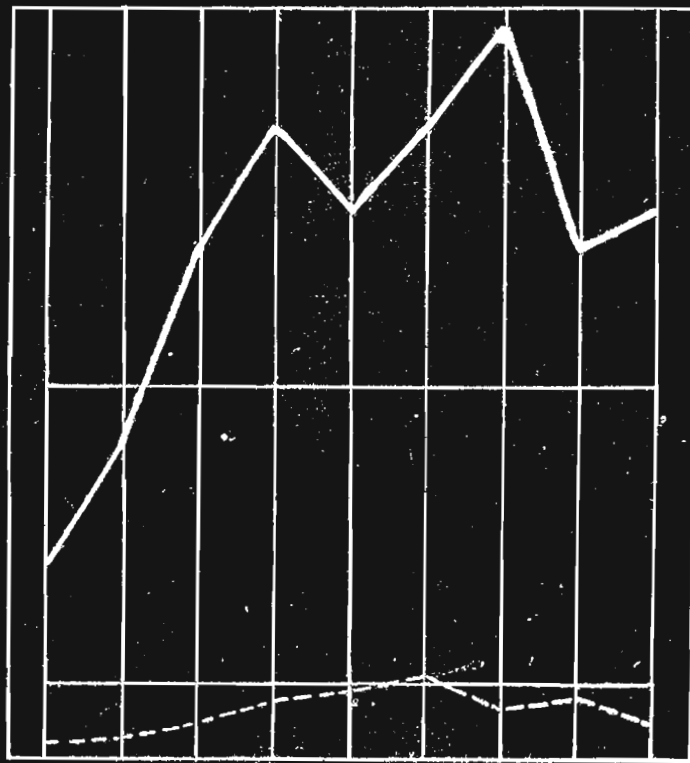
75



150

75

15



1929

30

31

32

33

34

35

36

1937

REFERENCIAS

- Buques cargados
- - - " vacios

salidos

MUELLE NACIONAL DE B. BLANCA

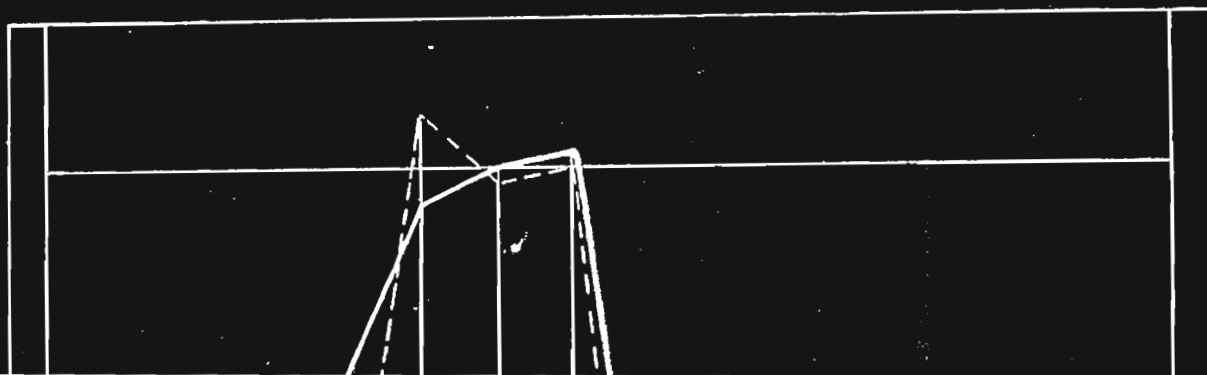
TONELAJE DE REGISTRO DE LOS BUQUES DE CABOTAJE

ENTRADOS Y SALIDOS, CON RESPECTO AL CALADO

AÑOS 1929-37

TRN

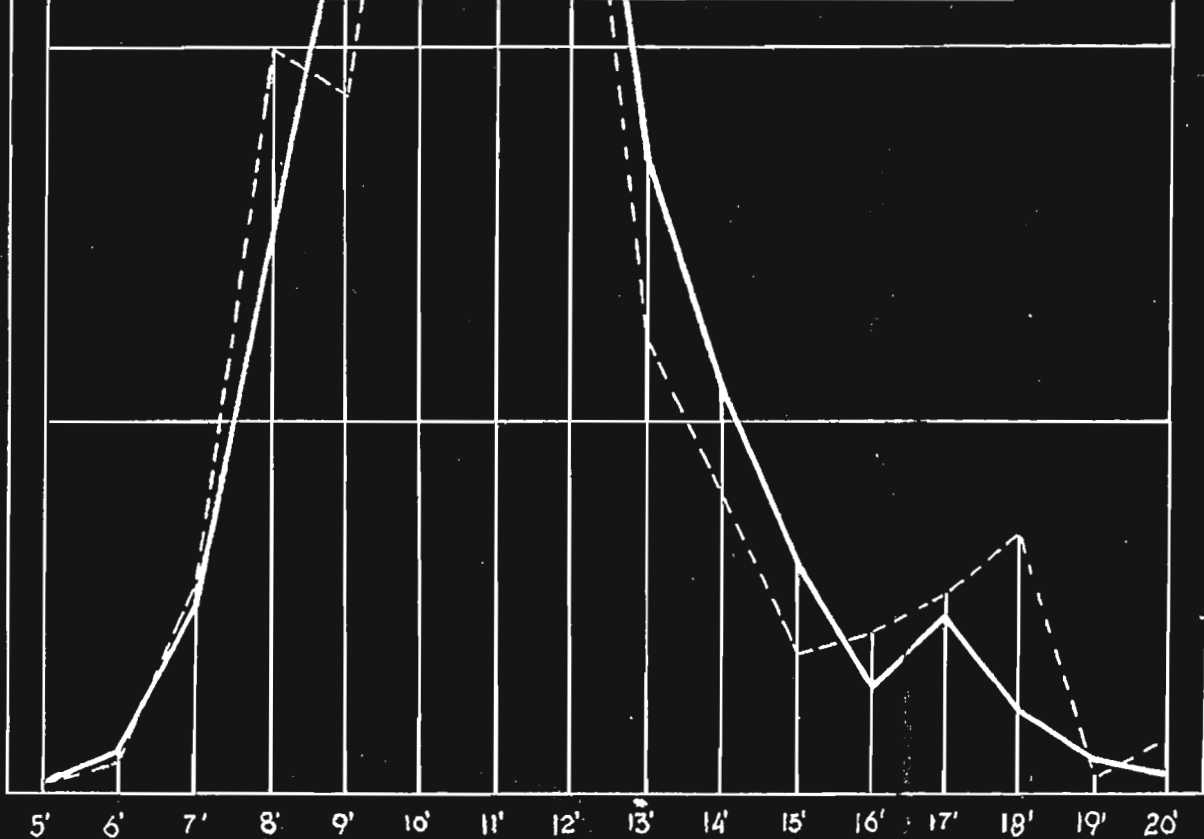
75000



50000

25000

5000



CALADO EN PIES

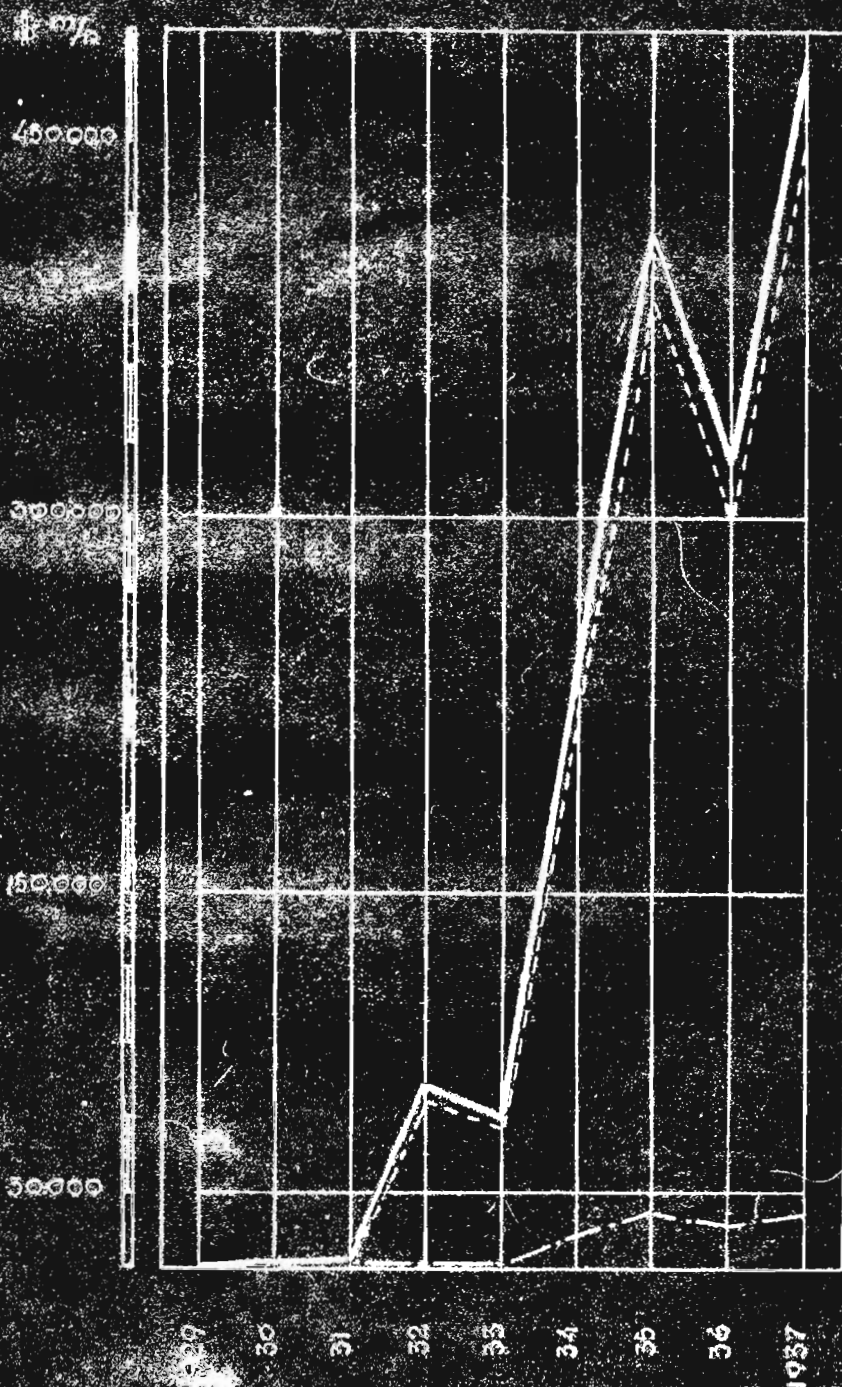
REFERENCIAS

—— Bugues entrados T.R.M.
----- " salidos "

MUELLE NACIONAL DE B. BLANCA

RECAUDACION EN PESOS MONEDA NACIONAL

ANOS 1929-37



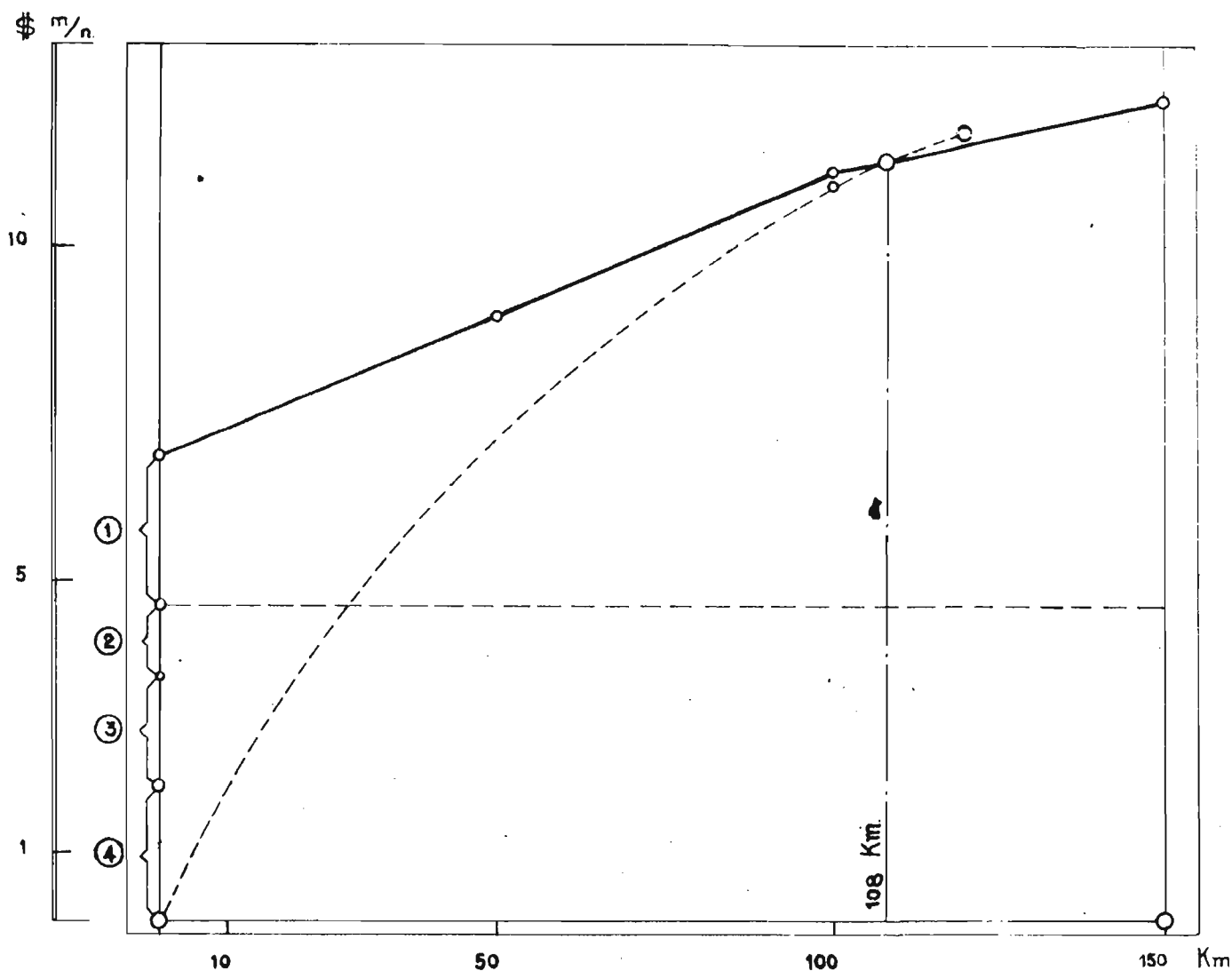
REFERENCIAS

- Total
- - - - - Derechos aduaneros
- · - · - " portuarios

Puerto de B. Blanca

Zona de competencia entre Carros,
Camiones y el F.C.

Año 1936

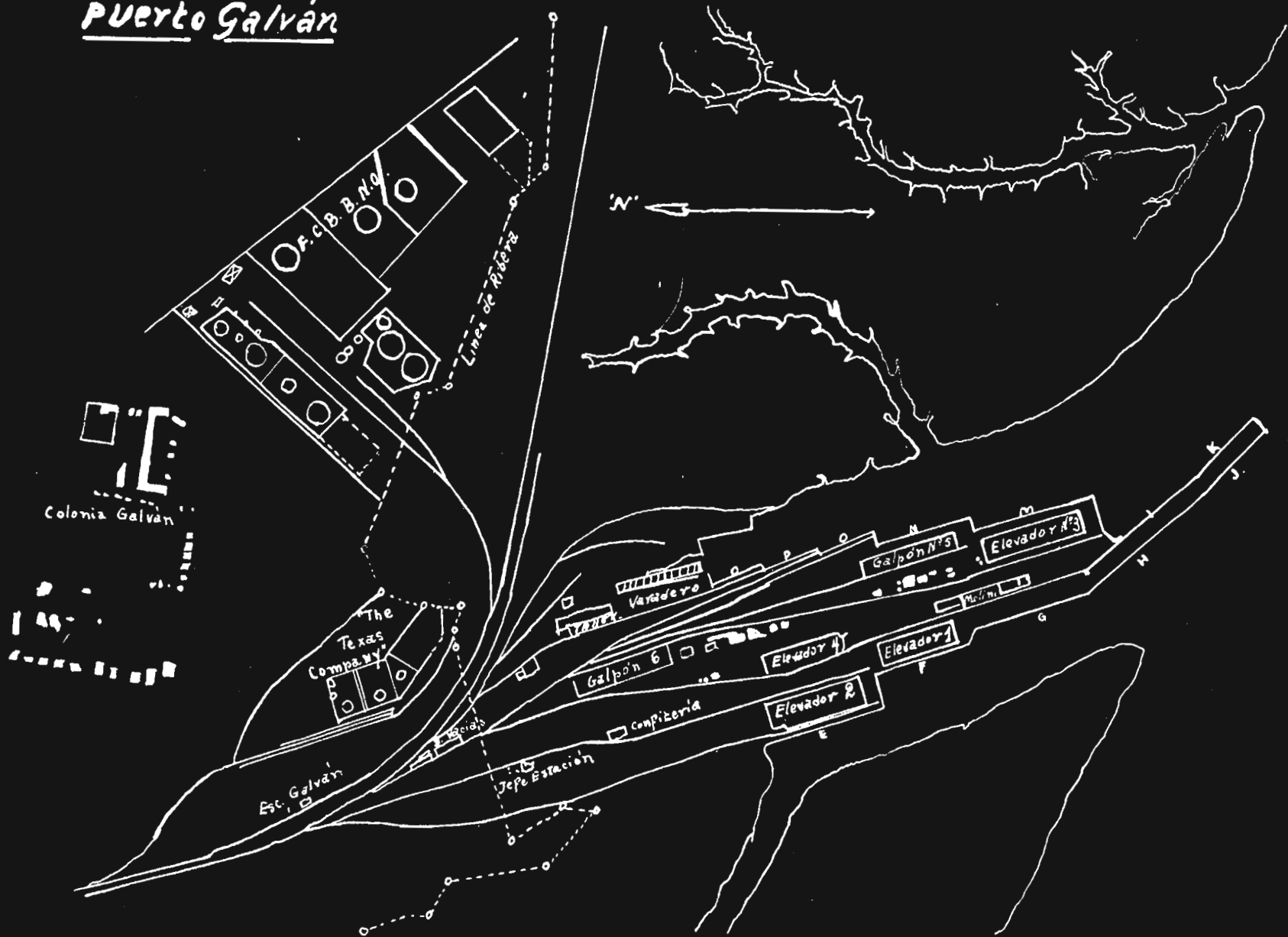


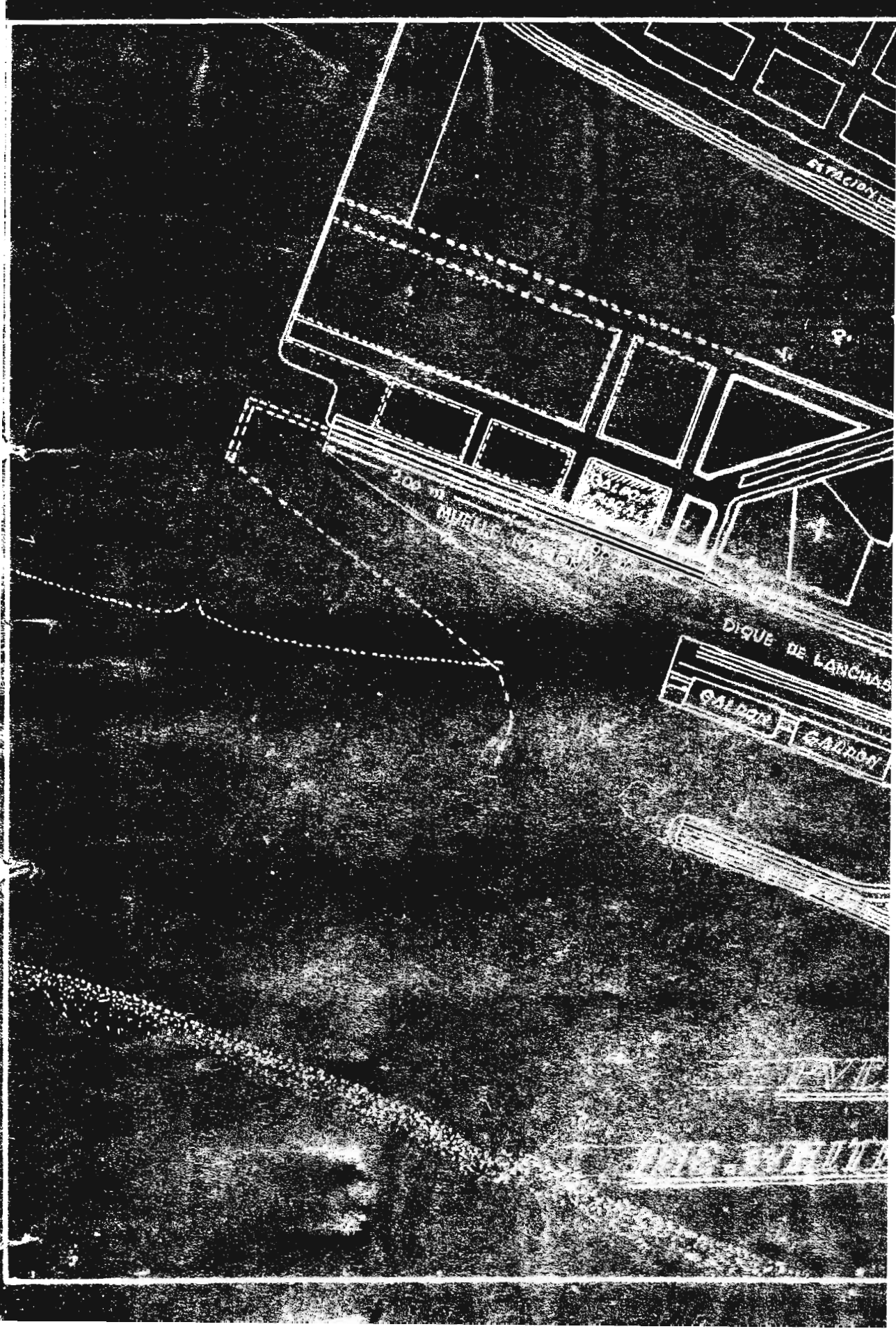
Referencias

— Tarifa ferroviaria para trigo
 - - - " para trigo por camión

- ① Terminal
- ② Tracción
- ③ Movimiento en estación
- ④ Flete chacra estación

Puerto Galván





ESTACION

200 m

MURALLA MARITIMA

DIQUE DE LANCHAS

GALDON

GALDON

P.V.T.

LINEA MARITIMA



POST
MACHINERY

8 000 000

F

REACTOR

1 2 3 4

SAINT CHARLES



— PUERTOS DEL ESTUARIO DE



ВАН А ВЛАЙСА = UBICACIÓN =

