



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



Probables soluciones al problema de los transportes en la Patagonia

Aranguren, Balbino E.

1940

Cita APA:

Aranguren, B. (1940). Probables soluciones al problema de los transportes en la Patagonia. 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

A D E R T E N C I A

Este trabajo con el cual deseamos efectuar un modesto aporte a la solución del complejo problema de los transportes en nuestra querida Patria, lo exponemos como tesis doctoral a la Facultad de Ciencias Económica de la Universidad de Buenos Aires y con nuestro profundo reconocimiento, nos honramos al mismo tiempo en presentar como padrino en ta significativo hecho al Académico Doctor Don Santiago B. Zaccheo, Ex-decano de esa casa de estudios y actual Director de una de las instituciones que más honran a la Nación, los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.-

Buenos Aires, Diciembre 2 de 1940.-

Balbino E. Abanguren (hijo).-

TESIS DOCTORAL.-

**PROBABLES SOLUCIONES AL PROBLEMA DE LOS TRANSPORTES EN LA
PATAGONIA.-**

Indice.-

Prólogo.-

Qué es lo que nos proponemos estudiar.-

- Cap. 1ª.- Geografía económica de la Patagonia.- Pag. 1**
- " **2ª.- Modos de acentuar la producción.- Pag. 65**
- " **3ª.- Navegación y Puertos Marítimos.- Pag. 115**
- " **4ª.- Hidrografía y Navegación Fluvial.- Pag. 210**
- " **5ª.- Ferrocarriles Patagónicos.- Pag. 244**
- " **6ª.- Los caminos y tráfico de automotores.- Pag. 280.- -**
- " **7ª.- De los transportes aéreos.- Pag. 325**
- " **8ª.- Programa de coordinación de los transportes.- Pag. 387**
- " **9ª.- Industrias afines.- Pag. 429**
- a) Industria Naval.- Pag. 430**
- b) Industria de motores.- Pag. 463**
- c) Producción de aceros y metales.- Pag. 465**
- " **10ª.- Exposición Final.- Pag. 467**
-

Informes:

Dirección Nacional de Aeronáutica. Informe sobre las teorías y la práctica de la Navegación Aérea. Sobre las probables rutas en la Nación. Sobre el problema de las subvenciones y los pasajes caros.

Aéro Posta Argentina. Su historia, su formación y las estadísticas de sus servicios. Informes sobre la posibilidad de cubrir la distancia hasta Ushuaia. Sobre la eficiencia de las máquinas en servicio.

Comando de Aviación Militar. Referencias sobre la ruta aérea al sur por la región pre cordillerana hasta Esquel, su probable prolongación hasta Santa Cruz y los beneficios que puede aportarnos.-

Casa Junkers. Informes sobre las condiciones de sus máquinas.

PROGRAMA DE COORDINACION DE SERVICIOS.

Redactado en base a las informaciones reunidos en los capítulos anteriores y al espíritu de la ley nacional de Coordinación de los transportes N° 12.346.

INDUSTRIAS AFINES.

Información:

Astilleros Hansen. Movimiento industrial de sus talleres

Astilleros Campana. Inconvenientes que provienen de las deficiencias legales que los regimentan.

Bancos. Consultas de carácter personal sobre la posibilidad de abrir créditos especiales a los astilleros.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Problemas de orden económicos y técnicos que hubieron de zanjar para efectuar la construcción de su nave.

Hispano Argentina. Posibilidades de efectuar construcciones especiales para embarcaciones de mayor tonelaje.

Fábrica Militar de Aceros. Su orientación, su capacidad en la producción y el destino especial que se le dá al mismo.

Estadística Industrial. Comprobación de ausencia de fábricas de aceros en el territorio de la Nación.

Mihanovich Ltda. Condiciones de sus embarcaciones para la navegación de los ríos, calado, velocidad, capacidad de las cargas.-

Empresa Luciano. Informe similar sobre las condiciones de sus embarcaciones.- Posibilidades de adoptar un tipo especial destinado a la navegación de placer.- El empleo de las lanchas rápidas para efectuar la navegación ordinaria de los ríos.- La fiebre de la velocidad.

LOS FERRO CARRILES PATAGONICOS.-

Obras: "La Patagonia y sus Problemas" Gral. Sarobe
"Memorias de la Dirección General de Ferro-carriles.-"

Informes:

Dirección de Ferro-carriles del Estado. La conveniencia de emplear una trocha u otra en la Patagonia.
Costo de la construcción de cada una de ellas.
Ferro-carril del Sud. Informe sobre el movimiento del ramal a Neuquen.

LOS CAMINOS Y AUTOMOTORES

Obras: "La Patagonia y sus Problemas" Gral. Sarobe.
"Memoria de la Dirección de Vialidad"

Informes:

Dirección Nacional de Vialidad. (Sr. P. Barbé) Estado de los caminos; sistemas aplicados en la construcción de las distintas carreteras; informes sobre el estado de las mismas, sobre los inconvenientes propios de los factores climatológicos; las posibles rutas.
Gobernación del Territorio de Neuquén. Informe sobre la conveniencia de mejorar el estado de los caminos, las ventajas del transporte automotor, informe de los servicios de las compañías ya existentes y el resultado que de ellos se obtiene.
Hispano Argentina. Informe sobre las condiciones de sus motores; de sus chasis y las probabilidades de adaptarlos al suelo patagónico.
Gerónimo Gneco. Posibilidades de adoptar un tipo de carrocería para el servicio automotor a largas distancias

VIAS AEREAS

Obras: "Derrotero Argentino" Ministerio de Marina
Informes Bullrich

las zonas del sur. Su comparación con otros sistemas implantados en otras naciones y los inconvenientes propios del lugar donde se los desea implantar.-
Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Su cooperación al mejoramiento de la población obrera a sus órdenes.-
Inspección Salesiana. Observaciones sobre la psicología de los pobladores patagónicos.-
Gendarmería Nacional. Informe del Cnel. Calderón sobre el programa a desarrollar el cuerpo de su mando.-
Bancos. Informe de los bancos acerca de los créditos.
Informes de carácter personal. Referencias obtenidas mediante el intercambio de correspondencia con personas vinculadas al comercio, a las esferas oficiales y a las escuelas.-

NAVEGACION Y PUERTOS MARITIMOS

Obras: "El Derrotero Argentino" Ministerio de Marina

Informes:

Dirección de Navegación y Puertos. Informe sobre las condiciones de cada uno de los puertos. Detalles sobre los elementos de que se dispone en cada uno de ellos.- Las deficiencias que se observan y los proyectos de obras que se desean efectuar.-
Lloyd Maritime Belge. Datos sobre las condiciones y características de cada uno de sus principales navíos.-
Mihanovich Ltda. Informes sobre sus dos unidades: el Ciudad de Asunción y el Ciudad de Corrientes.-
Antonio Delfino. Informes sobre el tráfico de los Buques Buenos Aires y Comodoro Rivadavia.-
Importadora y Exportadora de la Patagonia. Datos sobre el tráfico de sus barcos en la costa sur, v.g.: el J. Menendez y el Asturiano.-
Informes privados del movimiento en el puerto con respecto al tráfico procedente de la Patagonia.-
Revista Notarial. Publicación sobre: El servicio público por el Estado.-

HIDROGRAFIA Y NAVEGACION FLUVIAL

Obras: "El agua en la Patagonia" Ing. Gandolfo.
"La Patagonia y sus Problemas" Gral. Sarobe.

Informes:

Dirección de Navegación y Puertos. (Ing. Ortiz) Condiciones especiales para la navegación del Río Santa Cruz
Ensayos de navegación del Río Negro. Propuesta de embalse para las aguas procedentes del Lago Nahuel Huapi.
Orientación favorable de las corrientes de agua.-

. P R O E M I O .

Hoy, mientras Europa impresiona querer hundirse en el abismo del dolor y del espanto, mientras la diplomática acción de paz claudica frente a la pasión de dominar y la ciencia a su servicio se esfuerza por matar los hombres, allá en el sur del universo, entre nuevos y dorados horizontes, nace el sol de una bandera, la más gloriosa que recordase en la historia que puesta por el Cielo para guiar a los países que atónitos escuchan el tronar de los cañones, brindará su patrocinio con su luz a las conciencias y con ello los principios del orden y el trabajo, de la justicia y de la paz.-

Ella, que encarna el dogma del derecho, que repudia las guerras de conquista y que nunca doblegó bajo el poder de sus ejércitos a ningún estado indefenso de la tierra, que supo siempre respetar la dignidad de los pueblos y cuando la suerte quiso brindarle el triunfo enunció a la faz del mundo su principio redentor: "La victoria no dá derechos", exige con imperio en este instante de zozobras un esfuerzo decidido de sus hijos argentinos.

Pues, allende los mares, mientras el viejo mundo juega los destinos de la civilización futura en un fantástico duelo

II.

de sangre, llega a la Argentina la hora de embarcarse en la acción más constructiva de carácter financiero, económico e industrial y así cuando renazca la perdida calma y Europa se dedique a sepultar sus muertos y rehacer aquello que la metralla destrozó, nuestra Patria por efecto del dinámico trabajo de sus hijos se muestre magna, hermosa y respetable ante todas las naciones civilizadas de la tierra.-

Como efectos de la guerra que acaba de estallar se habrá de suspender en forma absoluta la llegada de productos que solo elaboran las potencias empeñadas en el diabólico conflicto y es por ello, por esta triste realidad, que dando prueba de una clara visión del porvenir y alto concepto de las cosas, resulta necesario que las fuerzas vivas del país se reúnan y se combinen para reemplazar esa ausencia de producción argentina, y de esta suerte, garantizar los destinos del mañana incierto y favorecer al mismo tiempo la industria y el mercado local.-

La experiencia del catorce nos habla claro del enorme progreso que tuvo la industria nacional por efecto de la ausencia casi absoluta de manufactura extranjera y hoy, como en aquel entonces, el tañido de una lúgubre campana dió nuevamente la hora y como en aquel instante de triste memoria, hoy otra vez nuestras industrias, mientras contemplan a los pueblos desangrarse, tienen a su alcance la brillante ocasión de cubrir nuevos campos y de lanzarse por nuevos derroteros de la técnica moderna.-

Ha llegado, por ejemplo, la hora de iniciarse en una verdadera explotación minera y de hacerlo en forma gradual, intensiva y regulada y así al explotarse los yacimientos conocidos las comarcas argentinas negadas a la faz agropecuaria, a la par de contribuir a la industria nacional, hallarán entre sus piedras la fuente inagotable de recursos.

Las palabras "no se puede" o "no es posible" deben ser consideradas nulas para nuestro vocabulario y de inmediato nos debemos lanzar a la conquista subsanando todos los inconvenien-

B i b l i o g r a f í a

GEOGRAFIA ECONOMICA

Obras: "La Patagonia y sus problemas" Gral. Sarobe
"Geografía Argentina" de Acevedo Diaz
"El agua en la Patagonia" Conf. del Ing. J. Gandolfo

Informes:

Dirección Nacional de Bosques. Informe sobre las condiciones de la flora de la región Patagónica.- Descripción de las principales especies de árboles, su estado sanitario, las especies más justipreciables para la industrialización de cada una, los inconvenientes para la explotación.- Condiciones para la agricultura en la zona extremo sur.-

Dirección de Minas y Geología. Estadística minera y padrón de minas.-

Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Conferencias sobre temas vinculados al petróleo en la Patagonia por el Ing. M.L. Villa.- Memoria del año 1938-39 y revista con distintas publicaciones.-

Dirección de Tierras y Colonias. Estado en que se encontraban en el año 1938 la distribución de las tierras en el sur.-

Dirección General de Estadísticas de la Nación. Últimas publicaciones sobre estadística industrial.-

Instituto Técnico de Investigaciones y Orientaciones de la Producción (Mendoza) Datos sobre la población al año 1939.

Dirección de Navegación y Puertos. Datos sobre las condiciones económicas de la Cuenca del Vidal, Lago Pellegrini y Valle del Río Negro.- Condiciones para la explotación.- Datos de la presencia de un yacimiento de hulla en Sierras Baguales, (Lago Argentino).-

Censo Agropecuario de la Nación. Datos sobre la existencia de ganadería en los distintos territorios sobre los cultivos en cada uno de ellos.-

Ferrocarril del Sur. Informe sobre el tráfico de productos procedentes del Valle del Río Negro.-

POSIBILIDADES DE ACENTUAR LA PRODUCCION

Obras: "La Patagonia y sus Problemas" Gral. Sarobe.-

Informes:

Dirección de Tierras y Colonias. Informes sobre las deficiencias observadas en el transcurso de los años y con la práctica de los distintos sistemas implantados para el fomento de las poblaciones de

III.

tes que se pongan a nuestro paso.- Las dificultades solo deben constituir causa de un mayor ahinco y de un mayor deseo y nunca una valla que nos detenga.-

Así llegaremos a ser algo, de lo contrario, no.-

Ha llegado pues, la hora de confirmar a la Nación en su faz industrial, la hora de producir metales virgenes que nunca podrán ser reemplazados por la reconstitución de los metales viejos, ha llegado la hora de producir aceros, de fabricar todos los tipos de maquinarias que hasta ayer se importaban, desde el arado para el surco de la fértil tierra, hasta el cañon que sin ofender a nadie, advierta a todos la inviolabilidad de nuestros límites; ha llegado el momento de obtener tipos netamente argentinos, es decir, ha llegado la hora del trabajo simultáneo del gabinete y del taller, del hombre de ciencia y del hombre obrero, el uno calculando las recetas y modelos y el otro haciendo bajo la dirección del primero las copias múltiples de los mismos, unidos ambos por el amor al servicio de la Patria.-

Es el momento de cubrir todos los lugares libres de nuestro suelo, mediante la metódica e ininterrumpida acción privada y oficial y sobre todo apresurarse a llegar a los límites más australes de la Nación para conjurar así la probabilidad de una sorpresa triste

Hijos legítimos y adoptivos de la República Argentina escuchemos todos la voz con que la patria llama.- Dentro de su amplio y rico territorio, fuentes hay de todos los recursos necesarios.-

La economía de la Nación no tiene porque carecer de nada.-

Difícil será que falte algo dentro del subsuelo patrio y lo que hasta hoy no se explotó porque resultaba más fácil traerlo del exterior, hoy será explotado porque Dios con una doble Bendición Divina nos salva de la guerra por un lado, y nos brinda la riqueza de este suelo por el otro.- Solo falta ir a buscarlo donde se encuentre, manufacturarlo y ponerlo en condiciones para el consumo, es decir: poner en marcha las nuevas facetas de la industria criolla.-

Por lo tanto: tomemos cada uno nuestro puesto e ini-

IV.

ciemos de inmediato la labor, con un ritmo acelerado si, más también con orden y cordura, y si así lo hacemos, habremos aprovechado la más exquisita oportunidad de llegar a ser una potencia que a nosotros, argentinos, nos haya presentado la historia.-

Por nuestros sagrados principios de libertad e independencia, el orden y el trabajo, de la democracia y de la paz, por nuestra grandeza y poderío, sin oprimir a nadie y ayudando a todos, por la definitiva realización de los patrióticos ideales de los hombres de Mayo.....

.-Argentinos unidos por la Argentina grande!.

Que es lo que nos proponemos estudiar en esta obra?

Antes de entrar en materia y a los efectos de despejar incógnitas, queremos poner bien en claro que es lo que nos proponemos estudiar en esta obra.-

La República Argentina, gloriosa, extensa, y rica, tiene no sabemos por qué razón una zona enorme de su suelo donde parece no brillara el mismo sol de su bandera y lo que es más, donde por singular coincidencia aquellos lares, que por ser bien nuestros los dejamos al olvido, son objeto en más de una ocasión de codicias y deseos y, mientras nosotros los argentinos por no sentir necesidad de ellos parece no alcanzaramos a valorar el justiprecio de sus riquezas naturales, otros estados quizás con más conciencia del porvenir, tratan de infiltrarse en ella soñando un día lograrla asir.-

Estaréis conteste, amable lector, que al expresarnos así nos referimos con dolor a nuestra Patagonia Argentina para la cual pido en estas líneas a los hijos de este suelo, para su nombre, un poco más de recuerdo, y para su inexplorada riqueza un poco más de acción.-

Por ello, a modo de prefacio, queremos poner en claro, que es lo que nos proponemos estudiar, de que elementos nos habremos de valer para el conocimiento de sus detalles y en que forma habremos de encarar el tema.-

Muchas fueron las personas empeñosas dedicadas al estudio integral de nuestra patria en sus múltiples aspectos.- Muchos han escrito sobre temas inspirados en las riquezas de su suelo y en su cercano porvenir y no son pocas las que en sus viajes por el sur lanzaron sus mejores paginas a las comarcas australes tan ricas como grandes, tan generosas como olvidadas.-

Muchos en fin han hecho verdaderas obras literarias

VI.

describiendo la belleza en sus montañas, en sus lagos, en sus bosques y en sus ríos, las condiciones geológicas de su suelo y la probabilidad del turismo y la explotación, más hay otros, que sumidos en un anquilamiento moral han llegado a llamarle "la tierra maldita". Otros se han animado a mirarla en una y otra forma y hasta enunciar sus problemas, más poco son los que teniendo a su alcance suficientes medios de información se hayan abocado al análisis de sus problemas vitales, a plantear las urgencias que aquejan aquellas latitudes de nuestra querida Patria, a buscar la solución más adecuada y a enunciarla.-

A quienes nos cupo en suerte estudiar economía y conocer el peligro que corren esos territorios si continúan como hasta ahora, no podemos conformarnos con verlos avanzar en forma vacilante e insegura con un porvenir incierto y sin más culpa que hallarse en el extremo sur del continente parecieran estar condenados a sufrir la indiferencia del resto de la Nación.-

Uno de los elementos más preciosos para el acercamiento de las regiones australes a su gran capital, Buenos Aires, es sin duda alguna el más adecuado sistema de telecomunicaciones, pues en su doble faz de información y de transporte, harán sentir en los confines de la Nación el efecto constante de la acción oficial y privada.-

Por esta razón ello deberá ser objeto del más científico y mesurado estudio, pues uno y otro deberán ajustarse a un plan premeditado, el cual sujetándose a las exigencias de una y otra región de la Patagónica deberá orientar el régimen de las construcciones, instalaciones y tendidos por un lado y por el otro, su tráfico y servicio para su más eficiente empleo y mejor cumplimiento de su cometido.-

No podemos pretender por regla general que la producción y los centros de consumo sean zonas vecinas, pues si bien muchas industrias se radican en un punto conveniente en relación a las fuentes de sus materias primas, no son pocas las que se encuentran a gran distancia y que se abastecen de ellas en virtud de una conveniente red de transportes.-

VII.

Una de las más elocuentes demostraciones de lo que acabamos de decir lo constituye el tráfico con Europa.- Este continente mantiene una estrecha relación con el resto del universo por ser el foco de absorción de todas las clases de productos del globo.- Nosotros mismos, nuestro gran mercado exterior lo constituyen el conjunto de naciones del viejo mundo, su distancia es bastante apreciable. Si consideramos un punto cualquiera, por ejemplo Londres, veremos que dista de Buenos Aires 6.438 millas náuticas y es del dominio de todos el volumen y el valor del tráfico entre estos dos puertos.-

Si esto no bastara para documentar lo que afirmamos, observemos entre otros aspectos del tráfico nacional interno en dos líneas principales.-

La ciudad de Buenos Aires, dista de la de Mendoza aproximadamente 1.063 kms. y las une las líneas del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico que presenta la característica de atravesar por zonas que no le pueden brindar grandes cargamentos lo que da como resultado, el hecho palpable de que el principal tráfico de esta empresa lo constituya el transporte de la producción cuyana a la Capital Federal.-

El otro ejemplo lo brinda casualmente una zona de la Patagónica donde parece se ha iniciado ya la nueva era de progreso.-

El valle del Río Negro, del cual ya habremos de referirnos se encuentra distante de Buenos Aires entre los 975 kms. en la estación Choele-Choel y los 1.188 kms. en la de Cipolletti, ambas sobre una misma línea del Ferrocarril del Sud, sus productos llegan a la Capital Federal pasando por Bahía Blanca, lo mismo que los productos cuyanos con relativa facilidad.- Nos permitimos recalcar los terminos con relativa facilidad por el hecho de que no solamente se requiere el tráfico regular y seguro, sino que también es necesario que sus tarifas estén dentro de un margen razonable de costo.-

Los aranceles ferroviarios por una y otra línea son extremadamente caros.-

Pero a pesar de lo ya expuesto con relación al Río Negro

VIII.

podemos afirmar que con respecto a la Patagónia sucede algo muy especial.-

Mientras que a la Capital Federal y como a ella a cualquiera otra Ciudad del centro del territorio o del litoral fluvial, por efecto de la obra ferroviaria perteneciente a capitales extranjeros en su mayor parte, llegan procedentes de las zonas oeste y norte con relativa comodidad los pasajeros y cargas, de las zonas australes de la Nación, pasando el límite transversal que marcan los rieles del Ferro Carril del Estado con su línea a Nahuel Huapi, el viajero y por ende los cargamentos, deben hacer verdaderas "Via crucis" para llegar a los centros poblados de alguna importancia.-

Formando parte integral de nuestro territorio patrio, la Patagónia aparece como una región peligrosa hacia donde manifiestan claramente tener miedo de orientarse los capitales privados.-

Es decir en otros términos se encuentra en un "punto muerto" de donde es inminentemente necesario hacerla salir para que con el resto de la Nación continúe por la senda del progreso.-

El perjuicio económico que reporta la falta de comunicaciones adecuadas es enorme.-

Por ello, las empresas particulares capaces de invertir capitales en transportes y en industrias se niegan a hacerlo, las unas por la sencilla causa de no contar con suficientes cargamentos como para cubrir con los fletes los grandes gastos del tráfico y los intereses y amortizaciones del capital invertido y las otras, porque una situación recíproca, el no tener buenos medios de transportes, el rudimentario sistema con que se cuenta encarece enormemente la producción, absorbe la totalidad de sus ganancias y no ofrecen en fin ninguna seguridad ni regularidad posible.-

De acuerdo pues a lo que nos hemos propuesto estudiar "los problemas del transporte en nuestro lejano sur", se nos presentan bajo un doble aspecto dentro de la faz económica.-

Primero: la determinación de las zonas de producción

IX.

y su mejor aprovechamiento.-

Segundo: en función de la primera, la determinación de los mercados de consumo y su mejor enlace con las zonas de producción.-

A lo primero llamaremos propulsión del transporte, a lo segundo coordinación de los transportes.-

Estos dos factores, propulsión y coordinación del transporte aplicados a la Patagónia constituyen el trabajo que nos proponemos realizar y, las posibles soluciones que vislumbremos en el transcurso del mismo, las probables soluciones al problema de los transportes en la Patagónia que enuncia el título de nuestra tesis.

Aclaremos pues el primer punto "propulsión".- No quiere decir por lo tanto cual será la forma en que podrán accionarse los motores de los distintos vehículos de cuyo tráfico nos habremos de ocupar, pues, si bien esto será tratado en su oportunidad, no es él el fin primordial de la obra, sino la propulsión por otro motor que desde lejos pone en movimiento los distintos transportes, que excitando el nervio de los negocios cual es el interés de los capitales privados, los transplanta a nuevas zonas de producción, hace nacer y multiplicarse centros de nuevas y florecientes industrias y los acerca los núcleos de consumo poniendo nuevos, cómodos y regulares medios de transportes con tarifas muy discretas.-

Nos esforzaremos por lo tanto en allanar inconvenientes e interesar al capital privado; en la forma de ofrecerle un aliciente, una seguridad, y las perspectivas de un interés lógico y equitativo a su esfuerzo.-

Nos proponemos con este primer término en contribuir con el análisis de los aspectos económicos y soluciones que aconsejemos a sus problemas en colaborar de esta manera a provocar un desplazamiento de capitales hacia el sur para que, cual prolifera semilla fecunde las vírgenes entrañas patagónicas, y ésta, cual generosa madre devuelva el precioso fruto de su inagotable seno.-

Trataremos pues, de determinar cual será la política)

X.

más conveniente para acrecentar las producciones ya existentes, como y en que forma iniciar por nuevas rutas nuevas explotaciones, en una palabra como provocar el éxodo de pobladores para esas regiones y darle impulso a la industria y al comercio y simultáneamente con la llegada y empleo de nuevos valores, proveer a las necesidades de un sistema de comunicaciones a tono con el nuevo estado de las cosas.- Será pues, la necesidad de darle salida a los nuevos productos y entrada a los efectos que se precisen, es decir, lo que habrá de dar margen al mayor movimiento y paralelamente a este vaiven de cargas, un adecuado servicio de pasajeros.-

Este problema da lugar a la segunda parte "coordinación" de comunicaciones y transportes.-

Situaciones de hecho e intereses creados de toda naturaleza, influyen para que este tráfico no se realice; ora el servicio esporádico de una empresa minúscula, ora los intereses de una gran compañía latifundista, ora la incapacidad de una empresa que se debata sin tener que transportar, ora la conveniencia de otra por el no progreso de una zona para irlo avasallando todo con el poder de su propio monopolio, contribuyen de esta suerte a que una región argentina como las provincias y territorios del norte se mantengan en un aislamiento y atraso inexplicable.-

Trataremos de conocer lo más posible y determinar la mayor bibliografía especializada que esté a nuestro alcance, solicitaremos informes especiales a todas las fuentes posibles: reparticiones oficiales, empresas particulares con asiento en la Capital Federal o en las zonas de referencia y aún mismo a los establecimientos de enseñanza que se encuentran perdidos en sus dilatados horizontes, llegaremos en fin, en nuestra indagación a consultar viajeros y personas que hayan tenido algo que ver con la Patagónica.-

Trataremos de determinar los centros de gravedad de la producción industrial y del consumo de los productos de la Patagónica, la probable orientación de su tráfico comercial, los enlaces

XI.

necesarios de unos y otros y el modo de efectuarlos por medio de la intervención del capital privado para aliviar así paralelamente los compromisos del erario público, teniendo en cuenta en su construcción sin descuidar las razones de calidad y comodidad, el empleo de los elementos y medios más baratos para que su costo sea lo más reducido posible.-

Trataremos de vincular entre sí y de aprovechar todos los elementos disponibles, ya sean los naturales, como: ríos, lagos y el mar, con los artificiales contruidos por la mano del hombre como los caminos y ferrocarriles, a los efectos de que complementándose faciliten el tráfico y no se estorben.-

Estudiaremos especialmente con que elementos y porque medios conviene enlazar los distintos centros de producción y consumo mencionados anteriormente y con mayor atención aún, los vinculos con la Capital Federal.-

Trataremos pues de llegar a mutualizar y ofrecer un tráfico seguro y regular para las exigencias de la producción destinándose los más lentos para las mercadería de mucho peso y volumen y poco valor y paralelamente otros más rapidos destinados a los pasajeros, correspondencias y encomiendas.-

Procuraremos encontrar la forma de emplear todos los medios posibles para comunicación y transportes y el modo de lograr el mayor aprovechamiento de los medios naturales.-

Si logramos por lo menos acercarnos en lo posible a la realidad de la situación y a la verdadera solución del problema que nos ocupa, aún en medio de los errores que habremos de incurrir, pues no nos creemos infalibles, confesamos desde ya nos habremos de sentir realmente satisfechos por el hecho de haber podido contribuir en algo al resurgimiento patagónico y al progreso de nuestra Patria.-

La Patagónia es nuestra, y nada ni nadie nos la podrá quitar; esa zona de la Nación debe sentir por todos los medios licitos a nuestro alcance la acción oficial y privada del resto del país. Debemos hacerle llegar y arraigarse a todo trance la población que necesita, teniendo muy especial cuidado que es lo que se le envía y

XII.

procurando que sea en su mayor parte argentina.- Debemos, y permitásenos los términos reconquistar palmo a palmo ese territorio, ser sus dueños absolutos y absolutos soberanos entre sus límites geográficos y políticos para dominar así la hipotética acción del extranjero.-

Ha llegado el momento en que la Patagónica deje de ser lugar de destierro como lo prueban las medidas tomadas para aislar a ciertos políticos con posterioridad a la revolución del año 1930, deben dejar de ser consideradas como estepas, debe de estar poblada y explotada honestamente si queremos no exponernos a perderla.-

Si esto hacemos en su favor, será nuestra ante la faz del mundo con toda su extensión continental, con sus islas, con sus costas, con sus valles y montañas y vendrá de nuevo a nuestro seno, porque es nuestro y de nadie más, el codiciado archipiélago de las Islas Malvinas.-

CAPITULO 1º

GEOGRAFIA ECONOMICA DE LA PATAGONIA

- I.- Datos generales.- Pag. 5
 - II.- Cuadro demostrativo del valor aproximado que se le puede dar a la Patagónia.- Pag. 8
 - III.- Distribución de la tierra.- Pag. 9
 - IV.- Riqueza mineral.- Pag. 11
 - 1) Yacimientos minerales menos petróleo.- Pag. 12
 - 2) En la región de sierras Baguales existe un yacimiento carbonífero. (viaje del Ing. Ricardo M. Ortiz) Pag. 16
 - 3) El petróleo.- Pag. 19
 - V.- Riqueza forestal.- Pag. 28
 - a) Principales aspectos forestales y su distribución.- Pag. 29
 - b) Usos y aplicaciones.- Pag. 32
 - VI.- Riqueza agropecuaria: Ganadería gral., agricultura y fruticultura.- Pag. 37
 - VII.- Caza y pesca marítima.- Pag. 44
 - VIII.- La hulla blanca.- Pag. 46
 - IX.- Valor industrial de los territorios de la Patagónia.-Pag.48
 - X.- Conclusiones.- Pag. 63
-

GEOGRAFIA ECONOMICA DE LA PATAGONIA.-

No está en nosotros el propósito, al redactar estas páginas, la pretensión de escribir un libro de geografía económica de la Patagónica, pero como resulta imposible plantear una cuestión vinculada al transporte, que es el tema central de este trabajo, sin saber o por lo menos suponer, qué es lo que probablemente podremos transportar y como consecuencia de ello, de donde y para donde podrán efectuarse tales transportes, nos vemos en la necesidad de hacer una presentación de la distribución geográfica de sus riquezas.-

Puesto que, los pormenores de un problema de esta naturaleza no pueden ser solucionados arbitrariamente, y muy por el contrario, las medidas que se aconsejen deben ser la resultante del análisis de los distintos factores, concurrentes, es menester por lo tanto, que no descuidemos éstos vinculados con la geografía económica si es que deseamos hacer con este trabajo una modesta contribución a tan importante cuestión vinculada de por sí a los superiores intereses de la Patria.-

En materia de geografía económica, muy triste resulta decirlo, los argentinos en su mayor parte no conocemos la Patagónica, y en lo que particularmente nos corresponde, diremos que: "perteneciendo a ese gran conjunto que no ha visto a su Patagónica, nos contentamos con tratar de conocerla a través de los relatos geográficos y nos encariñamos a ella con nuestro corazón de argentinos".-

El mosaico más variado de opiniones, existe respecto de la misma, desde aquel que mencionáramos anteriormente, que le recorrió por sus peores regiones, que pasó seguramente en una época crítica

por las condiciones atmosféricas, que se repugnó de ella porque no era de nuestro suelo, que la insultó llamándola "tierra maldita", hasta el otro un tanto poeta y visionaria que inspirado por no sabemos que musa, y al acorde, no sabemos de que lira, le cantó llamándola "la ciudad de los césares".-

Es que, a estar a lo que dice el Ing. Juan B. Gandolfo, profesor de la Universidad de La Plata, La Patagónica desde el mar es sinónimo de desolación.-

El hinterland sigue justificando juicio tan pesimista y agrega: "Pero a medida que se gana hacia el poniente, el ánimo puede recorrer todas las gamas del asombro y la admiración".-

Esto viene a corroborar lo dicho por el Gral. Sarobe en su obra "La Patagónica y sus problemas" cuando habla de las costas del mar digno escenario de los intrépidos navegantes del ayer de nuestra historia y a su vez pone de relieve la deslumbrante belleza de la zona de los lagos con sus bosques, con sus montañas y sus nieves eternas.-

Pero no es el caso que nos pongamos a efectuar en estas páginas descripciones y ponderaciones del aspecto que presentan esas zonas, no por otra razón, sino porque no las conocemos y porque por otro lado hay, quienes las han recorrido y han escrito a su vez imborrables impresiones, con una sinigual elocuencia.-

Por nuestra parte valiéndonos de todos los elementos al alcance nos limitaremos a la simple cita de las múltiples fuentes con que cuenta la zona sur de la Nación para que nos sirva de base para la realización de la faz principal del trabajo.-

Vamos a tal efecto y para ordenar mejor nuestro estudio a reunir por temas o grupos las distintas riquezas de las cuales hemos tenido información, poniendo al mismo tiempo de relieve el hecho, de que nos consta positivamente que en muchos renglones el material con que disponemos representa una mínima parte de lo que en la realidad habrá de existir en la Patagónica.-

Luego tendremos:

- a) Riquezas minerales
- b) " forestales
- c) " agrícola ganadera
- d) " marina (pesca)

Concordante con lo dicho en el párrafo anterior, lamentamos tener que manifestar que en mineralogía comparativamente a su importancia y a su pervenir la Repartición del ramo no está debidamente informada respecto a la riqueza patagónica, y por lo tanto, que desde el punto de vista de los intereses económicos de la Nación urge la actualización de todos los informes al respecto.-

I.- DATOS GENERALES.-

El territorio de la Patag6nia propiamente dicho consiste en la superficie de territorio argentino formado por las gobernaciones de Rio Negro, Neuqu6n, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, La Isla de los Estados y el Archipi6lago de las Malvinas, que ser6a otra gobernaci6n argentina, si de facto, no las ocuparan sin ning6n derecho los brit6nicos.- Podemos sin temer a equivocarnos decir que tambi6n forma parte de nuestra Patag6nia la zona de la Meseta Submarina que se extiende sobre su costa Atl6ntica, donde por su poca profundidad la luz del sol llega con facilidad hasta su fondo permitiendo por lo tanto que viva comodamente una riqu6sima flora y fauna marina.-

Encerrada toda esta porci6n del mundo entre los paralelos 36° y 55° aproximadamente de latitud sur y los meridianos 62°50' y 73°20' de longitud oeste de Greenwich cuenta con una superficie de ~~186.141~~ 26.141 de Kms2. aproximadamente, es decir, para hacerlo m6s gr6fico m6s que la superficie de los estados europeos de Noruega y Suecia con 450.000 Kms2 e Italia con 310.000 Kms2. juntos.- Politicamente limitada por Chile a lo largo de la Cordillera, cuenta en la actualidad con una poblaci6n en su mayoria extranjera que no sobre-pasa seg6n c6lculos la cifra de 132 mil almas repartidas seg6n el Instituto T6cnico de Investigaciones Econ6micas de la Producci6n del M. de Econo, n6a, Obras P6blicas y Riego de Mendoza

Rio Negro	45.666	Neuqu6n	31.888
Chubut	32.246	Santa Cruz	19.192
Tierra del Fuego	2.792		

De los dem6s territorios que jur6dicamente se reconocen de pertenencia argentina, la mencionada repartici6n no tiene noticias.-

Su per6metro es muy extenso, sobre-pasa los 4.383 kms. divididos en 1.783 Kms. de litoral mar6timo (1) y 2.500 de fronteras con Chile a lo largo de la Cordillera.-

La fisonom6a de este territorio se caracteriza por

presentar una serie de mesetas escalonadas que alcanzando su mayor altura en el pie de la Cordillera, bajan gradualmente hasta la costa del mar donde podemos decir que se continúan en la meseta submarina que no es otra cosa que el mismo territorio patagónico bajo el nivel de las aguas.-

Quien observa un mapa de la Patagónia experimenta de inmediato la sensación de que los mejores elementos de vida se encuentran en la costa del mar, por el sencillo hecho de que son los puertos los centros de mayor importancia que demarcan.- Pero la realidad es muy distinta.-

El territorio sur de la Nación, no tiene solamente en la costa del Atlántico sus grandes fuentes de riqueza, sino que, sin dejar de consentir en el enorme recurso que tiene en el mar, debemos afirmar que su suelo tiene preciosas zonas a la espera de la mano del hombre al pie de la Cordillera denominada comunmente "La región de los lagos".-

Por regla general de la Patagónia solo se conocen dos cosas: a) la producción de petróleo y b) la producción de lana, en la explotación de la oveja.- Para muchos esa preciosa región no sirve para otra cosa.-

Pero, ¿Que es lo que representa en realidad la Patagónia para la Nación?.-

Un diario de esta Capital en forma muy elocuente y con términos muy claros decía:

"La Patagónia es una presa muy tentadora por su riqueza representada por sus más de 13.000.000.000. de pesos".-

¿De donde sale esto que casi nos asombra?.-

El periódico efectuaba una serie de consideraciones que nosotros omitimos en este momento por el hecho de que más adelante las presentaremos con detalles, pero damos a continuación la copia de los cuadros que presentaba pues los creemos fidedignos y por lo tanto constituyen uno de los mejores elementos de prueba y argumento para

aferrarnos a la idea de que es de todo punto necesario preocuparse seriamente de la misma.-

(1). Desde la barra del Río Negro a la Bahía de Ushuaia según las distancias que hay que cubrir en navegación.- Por lo tanto esta medida es menor a la longitud de playa existente.-

**III. CUADRO DEMOSTRATIVO DEL VALOR APROXIMADO QUE SE LE PUEDE DAR A LA
PATAGONIA.**

En el Registro de Bienes del Estado la tierra pública de la Patagonia esta representada por los siguientes guarismos:

Territorios	Hectáreas	Valor en \$.
Río Negro	12.970.090	68.621.950,18
Neuquén	6.127.840	9.045.785,39
Chubut	17.242.112	42.649.186,59
Santa Cruz	17.908.784	50.358.776,42
T. del Fuego	1.143.498	375.640,75
Isla de los Estados	51.000	
Total.	55.543.324	171.051.339,43

Según el Censo industrial de 1935 los capitales invertidos en los establecimientos radicados en la Patagonia llegaban a las siguientes cifras.

Territorios	No. de Ests.	Capital invert. en \$.
Río Negro	294	14.804.168
Neuquén	91	13.395.323
Chubut	193	47.331.583
Santa Cruz	79	9.063.572
T. del Fuego	9	2.446.271
Isla de los Estados	-	
Total.	666	87.041.917

Las inversiones del Ministerio de Obras Públicas, según publicación del Registro de bienes de fecha 7 de Marzo de 1939 se agrupan así:

Territorios	Inversiones en \$.
Río Negro	13.007.997,89
Neuquén	17.952.132,64
Chubut	12.212.768,69
Santa Cruz	2.147.375,58
T. del Fuego	
Isla de los Estados.	
Total	45.320.264,80

El resumen de los valores es el siguiente.

Territorios	Tierra Públ.	Obras Públ.	Censo Ind.	Total General.
Río Negro	68.621.950,18	13.007.997,89	14.804.168	96.434.116,07
Neuquén	9.045.785,39	17.952.133,64	13.396.323	40.394.242,03
Chubut	42.649.186,59	12.212.768,69	47.331.583	102.193.538,28
S. Cruz	50.358.776,42	2.147.375,58	9.063.572	61.569.724,--
T.del Fuego	375.640,75		2.446.271	2.821.911,75
I.de los Est.				
Total	171.051.339,33	45.320.675,80	86.941.917	303.423.533,13

A todo esto se puede agregar, decía el mismo diario

Patrimonio privado	\$ 2.000.000.000.-----	más o menos
Y.P.F.	" 1.000.000.000.-----	" " "
Reservas subsuelo	"10.000.000.000.(petroleo)	" " "

DISTRIBUCION DE LA TIERRA

Gentilmente cedido por la Dirección Nacional de Tierras adjuntamos a esta parte de nuestro trabajo un cuadro en el que se pueden apreciar la forma en que se encuentra distribuido el suelo de la Patagónia.-

Comprende dos partes: en el primero consideramos la gran división de tierras disponibles, concedido en venta y escrituradas y finalmente la superficie asignada a ríos, caudales, ferrocarriles y calles en el segundo: la distribución de la tierra disponible para el Estado donde figuran en primer término lo ocupado por los arrendamientos, y le siguen posesión y para ocupación, reservas fiscales y finalmente lo que se encuentra libre de adjudicación.-

Omitimos efectuar comentarios, pues creemos suficientemente elocuentes los distintos guarismos de los dos cuadros.-

No obstante hacemos observar que el territorio que proporcionalmente está más enagenado, y por lo tanto, que existen proporcionalmente más tierras en poder de los particulares es: la gobernación del Río Negro y le sigue a ésta la de Tierra del Fuego.-

En el segundo cuadro podemos advertir el hecho de que numéricamente la gobernación que tiene más hectáreas de reserva fiscal es la del Chubut por la presencia de los yacimientos de petróleo.-

Cuadros demostrativos del estado de distribución de la tierra patagónica, según la Dirección Nacional de Tierras.

En Ha.	Sup. Total.	Disp. para el Estado.
Total	78.115.000	55.415.613
Río Negro	19.980.000	12.148.534
Neuquén	9.700.000	5.824.236
Chubut	22.440.000	17.537.019
Santa Cruz	23.900.000	18.549.309
T. del fuego	2.095.000	1.356.515

En Ha.	Concedido en venta y escritura	Ríos y caudales PP.CC., calles
Total	22.287.762	411.625
Río Negro	7.827.376	4.090
Neuquén	3.874.793	971
Chubut	4.887.863	15.118
Santa Cruz	5.035.014	315.677
T. del Fuego	662.716	75.769

Disponibile para el Estado	Arrendamientos	Poseción y p/ocupación
Total	55.415.613	18.694.307
Río Negro	12.148.534	1.825.097
Neuquén	5.824.236	102.449
Chubut	17.537.019	5.004.244
Santa Cruz	18.549.309	11.339.958
T. del Fuego	1.356.515	422.559

En Ha.	Reservas Fiscales	Total libre de adjudicación
Total	2.021.170	29.751.791
Río Negro	219.425	8.914.708
Neuquén	495.986	5.096.611
Chubut	931.480	9.432.602
Santa Cruz	331.897	5.447.200
T. del Fuego	42.382	860.670

IV.- RIQUEZA MINERAL.-

Uno de los puntales que habrán de marcar rumbos en la economía del sur argentino, lo constituirá sin duda alguna la minería que presentando un horizonte realmente halagador por la existencia de minerales aptos para su utilización industrial, están ubicados como habremos de verlo enseguida en tal forma que su extracción resulta fácil y su transporte también, máxime si llegaran a emplearse los métodos que al final de nuestro trabajo expondremos, la utilización de las corrientes de agua.-

Debemos dejar constancia con respecto a estos yacimientos, la Dirección de Minas y Geología cuenta con una amplia documentación respecto a la Nación general y muy especialmente del norte, más con relación al sur resulta deficiente y de la cual no hemos podido aprovechar por carecer de tiempo para consultar sus archivos y por no existir además un catastro mejor organizado que permita efectuar consultas rápidas, completas y ciertas.-

Como hemos dicho la mayor amplitud de información corresponde a la mineralogía de las regiones del norte del país, mientras que en las del sur podremos demostrar con un ejemplo que citaremos en este mismo capítulo, que la mencionada repartición le falta aún mucho por estudiar para llegar al perfecto conocimiento geológico de la región patagónica.-

De entre los minerales más notables el petróleo es el producto del subsuelo patagónico que más generosamente se ha mostrado, y es casualmente con él con el cual se inició, puede decirse, el porvenir real de esas gobernaciones, donde ha tenido a su vez comienzos una de las industrias más grandes de la Nación, los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.-

Luego le siguen los demás minerales vinculados a las principales industrias, que sin duda alguna los momentos por los que en la actualidad pasa el mundo habrán de conmover la inercia de los capitalistas criollos y los empujará a buscar nuevos horizontes para sus fortunas y brindar nuevos valores económicos para la Nación.-

1).- Yacimientos minerales, menos petróleo.

Fuera del precioso combustible líquido, en el suelo patagónico no se explotan con intensidad ningún otro mineral, pero ello no quiere significar la no existencia y como otros, susceptible de ser conducido hasta los centros de consumo, máxime si se tiene en cuenta la probabilidad nada extraña de que a la par de los flamantes yacimientos surjan nuevos y grandes centros industriales que, siendo consumidores definidos de un determinado mineral instalen sus fábricas vecinas al yacimiento de su interés para abreviar el tráfico, abaratar el mismo y sobre todo acortar el período de la elaboración.-

Nos conformaremos por lo tanto en efectuar una simple reseña de los yacimientos registrados en la Dirección de Minas y Geología según el padrón publicado para el año 1940.-

Neuquén: registradas.

Carbón: En Los Lagos, Picunches, Norquin, Chos Malal, de primera categoría.- Seis yacimientos.-

Rafaelita: en Picunches, primera categoría, siete yacimientos.-

Sal: Norquin y Picunches, segunda categoría, dos yacimientos.-

Cuarzo aurífero: Minas y Chos Malal, primera categoría, dos yacimientos.-

Plomo: Picunches, primera categoría, dos yacimientos.-

Baritina: Picunches, primera categoría, dos yacimientos.-

Plomo y plata: Picunches, primera categoría, ocho yacimientos.-

Oro: Catan Hil y Loncopué, primera categoría, tres yacimientos.-

Cloruro de sodio: Añelo, segunda categoría, tres yacimientos.-

Concedidas.

Rafaelita: Auca Mahuida, primera categoría, superficie

Ha. 270; tres minas.-

Petróleo: Confluencia, primera categoría, Sup. Ha. 4.031.41

Ocho yacimientos.-

Hidrocarburos gaseosos y combustibles : Confluencia, primera categoría, Sup. 2.511.36 Ha. Cinco yacimientos.-

Plomo argentífero: Loncopué, primera categoría, Sup. 28 Ha. dos yacimientos.-

Galena: Loncopué, primera categoría, Sup. 24 Ha. un yacimiento.-

Plomo: Loncopué, primera categoría, Sup. 36 Ha. Un yacimiento.

Oro: Malal Caballo y Minas, primera categoría, Sup. 60 Ha. cinco yacimientos.-

Cuarzo aurífero: Minas, primera categoría, Sup. 30 Ha. dos yacimientos.

Vacantes.

Oro: en los departamentos de Milla Michi Co, Malal Caballo y Minas, de primera categoría, con una superficie estimada en 195 Ha. y en un número de 79 minas.-

Como vemos, Picunche, Confluencia y Minas son los departamentos más favorecidos en este renglón de las riquezas naturales del territorio del Neuquén y por ende de la Patagónica.-

Río Negro: registradas.

Cobre y plomo: en Norquincó, primera categoría, un yacimiento.

Concedidas.

Plomo: Valcheta, primera categoría, Sup. 30 ha. una mina

Petróleo: Bariloche, Sup 243 Ha. primera categoría, una mina.-

Canteras.

Cal y yeso: Gral. Roca, una

Yeso: " " una

La Gobernación del Río Negro, posee poca longitud de límite

cordillerano y aunque no dudamos las riquezas que pueden ocultar las entrañas de esa breve faja de tierra y de montañas cordilleranas, en el presente muy poco se conoce y muy poco, como se puede ver, se hace.

Chubut: Registradas.

Carbón: en el departamento de Cushamen, primera categoría, siete yacimientos.-

Plomo: En paso de los Indios, primera categoría, un yacim.

Concedidas.

Carbón: en Epeyuen y Futaleufú, primera categoría, Sup. 810 Ha. dos yacimientos.-

Tierra de Batán: Cmdo. Rivadavia, segunda categoría, Sup. 36 Ha un yacimiento.-

Galena: en Gastre, primera categoría, Sup. 42 Ha. un yacim.

Plomo : en Gastre, primera categoría, Sup. 43 Ha. un yacim.

Sal : Península Valdez, segunda categoría, Sup. 120 Ha. Dos yacimientos.-

Vacantes.

Oro : Tecka, primera categoría, Sup. 162 Ha., diez y siete yacimientos.-

Sal : en península Valdez, segunda categoría, Sup. 940 Ha. Diez yacimientos.-

Tierra de Batán: Cmdo. Rivadavia, segunda categoría, Sup. 36 Ha. un yacimiento.-

Con respecto al Chubut, el gran renglón que se explota es el petróleo, riqueza de inestimable valor y causa de tantas disputas entre los estados del mundo.- Las sales de la Península Valdez, constituyen otro gran elemento de industria extractiva.- Con respecto a los demás yacimientos podemos decir que es la distancia la que realmente impide su desarrollo.-

Santa Cruz: Registradas.

Arena aurífera: en Guar Aiken, segunda categoría, un yacim.

Sal : Guar Aiken, Magallanes Cabo Blanco, segunda categoría, cinco yacimientos.-

Caolín: Cabo Blanco, primera categoría, un yacimiento.

Concedidas.

Sal: Cabo Blanco, segunda categoría, Sup. 800 Ha. catorce yacimientos.-

Caolín: Pto. Deseado, segunda categoría, Sup. 24 Ha. una mina.-

En esta gobernación los informes son muy escasos, pero seguramente las probabilidades de explotación de minas son tan grandes como en cualquiera de los otros presentados anteriormente y para confirmar lo que nos permitimos decir en este momento, adjuntamos a esta pequeña lista el informe presentado por el Ing. Don Ricardo M. Ortiz del Ministerio de Obras Públicas de la Nación sobre un determinado yacimiento de carbón de piedra en Sierra Baguales que en las listas de la Dirección de Minas no figura y que su personal técnico desconoce.-

Tierra del Fuego: Registradas.

Aluviones auríferos: San Sebastian, primera categoría, una mina.-

Concedida.

Arenas auríferas: Páramo y Río Cullén, Co. Espiritu Santo, Auricosta.-

y Cabo: segunda categoría, Sup. 90 Ha. siete zonas.

En esta gobernación no dejarán de existir seguramente yacimientos de los distintos minerales anteriormente mencionados, solo es el caso de que falta su localización y la demanda del producto en plaza y que este una vez extraído del yacimiento sea posible conducirlo hasta el mercado en condiciones favorables de precio.-

2).- En la región de Sierras Baguales existe un yacimiento carbonífero.

Nos permitimos incorporar a nuestro trabajo un informe cedido gentilmente por el Ing. Ricardo M. Ortiz, jefe en la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, referente a la presencia de una serie de mantos carboníferos existentes en una zona muy vecina al lago Argentino.-

Ya veremos más adelante las inmejorables condiciones de navegación que tiene éste lago, así como también su canal natural de acceso al mar que lo constituye el Río Santa Cruz.-

Presidida por el mencionado Ing. Ortiz una comisión de dicha repartición que la integraban los Ings. Cricio y Marssi en el año 1922 remontó el río Santa Cruz con el objeto de estudiar su navegabilidad y de cuyos resultados nos ocuparemos en su oportunidad.-

Fué en esta misma época que la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires pidió al Ministerio de Obras Públicas que la comisión de referencia, que en aquellos momentos estudiaba el curso superior del río se trasladara hasta un lugar denominado Sierra Baguales en dirección al Cañadón de la China para comprobar la existencia de un yacimiento carbonífero denunciado el año anterior por el Profesor Doello Jurado.-

En efecto, según la revista Social Argentina de Ciencias Naturales en la sesión del 15 de Octubre de 1921, el Prof. M. Doello Jurado hizo una reseña de su viaje al sur.-

Entre las descripciones del mismo señaló el hecho de haber recibido en su estada en Punta Arenas, una muestra de carbón procedente del arroyo de la China.- Este producto lo trajo hasta Buenos Aires para su análisis y comprobación de sus cualidades y de su pureza, llegando a determinar un poder de 6238 calorías con un 26 % de cenizas.-

Pues bien, la comisión recibió instrucciones para desviarse de su principal ruta para constatar con una visita la veracidad

de la denuncia.-

Según el informe del Ing. Ortiz, la comisión de su presidencia se trasladó de acuerdo con las instrucciones impartidas y logró comprobar que los yacimientos denunciados se encontraban del lado chileno y que a causa de la falta de instrumental adecuado no les fué posible hacer la determinación exacta de su ubicación.-

No obstante, y a pesar de todos los inconvenientes, lograron situar en su visita los yacimientos I-II- y III sobre el cho-rriño La China, según podemos constatar en el mapa adjunto, y los A y C marcados también en las proximidades de la estancia Anita.-

Estaban en este punto, cuando recibieron un informe de los vecinos por el cual al norte de la referida estancia y ya del lado argentino existían también nuevas afloraciones carboníferas dignas de ser visitadas por lo menos.-

Con ese rumbo se trasladó la comisión por el camino que une la estancia Anita con la Gobernación Argentina de Santa Cruz y luego de haber remontado el Cañadón del Río Centinela se encontraron en un punto demarcado en el mismo plano con la letra D. y una serie superpuesta amplios mantos carboníferos y que, de acuerdo con el esquema que también adjuntamos afloraba sobre el nivel de las aguas del Cañadón.-

Como se podía observar a simple vista comprobaron fácilmente la presencia en él de varios mantos carboníferos de 1,5, 20 y más de 35 mts. de espesor respectivamente cada uno separados entre sí por algunos mantos de piedra.-

La ubicación del mismo en coordenadas es $50^{\circ}24'30''$ de latitud sur $72^{\circ}22'41''$ de longitud oeste.-

La Comisión remitió a los efectos de completar su informe una muestra de carbón extraído del yacimiento "D" para que fuera analizado en el gabinete de la referida Facultad.- Esta muestra parece que no fué examinada como hubiera sido de desear pues se extravió probablemente en el mismo gabinete de investigaciones. (La deben de haber

echado al fuego de alguna hornalla distraidamente).-

A partir de esa oportunidad, el yacimiento en cuestión no ha sido visitado nuevamente por ninguna otra comisión salvo el hecho constatado también de que en un viaje efectuado por un geólogo de la Y.P.F. Dr. Feruglio, que recorrió esa región, tuvo noticias también de la presencia de un interesante yacimiento casualmente en el extremo superior del Río Centinela.-

Con fecha 9 de Octubre de 1939, el Ing. E. O'Connor, inspector general de Navegación y Puertos, eleva nuevamente al Director General de Navegación y Puertos un expediente acompañado al informe de su colega el Ing. Ortiz con una nota por la cual solicitaba se hicieran las gestiones tendientes a declarar zona de reserva a la comprendida entre los paralelos 50^o y 51^o de latitud sur y 72^o W. sobre el límite chileno y se envíen ya sea por intermedio de la Dirección de Minas y Geología o del Departamento especializado de la Y.P.F. una comisión realmente técnica para su estudio en el mismo terreno.-

Por nuestra parte vemos con singular amargura la desidia de los poderes y en general de las personas cuya palabra puede ser oída por estos.-

Si la comisión se había trasladado, si había extraído de las mismas entrañas del yacimiento un puñado de pedazos de carbón para su análisis, si lo había remitido al gabinete universitario, y si este lo había recibido positivamente, ¿porqué se extravía sin dejar rastros?.-

Si se tiene en presencia de los informes presentado por el Ing. Ortiz un documento de digna fidelidad y autoridad, si lo ha aceptado, porque, por lo menos en atención a las molestias ocasionadas de la Comisión del M.O.P. no se dice una palabra sobre el envío.-

Y finalmente, si el Ing. O'Connor después de largos años de dormir el informe del Ing. Ortiz, lo envía con una nota de su firma a los efectos de hacer algo por nuestros productos del subsuelo

porque se pierde en el olvido como un balde agua que se vierte en un arenal?.-

Nuestras industrias necesitan cada vez más carbón de su propio territorio y sin embargo no nos queremos dar cuenta de ello.-

Ahora en plena guerra europea es necesario limitar el consumo de carbón en las fábricas y usinas porque nos escasea, porque no viene de Inglaterra.- ¿No es ridículo que teniendolo en el país haya que traerlo, como se hace, desde Chile?.-

Debemos convencernos que en nuestro territorio no faltan ninguna de las riquezas necesarias para ser un país grande y sobretodo fuerte, lo que falta es nervio en sus habitantes y en sus empresas.-

3).- El petróleo.

Cuando en el mundo se conoció la existencia de este elemento, cuando los pueblos más antiguos de la historia lo emplearon para fijar las piedras mediante los betunes más densos, jamás los más inteligentes sabios de la época, podrían haberse imaginado el empleo que llegaría a tener y que llegaría un momento en el cual por la sencilla razón de ser combustible, de desarrollar calor, de producir con la combustión de sus gases una fuerza estimable y de múltiples utilidades, sería en otras palabras fuente preciosísima de energía.- Que habría estados que la tuvieran en su mismo suelo para aprovecharla y que otros debieran adquirir del exterior y lo que es más, que los pueblos hasta se fueran a las armas por la necesidad o el deseo de poseer un retazo de tierra en cuyo subsuelo se encontrara el precioso elemento.-

No fué otra, la causa que enfrentó en América a dos pueblos, el Paraguay y Bolivia; no es otra la causa, sino los distintos problemas económicos los que mueven masas enormes de soldados en la luctuosa guerra contemporanea de Europa y no será nada extraño que más adelante nuevas cuestiones de órden económico entre las que habrá de

figurar en un primer término el petróleo traigan nuevas y dolorosísimas luchas.-

Nuestro país, que de nada carece, tiene sus buenas regiones de subsuelo petrolífero y, a los efectos del tema que nos hemos propuesto desarrollar, la región Patagónica, cuenta a su vez con dos zonas, Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul aparte de otras que podrán surgir más tarde con el adelanto de los estudios geológicos que constituyen a la par de una formal promesa para el mañana de ese sur argentino, sendas piedras angulares sobre las cuales se habrán de levantar, no dudados, dos de los centros industriales de mayor valor económico de la Nación.-

No será nada extraño que, procediendo en la misma forma cual si se tomara un punto de apoyo para iniciar una ofensiva militar, haciendo servir a manera de base uno y otro de los puntos mencionados se inicien la explotación de nuevas minas y yacimientos a cual más importante y útil en las industrias.-

Fué Comodoro Rivadavia, el lugar geográfico de la Nación donde principió la perforación y obtención de petróleo en el país si bien el hecho que dió origen a su descubrimiento fué producido por circunstancias muy distintas; se trataba de proveer de agua potable a la población de ese nombre.- Pero cuando el 13 de Diciembre de 1907 en vez de surgir aguas surgió petróleo, habrá habido seguramente personas que se desilusionaron por la inesperada aparición más aún en esa época en que el producto no era tanpreciado porque la ingeniería no le había dado tantos destinos.- El P.E. de la Nación por inspiración propia y asistido por lo más capacitado de la época, al día siguiente 14 de Diciembre de 1907, refrendaba el decreto declarando zona de reserva nacional a una superficie de 5 leguas Kilométricas "a todo rumbo".-

Con este primer paso de caracter oficial se inició la industria en el país, y ahora, mientras el mundo atraviesa por momentos de indescriptibles zozobras es absolutamente necesario que la Argen-

tina, país netamente agropecuario se desprenda un poco del exceso de vacas y de trigo que produce y reaccionando fije su mirada y oriente su acción a las entrañas del subsuelo.-

Sostenemos la tesis por la cual la Patagónia resulta ser más apta, más accesible para el desarrollo industrial minero, que las provincias del norte; pues, mientras los minerales que de ella pudieran extraerse, para llegar a los centros de manufactura que distan mucho, se necesita efectuar grandes recorridos de ferrocarril o de camión, por cuya causa el producto se hace sumamente oneroso; en la Patagónia en cambio, mientras que casi al pie de la Cordillera se presenta plaza Huincol, puntal de la industria minera del sur, cinco principales corrientes de agua que bajan desde las nevadas cimas y cruzan impetuosas hasta el mar, todas ellas perfectamente navegables como lo habremos de ver más adelante, y con una corriente en la dirección que cabalmente habrán de llevar las pesadas cargas de minerales, en su viaje al literal, se ofrecen como los cinco dedos de una mano amiga para ayudar en todo momento y sin exigencia alguna a nuestra naciente industria.-

Para dar una idea de lo que puede constituir la Patagónia industrializada en su verdadera riqueza, la proveniente del subsuelo ofrecemos a la consideración del lector una presentación sucinta de lo que es la industria petrolífera en esas dos regiones nombradas de la Patagónia, dejando a un lado los comentarios dilatados pues juzgamos más elocuentes a las cifras.-

Reservas.

Por los decretos del P.E. de la Nación N^o 44.131 y 60.778 este último basado en el Art. 395 del Cod. de Minería todo el territorio federal está sometido a reserva.- Con respecto a la Patagónia esta disposición la toma íntegramente, es decir; 786.141 Kms² que es su superficie total.-

Datos estadísticos.

mediante estos cuadros que a continuación pondremos

a la consideración de los lectores, podremos efectuar las apreciaciones que creamos más convenientes para destacar en primer lugar la importancia de la industria en la Nación, en la Patagónica y dentro de ésta en cada uno de los dos principales puntos de extracción.-

La estadística petrolífera en nuestro país tiene su iniciación en el mismo año del descubrimiento del precioso mineral, 1907 año en que, según reza en los cuadros generales que podemos observar en las publicaciones oficiales, se extrajeron solamente 16 mts³.-

La producción se pone en marcha y va constantemente en aumento, pero Comodoro Rivadavia permanece sola hasta 1917 año en el cual aparecen los manantiales de Plaza Huicul, que se inician también con una producción exigua de 13 mts³.- Asociada a la producción de Comodoro Rivadavia permanecen, hasta la aparición de los yacimientos de Salta y Mendoza en 1926, como las únicas productoras de la Nación.- Por lo tanto de acuerdo con estos datos podemos decir que por espacio de 19 años, fué la Patagónica la única fuente de combustible líquido y malgré todos los inconvenientes que hubieron y los elementos poco apropiados para las exigencias propias de la industria el monto total de lo extraído entre los dos yacimientos indicados alcanzó en ese período de años a la elocuente cifra de 6.333.000 mts³. aproximadamente.- La explotación tiene carácter exclusivamente fiscal hasta el año 1916 en el cual tiene lugar la iniciación de las actividades de la Anglo Mexican Petroleum Co.-

La producción fué en aumento año tras año, menos en 1930 en que se nota una disminución apenas de 50.000 mts³. sobre un total del año de 1.431.107 mts³.-

La producción anual alcanza el medio millón de metros cúbicos estando aún sola la Patagónica como mercado productor pues en 1923 llega a 530.209 mts³. y en 1936 estando ya Mendoza y Salta se alcanza a sobrepasar el millón con la cifra de 1.248.118 mts³.-

Cuadro N° 1. Producción Nacional de Petróleo y producción Patagónica

En m³.

AÑOS.	Producción Anual del País.		
	Total	Fiscal	Particular
	(1)	(2)	(3)
1929	1.493.067	872.171	620.896
1930	1.431.107	828.013	603.094
1931	1.861.413	873.592	987.821
1932	2.088.831	902.255	1.186.576
1933	2.176.559	921.788	1.254.771
1934	2.229.714	835.564	1.394.150
1935	2.272.977	943.846	1.329.131
1936	2.457.545	1.140.191	1.317.354
1937	2.600.107	1.261.899	1.338.208
1938	2.714.823	1.430.599	1.284.224
Totales	20.922.143	9.964.888	11.316.225
Promedio	2.092.214	996.489	1.131.622

En m³,

AÑOS	Producción Patagónica.		
	Total	Fiscal	Particular.
	(4)	(5)	(6)
1929	1.460.184	868.796	591.118
1930	1.385.737	811.519	572.218
1931	1.756.595	850.232	906.363
1932	1.921.414	882.428	1.038.990
1933	1.865.944	882.618	983.326
1934	1.897.989	882.266	1.085.723
1935	1.960.000	918.542	1.041.458
1936	2.163.005	1.097.309	1.065.696
1937	2.287.940	1.208.962	1.078.978
1938	2.400.221	1.353.433	1.046.788
Totales	19.199.029	9.696.101	9.410.658
Promedio	1.919.903	969.610	941.066

Cuadro N° 2. La producción de la Patagonia según sus zonas.

En m³.

AÑOS	Producción Patagónica.			Producción C. Rivadavia.		
	Total	Fiscal (1)	Particular	Total	fiscal (2)	Partic.
1929	1.460.184	868.796	591.118	1.297.508	807.213	490.295
1930	1.385.737	811.519	572.218	1.169.719	721.592	448.127
1931	1.756.595	850.232	906.363	1.496.146	748.337	747.809
1932	1.921.414	882.424	1.038.990	1.633.610	788.899	844.711
1933	1.865.944	882.618	983.326	1.638.319	816.281	822.038
1934	1.897.989	822.266	1.085.723	1.725.485	760.019	965.466
1935	1.960.000	918.542	1.041.458	1.813.506	857.026	956.480
1936	2.163.005	1.097.309	1.065.696	1.996.823	1.018.299	978.524
1937	2.287.940	1.208.962	1.078.978	2.131.348	1.132.185	999.163
1938	2.400.221	1.353.433	1.046.788	2.243.340	1.279.300	964.040
Tot.	19.199.029	9.696.101	9.410.658	17.145.804	8.929.151	8.216.653
Prom.	1.919.903	969.610	941.066	1.714.580	892.915	821.665

En m³.

AÑOS.	Producción Plaza Huineul		
	Total	Fiscal (3)	Particular.
1929	162.676	61.853	100.823
1930	214.018	89.927	124.091
1931	260.449	101.895	158.554
1932	287.804	93.525	194.279
1933	227.625	66.337	161.288
1934	172.504	52.247	120.257
1935	146.494	61.516	84.978
1936	166.182	79.010	87.172
1937	156.592	76.777	79.815
1938	156.881	74.133	82.748
Tot.	1.737.207	757.220	1.194.005
Prom.	173.721	75.722	119.400

Con relación a la producción de la Patagónia en sus últimos diez años, época en la que tiene lugar una de las mejores horas del petróleo argentino registran los siguientes datos: La producción total de la Nación entre los años 1929 y 1939 marca un término medio de 2.092.214, alcanzando la máxima absoluta en 1938 con 2.714.823 mts³. y la mínima con 1.493.067 mts³. el monto total en esos diez años es de 20.922.143 mts³. que sobre un total de 29.576.216 metros cubicos que es lo máximo producido por la Nación representa 70,7, es decir que de una explotación de 31 años, los últimos diez han producido más del doble de lo que se suma en los otros anteriores.-

Por su parte la Patagónia en los mismos últimos diez años presenta un total de 19.199.029 mts³. lo que constituye un promedio de 1.919.903 mts³. al año.- Este promedio está comprendido entre una máxima de 2.400.221 mts³. en 1938 y 1.460.184 mts³. para el año 1928.-

Comparativamente a la producción de la Nación, la Patagónia proporciona los 9/10 del total lo que nos indica que la riqueza que asomó a la superficie del suelo en 1907, no fué la flor de un día, sino muy por el contrario el preludio de una verdadera riqueza.- Observamos también que el producido de las empresas particulares es considerable, a tal punto que en los primeros años de la década examinada en nuestro cuadro presenta la anomalía de dar un rendimiento mayor para estas a pesar de haber iniciado sus actividades como ya lo hemos hecho notar unos largos años después.- No obstante esto, la producción total que se efectúa por el Estado (Y.P.F.) sumó cifras superiores pero, esta superioridad tiene lugar en dos momentos, una al principio del período y la otra al final.-

Las empresas particulares lo empiezan con poca cantidad comparativamente a la producción fiscal, pero crecen muy rápidamente sobrepasando por lo tanto a Y.P.F., más luego ésta empresa fiscal que llevaba un progresivo y metódico aumento, índice revelador de la patriótica conciencia de sus directores, vuelve a tomar más tarde la delantera mientras que las empresas particulares presentan una dismi-

nación en su producción.-

Como un complemento a este cuadro de posiciones de la producción nacional y de la Patagónica en particular, nos hemos permitido presentar un segundo cuadro donde se establecen las relaciones entre la producción total de la mismas y la de cada una de sus dos zonas actualmente en explotación.-

Observamos por lo tanto en primer término que Comodoro Rivadavia supera ampliamente a Plaza Huincul y que del total de la producción que presenta la Patagónica, las casi 9/10 partes, los presenta la primera de las dos localidades.-

Dos factores decisivos intervienen para hacer efectiva esta notable diferencia, primero, la mayor amplitud con que se efectúa la explotación en Comodoro Rivadavia donde existe una aparente superioridad en la riqueza del subsuelo, al que se agrega en segundo término, una mayor comodidad de transporte, pues se efectúa mediante buques cisternas, mientras que el producto de Plaza Huincul viaja por el caro vehículo del ferrocarril.-

Comodoro Rivadavia acusa un total de 17.145.804 mts³. es decir un promedio de 1.714.580 mts³. por año.- Por esta razón, teniendo en cuenta este promedio, el año normal de este doble lustro considerado sería el de 1934, pues produjo 1.725.485 mts³.- La producción fiscal y la particular están en la misma situación de relación que en el caso de la producción total del país, el primer año que consideramos o sea el de 1929 la Y.P.F. supera en cerca del doble a la producción particular, luego esta recupera posiciones logrando superar los años 1932, 1933, 1934, 1935 para luego ser aventajada nuevamente por la producción nacional.-

Plaza Huincul en los mismos diez años que hemos estudiado alcanza a producir en total una cantidad de petróleo casi igual al producto del año que determinamos como normal en Comodoro Rivadavia pues asciende en conjunto a 1.737.207 mts³., es decir se ha producido un término medio de 173.720 mts³. al año.-

Este yacimiento presenta una característica en su producción y es la que después de haber tenido una super-producción en los primeros tiempos, que culmina el año 1933, se presenta una sensible declinación en la producción por una aparente disminución en su capacidad productiva.-

Más luego y ahora último han iniciado su campaña nuevos pozos que parecen van a elevar considerablemente la producción.-

Al igual que Comodoro Rivadavia, el año que más se acerca a la producción media es el de 1934 con 172.504 mts³.-

V.- RIQUEZA FORESTAL.-

A partir del paralelo 36°50', y a lo largo de los valle y lagos de la zona precordillerana hasta llegar al extremo sur de la Tierra del Fuego se extienden los bosques de la zona fitogeográfica "sub-antártica".- Constituyen una faja ininterrumpida que desde el norte de la gobernación del Neuquén se extiende a lo largo del límite con Chile hasta el mismo canal de Beagle variando en su anchura entre los 50 y 80 kms.coincidiendo al mismo tiempo con máximas precipitaciones patagónicas.-

El clima es templado, frío y húmedo, nieva durante todo el invierno en la región norte y casi todo el año en las del sur.-

Las más comunes marcas de la temperatura que podemos registrar son:

Temperatura media anual	5 a 13 grados
Temperatura mínima media	0 a 6 "
Temperatura mínima absoluta	11 a 20 "

Las precipitaciones a que hemos podido hacer mención anteriormente se distribuyen entre zonas de 500 a 1.000 mm al año lo que dá paralelamente de 50 a 130 días de lluvia en igual período de tiempo.-

El suelo es comunmente arenoso, humífero o turboso

Desde el punto de vista del clima y de la riqueza florística, esta formación ha sido dividida en dos sub-formaciones: Selva Valdiviana y Bosques Magallánicos.-

Selva Valdiviana, se encuentra en zona de clima muy benigno y benéfico y su flora es muy rica en muchas especies subtropicales; se extiende aproximadamente entre los paralelos 37° y 47°.

Los arboles que predominan son: Coníferas, podocarpus andinos, podocarpus nubigenus, saxegotha conspicua, araucaria araucana, y otras, Fagaces; Nothofagus pumilio, nothofagus obliqua (roble) nothofagus dombeyi (coigue), laureaces, magnoliaces, etc.-

Los bosques Magallánicos, continúan como dijimos al sur de la anterior y contiene entre otras especies el nothofagus antártica, nothofagus pumilio, nothofagus betuloides, araucarias imbricatas, etc.

La máxima difusión de oriente a occidente se encuentra entre las gobernaciones de Tierra del Fuego y Santa Cruz.- En el primer caso llega hasta los $65^{\circ}26'$ (estrecho de Lemaire) y en el segundo a los $73^{\circ}20'$ (Lago Argentino límite con Chile).-

La Dirección de Tierras, Sección Bosques, mediante un informe especialmente redactado al efecto, nos permite poner de manifiesto las probabilidades que tiene el sur de efectuar operaciones en maderas de enormes proporciones y al mismo tiempo comprobar que, la valla obstaculizadora de la salida de los productos es el costo elevado de los transportes, y por lo tanto, como consecuencia recíproca, el factor desencadenante que habrá que traer consigo en gran parte la solución de este problema será el mejoramiento y abaratamiento de los medios de conducción como lo prueba el hecho de estar por razones de mejor transporte en mejores condiciones de precios los productos similares del lado Chileno.-

Del valioso informe, que nombramos anteriormente, podemos a los efectos de nuestra mayor documentación sobre los móviles que nos han de impulsar para mejorar cuanto antes las condiciones del tráfico en todos los tipos de transportes, lo siguiente:

a) Principales aspectos forestales y su distribución.

Pehuén (araucaria araucana).- La difusión de esta especie está en la región que comprende entre los $37^{\circ}34'$ a la altura del arroyo de los Pinos al norte y como límite al sur los $40^{\circ}23'$ de latitud que corresponde al lago Meliquina, es decir la zona central de la Gobernación del Neuquén.- A pesar de su enorme área geográfica la parte de mayor importancia forestal es la llamada zona C. Andina que alcanza desde el lago Norquince al Aluminé donde se puede observar densas asociaciones con "lengas".-

Industrialmente considerada, su rendimiento es muy variable pues depende de varios factores.- En la zona citada se encontraron en una parcela de prueba aproximadamente unos 580 m³. de madera por hectárea, mientras que en algunas otras no tan ricas, el rendimiento promedio fué de 177 m³. igual superficie de tierra.-

Raulí:

(*Nothofagus procera*). El área geográfica de esta especie abarca los 39°22' y los 40°25' de latitud sur y desde los 71°20' de longitud oeste de Greenwich hasta los límites con Chile afectando como vemos la región norte del parque Nacional de Nahuel Huapi como en el caso anteriormente citado del Pehuen.- Se encuentra por lo tanto poblado muy densamente las cuencas de los lagos Lacar, Lolog, Huespalauquén, Carhué, Tromén, Quillín, Paimún y Huihuí.-

Los mejores bosques de esta especie están ubicados al oeste del lago Lacar en el lugar llamado Hua-Hum, donde se encuentran según el informe, varios aserraderos y de donde se extrae también para los que trabajan en la vecina población de San Martín de los Andes.-

Lenga:

(*Nothofagus pumilio*).- Dentro de las plantas de su especie (los nothofagus) ésta es la más difundida sin que por ello presente en ninguna región una densidad, una calidad y un estado sanitario satisfactorio.- Por lo tanto ni cuali ni cuantitativamente sus condiciones son de sobresalientes cualidades.- A los efectos de su explotación industrial, dice el informe, las cuencas más favorecidas por esta especie son: La del lago Fagnano (Comi) y del Río Tierra Mayor, ambos en Tierra del Fuego, los del lago Argentino en Santa Cruz y finalmente los de los lagos del territorio del Neuquén.-

Cohíue:

(*Nothofagus dombey*).- Desde los 37°50' hasta los 43°40'

de latitud sur es decir desde las proximidades del extremo norte del límite internacional entre Chile y el Neuquén hasta los deslindes del Río Negro con el Chubut se extiende el área geográfica de ésta especie, dentro de la cual destaca como región más favorecida aquella que comprende la región emplazada entre el lago Lacar y el Nahuel Huapi.-

Roble Pellín:

(*Nothofagus obliqua*).- También se encuentra en un área comprendida entre los 36°50' y los 41° de latitud sur, es decir a la altura de la Gob. de Neuquén, donde los mejores bosques de ésta especie se encuentran situados a la altura del lago Lacar, Huechulafquén, Tromén y Quillén.- Se lo encuentra mezclado con todas las demás especies que en esa misma zona tienen su región geográfica como ya lo hemos visto.-

Guindo:

(*Nothofagus betuloides*).- Su área geográfica en el territorio argentino se extiende en toda la región andina más austral es decir, desde el lago Argentino hasta el mismo Canal de Beagle.- Por su menor exigencia en suelos suele observarse su presencia en terrenos turbosos.- Es común encontrarlo mezclado con la lenga y con el canelo sobre todo en la zona del canal de Beagle.-

Ciprés:

(*Libocedris Chilensis*).- Se lo encuentra desde el norte del río Corcovado 43°35' hasta la cuenca del río Agrío.- Según el informe del M. de Agricultura es este árbol el que más avanza hacia la pampa en forma de grupos aislados o de árboles sueltos ocupando las más altas colinas.- Pero con respecto a él, por decreto del 11 de Mayo de 1938, se prohibió por veinte años el corte vivo

Alerce:

(*Fitzroya cupressoides*). - Lo encontramos desde la región norte del Nahuel Huapi hasta la cuenca de los lagos situados entre los 42° y 43° de latitud sur.- En los lagos Mendez y Futralafquén y en las nacientes del río Turbio se encuentran las mejores agrupaciones de esta especie.-

b) Usos y aplicaciones de dichas especies.-

Pehuén: madera de color blanco-amarillenta,- Resulta apta para la elaboración de pasta para papel y chapas para terciado; también se la utilizó para la construcción de mástiles.- Efectuando un corte en la corteza surge una resina que se utiliza para la preparación de la trementina.-

Raulí: Su corazón es de color café-rojizo.- Se utiliza para tejuelas, cercos, tablas, para revestimientos e interiores, puertas, ventanas, muebles, lapices y tonelería.- En el mercado de Buenos Aires tiene aceptación, pero no puede competir en precios con la de procedencia chilena.....?

Lenga: Este tipo de madera es de color blanca, liviana y de buena calidad.- Industrialmente es muy mal trabajada en los aserraderos y comercialmente es peor conocido en los mercados; compacta, elástica especialmente cuando está verde; se curva con facilidad bajo la acción del vapor de agua, se utiliza en la construcción de cercos, en la preparación de tablas, duelas para tonelería, mangos para hachas.-

Cóihue: Esta madera se prestaría para la fabricación de pulpa o pasta de papel por vía puramente mecánica, además se utiliza para la preparación de durmientes, (Chile y Alemania) armazones de monturas, cascos para vino, esculturas, hormas de zapatos, varillas, lanchas, etc.-

Roble Pellín: Su corazón es de color rojizo y bastante

dura; se utiliza en la construcción de cercos, poste de alambrados, durmientes, tablas, marcos.-

Guindo: Su madera blanqueada no tiene mucha aplicación y es empleada para tablas, para duelas, para parquets, así como también en tallas y en esculturas.-

Ciprés: Madera de larga duración a la intemperie y en el suelo.- Es el árbol que, localmente, tiene mayor número de aplicaciones: la mayoría de los cercos y postes de alambrados están fabricados con esta especie de madera, tejuelas, postes telefónicos, telegráficos, lanchas, marcos, etc..-

Alerce: La madera es de color rojo claro y peso liviano, de crecimiento muy lento y parejo con pocos nudos, se usa para la construcción de muebles, ventanas, puertas, botes, barriles, tejuelas, tablas para revestimientos interiores, lápices, etc..-

Como podemos observar no es la falta de maderas útiles para la industria nacional la causa por la cual no se explota como debería serlo los seculares bosques del sur, así como tampoco no se puede objetar una falta de información.- Felizmente esto es lo que sobre, pues, contrariamente a lo que nos permitimos afirmar respecto a la Dirección de Minas y Geología, la Dirección de Bosques sabe lo que existe, conoce los valores de esas riquezas porque conoce también las distintas aplicaciones de las mismas, tiene todo al alcance de las manos del que investiga pues no titubeó en prepararnos un informe especial y finalmente, tiene la noción exacta del problema vital del sur, puesto que espontáneamente condenaron las deficiencias del transporte en aquellas latitudes.-

Como un índice revelador de lo que podría ser una explotación adecuada de los bosques australes, fijemos a continuación los tres cuadros que hemos copiado de las publicaciones referentes al comercio exterior que publica la Dirección General de Estadística de la Nación.-

Se refieren a las importaciones de postes para teléfono y telégrafo.

Postes para telégrafos y teléfono, impermeabilizados: unidades.

Procedencias	1935		1936		1937	
	Cantidad	valor tarifa				
Alemania	8.800	114.527	10.600	123.284	17.622	179.098
Bélgica	-----	-----	1.000	15.036	1.110	20.178
Checoslovaquia	11.567	132.881	12.686	134.132	17.135	175.134
Dinamarca	174	1.957	1.095	15.186	-----	-----
E. Unidos	3.653	117.295	4.555	113.655	3.745	108.207
Países bajos	-----	-----	200	3.491	-----	-----
Suecia	4	141	-----	-----	-----	-----
Yugoeslavia	-----	-----	43	1.607	-----	-----
Totales	24.278	366.801	30.179	406.391	39.602	482.617

Procedencias	1938		1939		6 meses 1940	
Alemania	20.503	216.270	16.589	184.566	-----	-----
Bélgica	550	7.905	3.143	65.477	4.200	63.753
Checoslovaquia	22.638	243.993	19.935	213.160	-----	-----
Dinamarca	-----	-----	-----	-----	-----	-----
E. Unidos	5.420	171.516	2.890	70.468	-----	-----
Países Bajos	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Suecia	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Yugoeslavia	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Totales	49.111	639.684	42.554	533.671	4.200	63.753

Postes para telégrafo y teléfono, no impermeabilizados.

Unidades.

Procedencias	1935		1936		1937	
	Cant.	Valor	Cant.	Valor	Cant.	Valor
Brasil	---	-----	-----	-----	1.350	2.455
Chile	---	-----	-----	-----	-----	-----
Paraguay	733	823	1.000	1.818	4.350	7.909
Polonia	174	4.039	-----	-----	100	1.156
Totales	907	4.862	1.000	1.818	5.800	11.520

Procedencias	1938		1939		6 meses 1940	
	Cant.	Valor	Cant.	Valor	Cant.	Valor
Brasil	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Chile	460	800	-----	-----	600	1.091
Paraguay	11.804	26.911	13.170	23.945	21.565	39.209
Polonia	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Totales	15.264	27.711	13.170	23.945	22.165	40.300

Otros postes para telégrafo y teléfono, no tarifados.

Unidades.

Procedencias	1935		1936		1937	
	Cant.	Valor	Cant.	Valor	Cant.	Valor
Chile	435	2.420	10	50	15	26
Finlandia	---	-----	--	--	--	--
Francia	---	-----	--	--	5	105
Polonia	---	-----	--	--	---	---
Reino Unido	---	-----	--	--	6	664
Yugoeslavia	---	-----	119	6.436	---	---
Totales.	435	2.420	129	6.486	26	794

Procedencias	1938		1939		6 meses 1940.	
	Cant.	Valor	Cant.	Valor	Cant.	Valor
Chile	---	-----	---	-----	250	250
Finlandia	12	1.022	---	-----	---	---
Francia	---	-----	---	-----	---	---
Polonia	6	648	---	-----	---	---
Reino Unido	---	-----	12	1.236	---	---
Yugoeslavia	---	-----	---	-----	---	---
Totales	18	1.670	12	1.236	250	250

En el primero figuran las unidades impermeabilizadas importadas por país de origen y por año, abarca un quinquenio (1935 al 39 comprendido) y su costo en pesos moneda nacional.-

En el segundo figuran las unidades no impermeabilizadas y su correspondiente valor durante los años 1935 al 1939, también por país de origen y tercero postes no tarifados también para telégrafos, teléfonos, etc..-

Nos preguntamos en presencia de ello si sus cifras referentes a un solo renglón no constituyen suficiente argumento para estribar las esperanzas de un risueño porvenir para la explotación de nuestros bosques.-

VI.- RIQUEZA AGROPECUARIA.-

Las gobernaciones que forman el territorio de la Patagónia cuentan también en su haber, con la existencia de una riqueza agropecuaria digna de ser mencionada, aunque por su magnitud no alcanza a ser desde luego de la importancia económica de la existente en las regiones agrarias del centro y norte de la Nación.-

Sin embargo dos cosas llegan a ser muy de especial interés; la explotación de los valles de los ríos dan frondosos cultivos v.g., frutales y en ganadería la crianza de la oveja.-

Poco diremos respecto a estos dos puntos mencionados por el hecho de existir textos muy conocidos que tratan sobre ello, y por que no es nuestro propósito al redactar estas páginas escribir ningún texto de geografía económica de la Patagónia y al mismo tiempo porque carecemos de la autoridad necesaria para ello.-

Nos referimos en primer término a la ganadería cuya presencia se justifica en los cuadros que adjuntamos y que los hemos extraídos de la publicación del Censo agropecuario realizado por el Ministerio de Agricultura de la Nación.-

En el cuadro que insertamos a continuación (Nº1) figuran cada gobernación con sus respectivas cifras indicadoras del ganado que en ellas existan según los datos de dicho censo.-

Existencia de ganado en la Patagonia según censo general de 1937.

Gobernación	Vacunos	Lanares	Porcino	Yeguarizo	Carrino	Asnal	T.Gob.
Chubut	122.753	5.159.175	7.574	140.045	255.675	6.103	5.691.325
Neuquén	152.925	961.925	5.209	69.157	451.157	9.453	1.739.826
R.Negro	125.512	2.616.495	15.192	130.074	331.119	12.488	3.230.880
S.Cruz	17.427	7.502.571	1.599	74.572	8.197	1.593	7.605.959
T.delFuego	4.964	773.033	559	5.161	187	1	783.905
Total	423.581	17.013.199	30.133	419.009	1.136.335	29.638	19.051.895

Observamos en primer término que la población de la ganadería en la Patagónica se eleva a la respetable cantidad de 19.051.895 cabezas y que en ellas se encuentran representadas todas las principales especies.-

Ocupa el primer plano en cuanto al número, el ganado lanar con un total de 17.013.335.- A una gran distancia de este se presenta el ganado caprino con solo 1.136.335 cabezas, luego el ganado vacuno y el yeguarizo cuyas poblaciones no alcanzan en cada uno de ellos al medio millón de cabezas y finalmente sin llegar a 50.000 cabezas se encuentran el porcino y el mular.-

La gobernación que más número de cabezas posee es la de Santa Cruz, porque cuenta con la presencia de 7.502.571 ovejas que tienen cómodo asiento en la región extremo sud oeste del territorio que es sin duda alguna la mejor.- Esto lo puede atestiguar la Dirección de Tierras donde figuran en el catastro las tierras ya vendidas que son desde luego las mejores y están emplazadas en esa región.-

Le sigue la gobernación del Chubut, donde también predomina el ganado ovino con más de 5.159.000 cabezas.- Las regiones más aptas que presenta este territorio se encuentran en el tercio inferior del río del mismo nombre en la región del lago Musther y Cólhué Huapi, así como también en la región de los valles precordilleranos.-

Luego sigue el Río Negro, donde predomina también el ganado lanar con un número de 2.616.495.- Las otras especies se hacen presentes en un número ya de consideración como ser, el caprino con más de 331.119 cabezas y el vacuno con más de 125 mil animales.-

En esta gobernación, el valle del Río Negro así como también los del río Colorado podrán tener con el tiempo singular importancia.-

Por el momento las obras hidráulicas realizadas pertenecen al río Negro y que ya describiremos inmediatamente han resultado de imponderables beneficios.- Es pues principalmente en estos valles y en las regiones de la precordillera donde se encuentran los mejores

núcleos de ganados.-

Se presenta luego el territorio del Neuquén donde, si bien predomina como en los otros el ganado lanar, su diferencia no es tanta como la de los demás ranchos en virtud de que su número no es tan elevado como en las otras gobernaciones y al mismo tiempo la población de las otras especies es más numerosa.-

El ganado caprino tiene el más alto exponente de cantidad con más de 541.000 cabezas así como también el vacuno donde el número se eleva a 152.925 animales.-

En Tierra del Fuego el número en general de animales es reducido pero como es natural por su ubicación en el extremo austral de la Nación el ganado que más resulta favorecido por razones de clima como en el territorio de Santa Cruz es el lanar donde con una enorme superioridad como las otras especies alcanza a 773.033 ejemplares.-

En materia de agricultura la región patagónica no es estéril.-

Claro está que en las mesetas desprovistas de riego y de abrigo a los fuertes vientos la agricultura se hace poco menos que imposible pero, en los valles sobre las margenes de los ríos, donde la falta de agua de las lluvias reemplazase por el riego y donde los vientos decaen un tanto en sus efectos por el propio desnivel con las mesetas, el cultivo de las tierras cobra un impulso asombroso constituyendo verdaderos exponentes de fertilidad.-

Los principales ríos que cruzan el territorio patagónico presentan a lo largo de su curso una serie de valles los cuales, debidamente regados y trabajados científicamente de común acuerdo con las particularidades de cada uno y exigiéndoles a cada uno lo que cada uno es capaz de producir resultan ser absolutamente aptos para el cultivo de gran cantidad de especies de plantas dentro de las cuales se encuentran representantes de determinados frutales cuya reproducción

puede tener gran importancia para la economía agraria de zona y por ende del país.-

El cuadro que figura a continuación da una idea del alcance agrario patagónico.

Comparación de las superficies cultivadas en la Patagónica.-

Gobernaciones	Censo 1908	Censo 1914	Censo 1937
Chibut	13.916	20.734	28.833
Neuquén	36.622	41.620	17.637
R. Negro	58.158	89.436	75.645
Santa Cruz	3.490	3.700	4.497
T. del Fuego	50	10030	517
Total	112.136	153.520	127.129

En primer término observamos que la superficie cultivada en la Patagónica se eleva para el año 1937 a Has. 127.129, que a estar a las comparaciones que se han efectuado con relación a los censos del año 1914 y 1908 ha disminuido con respecto al primero y ha aumentado con relación al segundo.-

Se calcula que la causa de esta diferencia, que no la ha llegado a establecer la oficina de estadística del Ministerio de Agricultura de la Nación responde a que en el transcurso del tiempo se deben haber abandonado ciertos cultivos que habían sido mal iniciados.- Se estima también a que en la mayor parte de las nuevas regiones de cultivo se trabaja en frutas que comparativamente ocupan menores superficies, y en último caso la probabilidad de un error de cálculo.-

En la actualidad la región donde exista un cultivo típico de los que podrán implantarse en los valle regables, es el

Valle del Río Negro, del cual damos algunos detalles enseguida.

El Valle del Río Negro:

Como hacemos notar en la parte pertinente de los ríos casi todas las corrientes naturales de agua corren normalmente hacia el mar por una serie de valles que siendo regables con el mismo caudal del río que los cruza pueden llegar mediante ello a ser verdaderos emporios de riquezas por la fertilidad que adquiere el suelo.-

Un hecho comprobado de esto lo constituye en el día de hoy el conocido Valle del Río Negro.-

Sabido es, que las aguas de este importante río periódicamente aumentan de caudal al principio de invierno y de primavera por efecto de los caudales que vuelcan sobre él sus dos grandes afluentes, los ríos Neuquén y Limay.-

Aprovechando los aumentos periódicos en uno de ellos, el río Neuquén y utilizando los servicios de una represa natural a 30 kms. al norte de la ciudad de Neuquén se ha construido la embocadura de lo que se llama el lago Pellegrini.- En este lago se pueden contener unos 5.200 millones de m³. de agua.

Con esta agua regulada convenientemente se procede a efectuar el riego de una vasta zona de lo que se llama Valle Superior del Río Negro, que se estima en una extensión aproximada de 100.000 Has.

Las obras complementarias efectuadas hasta el presente para hacer efectivo el mencionado regadío consisten en lo siguiente:

- 1.- Un dique de derivación.
- 2.- Un canal alimentador de la cuenca
- 3.- Un canal de derivación de las crecidas hacia la cuenca.
- 4.- Finalmente tres grandes canales de distribución.-

Con las obras terminadas se riegan actualmente 55.000 Has. es decir lo correspondiente a un canal principal con un total de 130 kms., 17 secundarios y otros tantos terciarios con un

Movimiento: cargas despachadas por las estaciones ferroviarias
correspondientes al "Valle del Río Negro"

Ferro Carril del Sud - 1939-40

(En toneladas)

Estaciones	Ganado	Cereales	Pasto	Harina Vinos y Alcohol.	Cueros y Lana	Frutas	Lana Maderas, Barniente	Varios Otros	Total de Totales
Totales	2.251	190	4.989	5.761	1.885	43.794	428	56.988	161.190
Choele Cheel	224	20	211	83	561	368	86	1.804	3.357
Darwin	1.474		30		10	15		342	1.871
Cnel. Solís			1.657	3	28	70		183	1.941
Chimpay	79		796		86	67		419	1.447
Chelford	72				82	1		123	278
Ing. J. Romero	13			3	16	55	15	79	181
Chinchinales			1.457	6	4	103		414	1.984
Km. 1099			4.282		5		127	473	4.887
V. Regina			1.841	534		8.609	7	3.479	14.470
Gral. R. Godey		11	3.357		14	173		839	4.485
Ing. Luis A. Nuergo			18.309	459	18	1.382	11	2.041	22.220
Mainqué			3.101			634		579	4.329
Corventos			1.681	79	8	49		707	2.524
A. Stefanelli	38	19	1.155	1.644	557	2.928	112	29.102	35.555
Cnel. J. F. Gómez		36	2.777		6	3.371		2.748	8.940
Cont. N. Guerrero	321	50	2.188		80	339		3.421	6.379
Allen	16		945	951	78	11.243		4.614	17.847
Gral. Fernández Oro		33	3.459	658	874			1.189	5.315
Cippolletti		14	2.397	1.338	123	14.387	7	3.049	21.310
Neuquén	14	7	270	8	207		63	1.301	1.870

Nota: Este cuadro constituye la manifestación estadística más moderna que podemos ofrecer con respecto a la producción del "Valle del Río Negro"; nos permite al mismo tiempo de considerar la fertilidad de la zona, el tonelaje del cargamento que de ella puede salir y la importancia que este tráfico puede reportar para el Ferrocarril del Sud si calculamos que en un solo renglón el de las frutas, por cada cajón de unos 22 kgs. la empresa cobra por flete, término medio \$ 1.25 m/n.

total de más de 1.000 kms. de recorrido.-

La producción la podemos apreciar a través del informe presentado por el F.C.S. a la sección de estadística del Ministerio de Obras Públicas de la Nación correspondiente al año comercial 1938 y 39 que lo adjuntamos englobado producto por producto, la discriminación del mismo se encuentra en la parte pertinente a los ferrocarriles

La fertilización del valle por efectos del riego es absoluta, basta hacer notar que por kilometro de río el Dr. Tobal en su obra de Geografía Argentina presenta las elecuentes cifras de 1.200 Tons. para la zona regada mientras que la no regada solo dá apenas 90 Tons en igual distancia.-

Las obras propuestas, y lo inmejorables efectos económicos que produciría los incorporaremos al tratar cada uno de los ríos.

VII.- CAZA Y PESCA MARITIMA.-

No puede pasar desapercibido en el más modesto trabajo de geografía económica nacional la cuestión de caza y pesca marítima máxime porque ella a la par de ser un renglón importante se encuentra intimamente vinculada al importante problema internacional argentino; "nuestro indiscutible derecho sobre la posesión de las islas del Atlántico sur entre las cuales figuran en un primer plano las Islas Malvinas".-

Nos referimos pues al panorama en general que nos ofrece la meseta o plataforma submarina que poseemos frente a todo el largo de la costa argentina y que siendo la mayor del continente americano es a su vez una de las primeras del mundo.-

El sistema escalonado de las mesetas patagónicas que van descendiendo gradualmente desde la cordillera en dirección al mar se continúa más allá de las playas hasta una distancia más o menos de unas 200 millas al este con una profundidad media de no más de 100 brazas (200 varas), para luego ganar profundidad rápidamente.- El promedio de distancia en que se encuentra la olla desde la costa es de unas 250 millas a la altura de la Patagónia con un máximo de 400 a la altura de las Islas Malvinas.-

A través de ese zocalo de las 100 brazas los efectos del sol como fuente de vida da origen a que toda esa zona de mar se encuentre provista de una flora y una fauna muy rica y más variada aún que la de la tierra.-

La pesca, consecuencia directa de la presencia de esta riqueza submarina constituye toda una promesa para nuestra patria.-

En el cuadro que adjuntamos podemos demostrar que la industria de la pesca ya no es algo despreciable, pero ella dista mucho de ser lo que en realidad le corresponde.-

Los bancos de pesca en el mar se encuentran en constante movimiento buscando siempre las mejores condiciones de

temperatura para su vida.-

En el planito adjunto podemos observar la presencia de dos zonas, una de invierno vecina al Uruguay y otra de verano vecina a Mar del Plata.-

La tarea se realiza por medio de pequeños vaporcitos de una 300 toneladas; entre dos proceden a arrastrar a una profundidad de 50 o 60 brazas una enorme red a cuyo repliegue extrae por lo general si ha sido lanzada en aguas de una temperatura entre 9 y 11 grados, una abundante cosecha.- Mar del Plata ha dado para el año 1938 12.000 Tons. de producto.-

La caza marina que se efectúa en las regiones más australes de las costas del sur, se dedica muy especialmente a las ballenas y a los lobos marinos, de nuestras propias costas.-

Una de las bases de índole económica, por las cuales la Nación Argentina no debe deponer sus legítimos derechos a las Islas Georgias del Sur y Malvinas es casualmente por lo que importa la explotación ordenada de la zona antártica.- Inglaterra según puede leerse en los libros de Moneta y de Moreno, patrullan, vigilan y cobran para su corona los impuestos de la pesca que se hace en aguas neutrales, allende los mares o sobre nuestras propias costas.-

Esa actitud británica para con todos los pesqueros extranjeros que son numerosos y que todos se someten a ella, aparte de quitar una fuerte entrada a nuestras arcas constituye toda una ofensa a la dignidad del Pabellón Nacional.-

VIII.- LA HULLA BLANCA.

Un factor de gran importancia en el desarrollo industrial de la Patagónia habrá de serlo sin duda alguna, el aprovechamiento de la fuerza hidráulica de los múltiples torrentes de agua que existen en la zona precordillerana.-

Ya se lo ha mencionado en obras de importancia como la del General Sarobe, donde calcula la presencia de unos 100.000 H.P. utilizables.-

El Ingeniero Gandolfo, también está de acuerdo con ello pero se abstiene de efectuar cálculos pues los cree empíricos.-

Por nuestra parte hemos vislumbrado la posibilidad de instalar una hidro-eléctrica en las inmediaciones de Puerto Madryn o del istmo de la península de Valdez, valiéndonos del desnivel de agua que existe entre los espejos del Golfo de San José y el Golfo Nuevo, según datos suministrados por el Ing. R.M. Ortiz y del cual nos ocupamos en el capítulo referente a navegación y puertos marítimos.-

Desde el punto de vista de la economía en general el empleo de este elemento como producto de energía resulta de singular importancia por el ahorro que reporta en el consumo de combustible.

A lo largo de la cordillera y utilizando todos los desniveles y caídas de agua se podrían instalar una red de usinas o fábricas de electricidad lo que permitiría la electrificación de todas las industrias y llegando a beneficiar también al mismo transporte ferroviario, que en aquellas inmediaciones también podría ser eléctrico.-

Se carece prácticamente de la información concreta del número de fábricas de electricidad que se podrían instalar, pues ello sería la consecuencia del estudio en el terreno de todos los lugares apropiados para ellos.-

Creemos sin embargo que los técnicos y aún mismo las autoridades destinadas a decidir sobre ello, estarán de acuerdo sobre lo conveniente que reportará aprovechar esta significativa ven-

taja de la hidrografía patagónica y que a lo largo de la cordillera surgirán como preciosos apoyos a la industria de las fábricas hidroeléctricas.-

IX.- VALOR INDUSTRIAL DE LOS TERRITORIOS DE LA PATAGONIA.-

Malgre todos los inconvenientes que habremos de apuntar en el transcurso de este trabajo, nos encontramos con la Patagonia industrializada, con marcas numéricas de considerable valor índice revelador de la importancia alcanzada por la misma, y por lo tanto, digna ya de tenérsela debidamente en cuenta.-

Nos valemos para efectuar estas aseveraciones de los informes emanados de la Dirección General de Estadísticas de la Nación a la cual hemos echado manos por ser la institución oficial de mayor responsabilidad al respecto.-

En efecto, su dependencia, la Sección Estadística Industrial, ha publicado además del informe Censo Industrial de la Nación Ley 12.104, la estadística perteneciente al año 1937 y es precisamente de la comparación de estas dos informaciones por las cuales nos vamos a dar una idea del estado actual de las industrias en el sur de la Nación.-

En primer término efectuaremos la comparación de los Cuadros N° 1. del Censo 1935 y del mismo cuadro al año 1937 y luego la discriminación de la estadística del año 1937, subdividiéndolas por gobernaciones y considerándola en cada una de ellas por los principales rubros industriales que dentro de cada una tiene mayor valor económico.-

Habremos de ver además de su importancia, su distribución geográfica para compararla con la distribución geográfica de las riquezas naturales y al mismo tiempo ver cuales son las ventajas e inconvenientes que tiene en ella los transportes.-

De esta serie de comparaciones, surge lógicamente el rumbo que habremos de seguir para alcanzar al final del trabajo el objeto que nos hemos propuesto.-

Territ.	Nº de Establs.		Prop.Direcs.		Empleados		Obreros	
	1935	1937	1935	1937	1935	1937	1935	1937
Chubut	202	241	215	204	718	888	5.371	6.615
Neuquén	94	95	84	67	222	192	1.548	1.829
R.Negro	336	460	331	399	163	162	1.197	1.982
S.Cruz	85	115	84	100	46	62	280	614
T.del F.	10	12	6	5	26	9	454	482
Total	727	923	720	775	1.175	1.313	8.850	11.522

Territ.	Miems.Familia		Motrs.Primarios.		Mot.Corr.Comp.		Mot.Corr.Prop.	
	1935	1937	1935	1937	1935	1937	1935	1937
Chubut	---	84	35.712	35.505	314	469	---	33.936
Neuquén	---	49	4.925	5.603	122	142	---	207
R.Negro	---	257	5.509	6.365	1.275	2.203	---	1.102
S.Cruz	---	32	3.169	4.022	239	194	---	524
T.del F.	---	5	1.182	798	---	---	---	189
Total	---	427	50.497	52.293	1.950	3.008	---	25.958

Territ.	Total		A. Empleados		A. Obreros		Ms.fam. Poble.	
	1935	1937	1935	1937	1935	1937	1935	1937
Chubut	m\$ñ	14.057	3.055	3.231	10.808	10.641	--	18
Neuquén	---	3.690	829	884	2.797	2.134	--	9
R.Negro	---	3.137	400	482	2.619	1.451	--	35
S.Cruz	---	1.710	300	269	1.435	935	--	6
T. del F.	---	309	51	48	261	216	--	-
Total	---	22.903	4.635	4.914	17.920	15.377	--	68

Territ.	Mat. Pimas		Com. y lubri.		Corr.com.p.f.m.		Producción	
	1935	1937	1935	1937	1935	1937	1935	1937
Chubut	m\$ñ	8.524	1.105	1.172	15	26	41.098	44.065
Neuquén	---	1.913	322	258	3	5	8.880	8.415
R.Negro	---	8.424	441	370	37	82	8.162	14.824
S.Cruz	---	4.240	174	268	9	15	4.450	6.849
T.del F.	---	1.502	103	92	-	---	1.954	2.820
Total	15.494	24.603	2.145	2.160	64	128	64.544	76.973

-1937-

Grupo de Industr.	Chubut	Neuquén	R. Negro	S. Cruz	T. del Fuego	Total
<u>Cuadro general de Industrias.</u>						
Nº. ests.	241	95	460	115	12	923
Emplead.	888	192	162	62	9	1.313
Obreros	6.615	1.829	1.982	614	482	11.522
Sueldos	14.057	3.690	3.137	1.710	309	22.903
Mat. prim.	8.524	1.913	8.424	4.240	1.502	24.603
Com. Lub.	1.172	258	370	268	92	2.160
Corrient.	26	5	82	15	---	148
Produce.	44.065	8.415	14.824	6.849	2.820	76.973

Sustancias alimenticias.

Grupo de Industr.	Chubut	Neuquén	R. Negro	S. Cruz	T. del Fuego	Total
Nº ests.	66	40	278	31	3	418
Emplead.	9	4	97	27	8	145
Obreros	133	39	752	140	61	1.125
Sueldos	275	59	1.421	885	210	2.850
Mat. prim.	930	253	6.985	3.926	1.445	13.539
Com. Lub.	40	17	212	125	69	469
Corrient.	5	2	34	1	---	42
Produce.	1.395	396	9.610	5.403	2.385	19.189

Productos forestales.

Grupo de Industr.	Chubut	Neuquen	R. Negro	S. Cruz	T. del Fuego	Total
Nº. ests.	16	12	35	14	5	82
Emplead.	--	5	3	--	1	9
Obreros	36	59	124	12	12	243
Sueldos	51	56	138	23	12	280
Mat. prim.	43	55	161	55	7	321
Com. Lub.	2	2	5	1	3	10
Corrient.	1	1	11	1	-	14
Produce.	119	157	457	106	27	866

Yacimiento (Petróleo), canteras y minas.

Grupo de Industr.	Chubut	Neuquén	R. Negro	S. Cruz	T. del Fuego	Total
Nº ests.	12	8	5	----	----	25
Emplead.	752	166	4	----	----	922
Obreros	4.358	823	82	----	----	5.263
Sueldos	10.393	2.264	75	----	----	12.732
Mat. Prim.	6.211	744	26	----	----	6.981
Com. Lub.	917	99	17	----	----	1.033
Corrient.	---	---	1	----	----	1
Producc.	36.794	5.815	179	----	----	42.788

Otros Productos.

Grupo de Industr.	Chubut	Neuquén	R. Negro	S. Cruz	T. del Fuego	Total
Nº ests.	147	15	142	70	4	378
Emplead.	127	17	58	35	-	237
Obreros	2.088	918	1.024	462	409	4.901
Sueldos	7.184	1.211	1.503	802	86	10.786
Mat. Prim.	1.340	861	1.252	369	50	3.872
Com. Lub.	213	140	136	142	20	651
Corrient.	17	2	36	13	--	68
Producc.	5.757	1.947	4.578	5.297	407	17.986

Cuadro N° 1.-

El censo general de la industria que se levantó por disposición de la ley nacional N° 12.104, y que tuvo lugar el 31 de Octubre de 1935, reveló claramente los focos industriales del país.-

Tuvo la virtud de llevar a la convicción de las personas que observaron sus informes que, el factor preponderante de su hacinamiento en determinados lugares y muy especialmente alrededor de la Capital Federal y del litoral fluvial hasta Rosario no ha sido el hecho de ser el asiento de una región de minas, como sería el caso de la célebre cuenca del Ruhr en Alemania o de las zonas industriales de los EE.UU. de A. del norte vecinas a los montes Aleganios.-

En la Argentina, el desarrollo industrial no ha tenido por origen las condiciones del suelo en que radicaba, sino por el contrario la facilidad de las comunicaciones o mas bien dicho la comodidad que ofrecía Buenos Aires en el permanente contacto con Europa. De allá se había recibido todo, y los industriales que se iniciaban en nuestro suelo, procedentes en su mayor parte del continente viejo, forzosamente se habrían de encontrar mas a gusto en la Capital que en cualquier otro sitio aunque de suyo le ofreciera mejores condiciones económicas.-

Se ha formado por esta razón un espíritu, un afecto vicioso, por el cual se han atado a la gran capital la mayor parte de los grandes industriales y es por ello, que sin consultar las mejores perspectivas que ofrecerían otros lugares del territorio nacional se ubican ciegamente en ella o en localidades muy vecinas a ella como Avellaneda, San Fernando, Quilmes u otras industrias asignadas de todos tipos y con necesidades propias cada una que sufren y se desarrollan mal por el hecho de figurar entre otros inconvenientes de mala iniciación, la mala elección del sitio donde se las ha instalado.-

Desde luego, existen representantes de industrias varias de menor importancia en el territorio de la Nación y en ciertos y determinados rumbos de efectivo valor como sucede con el vino y el

azúcar cuentan como centros primordiales la provincia de Mendoza y Tucuman.-

Pero es el hecho por ejemplo que, en pleno centro geográfico de la Capital Federal, exista una fábrica de automoviles que es a la vez fábrica de armas, que sobre las costas del Riachuelo emplazado por lo tanto entre Buenos Aires y Avellaneda, exista, a la par de una serie de frigoríficos, destilerías de petróleo para un lado y para el otro una gran fundición de acero, la mejor montada de la Nación, y como si esto fuera poco, también en Avellaneda y por lo tanto en el mismo núcleo industrial, existen a la par de grandes hilanderías y fábricas de tejidos otras fundiciones menores, y hasta una fábrica de madera terciada.-

La fábrica de autos, fruto lógico del ponderable esfuerzo de un industrial argentino y técnico en materia de construir motores y armas, no consulta por su emplazamiento razones de índole económicas y militares.- Cuando tuvo su iniciación, cuando no era más que un modesto taller una serie de detalles pasaron logicamente desapercibido, pero más tarde cuando ya grande el establecimiento, aumentando el volumen de su movimiento industrial, y su importancia civil, comercial y militar, una serie de cuestiones toman paralelamente cuerpo y adquieren por lo tanto importancia y gravedad.-

Cuando un niño es chico, un reto o una palmada rectifica el capricho o la desobediencia propia de su infancia, pero cuando se hace grande, así como varía la forma de vestir, varían paralelamente el trato que se le deberá dar si de ese joven se quiere sacar un hombre de provecho.- Se lo inscribe en institutos de enseñanza y de cultura para su formación integral y luego ya formado se orientará en la vida, tomará estado y constituirá su hogar.- Por lo tanto no la forma de tratarlo ni de atender a sus necesidades tendrán comparación con aquella época en la cual con un juguete el niño se entretenía en las largas horas de su primera edad.-

En otro orden de cosas, la fábrica en este caso, nos ofrece un cuadro bastante similar.- Cuando no fué más que un pequeño ta-

lter, con cualquier galpón andaba bien, el acarreo de las materias primas se podía efectuar con un carro cualquiera y su producción a la par de no molestar a nadie se podía sacar por cualquier sistema de transporte.-

Pero ahora las cosas han cambiado y a la par de tamaño material de la fábrica en sí con la superficie del terreno que ocupa, el número de maquinas que posee y el personal que emplea, aparecen una serie de necesidades que en ese lugar en donde se encuentra no se puede materialmente atender.- Entre los muchos que podríamos citar después de nuestras observaciones personales, pondremos la relacionada con el transporte por ser de atingencia con nuestro trabajo.-

En primer termino esa fábrica se encuentra en el centro geometrico de la Ciudad de Buenos Aires, tan geometrico que se ha dispuesto emplazar a una cuadra de la misma el edificio de la Municipalidad, Rivadavia al 4.800 (frente a la Plaza Rivadavia).- A unos metros de la citada fábrica para la línea central del ferrocarril Oeste y por lo compacto de la población que es un barrio de familias de posición holgada no se puede efectuar la construcción de ningún desvío sin que ello implique erogaciones enormes por concepto de expropiaciones e indemnizaciones.- Por lo tanto en materias de transporte nos ofrece un doble inconveniente: primero que no puede hacer uso directo de esa línea férrea; segundo que todo el movimiento de cargas que entran y salen deben efectuarse por camión utilizando las calles congestionadas por el tráfico intenso de la urbe.-

En el orden financiero, esta fábrica también molesta a la comuna pues no puede contar con las propiedades particulares de casa habitación que en ese barrio corresponde, y finalmente en el orden de la economía interna de la misma fábrica debe resultar un tanto pesado el gravamen que le corresponde de acuerdo con esa ubicación.-

Por último, una situación de orden militar que no escapa a los más profanos también se plantea con respecto a la misma, se trata de la calidad de objetivo militar que sería en el caso de una guerra y el grave mal que acaecería ante la posibilidad de un bombardeo.-

Por lo tanto, cuestiones de todo orden aconsejan al buen sentido el traslado de la fábrica a otro sitio más conveniente, más descongestionado de población y donde pudiendo tener contacto con los ferrocarriles puede al mismo tiempo explayarse todo lo que le exijan las instalaciones.-

Si esto no resultara suficientemente elocuente diremos que, entre los astilleros navales particulares de mayor importancia se encuentran unos en San Fernando, disputándose el cauce de agua de un modesto afluente del Plata, el Río Luján.- Pues bien, en ellos se han efectuado obras de arquitectura naval de alguna importancia; fué entonces que llegado el momento de la botadura de uno de ellos no se pudo realizar por falta de agua, pero el río creció lo normal y siempre faltaba agua, fué necesario entonces para sacar el banco del varadero, el envío de una draga del M.O.P. de la Nación, para que efectuara un dragado de emergencia frente al mencionado muelle.- Esto dá una nota clara de la falta de orientación de los directores del establecimiento industrial que dió lugar a este improvisado trabajo y al mismo tiempo de la confirmación de la falta de criterio que tiene en general todos los industriales para elegir el lugar de creación de una fábrica.-

Seguramente, y a estar a las informaciones que hemos recogido personalmente los directorios de dichas instituciones de construcciones navales, tienen el lógico deseo de aumentar sus condiciones de efectividad en materias de construcciones, poder en una palabra construir mayores y mejores navíos.- Han proyectado ampliaciones como para poner en ellas la quilla de barcos hasta del tipo de un crucero de batalla de primera línea, pero, han considerado la probabilidad de su posible botadura.- Han pretendido solucionar el problema de la angostura del cauce mojado del río Luján, poniendo en posición oblicua el proyectado varadero, más las condiciones de profundidad están supeditadas a las obras que realice el M.O.P. en el caso de que estas se demoren o no se hagan, el astillero o los astilleros observados tendrán que resignarse a no intervenir en las construcciones de importancia que en-

cargen los distintos gobiernos.-

Por lo tanto, serán grandes pero muy necesarias las obras que deberán realizarse para el alejamiento y el mejor emplazamiento de estos establecimientos industriales tan importantes y al mismo tiempo tan mal ubicados.-

Ahora bien, respecto a la Patagónia el cuadro N° 1. que insertamos en estas páginas nos muestra que las mismas han aumentado en número y en valor casi todos los demás rubros así como también que existen localidades ya señaladas como futuros centros de industrias de gran valor.- Es muy conveniente que se aproveche la oportunidad de que todo se está por hacer o está en formación para no dar lugar al emplazamiento arbitrario de las industrias y que por razones superfluas, entre otros inconvenientes una industria tenga que cargar con los gastos de un transporte que además de ser caro no llegue a lo mejor a satisfacer las necesidades de las mismas.-

Los cuadros que hemos formado de acuerdo con los publicados por Estadística industrial nos permite ver además de la comparación de los datos entre 1935 y 37, la discriminación entre los principales productos que se trabajan en la Patagónia con especialidad.-

Tenemos pues el cuadro N° 2. dividido en cinco secciones: a) general, b) substancias alimenticias, c) productos forestales, d) yacimientos, canteras y minas (en el cual se ha incluido lógicamente el petróleo) y finalmente e) un cuadro resumen de los demás productos cuya representación es de muy poco valor.-

Entre los tres grupos: alimenticios, forestales y yacimiento petrolíferos está el block principal de la industria en el sur, argentino, respondiendo a las grandes fuentes naturales: ganadería (lanares), maderas (los bosques), y yacimientos de petróleo.-

La magnitud de las mismas se puede apreciar perfectamente en los distintos conceptos por los que se agrupan los guarismos en el cuadro N° 2. donde puede hacer el lector la observación de la relación que existe entre el número de establecimientos y el monto de las inversiones y su comparación con la producción del mismo.- Allí donde la

diferencia a favor de la producción sea mayor, forzosamente la industria será de mayor importancia.-

La industria minera se hace sentir en las gobernaciones del Chubut y del Neuquén donde sabemos que existen los tan conocidos yacimientos de petróleo.- Con doce y ocho establecimientos respectivamente; Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul, producen aproximadamente más de 28 millones de pesos.-

Le sigue en orden de importancia la industria alimenticia.-

La principal gobernación en este renglón es el Río Negro, pero allí se han considerado doscientos setenta y ocho establecimientos que arrojan una producción de 9.600.000 mientras que en Santa Cruz la que le sigue, solo alcanza a treinta y uno el número de establecimientos con cinco millones cuatrocientos mil pesos, y Tierra del Fuego solo suman tres y sin embargo su producción se eleva a 2,385.000 pesos.- Las otras gobernaciones también tienen importante producción, pero estas dos últimas mencionadas nos permiten observar que, mientras en el Río Negro la zona del valle contiene muchos industriales, en estas la producción se registra en su mayor parte en los escasos frigoríficos de la costa que absorben la casi totalidad de la industria en algunos establecimientos de campo pertenecientes todos ellos a un grupo muy reducido de grandes propietarios cuyos nombres no los divulgamos por dada nuestras funciones personales nos encontraríamos dentro de las cláusulas prohibitivas de la ley de estadística industrial.-

Más a los efectos de llegar a localizar los principales focos industriales de la Patagónica con los datos de la publicación oficial nos es suficiente pues la información que nos interesa es de carácter completamente personal, no buscamos beneficiar al determinado industrial sino a la industria en sí y con ella al territorio nacional.

Teniendo en cuenta que, los frigoríficos se recuestan sobre la costa del mar y que existe de acuerdo con lo determinado en

la época del censo del año 1935, uno encasi todos los principales puertos del sur, tenemos que los datos referentes a tales localidades, sobre todo en las gobernaciones de Santa Cruz y Tierra del Fuego se refieren especialmente al frigorífico local que es, puede decirse el único industrial de toda la zona.-

La industria forestal tiene sus representaciones más importantes en el Río Negro como una consecuencia de la importación de la fruta en el valle del mismo nombre y le sigue a su vez el territorio del Neuquén donde el movimiento maderero responde a la explotación de algunos bosques y a los cortes que se necesitan hacer en los parques.

Después de haber hecho esta modesta descripción del estado actual de la industria en el sur, lo completaremos con un cuadro final, N° 3., donde figurarán las localidades por gobernación y su producción al año 1937 según datos oficial de Estadística Industrial:

Gobernación del Chubut:

Producción en m³n.

Rawson (Capital)	58.993
Astra	4.046.915
Cnia. Sarmiento	74.588
Cmo. Rivadavia	22.756.030
Dolavon	91.432
Esquel	318.088
Gaiman	204.892
Gdor. Costa	38.153
Pto. Madryn	280.854
Trelew	153.465
Yacimientos Petroliferos	14.806.547
Otras localidades	486.944
Total	<u>44.065.121</u>

Gobernación del Neuquén:

Neuquén (Capital)	623.264
Cnia. Bouquet	30.250
Cnia. Valentin	37.809
Junin de los Andes	47.810
Plaza Huincul	6.211.724
Plottier	49.625
San Martin de los Andes	77.500
Zapala	159.944
Otras localidades	1.177.075
Total	<u>8.415.001</u>

Gobernación del Río Negro:

Viedma (Capital)	321.986
Allen	3.147.447
Cervantes	21.918
Cinco Saltos	1.279.130
Cipolletti	1.881.519
Cnel. Belisle	4.466
Cnel. Juan F. Gomez	525.252
Cnle. Fringles	13.032
Chinchinales	9.444
Chimpay	28.417
Choele-Choel	64.579
El Bolsón	41.279
Pte. Gral. Roca	1.314.364
Gral. Conesa	446.519
Gral. Fernandez Oro	150.630
Ing. Huergo	605.343
Ing. Jacobacci	92.207
Lamarque	27.016
Luis Beltran	71.945
Maquinhao	43.655
Río Colorado	282.175
San Antonio Oeste	613.049
San Carlos de Bariloche	430.106
Valchetta	18.250
Villa Regina	1.031.628
Otras localidades	2.358.978
Total	<u>14.824.334</u>

Gobernación de Santa Cruz:

Río Gallegos (Capital)	2.454.320
Col. Las Heras	67.948
Comandante L. Piedrabuena	325.809
Puerto Deseado	724.050
Pto. Santa Cruz	108.730
Pto. San Julian	1.451.526
Otras localidades	1.716.823
Total	<u>6.849.206</u>

Omitimos a proposito incorporar al cuadro las dos localidades que actualmente figuran para Tierra del Fuego, pues sus industrias están limitadas al frigorifico de la localidad, la producción del establecimiento penal y a uno que otro industrial de escaso valor.-

Como vemos este último cuadro presenta la lista de poblaciones según el orden alfabético al cual se ajustan también las gobernaciones pero a los efectos de la mejor observación nos permitiremos considerarla en el orden geográfico, de norte a sur.-

En primer término tenemos a Neuquén y Río Negro, de estas en la primera nos encontramos con que a gran distancia se encuentra P. Huinca, centro de producción petrolífera.- Luego las demás locali-

dades son de mucha menos importancia y aún la misma capital Neuquén dista mucho de la producción que ofrece la primera con su casi \$ 6.250.000 en tercer lugar se encuentra Zapala.- Esta localidad constituye una avanzada sobre la cordillera y es una promesa industrial en materia de fundiciones de hierro, plomo y aún mismo de plata pues existen muy cerca las minas de Picunche y Aluminé como se lo podrá comprobar en el mapa adjunto.-

En el Río Negro los grandes centros se encuentran en su mayoría a lo largo del río del mismo nombre y por el hecho de encontrarse en el fértil valle su industria está vinculada con la producción frutícola principalmente.-

Sobre el mar solamente se encuentra Puerto San Antonio Oeste, que posee talleres ferroviarios.- Como vemos son muchas las localidades cuya producción sobrepasa de los un millón de pesos llegando como en el caso de Allen a más de los tres millones.-

La gobernación del Chubut presenta en primer término a Comodoro Rivadavia con la producción más grande de todas las localidades del sur \$ 22.756.030.- Se encuentra en ella en primer término los yacimientos de petróleo que le han dado la importancia singular con que cuenta en el presente y además posee talleres vinculados con las mismas industrias y de los ferro-carriles del Estado.- Luego se encuentran Yacimientos Petrolíferos y Astra con 14 y 4 millones de pesos de producción respectivamente, todas pertenecen a la zona petrolífera en explotación del territorio.- El grupo comprendido por Rawson, Trelew, Pto. Madryn, etc., se especializa en cuestiones relacionadas con frigoríficos, lanas y agricultura, posee entre otros los talleres del ferro-carril Central del Chubut.- Sobre la Cordillera de los Andes se encuentra Esquel que es también una promesa de futuras fundiciones, tiene minas muy cerca que aún no se explotan.-

Luego en la Gobernación de Santa Cruz se hacen presente solamente las localidades de la costa, los puertos más bien dichos, donde tienen su sede los establecimientos frigoríficos de las principales firmas nacionales y extranjeras.- Se podrá observar perfectamente que las localidades que sobrepasan los setecientos mil pesos de pro-

ducción son todos puertos de mar, esto se debe a la comodidad de exportación y embarques que ofrecen.-

En Tierra del Fuego se nos presenta Río Grande del Sur donde se encuentra un gran frigorífico que es toda la industria de allí, más adelante cuando se exploten las maderas aparecerán seguramente nuevas localidades, por el momento la misma capital del territorio dista mucho de ser lo que la primera nombrada.-

La colocación geográfica de estas poblaciones industriales en la Patagonia no dejan de tener su enseñanza en materia de transporte.-

El perfil de un triángulo que nos ofrece con la hipotenusa sobre el Atlántico nos permite observar que allí donde se ha hecho factible el transporte por agua sobre todo, ha tomado asiento la industria, que descubierta o explotada una riqueza natural del suelo, el industrial se ha decidido a instalar su fábrica allí donde el transporte le ha resultado más barato.-

Desde luego, por el momento el Ferro-carril del Sud. se absorbe la casi totalidad del transporte que ofrece el valle pero la causa de esto no estriba precisamente en la baratura del flete ferroviario sino en la incomodidad que ofrece en la actualidad el poco calado, la poca capacidad de carga y el reducido número de embarcaciones y la falta de combinación con el servicio de cabotaje del sur, del servicio del M.O.P. de la Nación.- Es por lo tanto absolutamente necesario que se apliquen las medidas detalladas en el capítulo perteneciente a navegación y ríos.-

Resulta por lo tanto muy conveniente tener presente que en el caso de tener que instalar una fundición por ejemplo en el pie de la Cordillera de los Andes se tenga en cuenta la probabilidad de hacer bajar esa pesada carga por un río aguas abajo. (a).-

Teniendo esto en cuenta se daría el caso de trasladar la producción que enunciábamos desde Zapala hasta la estación de Neuquén y luego seguir por vapor hasta Buenos Aires por ejemplo.- Es el caso de llevar por un oleoducto el petróleo entre Plaza Huincul hasta

las costas del Limay para luego embarcarlo.-

Lo mismo sucedería con los demás ríos a medida que el caudal del agua sea regularizado como el caso que ofrezco a la consideración de los lectores respecto al río Santa Cruz para el tráfico del carbón de piedra y troncos o tablas.-

Aconsejamos por lo tanto, a los efectos de no sufrir las consecuencias del encarecimiento de la producción por efectos del transporte caro y difícil que cuando se instale una industria, considere previamente las exigencias en materia de conducción de las materias primas y luego de la producción que entren y que salgan del futuro establecimiento.- Es preferible que viajen los productos y no las materias primas en ciertos casos, por ejemplo en fundiciones de metales, pues el transporte de las materias primas implica el transporte del mineral en bruto y por lo tanto, el transporte de todas las impurezas con que va mezclado que no sirven para nada, que luego serán eliminadas y que solo aumentan el peso en el transporte y roban lugar al producto noble.- Por lo tanto, es de buen economista consultar antes de instalarse las perspectivas que resultara y que indefectiblemente incidirán sobre el costo de producción.-

(a) Por cuestiones de índole económica tan vinculada a la faz militar de la defensa de la Nación, no resulta aconsejable el emplazamiento de grandes talleres en la proximidades de la frontera internacional de la Cordillera.-

Es preferible que con iguales inversiones se instalen muchos pero pequeños establecimientos industriales, el costo de producción no varía mucho.-

X.- CONCLUSIONES.-

Como hemos visto, el aspecto de la Patagónia no es desolador ni mucho menos.- Cuenta con regiones tan pintorescas como las más afamadas del mundo.-

Lo momentaneamente improductivo son practicamente las cimas de las mesetas por la falta de agua y los fuertes vientos que desde luego son bastante dilatadas así como lo son también las crestas de las montañas por inaccesibles.-

Después de esto, de todo lo demás se puede esperar mucho.-

1ª) De la Cordillera y la pre-cordillera, sus magníficos bosques y enormes tesoros en yacimientos.-

2ª) Los valles, a lo largo de los ríos y por lo tanto perfectamente regables, susceptibles por ello de ser cultivados, son aptos para producir con toda fertilidad.- Por lo tanto tenemos para cada río sus correspondientes valles fértiles.-

3ª) Las cuencas petrolíferas que producen allí donde el hombre no hubiera tenido ningún otro interés que lo llevara a invertir cuantiosos capitales.-

4ª) El ganado, entre el que se destaca el ovino, diseminado en todo el territorio y muy especialmente al sud oeste de Santa Cruz constituye otro gran renglón.-

5ª) Finalmente la presencia de la meseta submarina a lo largo de las costas, magnífica promesa de una industria en formación, la vinculada con la caza y la pesca marítima y a los derechos internacionales más legítimos de la Argentina.-

Por lo tanto, todas las regiones, desde el norte hasta el extremo sur de la isla de Tierra del Fuego participan de una serie de elementos que no son sino riquezas cuantiosas que esperan la explotación, trabada entre otras cosas por la incomodidad de los transportes actuales.-

Paralelamente a las fuentes naturales, se encuentra también la industria que marcha poco a poco, avanzando penosamente

en medio de todas las dificultades del lugar entre las que predominan las distancias insalvables, la Estadística Industrial de una información discreta pero tenemos argumentos como para asegurar que se desconoce en las esferas oficiales el desarrollo industrial del sur.-

No obstante este, la Estadística Industrial consigna una información donde se destaca especialmente la producción de petróleo.-

Luego, de acuerdo a las informaciones la industria se ha iniciado con probabilidades de éxito.-

CAPITULO 2º

POSIBILIDADES DE ACENTUAR LA PRODUCCION.-

Con medidas de carácter oficial

- 1.- Por medio de los distintos ministerios.- Pag. 68
- 2.- Por medio de instituciones autárquicas.- Pag. 76
- 3.- Por medio del Ejército, la Armada.- Pag. 79
- 4.- Por medio de la Gendarmería Nacional.- Pag. 81

Con la participación del capital privado.-

- 1.- Análisis de la fisonomía psicológica del
capitalista argentino.- Pag. 95
- 2.- Modo de estimular el capital privado.- Pag. 102

Conclusiones.- Pag. 114

POSIBILIDADES DE ACENTUAR LA PRODUCCION.-

Después de haber considerado la geografía económica de la Patagonia y el estado en que se encuentra en la actualidad su exportación; después de haber visto y constatado que la misma no es un desierto como pretenden demostrarlo muchos, nos vamos a ocupar ahora de la forma en que podrá ser morada la explotación existente para el bien común de la zona y de sus habitantes y para la mejor justificación del acrecentamiento de los transportes.-

Si a los efectos de la orientación del transporte interesa conocer cuales son los probables puntos de embarque de las distintas mercaderías que se presumen habrán de ser transportadas y al mismo tiempo es conveniente que aunque sea en forma esporádica y rudimentaria este ya se haya iniciado, a los efectos de su mejoramiento técnico para el cual será menester indefectiblemente inversión de capitales, resulta de todo punto necesario saber si se podrá contar con nuevos aportes y si hay probabilidades de un aumento de la producción para lograr así, un aumento paralelo del tráfico.-

Por ello, sin llegar a apartarnos del punto central del tema que nos hemos fijado y por el contrario, tratando de preparar mejor el terreno para nuestra exposición final, efectuaremos un análisis lo más detallado posible de esas perspectivas, puesto que si bien no hay posibilidades de comercio sin un adecuado sistema de transportes, tampoco puede haber probabilidades de transportes sin una discreta producción que lo exija.-

Este estímulo debe venir indefectiblemente del Estado, del gobierno Nacional, es él quien puede y debe hacerlo buscando siempre

la colaboración del capital privado.-

Por ello, en primer termino mencionaremos la acción de los poderes en el terreno mismo de las operaciones, luego su acción sobre los capitales privados para que estos se inicien en nuevas industrias.-

MEDIDAS DE CARACTER OFICIAL.-

1.- Por medio de los distintos ministerios.-

Por principio, todas las obras que pueden considerarse bienes públicos, como serían en este caso las que favoreciera al territorio de la Patagónia, deben tener un origen oficial, pues la mejor de las situaciones que se contara con los más óptimos elementos de conquista y colonización, dada la naturaleza de la obra en sí, nada corresponde hacer sin la previa autorización del gobierno estatal, y aún más, sin su apoyo.-

Las gobernaciones que forman el territorio en cuestión por la organización política de nuestra Patria, constituyen los distritos donde el poder central de la Nación actúa de motu proprio y sin la ingerencia de ningún otro poder local como sucede de ordinario en las provincias.-

Por esta razón, al mencionar la intervención oficial solamente nos habremos de referir al Gobierno de la Nación.-

La acción de este poder puede hacerse sentir en los territorios por medio de los distintos ministerios, siendo además los principales instrumentos de acción en el propio territorio: a) el gobernador.- b) las Instituciones armadas.-

El gobernador es la autoridad máxima y nombrado directamente por el P.E. lo representa personalmente en el territorio y todas las disposiciones que se cumplen emanadas de este poder reciben su valor como consecuencia de la delegación que han hecho en él el Presidente de la Nación.- Además, como dijimos anteriormente el poder central que encarna el primer magistrado procede con su propia autoridad por intermedio de los distintos ministerios de acuerdo con la naturaleza de la causa que dió origen a esa disposición.- Los demás poderes de la Nación, está demás decirlo, tienen dentro de sus fueros, similares atribuciones que el Poder Ejecutivo, nos referimos por ejemplo a las leyes

de caracter nacional que emanadas del Congreso tienen su aplicación principalmente en los territorios así como también los poderes judiciales.-

No nos vamos a perder en una literatura inútil, referente a las leyes y decretos que han dado origen a las obras realizadas por el gobierno de la Nación, solamente recordaremos a titulo ilustrativo.-

La ley N° 5559 del año 1908 de Ramos Mejía de fomento de los territorios, determina construcciones de ferrocarriles, canales y caminos, una de las más acertadas y mejor inspiradas que se haya dictado hasta ahora.-

La ley N° 11.658 del año 1932 sobre los caminos.-

Estas leyes y muchas más, constituyen la manifestación más elocuentes de que nuestros gobiernos no han olvidado nunca a las tierras de la Patagónia, más esto no es suficiente, existen muchas cosas todavía por hacer y en la materia que nos ocupa, el transporte, que es una consecuencia del adelanto y aprovechamiento por los mercados de consumo de las distintas fuentes de riquezas dispersas en aquel enorme y dilatado territorio, no se ha subsanado con la iniciación y suspensión de la construcción de tres mal orientadas líneas de ferrocarril, con un servicio de puertos rudimentario o con la falta de caminos; no se ha hecho obra en nuestro sur, porque hoy como nunca constituye una promesa.-

Es de todo punto necesario acercar al resto de la Nación a aquellas zonas aisladas por la falta de puertos, ferrocarriles y caminos, para que por ellos vayan y vengan los hombres y con ellos sus bienes, sus familias, sus obras.-

A la Patagónia le faltan puertos, a la Patagónia le faltan ferrocarriles, orientados conscientemente, le faltan caminos, le falta una red telegrafica y telefonica conexas y completa, la Patagónia constituye para el resto de la Nación como consecuencia de la falta de

comunicaciones, una especie de pierna paralítica en el organismo humano, por no moverse como debiera, está dormida y atrofiada.-

Esta es la imagen del real panorama patagónico.- Como en el caso del miembro paralizado que pusimos como ejemplo, donde los dolores, calambres, y trastornos de todo género martirizan al paciente, en la Patagónica como directa consecuencia del aislamiento en que se encuentra, se cometen irregularidades de todo orden, producto de la falta de vigilancia y de la falta de un nivel cultural originado todo por la falta de asistencia social, para esos pobladores.-

En otros términos y a decir de un informante digno de toda confianza, resulta en ciertas zonas más cómodo robar una oveja que tomarse el trabajo de criarla, pues, se vive expuesto a que lo asalten, lo maten y le despojen de sus bienes.-

Con este cuadro, con este estado de cosas, el capital privado, por más riquezas que le ofrecieran a explotar, no se arriesga.-

Cuando por efecto de la distancia y de la falta de control de los poderes centrales, el personal técnico encargado de construir la línea del ferrocarril del Estado entre San Antonio y Nahuel Huapi después de haber jugado sus sueldos y de haberlos perdido, en el deseo del desquite, jugaban y perdían también las máquinas y tractores de las obras que no eran de ellos.....

Cuando para construir la distancia de K. 225 último tramo entre Ing. Jacobacci y Bariloche, antes del año 1926 las obras se suspendieron cuando faltaban 50 kilómetros, porque se habían consumidos todos los fondos votados por el Congreso que eran de 30 millones de pesos y estuvieron dos años paradas.....

Cuando después de rectificar siete u ocho veces el trazado del terraplén aún se encontraba a 1,2 m. por debajo de las exigencias para contrarrestar las crecidas por deshielo del río Pichi-Leufú.....

Cuando, y ahora pasemos a otro aspecto del mismo

panorama, más triste aún para anotar en el Registro Civil por esa misma época a un niño recién nacido, se cobraba una suma de suyo muy elevada y cuando llegaba el momento de enrolar al ciudadano, se le cobraba nuevamente hasta más de \$ 200.- y aún más, cuando se sabía y se aceptaba, con toda indiferencia por parte de las autoridades locales que sobre la misma frontera habiábase instalado oficinas enroladoras chilenas, quedando todas las comodidades posibles, anotaban tranquilamente a los hijos de argentinos nacidos en esos territorios del sur....hechos constatados con lógica indignación por un primo hermano nuestro.-

Cuando por falta de formación moral, malgre el esfuerzo y sacrificio del misionero salesiano, el poblador es hostil con todos sus vecinos y el principal ladrón es el mismo comerciante.-

Cuando a decir de una escritora inglesa, "Rosita Forbes" la mitad de la población vive de la cría de las ovejas y la otra mitad del robo de las mismas.....

Cuando consideramos después de todo esto, que el comercio de las zonas agropecuarias más ricas del todo el sur argentino, está en manos de dos o tres poderosas compañías que fijan los precios de intercambio a su arbitrio y beneficio.....

¿Qué es lo que podemos esperar de la iniciativa privada?.-

¿Como podemos pretender exigir al capital privado que se oriente al sur?.-

De ninguna manera y si hemos enunciado la falta de puertos, caminos, ferrocarriles, que habremos de informar con detalles más adelante, debemos denunciar a este momento la necesidad de una policía lo suficientemente fuerte para reencauzar este estado anárquico de cosas y especialmente organizada para dominar al cuatrero local y al que nos viene de Chile, garantice a la propiedad privada y la seguridad individual contra los asaltos y atracos a los hogares.-

Felizmente, y debemos regocijarnos vivamente con

ello; los poderes de la Nación que han entrado en un periodo de franco constitucionalismo han decidido el envío de nuevos contingentes de tropas enviándolas a las zonas de los lagos, (Neuquén) y a Comodoro Rivadavia, aumenta el servicio de la vigilancia de las costas con el mejoramiento de la escuadra que hoy ocupa el octavo puesto en el mundo, y por encima de todo esto ha creado por ley nacional Nº 12.367 el cuerpo de Gendarmería Nacional.-

Parece por lo tanto que tal estado de cosas va a terminar muy pronto, la Gendarmería, del que nos ocuparemos extensamente más adelante, es un cuerpo militarizado capaz de asumir la responsabilidad de modificar el rumbo porque marchan aquellas poblaciones y en unión a los cuerpos de ejército harán que la Argentina sea más dueña de esas tierras y que esos habitantes conozcan más la verdadera constitución que los rige y los proteja, la verdadera que los ampara y el verdadero sol que los alumbra.-

Pero no solamente se necesitan policías para reprimir el delito.-

Cuando se trata de encarar una obra de esta naturaleza, llamémosla de regeneración, se deben tener presente dos propósitos que concurrendo a un mismo fin marchan por dos caminos diametralmente distintos.-

Uno consiste en la represión del delito.-

Y el otro la acción de prevenir la ejecución del delito.-

Por la primera se castiga al delincuente, pero por lo general no se alcanza a reparar el daño producido a su víctima.- Nos encontramos por ejemplo, frente a un crimen y al muerto no se lo puede hacer resucitar.- Por lo tanto la justicia se hace a medias pues lo lógico es castigar por un lado y restituir lo deshecho por el otro.-

Por la segunda de las orientaciones, la obra es más completa y evidentemente de efectuarse, de mayores y mejores resultados.-

Nadie tiene interés en castigar a nadie, las sancio-

nes de la ley contra el delito no constituyen un deporte de los poderes judiciales sino, la consecuciancia de la repudiación del delito en sí, y si es por lo tanto el delito, a parte del mal que constituye, el hecho que nos desagrada por su naturaleza, lógico es que, el más cuerdo de los sistemas para combatirlo lo constituya todo aquello que concurra a prevenirlo.-

Después de la dolorosa primera faz, de la obra en la que no habrá más remedio que la bala sin piedad a los cuatreros organizados y perfectamente armados, quizás por gentes interesadas en sus delitos, después de la primera faz de combatir sin cuartel a los profesionales del delito e imponer la tranquilidad por la fuerza, la segunda faz de la obra consistiría pues, en todo aquello que se denomina asistencia social.-

Encarandose esta en toda su amplitud y no descuidándose los más mínimos detalles, su obra debe iniciarse atendiendo al futuro hombre desde la madre y seguirlo a través de su crecimiento y formación necesaria para desenvolverse en la vida.- Ya trataremos en el tópico siguiente la obra que se propone efectuar el Regimiento de Gendarmería, y a propósito de ello tampoco debemos olvidar la obra del misionero, que conjuntamente con la Cruz de la redención del mundo, lleva la instrucción y la moral de las almas perdidas en la obscuridad de la ignorancia y el abandono.- Frutos son de tales esfuerzos las Obras Salesianas con su gran cantidad de oratorios y colegios, verdaderas atalayas en aquellas latitudes de la religión y argentinismo.-

El sacerdote salesiano, trabaja con la poderosa arma del amor y la dulzura, el trato afable y cordial que conmueve hasta el corazón más duro y a estar por lo dicho en rueda de amigos por uno de los jefes más brillantes de nuestra gloriosa escuadra el Almt. Scasso, "no hay puerto en el sur de nuestro territorio donde no se encuentren los benéficos efectos de los discípulos de Don Bosco", y según puede leerse en la obra de Moreno "Nuestras Malvinas", la ciudadela que aún conserva y defiende dentro de esas islas argentinas los legítimos de-

rechos y los defiende con todo heroísmo, es casualmente el colegio María Auxiliadora, internado de niñas, que existe en Stanley que lo rigen hermanas salesianas, cuya directora es argentina.-

Pues bien, para la definitiva orientación de aquella parte de nuestro suelo es necesario que llegue de una vez por todas el maestro, con programas adecuados para la formación ad-hoc del escolar que es el hombre del mañana.-

Paralelamente a la instrucción deben venir las garantías del estado hacia toda pequeña producción.- No es posible que el pequeño productor se vea agobiado por la presión del grande pues esto plantea una situación contraria a los principios de los derechos del hombre, y se opone al A.B.C. de la economía nacional.-

Debe proveerse a la compra de su pequeña producción, evitando que se produzca el monopolio del comprador que es una de las causas que más detienen el progreso en esa región.- Cuando en un mercado se encuentra solo un comprador los vendedores tienen que someterse a lo que éste buenamente les quiera pagar; este caso se presenta muy a menudo en la Patagónia, sobre todo en materia ganado lanar donde los frigoríficos que pertenecen a dos empresas distintas y permanentemente entendidas entre ellas combinan inmediatamente los precios dentro de los cuales giran sus ofertas y de esta suerte especulando constantemente a la baja salvo una que otra alza mantienen a los vendedores, en su mayoría modestos colonos permanentemente en la miseria.- Si a esto agregamos la acción del almacenero de campaña que suelen ser miembros de la misma empresa y que bien pronto dará cuenta de los pocos pesos que le hayan quedado al genadero después de la venta de sus lanas y sus ovejas demás está comentar el triste panorama que el colono no presenta.-

El estado debe tomar directamente cartas en el asunto, y aunque en un principio resulte odioso el violento sistema de economía dirigida, debe ejercer un estricto control de todos los precios para evitar el robo disfrazado de negocio; debe asistir al habitante que

está radicado allí, para permitirle su mejoramiento social y económico.

Debe pues llegar el médico, y el boticario, debe llegar el policía y el juez, el sacerdote y el maestro, en fin deben tomarse todas las providencias del caso para mejorar el ambiente en que ya están experimentando el mejoramiento de la situación con la extirpación de los repudiables sistemas surgidos como hongos a consecuencia del abandono en que se encuentra el sur de la Nación.-

2.- Por medio de instituciones autárquicas.-

Sebemos por definición de derechos administrativos que se denominan instituciones autárquicas, en cuestión de economía y administración pública, aquellas dependencias oficiales que estando vinculadas al estado por medio de algún ministerio por ejemplo, tienen autonomía propia para el desempeño de su cometido, que están dirigidas por un directorio propio nombrado en este caso por el P.E. y un presupuesto también propio. Su personal por otra parte no depende de otra repartición más que de esa institución autárquica que mencionamos.-

El estado argentino cuenta con varias dependencias de esta naturaleza que desempeñan con toda eficacia las funciones para las cuales se les ha creado y son en realidad elementos de absoluta confianza máxime si se tiene la precaución de poner al frente de la misma directores dignos y capaces.-

Por otra parte, dado que es conveniente, teniendo en cuenta los intereses supremos de la Nación, que el estado tome cartas en todas las principales industrias, a los efectos de poder controlar mejor el más honesto desempeño de las instituciones particulares, a los efectos también de que el público reciba de ellas el mejor beneficio y pague en su compensación una tasa razonable, nos permitimos incorporar a modo de antecedente en nuestro trabajo, algunas consideraciones sobre la conveniencia que reporta el sistema autárquico para la explotación de las riquezas de la Nación, en lo que a la Nación y a sus riquezas se refiere, porque evidentemente este sistema no acepta en su seno la presencia del capital privado.-

Un ejemplo concreto de los beneficios que aportan estas instituciones cuando están bien administradas lo da Y.P.F. que inició sus funciones cabalmente en el sur de la República con la explotación de los yacimientos de Comodoro Rivadavia.-

Cuando en 1907 se descubrió el petróleo, 14 de

Diciembre se recibió el telegrama anunciando el descubrimiento del primer yacimiento, y al día siguiente el presidente decreta la prohibición de denunciar cateos en el puerto de referencia, se echaba prácticamente la piedra fundamental de la institución que a través de algunas décadas iría a constituir, como lo es hoy, el orgullo de todos los argentinos y sobre todo, el elemento de control y protección de un producto de la tierra, que dada la orientación y desarrollo industrial es para el mundo de hoy algo tan necesario como el pan, por el cual ya han luchado, luchan y lucharán las naciones del orbe; el petróleo.-

Cuando el gobierno de la Nación, separó de la Dirección de Minas, Geología e Hidrología, la administración y explotación de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, no se imaginaria quizá el valor que esta explotación alcanzaría, pues no se conocía ni remotamente la enormidad de sus sub-productos y la importancia de sus múltiples aplicaciones.- Pero felizmente en manos dignas de llamarseles argentina, el petróleo patrio ha sido amparado y defendido de toda extraña ambición y lo que es más ha sido puesto al alcance de los mismos argentinos para su moderado consumo.-

En la Patagónica, existen muchos otros yacimientos de otros tantos minerales dignos de ser explotados, aunque sea por este sistema.- Hemos descripto en el primer capítulo la distribución aproximada de los mismos y no lo hemos hecho para llenar páginas.- Nos llega pues el deseo de hacer conocer más sus riquezas.-

La Y.P.F. es un modelo en su organización, pero cada uno de sus directores han sido caballeros intachables.-

Su obra en el sur es amplísima, suficiente es citar las plantas petrolíferas de Comodoro Rivadavia y de Plaza Huincul, el capital que representan sus instalaciones, que están íntegramente puestas en territorio patagónico.-

Decenas de ingenieros argentinos y técnicos de todas naturalezas, cientos de obreros perfectamente preparados, especializados

y organizados, casi como un ejército.-

Pueblos de familias del respectivo personal, al lado de grandes instalaciones industriales, con chimeneas que fuman las veinticuatro horas del día indican el ritmo de un trabajo que no se detiene un instante.-

Esto es una industria, la del petróleo.-

Una industria como una muestra real de lo que podrá ser el mañana patagónico, cuando se presenten a nuestra vista todas sus riquezas en pleno período de explotación.-

Para muchas de las riquezas inexploradas, así como también la explotación de algunos elementos de transporte (servicios públicos por el Estado) convendría y es por lo tanto aconsejable la intervención oficial.-

3.- Las instituciones armadas de la Nación: Ejército y Armada.-

Cuentan los poderes de la Nación, para hacer ejercer su soberanía, con un elemento de indiscutible efectividad, las fuerzas armadas.-

Cuando en un momento de emergencia el P.E. de la Nación, tiene que intervenir subitamente en una provincia por ejemplo, como consecuencia de las irregularidades que en su administración se cometen, es el Ejército el que toma a su cargo la ejecución y cumplimiento de las disposiciones mencionadas, pues, tal organismo por su grado de preparación y los medios de combate con que cuenta, es un elemento que a donde llega impone respeto.-

Más, si esto sucede en las provincias, cuanto no va a ser útil en las gobernaciones, puestas por su situación de tales bajo el directo mandato del poder central de la Nación.-

Las primeras tropas que pisaron su suelo fueron las que acompañaban la expedición de Roca que llegó hasta Junin de los Andes.-

Lo que primero habrá de surgir a la mente de quienes lean estas páginas es la idea de crear tales cuerpos de ejército allí, pero el hecho no es viable por la falta de población a tal punto que por esta causa forma parte de la 6a. región militar en unión con una sección de la Pcia. de Buenos Aires, la zona del oeste, y la sede del Comando se encuentra en Bahía Blanca.-

La escuadra de mar en sus constantes prácticas ha navegado infinidad de veces las costas de la Patagónia en toda su extensión, y no hay rincón de las mismas que no haya sido visitado; su obra se extiende, pues, a lo largo de la costa y su beneficio se trasunta en obras de balizamiento, y estudios oceanográficos que beneficiarían directamente la economía de la Patagónia en su faz pesquera y en su tráfico por el mar.-

Por su parte el ejército y con posterioridad a la creación de la sexta división militar, se han destinado cuerpos de tropas

en dirección al lago Nahuel Huapi y Comodoro Rivadavia.-

Ambas ramas, Ejército y Armada, no tienen sino una limitada acción sobre las poblaciones, y aunque no vamos a dudar ni mucho menos las enormes necesidades que vienen a llenar con su presencia, dado a que tanto una como la otra de las armas tiene que efectuar el adiestramiento bélico y por lo tanto deben llenar los programas de ejercicios establecidos por los estados mayores respectivos es el motivo por cuya razón les queda poco tiempo para alternar con la población civil.-

Por otra parte, ni el Ejército ni la Armada tienen porque ser empleados como elementos de policía, primero porque son elementos de jerarquía superior a esta, segundo porque para ser un buen policía se requiere condiciones de preparación especial, muy distinta de la orientación militar y al mismo tiempo como el fin primordial de su destino es la seguridad de la población civil, lógicamente es el cuerpo armado que por excelencia puede ser destinado a realizar por cuenta y orden del Poder Ejecutivo toda la obra social que requieren las modestas poblaciones de los territorios del sur.-

El Gobierno de la Nación parece haberlo comprendido así; las necesidades de todo orden, sean materiales o espirituales, se hacen sentir cada vez más y el Congreso Nacional dando muestras de una clara visión del porvenir de todos los territorios y esta vez no solo los del sur, sino también los del norte, dicta con fecha 28 de Julio de 1938, la ley N° 12.367 creando la Gendarmería Nacional.-

Veremos a continuación en análisis las partes de la ley, las funciones de este nuevo tipo de policía, hasta ahora desconocido en nuestro país y paralelamente a ellas todas las obras afines que se le van a encomendar como a personas de confianza, que es el elemento que se necesitaba para realizar la conquista del territorio, de una conquista que no es una empresa bélica, pero que requiere la presencia de gente armada y capaz de pelear contra el delincuente temible por un lado, y al mismo tiempo que conviviendo con la población civil que es a quien se la

quiere beneficiar directamente palpen todas sus necesidades y procedan a proveerlas de inmediato.- Es decir en otros términos lo que llegamos a decir anteriormente, "la represión del delito por un lado y la asistencia social por otro".-

4.- La Gendarmería Nacional.-

Dijimos pues, que el Congreso de la Nación dictó con fecha 28 de Julio de 1938, la tan ansiada ley que pondría en todos los territorios de la República un elemento de franco estímulo.-

Su obra en la faz literaria comprende tres títulos con sesenta y seis artículos en donde se hace una amplia reseña de las funciones a que se la destina.-

Por el título primero dispónese entre otras cosas; la creación de la Gendarmería, las funciones que tiene como policía, la autoridad normal de la institución es el Ministerio del Interior, pero que puede ser incorporada al Ministerio de Guerra en casos muy especiales, v.g. : estado de sitio, movilización general, la defensa nacional....hace algunas reflexiones sobre la aplicación de los códigos de justicia militar a los que siendo gendarmes cometieran algún delito y termina autorizando al P.E. para incorporar de acuerdo con los términos de la ley al cuerpo de la Gendarmería, la policía marítima, los guardia cárceles y aún los miembros de la gendarmería de aduana.-

Por el capítulo segundo del mismo título anterior se determina las delineaciones generales y las bases dentro de las cuales debe organizarse la tal gendarmería y deja al reglamento del P.E., que todavía no ha sido redactado por este poder, los pormenores y detalle del mismo.- El comando será ejercido bajo el nombre de Director General por un coronel del ejército permanente, a cuyos servicios prestados se le computarán como efectuados en las filas del mismo ejército.- (En la actualidad lo desempeña el Cnel. Calderón).- Se organizará en escuadrones

o en compañías según las exigencias de las distintas misiones que tengan que cumplir y por el artículo 14 determina textualmente: "Habrá como máximo los siguientes comandos y unidades de Gendarmería Nacional:

a) Una dirección general, cuyo asiento lo determinará el P.E. (Fué Buenos Aires).

b) Tres inspecciones a saber:

Inspección del Norte, que comprende los territorios del Chaco, Formosa, Misiones y Los Andes.-

Inspección del Centro, que comprende los territorios de La Pampa, Neuquén y Río Negro.-

Inspección del sur, que comprende los territorios de Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego.-

c) El número de escuadrones y compañías que fueren necesarios incluso los depósito-escuelas.-

Como se puede observar por este artículo, fijanse las inspectoñas pero no se limita el número de escuadrones y compañías, casualmente previniendo las necesidades que en un momento podrían concurrir para aconsejar el aumento de las mismas.- Por lo tanto con un acuerdo de ministros en el caso en que estuviera en receso el Congreso o con un simple aumento en la partida del presupuesto la gendarmería podría aumentar el personal de sus tropas.- Deja a criterio del P.E. su organización técnica y el modo de efectuar las inspecciones por intermedio del ministerio de la Guerra y del Interior.-

El título segundo (capítulo primero) trata sobre la cuestión del personal, comienza determinando que "aquel no tiene estado militar" salvo las disposiciones de orden disciplinario impuestos y a continuación hace la determinación del personal base de la Gendarmería en los artículos 17 y 18 de los que resulta:

a) veinticuatro escuadrones.-

b) que se distribuyen en la siguiente forma:

Jefes y oficiales: 148

Suboficiales	:	501
Tropas (gendarmes)	:	3.000
Cuerpo auxiliar	:	49
Personal ayudante	:	<u>43</u>
Total		3.701

El personal de jefes y oficiales está dividido en cinco categorías distintas, el cuerpo auxiliar en diez teniendo en cuenta la administración y la sanidad.- Finaliza este capítulo con algo muy interesante y que denota el premeditado fin que acompaña a la creación de la institución, lo constituye el artículo 19 que dispone la incorporación de maestros donde fuera necesario y aún más de maestros agrónomos para la preparación de los pobladores.-

Para ser gendarme de acuerdo con las disposiciones de la presente ley se requiere como condición especial, según el segundo título, ser argentino nativo, tener antecedentes de buena conducta, haber hecho la conscripción o haber desempeñado estudios o funciones en instituciones armadas, finalmente poseer condiciones físicas.- El P.E. por expresa autorización de la ley puede determinar expresamente las condiciones de idoneidad para cada categoría de puestos o plazas a cubrir. Los nombramientos de jefes y oficiales se efectuarán por decretos del Poder Ejecutivo Nacional a propuesta de la comisión especial, y los del personal subalterno por intermedio de un decreto del ministerio del Interior a propuesta de la Dirección General.-

En este mismo capítulo se determina las condiciones que debe reunir el aspirante que desea entrar a formar parte del cuerpo, y dice debe ingresar en la categoría inferior respectiva, es decir deberá iniciar el escalafón.- Los elementos para formar los cuerpos auxiliares de médicos, farmacéuticos, etc., se elegirán de entre las mejores propuestas.- A los efectos de las bajas y castigos se seguirán las normas fijadas para las demás instituciones armadas.-

En materia de ascensos nos habla en el capítulo tercero disponiendo que se deberán efectuar sin excepción grado por grado, con

tiempos mínimos para los suboficiales de un año y para los auxiliares oficiales y jefes de cuatro, habiendo para los efectos de las propuestas de ascensos una comisión especial que habrá de analizar las condiciones de cada aspirante, de acuerdo con la reglamentación que está autorizado a formular el P.E..-

No ha pasado desapercibida la cuestión de las jubilaciones y pensiones para aquellos que hayan desempeñado un número determinado de años sus funciones.-

Se efectuará de acuerdo con las bases con que se efectúa para los policías de la Capital Federal y para lo cual deberán efectuar los depósitos correspondientes.- Determina también las edades límites para el retiro del personal, siendo estas entre los 50 años y los 60.- A los efectos de las pensiones por incapacidad está dispuesto por la presente ley que deberá ser adquirida esta incapacidad en el desempeño de sus funciones de gendarme.-

El personal se incorporará por contrato a la gendarmería y el mismo tendrá una duración que determinará el P.E. podrá por supuesto ser renovable hasta que se halla llegado al límite de edad establecido por la presente ley.- Por este mismo capítulo quinto se determina las condiciones del salario, que no serán inferiores en ningún momento que sus correspondientes jerarquías del ejército y la armada.-

Se deberán incluir las cláusulas necesarias para adjudicación del lote que les corresponda en la Colonia Hogar, de la que nos ocuparemos más adelante.-

Un penúltimo capítulo se dedica a la forma en que deberá ser instalada la compañía o escuadrón de gendarmería y a tal efecto crea las colonias hogares, y los pueblos inmediatos a los cuarteles.- Dispone que el Ministerio de Agricultura deberá ceder a los del Interior y de Guerra según corresponda veintitres fracciones de tierra de 10.000 Has. de las cuales dispondrán los ministerios para el mejor acondicionamiento de las mencionadas unidades y cuyos detalles los haremos más adelante.- Las condiciones y la elección de las mis-

mas deja determinada la presente ley disponiendo que sobre el terreno una comisión representante de los ministerios del Interior, de Guerra, de Agricultura y de Obras Públicas los elija, dentro de las dos condiciones siguientes: aptas para la agricultura y para los fines que debe llenar la Gendarmería.- Debidamente amojonadas y mensuradas se distribuirán entre los gendarmes que contraerán la obligación de construir su casa para él y su familia, sembrarla, etc..- Se determina también la construcción de un pueblo en cada una de ellos.-

Termina la ley que nos hemos permitido describir someramente con una serie de disposiciones transitorias destinadas a regir la gendarmería en el período de su constitución y organización y que al mismo tiempo habrán de suspender sus efectos tan pronto como pasen a depender del Ministerio del Interior.-

Sin embargo, el primer artículo de este título el tercero de la ley y que a su vez lleva el número 59 de la numeración general de una disposición que la creemos de carácter permanente y cuyo texto es: Art. 59 - "Declarase de utilidad pública los terrenos necesarios para la construcción de cuarteles y casas alojamiento para las unidades de la gendarmería!"-

Creemos entender, salvo mejor opinión en contra, que toda porción de tierra que en el ejercicio de sus funciones llegara a necesitar la institución en cuestión será causa suficiente para que, aplicándosele este artículo se la declare de utilidad pública para efectuar su expropiación.-

Determina este mismo título, que la formación y organización del mencionado cuerpo estará a cargo del Ministerio de la Guerra y que este lo deberá presentar al del Interior dentro del plazo de tres años.- Dispone el paso en comisión del personal militar necesario por un plazo no mayor de año y medio.-

Destina la suma de 2.000.000 en títulos para las construcciones a efectuarse, para la instalación de los mencionados destacamentos y dispone finalmente que mientras no se incluya directamente en la ley de presupuesto, su sostenimiento se pagará con los fondos de

rentas generales.-

Esto que hemos descripto es la ley en sí.-

Ahora vamos a hablar de la gendarmería propiamente dicha y de los sanos proyectos que abrigan las autoridades de la Nación y los directores superiores de la misma institución policial.-

El Gobierno de la Nación como lo hemos dicho anteriormente debe ser el iniciador de las grandes empresas y sobre todo de una como puede ser un organismo de esta naturaleza.- Se necesita indudablemente un elemento de absoluta confianza que reuniera a la obediencia de la disciplina, el poder material de la fuerza para imponer su autoridad, era necesario pues, destacar tropas.- Pero no era posible sacar de su órbita al ejército y al mismo tiempo se necesitaba, no soldados reclutas en período de instrucción como el conscripto, sino por el contrario soldados de línea perfectamente bien preparados en el orden militar y en el orden policial.- Pues bien, quien reúne esas condiciones es un gendarme.

Será pues el elemento de terror para el delincuente sobre todo para el matrero homicida, contra quien será implacable y simultáneamente, un elemento de apoyo, de cooperación, de auxilio, el paño de lágrimas por así decirlo de la población civil, laboriosa, estoica y sufrida.-

Nos vamos a abstener de hacer comentarios de orden militar y policial porque ellos escapan a nuestra técnica y fin de nuestro trabajo, pero si, trataremos de delinear, porque ello afectará directamente a la economía de la Patagónia las obras que habrán de efectuarse de carácter colonizador, civilizador y de asistencia social que se ha propuesto llevar a cabo.-

¿Que es lo que va a ir al sur de toda la gendarmería?

Por expresa determinación de la ley orgánica que dió origen a las mismas, corresponde la instalación de las inspectorías del sur y del centro en las gobernaciones situadas al sur de la Nación.-

Catorce escuadrones se destacarán en los territorios que propiamente forman la Patagónia y dos son destinados a la Gobernación

de La Pampa.-

La inspectoria del Centro, comprende los territorios nacionales de La Pampa, el Neuquén, y el Río Negro, tiene su sede central en Santa Rosa.- Cuenta con ocho escuadrones por ahora, más adelante este número podrá aumentar y se encuentran distribuidos en la siguiente forma: dos en la Pampa, y tres en cada una de las otras gobernaciones.- Dado el hecho que es necesario instalarlas en un sitio donde pueda tener lugar la colonia hogar, los puntos donde se van a fijar tales escuadrones no están aún determinados, pero podemos adelantar que los puestos en la Patagónica constituyen sendas avanzadas sobre la zona precordillerana.-

Otros ocho escuadrones se destinan a la inspectoria del sur con asiento en Comodoro Rivadavia y están distribuidos en la siguiente forma: Chu but tres, Santa Cruz cuatro, Tierra del Fuego uno. Este último tenemos la certeza que va a residir en Río Grande.- Los demás en la época en que escribimos estas páginas no se sabía donde residirían.- Los escuadrones, puede adelantarse a modo de información, constituirán todo un conjunto que no solamente atenderá las probables necesidades del mismo escuadrón sino también las de las poblaciones vecinas. Contarán pues con médico, farmacéutico, dentista, personal de administración, veterinario, maestros, sacerdotes y conjuntamente con ello el personal llamado de maestranza, que lo constituyen el sastre, el zapatero, el herrero, carpintero, panadero y toda esa gama de elementos tan necesarios para la vida de un regimiento.-

Se han iniciado con toda urgencia el estudio de los planos de cuarteles distintos para la zona sur y la norte que difieren en mucho por razones de clima, y a pesar de nuestros deseos al redactar estas páginas dichos planos de cuarteles y casas habitación para el personal destinados al sur no estaban terminados y solo se habían aprobado los de zona norte.-

La Colonia Hogar como contribución directa para muchas poblaciones.-

Una misión muy interesante que va a tener a su cargo

la gendarmería de acuerdo con los terminos de la ley que la crea, art. 46 al 58 comprendidos de la ley N° 12.367, consiste en la fundación de pueblos en los sitios o vecinos a los mismos donde tenga asiento el cuerpo de gendarmes.-

Por el art. 46. se pone a disposición del Ministerio del Interior y de Guerra un lote de 10.000 Has. por cada cuerpo de tal suerte que a la Patagónia le correspondería la cesión de 16 lotes.

De tales lotes se disponen que serán ubicados de acuerdo con la resolución de una comisión especial que decidirá sobre el terreno la ubicación del mismo.-

Se determina también que de dicha superficie el P. E. determinará que parte le puede corresponder al M. de Guerra y cual al del Interior.-

De lo que le corresponda a este último, se habrá de separar una parte no menor del 10% para el M. de Justicia e Instrucción Pública a los efectos del cumplimiento de las disposiciones del art. 5 de la ley 10.284.-

En el terreno restante en posesión del M. del Interior se destinará para instalación de la "colonia del hogar" que de acuerdo con los términos de las disposiciones de colonización deberán destinar también un lugar para la formación del respectivo pueblo.-

Por lo tanto, y de acuerdo a los términos del art. 51 de la ley N° 12367 tendrán derecho a un lote en la "Colonia del hogar" los suboficiales del ejército y la armada, los clases, los ex-conscriptos de territorios nacionales y los herederos forzosos de los miembros del ejército y la armada que soliciten en las colonias del hogar, tendrán derecho preferente a su concesión, así como a la elección de los mismos para los fines establecidos en el artículo 14 de la ley 10.284.-

Por lo tanto al decir de la ley "tendrán derecho preferente a su concesión", quiere decir que los mismos están también al alcance de toda persona de buena voluntad que quiera poblar y trabajar en las colonias del hogar.-

Por el artículo 52 de la misma ley de gendarmería

se dispone además que para cada uno de los propietarios de lote en la colonia del hogar que se comprometa a edificar su casa para sí y su familia se le cederá también un lote en las fracciones destinadas al pueblo.-

A parte de estas funciones que se propone efectuar como consecuencia del envío de la gendarmería, surgirá otra población alrededor de los cuarteles que será la casa habitación del personal de gendarmería en sí.-

Los señores jefes y oficiales de la mencionada institución, necesitan forzosamente tener un lugar donde vivir junto con sus familiares más cercanos: esposa e hijos y como la cuestión de la colonia hogar no es ni mucho menos obligatoria, el Estado proveerá como lo ha hecho en similares casos con los destacamentos o cuarteles y bases del ejército y la armada, creando los barrios de acuerdo con la jerarquía personal de los mismos.-

No se debe dejar de mencionar por lo tanto esta iniciativa, puesto que ello sin duda alguna impulsará a trasladarse a aquellos lugares a nuevos habitantes, familiares y amigos de los que ya se encuentran instalados en los lotes de la colonia hogar, puesto que no dudamos que las cosas habrán de marchar bien, y por lo tanto se habrá de producir la mejor de las propagandas que posiblemente existan, cual es la invitación y los favorables informes que se produzcan entre parientes y amigos.-

Inteligentemente se ha dispuesto la singular predilección para los sub-oficiales, ex-conscriptos y personal de tropa para la aceptación como aspirantes a un lote en las colonias del hogar, ello tiene por objeto de que sean personas de reconocida argentinidad, cosa que es tan necesaria para aquellos lugares; además habrá de brindar una mano de obra capaz de poder colaborar en los trabajos que allá se habrán de presentar, puesto que es más posible que se adapten esos elementos al suelo donde se han transplantado y no personas de otro nivel más superior considerado socialmente.-

En otro orden de cosas al iniciar este capítulo, nos

permitimos hacer una advertencia del estado de abandono en que se encuentra la población en aquellos territorios del sur.-

No solamente existe el enemigo público en el delincuente, hay otros enemigos que actúan en contra de la Nación directamente, como son: la falta de registro para anotar los hijos que nacen, los ciudadanos que se enrolan; la falta de médicos, la falta de maestros y sacerdotes que instruyan y formen las almas.- Pues bien, la obra comienza en la gendarmería con la incorporación a su seno de hombres netamente argentinos y patriotas de primera agua, todos muchachos que conocen su bandera porque han servido ya en las armas de la patria, que conocen su historia y su obligación de policías.-

Personal elegido especialmente de entre aquellos que sacaron mejores promociones en el ejército, gente joven sana de cuerpo y alma la mayoría ya casados o dispuestos a radicarse allí donde los destaquen constituyen el primer paso para aumentar la población y sobre todo mejorar el nivel moral de los pobladores regionales.-

Hicimos notar el hecho mil veces lamentable de que a niños argentinos sus padres por ignorancia o por malicia los anotaran en registros chilenos y luego en ellos mismos se enrolaran.- La Gendarmería iniciará su obra en el niño cuando aún esté en el seno materno, lo atenderá pues en la misma madre quien contará con maternidades especiales, con los elementos necesarios, médicos e instrumental de última palabra y con un correcto servicio de ambulancias.-

Lo atenderá cuando niño brindándole si necesita ropas abrigo, alimentos especiales, médico, remedios para constituirle un físico fuerte y sano, y paralelamente construirán en su alma y en su conciencia una obra moral y una preparación intelectual que le permitirá aprovechar mejor los elementos de que disponga para poder mañana hacer frente a los embates de la vida, y provisto de un corazón moral ser una célula noble en la futura sociedad del sur.- El niño contará con escuela apropiadas para su medio, la Gendarmería las proveerá donde no las haya, poseerán bibliotecas, unas fijas y otras circulantes, estas últimas irán rotando

periodicamente por los distintos cuarteles, contarán con maestros especializados.-

Se dictarán también cursos especiales de perfeccionamiento propios para las niñas y para los varones con el objeto de perfeccionar la instrucción general recibida en la escuela.-

La preparación no termina con la adolescencia del niño, continúa aún más, la Gendarmería continuará su labor de cultura llevando en general la cultura al resto de la masa de la población.- Con ella mantendrán contacto por todos los medios especialmente por medio de las conferencias sobre temas que pueden serles útiles y por lo tanto de interés, por ejemplo de orden sanitario, agrícola, ganadero, minero, comercial, de economía en general, se hará teatro y cinematógrafo, para ponerlos en contacto con las últimas producciones argentinas por medio de sus radio-estaciones, se efectuarán transmisiones ya sea directamente o ya sea en cadena con las principales estaciones del país y muy especialmente de la capital y sobre todo en los días de las fechas patrias.- Está demás que se diga que mediante el servicio de transportes regulares llegarán con toda comodidad toda clase de revistas y periódicos aparte los libros y obras consagradas por su buena calidad.-

En materia de asistencia pública, cada regimiento cuenta con su respectiva sanidad y con ella una sala de 50 cama lo que quiere decir que entre todos los regimientos se contará con un total de 800 camas o más según pudiera darse el caso y las necesidades.- Dichas sanidades serán un hospital en miniatura, tendrán salas de rayos, de cirugía, consultorios externos, farmacia, etc.-

El transporte de enfermos se efectuará mediante ambulancias, última palabra en la materia cuando la gravedad del caso lo exija estará también el avión para trasladar al médico o para conducir al enfermo a través de las largas distancias.-

Algo que en materia de sanidad se ha tenido muy en cuenta lo es el regimen odontológico.- Según los informes médicos, las aguas que consumen generalmente la población, por proceder de las zonas

de deshielo carecen de los elementos necesarios para la conservación de una buena dentadura.- Como consecuencia de todo esto parece ser que el estado de las dentaduras en general es deplorable lo que influye notablemente en la decadencia del poblador.-

Al Gobierno de la Nación esto no ha pasado desapercibido y al servicio odontológico lo ha organizado en forma especial

Ha confiado a la Gendarmería la ejecución de un plan de asistencia que se efectuará mediante el servicio de un cuerpo de sanatorios ambulantes, montados sobre camiones, especialmente contruidos con tal fin.- A bordo de los mismos se cuenta con un consultorio completo con un instrumental quirúrgico de última palabra, con aparato de rayos, y con un taller completo de prótesis dental.-

Estas ambulancias tendrán asignada una zona, cuyas localidades habrán de visitar periódicamente y cuya presencia se anunciará a los pobladores con anticipación a los efectos de que los enfermos que vivan cerca puedan trasladarse e iniciar su cura.- Los pacientes encontrarán pues médico y remedio.-

Otro elemento que influye decididamente es el agua.

La gendarmería habrá de efectuar perforaciones en los lugares más apropiados para las mismas y proveerá de agua potable no solo al respectivo cuartel sino también a las poblaciones vecinas aunque en un principio sea menester emplear para ello carros aguateros.

No se descuidará la faz moral.-

La moral sabemos que tiene dos grandes ramas, primero la que afecta directamente al corazón, a la conciencia, a las buenas costumbres de orden privado y personal que solo están reservadas a Dios y la segunda aquella que forma la personalidad cívica del hombre es decir aquella que enseña las obligaciones emanadas de los derechos de gente, el medio social en que se vive, y sobre todo las obligaciones para con la Patria.-

En cuanto a lo primero, quedará el campo libre para la realización de su fecunda obra por parte del misionero, del sacerdote salesiano que es tan querido y respetado en esas zonas del sur,-

En los planos de los cuarteles ya está dispuesto formar parte del mismo la Iglesia con todas sus dependencias.- En cuanto a lo segundo, aparte del programa de enseñanza de escuelas allí donde no hayan con anterioridad los registros necesarios, se los instalará en el mismo regimiento, y se cuidará muy especialmente de que las parejas no vivan en concubinatos, de que los hijos tengan padres legítimos, y que los nacidos en territorio argentino sean anotados como argentinos en registros argentinos y que las obligaciones del mañana como ciudadanos y soldados sean escrupulosamente cumplidas.-

Otro factor que no ha pasado desapercibido es el abaratamiento del costo de la vida.- Nadie desconoce que en la Patagónica se ha especulado en una forma escandalosa con los artículos de primera necesidad, más aún podemos decirlo sin temor a que se ofendan los culpables, que se ha robado en el hambre y las necesidades más imperiosas del poblador: leche, carne, legumbres, etc. y sobre todo en remedios.-

La gendarmería lo tendrá muy en cuenta, al instalarles sus colonia hogar se lo hará como hemos dicho anteriormente en zonas factibles de agricultura y ganadería.- Pero llega aún más su obra.- En los cuarteles habrá cantinas que serán sendos almacenes de campaña, conterán con todas las cosas necesarias, desde el pan fresco, hecho en el mismo cuartel hasta las cosas supérfluas como perfumes y espejos.- Allí se los podrá adquirir precios realmente baratos como lo podría efectuar en las más acomodadas tiendas de Buenos Aires.- De esta manera se "reventará", hablando en terminos vulgares al comerciante deshonesto e inescrupuloso.- Habrá en tales almacenes practicamente de todo.-

A los efectos de la contribución que habrá de prestar la Gendarmería atenderá también la producción y distribución de tan precioso elemento, y ello no ha pasado tampoco desapercibido.- Los Cuarteles según lo exijan las circunstancias contarán con una usina apropiada para las exigencias del consumo local, y como es logico gravitarán directamente en el cuadro de tales necesidades las provenientes de la población civil.- En otras palabras saldrán desde los cuar-

teles los cables necesarios para proporcionar la electricidad a los vecinos.- Podemos adelantar que si es probable su distribución no sea gratuita su costo será realmente insignificante y persiguiendo solamente un fin fiscal y social, las tasas serán lo indispensable para cubrir los gastos.-

La empleará también para el servicio médico, rayos X y tratamientos eléctricos, así como también servicio de radio y telecomunicaciones, y como elemento de recreación y esparcimiento en el manejo y proyección de cinematógrafos.-

Respecto del servicio de radios, telégrafos, teléfonos la gendarmería tomará por su cuenta la iniciativa allí donde fuera necesario colaborando de este modo al mejor enlace del sur con su metrópoli, y abastecimiento de una necesidad tan grande para esa región como lo constituye el hecho de estar en comunicación con todo el resto de la Nación y del mundo.-

Para terminar diremos, según informe recibido en la misma sede del comando de la gendarmería, que se procurará por todos los medios cuidar la moral del gendarme y su reputación ante la población civil.-

Aparte de la formación moral de que deberá ir provisto, se lo proveera de todas las necesidades materiales, partiendo de la base de un sueldo adecuado a su jerarquía, como elocuentemente habla el sueldo de \$ 160.-- para el gendarme raso, hasta los 1,200 \$ para el inspector con grado equivalente a teniente coronel.- Para el pago de haberes al personal integro del cuerpo de Gendarmería la ley vota la elocuente suma de \$ 8.254.368.-

Se tratará pues de un hombre insobornable para garantizar así el cumplimiento de su misión.-

Así lo esperamos todos.✕

CON LA CONTRIBUCION DEL CAPITAL PRIVADO.-

1.- Análisis de la fisonomía psicológica del capitalista argentino.-

Como es lógico, nada que se desee adelantar económicamente, puede escaparse a la necesidad de la inversión de capital.- Podrá ser este grande o chico por muchos años o por pocos, será en dinero en máquinas, en mercaderías, será en cualquier forma y modo de los distintos sistemas que la practica nos muestra todos los días, pero se hará indefectiblemente necesario la presencia de ese caudal inicial de esa especie de fuerza motriz que pone en marcha a todas las empresas comerciales.-

Existen a este respecto numerosas situaciones que no podemos dejar pasar por alto por la sencilla causa de la íntima relación que habrá de tener éste con el desarrollo y expansión comercial de la región patagónica.-

No hay nada más huraño ni desconfiado que el capital y sobre todo si este pertenece a un poseedor criollo.-

Muchas son las causas que establecen esta distinción.

Hay países, europeos sobre todo que son dadores de capital por excelencia.-

No queremos decir con ello que son descuidados de sus intereses.-

Nada de eso, y muy por el contrario saben muy bien husmear los negocios y distinguir los buenos de los malos o problemáticos; pero dadas las cuantiosas fortunas que se han ido acumulando con la marcha de los buenos negocios y del tiempo, por un lado, la dificultad de iniciarse en nuevos negocios o industrias en sus propios países, por hallarse en estos ya cubiertos todos los horizontes, los enormes impuestos con que estas mismas operaciones estén gravadas y por encima de todo la constante amenaza de guerra que parece hacer hoy crisis en toda Europa, coloca a esos pobres potentados, llamémoslos así, en una situación tal que por todos los medios a su alcance tratan de sacar de esa lamentable situación sus bienes y llevarlos a otro

país con mejores perspectivas.-

Es por esta razón que hay quien dijo, al observar estas emigraciones de capitales, que este era completamente internacional y que tranquilamente se marcha adonde encuentre mejores intereses.-

Si observamos las cotizaciones de la bolsa de valores y títulos podremos constatar hechos que son una absoluta comprobación de la fisonomía de persona miedosa que tiene el capital.-

Por ejemplo: cuando en un país cualquiera "A" se produce una revolución como en España o es invadido por otro como en el caso de Polonia o simplemente entra en guerra o en un estado anormal violento cualquiera, en la bolsa de valores de otro país "B", como ser la R. Argentina se encuentran dos corrientes que moviéndolas dos fines distintos, casi diametralmente opuestos, concurren ambos para precipitar en baja los valores monetarios de aquel país "A".-

Ellos son: 1º) el probable comprador de valores del país "A" que se abstiene por temor al estado irregular que presenta ese país y 2º) el poseedor que hubiera retenido en su poder el mencionado valor, la situación planteada prefiere perder algo bajando el precio de venta y no perderlo todo cuando sobrevenga el desastre financiero de post-guerra o revolución.-

Se encuentran en una palabra por un lado la oferta que baja el precio y la demanda que por ser notablemente más suave re-gatea y baja más la cotización.-

Esta actitud del ofertante al querer desprenderse aún con alguna pérdida de los valores de una nación en desgracia y la del comprador de no aceptar ofertas son la prueba de una absoluta indiferencia que tiene el capital por el territorio donde se encuentra y su constante voluntad de residir allí donde haya mayores seguridades, en otras palabras que el poseedor de dinero que va a comprar títulos de un estado prefiera lógicamente los de aquel país donde hay más seguridad.-

Pues bien, la R. Argentina es un país provisto de grandes fuentes naturales de riqueza como es del dominio de todos y como hemos tratado de demostrar en la parte concerniente a la Patagónica,

colocada en una zona austral con respecto al resto del mundo, se halla verdaderamente alejada de los focos de guerras y contiendas.- Perfectamente organizada en su régimen interno y en plena transición del período agrícola-ganadero al industrial, nuestro país es una esponja para absorber esos capitales sin destino que en el país de origen no tienen aplicación; en otros términos, "un país tomador de capitales".-

Pero el hecho analizado nos sugiere de inmediato la pregunta ¿Hay en nuestro país capitales propios capaces de iniciar industrias?.-

Debemos responder categóricamente que sí.-

Pero, y siempre el indeseable "pero", la fisonomía del capitalista argentino es muy distinta a la del capitalista extranjero y por eso se encuentra casi incapacitado para participar en grandes empresas.-

El capital, en nuestra patria, ha surgido, podemos decirlo casi sin temor a errar, de dos maneras.- O son terratenientes que han visto surgir su fortuna con la valorización de sus campos, o son inmigrantes o hijos de inmigrantes, gentes de baja esfera social que habiendo llegado al país a trabajar, "han hecho la América" y ahora son capitalistas que conservan el estigma de avaricia con que han amasado su fortuna.-

Unos y otros no conocen lo que constituye una gran empresa.-

Los primeros porque no conciben más que la fortuna del campo solo piensan en sus estancias en sus animales, la reproducción de sus ganados constituyen sus rentas, o en su defecto los arrendamientos que cobran por la locación de las mismas tierras.- En una palabra, si no se trata de negocios agropecuarios, no les interesa lo más mínimo un movimiento de sus riquezas hacia nuevos y distintos horizontes, no los conocen ni tampoco intentan conocerlo.-

Los segundos, porque si bien han trabajado en distintos negocios, el único objetivo que los guía es multiplicar sus riquezas. Avaricia pura!

Los negocios a larga distancia que son los verdaderos

negocios los espanta, hacer una inversión para que gane intereses después de dos, cinco, diez o más años es una operación que ni la mencionan cuando más pensar por un momento que les pudiera interesar.-

Ellos quieren ir ganando desde el principio y ganando mucho no perder un centavo de sus capitales, en el caso de no resultar el negocio.-

La combinación del capitalista de este tipo, y de un industrial técnico, por ejemplo, es algo casi imposible, el técnico tiene que quedar casi bajo la suela del zapato del capitalista.-

En nuestra breve experiencia podemos citar un caso de la lucha entre el industrial y el capitalista criollo.-

Se trata de una industria de tintas para escribir y no habremos de citar nombres para no herir susceptibilidades.-

Se necesitaba una insignificante suma de dinero que no pasaba de \$ 5.000.- entendámonos, insignificante para lo que pueda ser una industria.-

Pues bien se ofrecía en garantía el control de la administración la participación del 50 % de las ganancias líquidas y además cedían como prenda todas las instalaciones y mercaderías valuada en el costo de fábrica que sumaban un total aproximado de \$ 6.000.- y más bien más.-

Por singular coincidencia, y permitasenos afirmar que decimos la más absoluta verdad, se ofertó el negocio a dos señores que conocíamos personalmente, el uno hijo del inmigrante enriquecido y el otro un estanciero fuerte.-

El primero nos respondió: "yo solamente hago prestamos hipotecarios a cortos plazos, tengo una gran fábrica y como conozco de negocios se que la tinta no rinde.- Además los señores no tienen ninguna casa para hipotecar y así yo poder salvar mis pesos".-

En una palabra de haberse realizado el contrato, este buen señor exigía una casa en hipoteca, con su interés lógicamente, y la participación ofertada en el negocio.-

Es cierto que el mencionado señor, daría dinero para una hipoteca indefinida de tiempo, pero el ganaba los intereses de la hipo-

teca y las ganancias líquidas que aparte le correspondían del producto de la fábrica.-

El otro ni se molestó en averiguar de que operación se trataba, y sin más nos contestó.- "a mí démen vacas que después de un año yo las vendo bien invernadas y me pagan el doble".-

El asunto por supuesto, no terminó aquí, se le ofreció a un tercer señor que vino casualmente recomendado por un pariente cercano de uno de los industriales.-

Este, que realmente parece conocer algo de economía, porque habremos de advertir que mientras más ignorante es una persona más cree saber de economía, observó el producto, y constató su calidad que era efectivamente muy buena, observó la probabilidad de que no se introdujeran tintas alemanas e inglesas por la guerra que se iniciaba y sin más trámite ofreció el capital necesario.-

"Corro conjuntamente con los señores industriales la ventura del negocio y participo a su vez por partes iguales las ganancias del mismo", nos dijo.-

Este señor ofrece su capital que es europeo.-

El capitalista de esta procedencia tiene la visión del porvenir, sabe que en el país en que se encuentra, los negocios no se circunscriben a las "Hipotecas usurarias" ni a las "Compras y ventas de vacas".-

Desde luego nuestra principal riqueza nacional está en las fuentes agropecuarias, pero sí es también cierto que a la altura en que nos encontramos de evolución económica, nuestra patria va entrando poco a poco en su faz industrial, que merece ser apoyada y que por lo tanto, los nuevos tipos de industria constituyen realmente un negocio muy factible.-

Procediendo de un país donde se gravan con enormes impuestos que afectan directamente las ganancias muy lógico es que se decidan a cualquier operación razonable aquí puesto que se conforman con un interés adecuado.- Por el hecho de proceder de países viejos con experiencia en todos los tipos de negocios, saben que en una inver-

sión bien hecha si por la naturaleza de la operación hay que esperar un tiempo, lo esperan con toda tranquilidad.- El tiempo es un gran factor en muchas operaciones, y ellos lo saben y por lo tanto lo aceptan.

La construcción por ejemplo de un tranvia subterráneo constituye la inversión de una fabulosa fortuna, que difícilmente se podrá rescatar rápidamente.- No solamente eso; se requiere también la construcción hasta la inauguración de la misma.- Por supuesto que se necesita sus buenos años de trabajos y gastos.-

Pero luego empiezan a viajar pasajeros, y esos 0,10 empiezan a sumarse a otros muchos 10 cts., a formar grandes sumas de dinero, a pagar intereses y finalmente a amortizar capitales invertidos.

Pero la obra está y está en marcha y durará muchísimos años más que los que se necesitan para las modestas amortizaciones y entonces empieza la verdadera ganancia de la empresa, diez o quince o a lo mejor a los veinte o veinticinco años.- Esto lo sabe el capital extranjero y se somete gustoso, hacen la inversión para que la gocen sus nietos, pues ellos están cosechando a su vez lo que hicieron sus abuelos.-

El capitalista criollo, salvo raras y muy honrosas excepciones, se desespera ante esos compases de espera.-

El estanciero quiere ver engordar su ganado y venderlo en la primera oportunidad posible.-

El otro tipo de scandalado que hemos citado quiere la hipoteca, los fuertes intereses que cobra no le habrá de permitir cubrirlo al deudor, y deberá entregarle su casita.- Aquí está para él el verdadero juego de su negocio.- Como ha prestado cuando más la cuarta parte del valor de la casa, al entregarsela en pago el deudor, el prestamista compra automáticamente por uno lo que vale cuatro o cinco.- Es decir realiza la verdadera esperanza del usurero.- Es por esta misma razón que no intenta empresas de gran aliento por lo general, salvo algunos y muy escasos ejemplos en contra, los verdaderamente inteligentes.-

Otra manifestación de usura lo constituye el juego.

Es por la misma razón que no se sabe arriesgar un poco. Esa es la misma causa en virtud de la cual todas las grandes compañías de ferrocarriles, tranvías, teléfonos, etc., están en manos de extranjeros.

No nos debemos disgustar porque esto pase en nuestro país, y que dé como resultado el acaparamiento por el capital extranjero de nuestras grandes empresas comerciales.- Lo que nos debe disgustar realmente es la poca conciencia del capitalista argentino, su absoluta ignorancia en materia de negocios, su resistencia al consejo sano del técnico en economía, su avaricia tan insana e inmoral, tan mal orientada que dá contra sí mismo no permitiéndole entrar en operaciones que mañana a la par de contribuir a la grandeza de la Patria le proporcionarían una renta fuerte y segura y finalmente y por encima de su insensatez, por encima de todo, su falta de patriotismo.-

Es debido a esto que nuestra patria es tributaria del capital exterior, que no es realmente independiente.-

La educación moral y científica del capitalista argentino habrá de redundar en un doble beneficio, colocará pronto a la Nación en el dominio material de sus riquezas naturales, y le brindará al infeliz acaudalado que cree proceder bien, la verdadera orientación, para el buen resultado de sus negocios.-

Aquí reside la verdadera diferencia de un capitalista a otro y aquí una de las principales obras que debe realizar el gobierno hacer propaganda para instruir a los poseedores de capitales y disponerlos bien para iniciarse por nuevos horizontes.-

2.- Modos de estimular al capital privado.

A pesar de todo lo dicho respecto de la obra que se propone realizar el gobierno mediante su gran instrumento, la Gendarmería, y con ella todos los demás órganos oficiales que desde tiempo atrás vienen actuando, el capital privado, principal elemento para la buena marcha y el progreso de una zona debe ser a su vez estimulado en forma especial.-

Cuando tenemos un motor de automóvil, por ejemplo, tenemos sin lugar a dudas una fuente de energía, de fuerza; pero si está parado, para obtener los beneficios de esta potencia menester será ponerlo en marcha, es decir, hacerlo moverse por medio de un arranque.-

Pero el burrito de este arranque necesitará forzosamente una pequeña tromba eléctrica de una batería para poderse mover él a su vez.- No termina aquí la operación, producido el movimiento en el interior del motor, para que este cobre vida y marche por sus propios medios, en los motores a explosión, se requiere que concurren a la cabeza de los cilindros dos elementos, el carburante y la chispa eléctrica.-

Este motor en cuestión es imagen de la Patagonia nadie es capaz de calcular su potencia económica ni el caudal de riquezas que puede contener en su seno, porque el motor está parado y si queremos disfrutar de sus beneficios, es necesario ponerlo en marcha.-

Como el motor, tiene también su burrito de arranque. Lo podemos llamar así a los recursos que tiene ya en explotación y a las poblaciones aisladas que capaces de tener energía para la producción habrán de recibir la tromba eléctrica con el estímulo y la confianza que le brindará seguramente la gendarmería, etc., por ejemplo.-

El motor será movido, pero movido solamente.- Para que realmente este se ponga en marcha con fuerzas propias, se necesita la aparición de la chispa y del combustible; pues bien, a la emigración de nuevas poblaciones llamémosle la chispa, y al ingreso de nuevos capitales privados, el combustible.- Como en el motor a explosión, un elemen-

to no hace nada sin el otro y en el caso que nos ocupa si no es posible iniciar una gran explotación sin capitales y sin población no lo será tampoco.-

Inútil será pretender explotar algo en una zona desierta por más capitales que se reúnan, habrá que llevar población obrera e inútil será también pretender realizar la misma empresa en un lugar densamente poblado sin que exista el aporte del dinero necesario.-

De como se estimulará la población, diremos que a ello pueden concurrir tres elementos que mayor aliciente brinda al inmigrante: primero: brindándole trabajo mejor remunerado que en la zona o país de origen; segundo: seguridad y garantía personal para él y los suyos, que no van a robarlo, que no lo van a explotar; tercero: medios adecuados de comunicación y transportes-

De estos tres elementos, el primero será objeto de un comentario especial en este capítulo, del segundo nos hemos ocupado al tratar sobre la obra del Ejército, la Armada y la Gendarmería, y el tercero constituye nuestro tema central y será desarrollado en extenso más adelante.-

De como se proporciona trabajo a una población recién llegada no es un asunto del todo sencillo, pero en este caso que nos permitimos plantear, el problema en principio se resuelve llevando la población al punto donde se desee iniciar una explotación.- Es decir se lleva la mano de obra capaz de realizar un trabajo determinado.-

En el momento en que escribimos estas páginas, el mundo está conmovido por dos guerras que no sabemos cuando van a terminar ni que consecuencias pueden producir, pero lo cierto es que el origen de las mismas estriba, no solamente en odios raciales sino muy especialmente por cuestiones de orden puramente económico.- El Japón por falta de suelo para sus habitantes lanza sus hombres sobre China, rica y amplia y ésta a su vez se defiende; por la misma razón Alemania, densamente poblada se lanza sobre Austria, sobre Checoslovaquia, y Polonia buscando la ruta que la lleve a Rumania que es un país de menos población de extensos campos.-

Los pretextos son de cualquier naturaleza, lo real son sus propias necesidades.- De que proceden mal una y otra no lo discutimos ni un instante ni mucho menos pretendemos justificarlas, las poblaciones excedentes deberían emigrar en forma pacífica a donde buena-mente se los recibiera.-

No pretendemos intervenir en análisis militares sobre el porvenir que pueden tener estos estados, puesto que hay personas más capaces que nosotros para ello y sobre todo nos saldriamos completamente del tema que nos hemos impuesto, pero no obstante el mismo constituye nuestro punto de partida para otro análisis que nos proponemos efectuar.-

¿Cual es la mejor política que debe seguir nuestra Patria en estos momentos?.-

No basta, -dijo alguien con cierta ironía- querer ser neutral la cuestión es poder serlo, y esto es lo que debe preocupar a la Argentina pues los hechos prueban que este señor tiene razón.-

¿Tendríamos con que hacer frente a un invasor más o menos fuerte?.-

No lo sabemos, por otra parte podemos estar verdaderamente convencidos que nuestro suelo es codiciado por muchos otros estados y por lo tanto, debemos ponernos a cubierto de cualquier sorpresa.-

Repetimos, hoy no se pelea ya por un ideal, se pelea, se invade, se destroza para disputar economías comerciales en el mundo.

En la actual guerra de Europa, los dos principales aliados Inglaterra y Francia, no luchan por una comodidad de razas, ni de religión, ni de idiomas, lo único que las une efectivamente es la comunidad de intereses económicos que defienden.-

Con gobiernos totalmente distintos, una monarquía y una república socialista, las naciones aliadas constituyen sendos imperios coloniales y luchan contra quien pretende arrebatarles su poderío

Afirman luchar contra un señor despótico, la negación

de todo lo que es derecho, que encarna el ímpetu de conquista propio del pueblo germano descendiente de los barbaros del norte, todo es muy cierto, no nos apartamos de ello en lo más mínimo pero cual ha sido la causa que los hizo buscar por todos los medios posibles la alianza militar con Rusia que es la cuna del comunismo.- Evidentemente se trataba de cercar militarmente al país germano.- Para ello dejaban de lado todas las demás cuestiones.-

Esto nos demuestra que lo que une y divide a las potencias solo es, repetimos, cuestiones puramente comerciales y económicas.-

Por otra parte esto mismo nos debe haber comprender el enorme peligro que para nosotros constituye el hecho de tener grandes extensiones de tierra nacional casi abandonadas.-

La guerra está en marcha, y nadie nos puede pronosticar su desenlace.-

El Estado debe darse cuenta del peligro que corremos ante la incertidumbre y no aceptar que las cosas continuen como hasta ahora con una lentitud sin nombre, sino por el contrario, debe tratar de acelerarlas por todos los medios posibles, debe poner todos los medios para que vaya la población al sur.-

Volviendo por lo tanto al tema que nos ocupaba hace un momento, "el estímulo del capital privado", la Nación, sin apartarse de su principal condición de país agropecuario, debe también acelerar su ritmo industrial.-

Para ello debe, en primer término, conocer con que industrias cuenta, segundo de que capitales dispone, tercero que industrias le faltan, cuarto cual es el probable mercado de colocación de tales productos, quinto con que materias primas cuenta y de donde las puede sacar en su territorio, sexto en base al mercado que los nuevos productos podría contar, determinar el volumen apropiado que podría tener cada una de las nuevas industrias, finalmente el más apropiado lugar para su instalación, teniendo en cuenta las fuentes de materias primas, los mercados de consumo y los medios de comunicación.-

Y volviendo finalmente a la Patagónia reafirmamos el principio de que el suelo en gran parte podrá no ser apto para la agricultura y la ganadería del tipo que se explota en la Pca. de Buenos Aires, por ejemplo, pero hay otros productos que en la zona precordillerana y en los valles d  muy bien, verbi gracia ganado lanar y pieles finas, maderas, frutas, remolacha, etc.

Y en cuanto a los minerales que el subsuelo contiene, creemos que solo el Cielo podrá conocer la magnitud de sus riquezas, pues nosotros los argentinos estamos muy lejos de saber la verdad.-

Dijimos en el quinto punto de los considerandos mencionados anteriormente que se debía de saber las materias primas con que se cuenta y de donde se las puede sacar en el territorio.-

Ello quiere decir que la propaganda no debe consistir en que los diarios hablen de las necesidades en el sur de la Patagónia por ejemplo, y que ello se convierta en tema de moda para las mesas de confiterías y boites donde jvenes vestidos a la última moda entre licores y humos de cigarrillos, entre los comentarios de los programas de los teatros, se hable también de lo lindo que sería un viaje de boda o de simple turismo de descanso y recreo por los lagos del sur.-

No, así no sacaremos nada.-

El Estado por medio de las dependencias con que ya cuenta debe hacer un cuadro de conjunto, para llegar por ejemplo a decir: la Nación necesita hulla, sus necesidades llegan a tantas toneladas al año, en tal parte existe un yacimiento de buenas condiciones, a él se puede llegar por tal vía cuyo transporte por tales medios puede oscilar entre X e Y pesos por tonelada, lo que daría un precio de costo sobre tal o cual plaza consumidora de la Nación a tal precio.- Para la instalación de una explotación de tal naturaleza y que produzca tanto de hulla se requiere según el informe técnico tal suma más o menos.-

Como no ha dado resultado garantizar el interés de esos capitales puesto que las empresas particulares disimular n sus efectivas ganancias, y sin que esto llegue a ser economía dirigida propiamente dicha, el gobierno de la Nación podrá garantizar la colo-

cación de una cuota determinada de tal producción garantizando de esta manera indirectamente el interés de los capitales invertidos, lo que evitará por un lado el desembolso material de dinero y por otro obligará a la empresa a efectuar la explotación.- Podrá aún más, gravar fuertemente los capitales que gozan sedentariamente rentas perezosas y aliviar en todo sentido a aquellos que explotan riquezas nacionales.

Todavía más, se podrán establecer profundas diferencias de beneficios a favor de los capitalistas netamente argentinos con relación a los capitales importados de cualquier manera.- Por ejemplo en el porcentaje de contribución o de impuestos a la transacción o a los réditos.-

Se puede también gravar la importación del producto similar extranjero lo que dá como resultado la disminución de la importación o la diferenciación de los precios poniendo en mejores condiciones al producto nacional.-

No será nada extraño, pues por el contrario ya lo estamos viendo, que firmas industriales procedentes de otros países, pongan en nuestro territorio talleres y fábricas del mismo tenor que en los países de origen; v.g.: la fábricas de neumáticos, esto si bien constituye un beneficio para la Nación, no lo constituyen, sin embargo en el grado que podrían serlo si fueran absolutamente argentinas, puesto que sus ganancias líquidas serán despachadas con destino al extranjero, verdadero objeto de su instalación aparte de que los principales directores nunca podrán ser argentinos, por lo tanto y por aquello de que es lógico que no hayan venido para nuestro total beneficio sino por el contrario para aumentar sus beneficios particulares cuando no a burlar de este manera alguna traba de carácter fiscal no deberán ser consideradas, en un pie de absoluta igualdad con relación a otras instituciones que pertenecientes a firmas nacionales cuenten con fábricas para productos iguales.-

Por ejemplo, si la fábrica Ford, de automóviles, quisiera poner un establecimiento industrial en nuestra patria, ello sin duda alguna redundaría en nuestro beneficio puesto que habría una in-

industria más, se tomarían obreros argentinos, etc., habría quizá exportaciones de autos a los países limítrofes, en fin, unos cuantos beneficios más; pero ello sería como una consecuencia de que se le hubiera hecho a la Ford, una cuestión casi insuperable, los impuestos de importación con que nuestra aduana le grava la entrada de autos su industria o quizás respondiera a una competencia o guerra que se llevara otra firma de los E.E.U.U. o de Europa, y que ni más ni menos, la batalla se llevara a cabo en un campo neutral.- Luego en realidad el beneficio que los impulsa no es para la Argentina sino para ellos y eso, todavía, si la maniobra no responde a una política de expansión premeditadamente concebida y disimuladamente conducida desde las esferas oficiales de los E.E.U.U.-

Ahora bien, en nuestra Patria existe ya desde hace algún tiempo una fábrica de automóviles que no tenemos inconveniente en nombrar porque aparte de su faz comercial que nadie discute, sus capitales argentinos largos años ha que hacen patria.- Nos referimos a la "Hispano Argentina".- Esta firma tiene de tiempo atrás sacado su carta de ciudadanía argentina y los intereses de sus capitales no habrán de emigrar a ninguna nación extranjera.-

Supongamos que realmente se instalara la Ford, y como decimos esta firma, cualquier otra podría ser, ¿sería lógico que se la tratara en idénticas condiciones que a su colega la Hispano Argentina? A todas vistas, nó.-

No es posible que a una fábrica que la hemos visto dar sus primeros pasos industriales y comerciales la dejemos luchar sola frente a un coloso que llegue del exterior.- Debe ser forzosamente amparada por todos los medios posibles y uno de los más poderosos es la modificación del régimen impositivo que a ambas deberá afectar.- Por ejemplo: Si un coche de la firma extranjera (X) paga de patente \$ 500.-, un coche de la misma categoría de la firma Hispano Argentina que por el régimen impositivo le correspondería también una patente de \$ 500.- por el solo hecho de ser argentina la firma que lo produce, deberá pagar solamente \$ 100.- ó \$ 50.- Este solo hecho inclinaría

la balanza del mercado consumidor de sus productos en la Argentina a favor de la firma nacional, la que tendría puede decirse garantizada la colocación de toda su producción, máxime si tienen la viveza de no ampliar desmesuradamente sus talleres y sobre-saturar con su producción la capacidad de consumo de los mercados en que actúan.-

Otra forma será disminuir todos los demás impuestos que gravan la producción de la mencionada fábrica argentina y cargarla con todo disimulo casualmente a la fábrica adversaria y extranjera.-

Otro tanto podría hacerse con los fletes de transporte de los productos de las mencionadas fábricas, con los derechos de importación de las distintas materias primas hasta llegar a determinar las zonas francas en los puertos o concederle el derecho de devolución de impuestos de importación o simplemente la compensación de los mismos para las posibles exportaciones de las mismas.-

Es decir que una vez fabricado el automovil y vendido que fuere al exterior, las materias primas extranjeras que no se producen en la Nación y que se han empleado en la fabricación del mencionado coche, los efectos de que este le cueste menos aún a la fábrica argentina y pueda llegar al mercado exterior con mejores ventajas de precios, el Estado le descuenta el importe proporcional que le habrá cobrado por la importación de tales materias primas.-

No aconsejamos por lo tanto la aplicación del principio de la derogación de impuestos para las materias primas que pudieren ser importadas por el hecho de no producirse en la Nación, puesto que también se podrá beneficiar como en este caso, al competidor que llamamos extranjero que podría comprar por medio de un argentino.-

Esto que como ejemplo nos hemos permitido analizar con cierto detalle y hasta con un tanto de rigidez, se deberá emplear, para todas las industrias de la Nación.-

Aconsejamos pues a los efectos de estimular la inmigración o fijación de capitales particulares, aparte de las distintas formas que nos hemos permitido presentar, la invitación por parte del Estado a los capitales netamente argentinos para formar empresas de ti-

po mixto en donde intervengan los capitales privados en combinación con los aportes de la Nación.-

Este sistema tiene una gran ventaja sobre la empresa de caracter autárquico, y es el mutuo control entre los intereses del capital privado y los del estado.-

En efecto: si bien no dejamos de reconocer los enormes beneficios traídos a la Nación por el sistema autárquico, no dejamos de reconocer que su bondad está sometida a la calidad personal de los administradores fiscales que se encuentran al frente de la misma; luego, un mal directorio, por ejemplo en Y.P.F., traería como consecuencia resultados desastrosos para la explotación petrolífera en la Nación. Se necesita ser un argentino integramente patriota y de moral muy sólida para no dejarse vencer por las múltiples tentaciones que en su vida de director se le podrán presentar no por otra razón, sino porque no es posible remunerar su responsabilidad, sacrificios y tiempo insu- mido en la misma forma, que lo podrá hacer una empresa privada.-

Por el contrario, un organismo privado, que adquiere cierta magnitud, máxime si este pertenece a capitales extranjeros, constituye para la Nación y sobre todo si esta es pequeña y está en períodos de formación, todo un peligro.-

El directorio de dicha empresa comercial es el verdadero gobernante de la Nación en que se encuentra, y como maneja oro, seduce con facilidad a los mandaterios poco escrupulosos.- Por eso no conviene a la Nación Argentina la entronización en su suelo de empresas y sindicatos extranjeros poderosos para explotación de las riquezas, las mineras por ejemplo.-

La combinación de los dos sistemas, elimina teóricamente los dos inconvenientes mencionados, y solo aparece aquel que puede surgir del entendimiento entre los directores que representan el capital privado y los del aporte fiscal.-

En teoría ambos grupos de directores se controlan mutuamente, lo que da como resultado un equilibrio administrativo de tal naturaleza que impide por un lado que los directores particulares

especulen en tal forma que llegando a una situación dolosa por demás, se proporcionen ganancias desmedidas en detrimento directo de la riqueza nacional que explotan y del consumidor que es el que paga el artículo encarecido desmenestamente, y por el otro los directores particulares impiden a su vez las malversaciones y manejos también dolosos que los directores fiscales pueden incurrir al intentar administrar mal los fondos de la sociedad, que casualmente, por ser administradores fiscales los fondos que administran no pertenecen a su bolsillo particular.-

De este tipo de sociedades existen también varias en la Nación, una de ellas es el Banco de la Pcia. de Buenos Aires, que es del dominio público la desastrosa administración fiscal, que presidió a su nueva organización, otro caso nos lo presenta la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, que surgió como consecuencia de la reorganización de las compañías particulares y finalmente otra podemos citar como ejemplo y lo es la Bolsa de Frutos del Delta con asiento en el Tigre.-

Mientras que la primera entidad surgió como consecuencia de los desastres administrativos de algunos gobiernos poco escrupulosos, la segunda, como consecuencia de la necesidad de reorganizar el tráfico en la Capital Federal, y la tercera ha surgido como confirmación de lo acertado que resulta la combinación de los dos elementos uno como el otro tan interesados por el buen resultado de la empresa.-

Al referirnos a la obra realizada por la Y.P.F. en el sur y al mencionar la conveniencia de que se iniciarán nuevas explotaciones de este género, no procederíamos con justicia si omitiéramos mencionar también el sistema mixto de sociedades, puesto que al abogar por la incorporación de todos los medios posibles del capital privado argentino en las nuevas orientaciones que se suscitarán la presencia en las sociedades mixtas del capital del estado, no solamente tiende a aumentar los fondos para la iniciación de la nueva operación comercial sino también brinda el indiscutible estímulo que constituye el hecho de incorporarse al estado y asociarse a la faz aleatoria que to-

da empresa nueva tiene por delante, constituyendo al propio tiempo una garantía de solvencia para el capitalismo que aporta y para el comerciante que haya de trabajar más adelante con la flamante institución.-

Si se procurara conmover al alma de los capitalistas realmente argentinos, terratenientes y hacendados que sedentariamente viven de sus rentas, si se los llamara y estimulara de todos modos y sobretodo si se les hiciera un llamado patriótico haciéndoles ver el peligro en que se puede ser envuelta la Nación, otra cosa sería nuestra patria.-

Si una parte por lo menos de los rieles tendidos en nuestro suelo, si la mitad de los automoviles que marchan por nuestras calles, si la tercera parte del hierro empleado en nuestras obras edificaciones, puentes y caminos, si la décima parte de los múltiples metales empleados en todas las fábricas argentinas provinieran de yacimientos y fundiciones argentinas, y si en general el cupo de importación disminuyera por el acrecentamiento de la industria local, otra cosa sería de nuestra patria.-

Debemos recordar que no está solamente nuestro porvenir en el trigo, ni en el maíz, ni en las vacas, que si bien constituyen nuestro gran renglón sobre todo para nuestro comercio exterior, la industria será quien va a construir nuestra verdadera autonomía e independencia, y quien nos va a brindar la oportunidad de tratar con los principales estados del mundo, de potencia a potencia.-

La Patagónica, a quien dedicamos este trabajo, posee yacimientos de metales interesantísimos para nuestra industria, que prácticamente se desconocen; es necesario que el Estado los localice con precisión, que valúe la probabilidad de su rendimiento y llame luego a licitación pública para su explotación, así también van a nacer nuevas industrias.-

No solamente tiene riquezas en el subsuelo la Patagónica la tiene también en sus bosques de cuyos arboles se pueden sacar tantos postes que ahora se importan y que se destinan en su mayor parte para el tendido de alambres telefónicos y telegráficos.-

Una idea de lo que podría ser su explotación lo veremos en la breve descripción que haremos en el capítulo vinculado con la

geografía económica de este mismo trabajo.-

Claro resultará entonces afirmar la confianza sobre el porvenir que tiene el sur de la Nación, los millones de pesos que podrían producirse y los miles de brazos que en ella se podrían emplear y lo lógico resultará también estimular, como hemos dicho, la fijación en ella de grandes capitales argentinos.-

CONCLUSIONES.-

Entre todo lo expuesto en este capítulo referente a la forma en que se podría intentar acentuar la producción sacamos las siguientes conclusiones:

Primero.- Es el Estado Federal quien debe encarar resueltamente el problema, quién lo debe abordar en todos sus aspectos, pues es él y solamente él quién tiene en sus manos los elementos indispensables para ello.-

Segundo.- Que la obra ya ha tenido su iniciación y que no tardará en hacerse notar los frutos de la misma.-

Tercero.- Que aparte de la indiscutible obra del misionero se asocia la del ejército y la de la armada.-

Cuarto.- Que una de las instituciones que más beneficios parece ofrecer al vecindario es sin duda alguna la Gendarmería, desde el punto de vista de la asistencia social por los múltiples aspectos de la vida de esos pueblos que van a enfocarse sus funciones.-

Quinto.- Que la modalidad del capitalista netamente argentino es retrógrada para las empresas de gran aliento.- Que a ello se debe en gran parte nuestra lamentable condición ante los capitalistas extranjeros.-

Sexto.- Que es el Estado quien debe fomentar por todos los medios posibles la incorporación a esas regiones del doble tipo del capital humano y capital dinero.-

CAPITULO 3*

NAVEGACION Y PUERTOS MARITIMOS

- Navegación de cabotaje.- Pag. 116
- I.- Obras portuarias existentes.- Pag. 120)
- a) Viedma y Patagones.- Pag. 122
 - b) San Antonio.- Pag. 128
 - c) Puerto Madryn.- Pag. 133
 - d) Comodoro Rivadavia.- Pag. 137
 - e) Puerto Deseado.- Pag. 143
 - f) San Julian.- Pag. 146
 - g) Santa Cruz.- Pag. 150
 - h) Río Gallegos.- Pag. 154
 - i) Lista general de puertos a lo largo de la costa Patagónica.- Pag. 158
- II.-Obras y proyectos.- Pag. 161)
- a) Canal Patagónica.- Pag. 167
 - b) Administración autárquica.- Pag. 171
- III.- Tráfico por los puertos del sur.- Pag. 177)
- IV.- La navegación y el servicio público por el Estado.- Pag. 192)
- a) Situación jurídica de los servicios públicos por el Estado. Pag. 194
- V.- Proyectos de leyes elevados al Honorable Congreso de la Nación)
- en el transcurso del año 1940.- Pag. 196
- a) Proyecto de creación de la secretaría de la Marina Mercante.- Pag. 196
 - b) Proyectos de ley de cabotaje.- Pag. 199
- VI.- Unidades de navegación de cabotaje.- Pag. 202
- VII.- Conclusiones.- Pag. 208
-

NAVEGACION DE CABOTAJE.-

Al comenzar la faz de la tesis relacionada con los transportes propiamente y después de haber considerado brevemente las distintas fuentes de riqueza con que puede contar la Patagónia, conviene que inciemos nuestros modestos escritos, poniendo en primer plano algo que se debate en el presente con especial interés tanto en las esferas privadas como en las oficiales, puesto que el desarrollo de los acontecimientos internacionales, privan a los productores de la Argentina de las bodegas necesarias para la exportación y por lo tanto, se hace sentir con más crudeza la urgencia de una empresa de transportes marítimos nacional.-

No nos lleva en este momento la idea de analizar la conveniencia o nó de organizar una línea a Europa y a los EE.UU., trataremos de no llegar a mencionar la probabilidad de la implantación de una de ellas, no porque no sea necesario, sino porque hay que tener mucho cuidado en prevenir las consecuencias de los dolorosos hechos belicos que enlutan a Europa y en alejar por lo tanto lo más posible de ese foco a nuestras flamantes unidades, previendo con ello cualquier irreparable ataque por parte de unos u otros de los beligerantes.-

Para la zona patagónica, la navegación tiene un amplio campo de acción, la longitud de sus costas de más de 2.700kms. sobre el Atlántico, brinda la oportunidad de poder desarrollar con el tiempo y paralelamente con el progreso de las distintas explotaciones un amplio tráfico de pasajeros y sobre todo de cargas, para las cuales

tiene de acuerdo con el panorama general que se nos presenta a la vista un verdadero porvenir.-

La navegación de cabotaje para el transporte de mercaderías se había de apoyar con el envío que hacia los puertos de mar se hagan de los distintos cargamentos salidos de la precordillera y que reuniendo las características apropiadas para el viaje en angulo un tanto más lento y más largo sean aptos para soportar el viaje a que las obligaría el buque.-

Decimos "viaje en angulo" porque el transporte en esta oportunidad se efectuaría en dos etapas; la primera, de la zona de origen hasta el puerto de mar, haciendo un recorrido del oeste al este por agua y rios o por tierra (caminos - ferrocarril) y luego la segunda parte del viaje de sur a norte, por la costa de mar.- Esta demás que aclaremos que el mismo recorrido se puede efectuar en sentido inverso con productos que procedan del exterior o del norte de la Nación con rumbo a la Patagónia.-

A este tipo de tráfico desde luego se deberá afectar las mercaderías de gran volumen, de gran peso y sobretodo de facil conservación.- El costo de las mismas no sería alterado mayormente por este tipo de transportes, puesto que es el más barato de todos y por lo tanto al alcance de los productos de más bajo precio.- Por lo tanto, podrán viajar por su intermedio los cueros, grasas, pieles, maderas, leña, huesos, minerales de todos los tipos, carbón, petróleo, productos ya industrializados como conservas de pescado, frutas secas, orejones, azúcar, papel, pasta para papel, etc.-

El tráfico a los puertos de esta clase de productos, deberá efectuarse muy especialmente mediante el empleo también del medio más barato, lo que habrá de dar por resultado la intensificación del transito de cargas por el rio que resulten ser todos navegables y en cuyo caso la embarcación carguera debiera solo adaptarse a las condiciones que requiera el transporte a que se las dedique pues, dentro de unas dimensiones razonables la única dificultad que nos podría plantear

el tirante de agua por donde se navege será el calado.-

Hemos enfocado de esta manera el servicio de navegación y la contribución que le habrán de brindar los demás medios de tráfico.-

Iniciaremos nuestro estudio con la navegación de cabotaje a la que le habrá de seguir la de los ríos.- Se estudiará este en tres aspectos distintos, la de los puertos, la de proveer las embarcaciones y finalmente la organización de las empresas de transportes.-

Si necesario resulta la adquisición de naves para darle impulso a la navegación, además está decir que las mismas necesitan tener donde atracar con facilidad a los efectos de poder efectuar las maniobras con comodidad, en otros terminos, se necesitan puertos.- En la

Patagónica no hay puertos, pues los que en la actualidad existen, son tan rudimentarios que en conciencia no se les puede llamar puertos.-

Por lo tanto en el tráfico por agua de pasajeros y de cargas, hay que distinguir y atender con esmerada consideración dos cosas.-

a) Los elementos de navegación, los buques.-

b) Los elementos afines a la navegación, lo que vendría a constituir la infra-estructura de las rutas navieras, es decir los puertos y también el estado de los ríos.-

Si necesario resulta por las causas de hechos que en el presente se conjugan; proveer a la Nación de una escuadra adecuada para la navegación mercante, tanto es también la necesidad de brindar puertos cómodos para su arribo y atraque, para su carga y descarga y sobre todo para el abrigo inmediato en el momento de peligro.-

Si se diera el caso, que de un momento a otro se creara una dotación de naves, capaces de realizar con sus bodegas el tan ansiado y justificado anhelo de los argentinos, conscientes de las ventajas que ello representa ¿en que puerto del sur podrá efectuar las maniobras propias de un servicio eficiente?.- En otras palabras ¿en cual de los puertos del sur, un buque puede llegar ajustándose a un horario prefijado a efectuar las maniobras rápidamente y volver a salir sin tener en cuenta las condiciones desfavorables que pudiera ofre-

cer el mar?.-

Fuera del puerto de Bahía Blanca en el sur de la República no hay ninguno, pues en todos ellos hay que esperar la pleamar para poder o atravesar las barras que han formado las salidas de los ríos en sus embocaduras o de lo contrario para efectuar el simple atraque a los muelles y en ambos casos el barco al bajar el mar queda encerrado, ya sea en el fondeadero detras de la barra o restinga como en el caso de los puertos de Viedma y Patagones sobre el Río Negro y los de Deseado y Santa Cruz en sus respectivos ríos o simplemente varados y en seco como puede comprobarse en Puerto Madryn y en San Julian.- Por lo tanto es necesario efectuar un plan de obras a realizarse con un caracter precario como todas las que existen en la actualidad sino por el contrario con caracter completamente definitivo, obras bases de futuros puertos amplios, de acuerdo con las crecientes demandas que habrán de surgir probablemente; que se construya un muelle pero que se le dé caracter definitivo y por lo tanto tenga todos los elementos indispensables para la navegación moderna y que a su vez sea la primera parte de una obra grande y completa.- Las obras con que cuenta en la actualidad salvo Comodoro Rivadavia no responden ni mucho menos a un plan ordenado ni meditado.- Hay grandes proyectos, pero lo que existe hecho son todas obras esporadicas y ello, es una de las causas que originan el desarticulamiento del tráfico del cabotaje del sur.-

Nuestro deseo, en esta parte del trabajo, es llegar a determinar todas y cada una de las más importantes deficiencias observadas en la navegación costera y enunciar el plan de obras a realizarse dentro de terminos adecuados y a nuestro alcance para zanjar con ello la serie ininterrumpida de obstaculos que traban técnicamente el normal desarrollo de uno de los renglones más importante del transporte Patagónico.-

I.- OBRAS PORTUARIAS EXISTENTES.-

A los efectos de poder realizar con el mayor acierto posible nuestros proyectos y acercarlos en lo más a la realidad de las cosas, nos hemos permitido efectuar una clasificación de los puertos de la costa Patagónica, por el hecho de haber observado a primera vista que no todos revisten como es natural un igual grado de importancia por una parte, ni una igual probabilidad de desarrollo en su futuro.-

No queremos decir con ello que no estemos de acuerdo en que todos tienen grandes horizontes.- Pero es el hecho, de que no todos están en un pie de igualdad por razones de ubicación de zona de influencia, de grado de desarrollo alcanzado hasta el presente.-

Ahora bien: los mencionados puertos se pueden clasificar en dos grandes grupos los que pueden servir como bases militares, y los que simplemente son y serán puertos mercantes.

La primera responden directamente a las necesidades de nuestra gloriosa escuadra, en que no sin razón ocupa el octavo puesto en el mundo, que cada vez aumenta en tonelaje y que por lo tanto tendrá cada vez más exigencia razonablemente.

La segunda, que en caso de lucha se consideraría ciudades abiertas, siempre y cuando el adversario fuera caballeresco, y que por lo tanto solo responden a las necesidades del comercio mismo de la Patagonia en lo referente al tráfico de ultramar y de cabotaje.

Estos últimos los hemos agrupados a su vez en cuatro categorías, atendiendo como dijimos las probabilidades económicas de cada uno.

Ellos son:

Primero: se ha considerado solamente a C. Rivadavia. Ello responde al hecho de su indiscutible ventaja sobre los demás, no solamente por la fuente petrolífera de su zona de influencia inmediata, sino también porque puede en cualquier momento extenderse la misma hasta la precordillera, mediante un adecuado servicio de transportes terrestres como lo habremos de ver oportunamente.

Segundo: dos puertos podremos incluir en esta categoría a saber, Viedma al norte y Río Grande al sur en el territorio de Tierra del Fuego

La causa que nos induce a ponerlos en estas condiciones responden al hecho de que, mientras Viedma será la llave de salida fluvial de toda la producción del "gran valle", el de Río Grande constituirá la puerta de salida de toda la producción de Tierra del Fuego así como también la base de las flotas destinadas a la pesca en los mares del sud.- Más aún, nos inclinamos a creer que también saldrán por él la producción de la vecina zona chilena.-

Tercero: Pertenece a nuestro modesto juicio a este conjunto los puertos de San Antonio, Madryn y Deseado.- Los tres son cabeceras de ferrocarriles que orientados al occidente llega el primero a las preciosas regiones de los Lagos, el segundo está ubicado en una situación tan especial como veremos más adelante que no será nada extraño, que en breve constituya uno de los puntos industriales patagónicos de mayor magnitud y finalmente el tercero sobre las margenes de la boca del río del mismo nombre, tiene la probabilidad cuando se mejore la vialidad de acceso al mismo la doble vía de río y del ferrocarril al que podemos agregar el camino también.-

Cuarto: los demás puertos conocidos ya existentes en el sur y que no hemos mencionado anteriormente, forman parte de los que hemos dejado para este grupo.-

Ellos también tienen su porvenir asegurado, pero no para una cercana época.- Por lo tanto, las urgencias de su comercio no son a nuestro parecer tan inminentes pudiendo esperar un tiempo más pero no mucho.-

En cuanto a las probables bases militares que nuestra escuadra habría de necesitar, creemos que ellas podrán ser seguramente, una en las inmediaciones de Puerto Madryn en el Golfo Nuevo y la otra en las proximidades del estuario de Río Gallegos o muy probablemente en la ría de Santa Cruz.-

a) Viedma y Patagones.-

Distan de Buenos Aires a 1.102 kms. o sea 595 millas contadas desde la Barra del Río Negro.-

Estos dos puertos se encuentra uno frente al otro a una y otra margen del río a 39 kms. de la desembocadura, que como sabemos demarca el límite sur de la Pcia. de Buenos Aires, posición $41^{\circ}04'$ lat. sur y $62^{\circ}51'$ long. oeste.-

Con respecto a este río podemos decir que la embocadura se encuentra entre la Punta llamada Redonda al este y la de Médanos al Oeste.- Dicha embocadura se halla permanentemente cubierta de bancos, unos de arena fina y otros de arena más gruesa y de conchilla que son por lo tanto más duros y estabilizados.-

Estos depositos de arenas en la salida del río forman una barra que impide la libre entrada y salida de las embarcaciones; en las mareas más altas solo pueden pasar barcos no mayor de 3,70 mts. de calado pues si con una crecida normal llegaran a pasar navios de mayor porte se expondrían a quedar encerrados.- Cuando la marea baja, la barra solo cala un pie de profundidad o sea unos 0,30 mts. y el lomo de la misma, tiene un ancho de unos docientos metros aproximadamente.-

Este río posee por efectos de esta misma barra dos fondeaderos que serán logicamente uno interior y el otro exterior.
Fondeadero exterior:

A unas $2\frac{1}{2}$ de milla del faro se encuentra un buen fondeadero, del lado del Atlantico con respecto a la barra de unos 14,60 metros de profundidad.- Este solo dato, nos hace pensar que pueden echar anclas navios de gran calado, pero tiene gran inconveniente de encontrarse muy lejos de la costa y completamente abierto al mar.-

Fondeadero interior:

Aguas abajo de los puertos y antes de llegar a la barra se encuentra el llamado fondeadero interior, que es menos profundo que el externo pues solo mide 5,20 metros como máximo.-

Tiene la gran ventaja de ser más abrigado que el otro, y estar cerca de los muelles, pero no es tan profundo como el pri-

mero.-

Por el momento no se necesita más, puesto que habíamos dicho anteriormente que solo podrían pasar como máximo naves con un calado de 3,70 metros.-

Las Mareas:

Con un ciclo aproximado de 3,50 metros entre la creciente en pleno y la baja, esta gran diferencia de niveles que es el patrimonio como veremos de todos los puertos del sur, se hace sentir especialmente en la barra, que es casualmente uno de los verdaderos inconvenientes de la navegación, puesto que los buques deben sujetar sus entradas y salidas a los movimientos naturales del agua para aprovechar las altas mareas y poder sobrepasar la barra.- Estas mareas en las épocas de estiaje del río Negro se hacen sentir hasta los cuarenta kms. aguas adentro.-

Los puertos:

A unos 39 Kms. de la embocadura del río Carmen de Patagones sobre la Pcia. de Buenos Aires y Viedma, capital del territorio del Río Negro se encuentran a los $41^{\circ}04'$ de lat. sur y $62^{\circ}51'$ de long. oeste.-

Ambas poblaciones cuentan aproximadamente con unos 5.000 hs., cuentan también con elementos de comunicación como el teléfono y el ferrocarril que las une a Bahía Blanca y a Buenos Aires, el F.C. Sud.

El ferrocarril que viene de Bs. As. llega primero a Patagones y luego pasa a Viedma por un puente a dos kms. aguas abajo del puerto, con vasculante apropiado para el libre paso de los navíos, permite a su vez el tráfico correspondiente a la ruta N° 3 de la red nacional de caminos, que saliendo de Buenos Aires, sigue aproximadamente a la costa y llega hasta Ushuaia.- La línea que llega de Buenos Aires dijimos que pertenecía al ferrocarril Sud continua luego rumbo a occidente con destino a San Antonio, para luego seguir hasta Bariloche sobre los Lagos, por lo tanto, a no ser que surja posteriormente una nueva ruta de entre los lagos y Buenos Aires, estos dos puertos serán la vía obligada para los turistas que marchen a Nahuel Huapi.-

Zona de influencia:

A estar a los informes recibidos del M.O.P. de la Nación este puerto tiene una zona de influencia que abarca la parte sur del partido de Patagones y una amplia región del este de la gobernación del Río Negro. Se le calcula en total una superficie de unos 15.000 Kms² con una población de unos 32.000 habitantes.

En esta zona se puede calcular también la presencia de unos 17.700 vacunos, 450.000 lanares, 4.500 porcinos y 30.200 yeguarizos.

Lo más esencial en este río, y por lo tanto para este puerto consiste en las perspectivas que le ofrece el ya famoso "Valle del Río Negro" que densamente poblado comparativamente con el resto de los territorios del sur es un exponente de grandeza y de labor.

Obras hidráulicas en las que culmina el gran lago Pelegrini y la cuenca del Vidal, facilitan enormemente la provisión de agua y su mejor aprovechamiento. De tal suerte, la agricultura y fruticultura y las industrias anexas florecen exuberante.

La enorme producción de frutas secas y envasadas, así como también los dulces y conservas, etc. son candidatos a hacer exportados por vía Viedma.

En la actualidad la producción casi íntegra del "Gran Valle" sale por el ferrocarril Sud por tres poderosos motivos. Primero, porque posee un ramal más directo a la Capital Federal, que es el principal mercado de consumo que viniendo de Bahía Blanca toca con el valle a la altura de las islas Choele Choel. Segundo, porque aunque el estado mismo por medio del ministerio de Obras Públicas, ha puesto un servicio de navegación que veremos en su oportunidad, al llegar a Viedma no tienen una cómoda y rápida salida debido al pésimo servicio que tiene la navegación de cabotaje al sud.-

Tercero, porque por un lado el ferrocarril desbarata rápidamente los planes de explotación del tráfico en una orientación paralela a sus líneas por otra pequeña compañía mediante las tarifas diferenciales más de que las grandes empresas que explotan las riquezas allí son inglesas y favorecen notablemente a sus compatriotas del ferrocarril.-

Otra gran fuente de mercadería para embarcar en Viedma lo será sin duda la zona de la precordillera, donde existen magníficas

maderas en muy abundantes cantidad de especies.-

El tráfico de maderas es uno de los renglones que más habrán de concurrir a este puerto por el hecho de ser de muy fácil conservación, mucho peso y costo relativamente barato, por lo tanto para que pueda llegar a los centro de consumo en condiciones de precios adecuados menester será que el precio de costo del transporte sea económicamente regulado a los efectos de no encarecer el artículo con los fletes.-

Acceso por vía terrestre:

Hemos dicho que se encuentra comunicados por los ferrocarriles del Estado y del Sur.- En efecto procedentes de la Capital Federal, llega el tramo de la línea más austral de esta compañía hasta Carmen de Patagones.- Esta línea pasa por Bahía Blanca, por lo tanto el puerto en cuestión dista de esta Ciudad unos 215 Kms. y de Buenos Aires 915 Kms.- Dijimos también, que la línea pasaba hasta Viedma por un puente, pero ya aquí el ferrocarril es del Estado y con una única línea se une a San Antonio (otro puerto también sobre el Atlántico) para luego seguir después de 827 Kms. de recorrido hasta Bariloche sobre la costa del hermoso lago Nahuel Huapi.-

Paralelamente a estas líneas está el camino, precisa promesa para el porvenir de nuestro sur argentino, favorecidos por la condición propia del suelo, los caminos en la región patagónica se hacen de fácil construcción por lo tanto con poco esfuerzo se llegará a una conveniente pavimentación, lo que permitirá el tráfico del automotor.-

Llega en la actualidad la ruta N° 3 de la red general de caminos que como el ferrocarril sur la une a Bahía Blanca y Buenos Aires, mas ella sigue también al sur, puede decirse que esta ruta enlaza todos los puertos del sur, puesto que sigue la costa y termina en Ushuaia.-

Además de Viedma arranca la ruta 250 que costéando la margen derecha del río Negro pasa por Conesa y llega a Cheele Choel.-

Por la margen izquierda sale de Patagones el camino

Puerto de "PATAGONES".Movimiento de cargas.-Entradas.-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	de Ptos.Nacionales	-----	4.357
1934	" " "	-----	5.185
1935	" " "	-----	6.595
1936	" " "	-----	5.826
1937	" " "	-----	5.082
Totales		-----	28.045
Promedio		-----	5.609,-

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	de Ptos.Nacionales	-----	10.628
1934	" " "	-----	2.596
1935	" " "	-----	10.174
1936	" " "	-----	3.373
1937	" " "	-----	4.442
Totales		-----	31.213
Promedio		-----	5.242,6

del arranque del muelle hecho de madera y chapa de hierro galvanizado de unos 21 mts. de largo por 8 mts. de ancho, con techo a dos aguas y piso de piedra.- La playa de maniobras tiene unos 400 mts².-

Otro más amplio y construido con los mismos materiales mide 45 mts. por 25 mts. y posee una playa de maniobras frente al muelle de unos 2,450 mts².- Está destinado al depósito de las mercaderías de tráfico de la compañía Mihanowich.-

Del lado de Viedma no hay construcciones de importancia en materia de puertos, por lo que en la actualidad todos los atraques se efectúan sobre Patagones en los muelles indicados, pero no obstante ello, podemos mencionar un pequeño muelle para lanchas mandado a construir por la gobernación del Río Negro.-

Se trata de un muellecito de madera dura de 13,80 de largo por 4,90 de frente con una profundidad mínima de 1,30 mts.

Como se ve no podemos citar ni muelle para pasajeros con las más rudimentarias comodidades para los mismos, ni un canal de acceso al puerto, pues por el contrario se ha citado la barra que lo interrumpe marcando dos fonleaderos, uno del lado exterior y otro interior.-

Hemos hablado de muelles de madera que ni siquiera están hechos con quebracho u otra madera efectivamente dura, por lo tanto, en el caso de tener que embarcar algo, la maniobra se efectuará completamente a la intemperie, afrontando sin ningún reparo los huracanes y sudestadas de los temporales.-

b) San Antonio.-

A 705 millas o sea 1,306 kms. de Buenos Aires.-

En el seno noroeste del Golfo de San Matías en la gobernación del Río Negro, se encuentra el Puerto denominado de San Antonio situado a los 40°47'49" de latitud sur y a los 60°52'01" de long. oeste, es decir a una 25 millas al noreste de Punta Delgado.-

Por hallarse emplazado en el fondo de un golfo muy playo, las condiciones que reúne para el atraque son muy desfavo-

rables, pues lo pueden efectuar solamente navios cuyo calado no exceda de los 4,30 mts. (14 pies) y solamente en el momento de las más altas mareas.-

Su balizamiento determina la entrada por dos enfilamientos.-

El Golfo:

El puerto dijimos se encuentra en el fondo del Golfo de San Matías, que es una gran entrada del mar en la tierra patagónica, cuya boca de 60 millas se encuentra entre las puntas de Bermejo y Punta Norte.-

En general es de aguas profundas y muy abrigado, se navega en sus dos terceras partes con toda comodidad, no así en la zona próxima al puerto donde se cala muy poco.-

Bancos:

A 25 millas S.W. de promontorio de Belén se sondea 23,8 metros una arrecife, en la región del puerto que se encuentra en una segunda pequeña ensenada, existen tres bancos más que son el Lobos y el Reparos que afloran en las bajantes y en medio de estos un tercero a una profundidad de 1,8 mts. denominado Paliza, que posee un canal natural a cada lado.-

Como es lógico a cada lado de los mencionados bancos se encuentra un fondeadero natural, ubicado uno exteriormente y el interior.-

Fondeadero interior:

En la parte posterior del banco Lobos y con un calado máximo de 6,1 a 11 mts. permitiría el abrigo de naves de gran tamaño de no ser la valla de los bancos que le impiden su arribo.-

Es muy abrigado y en su interior existen también otros bancos menores como ser el Garzas, frente al muelle que permite varar las embarcaciones, las que al bajar el mar quedan en seco.-

Fondeadero exterior:

Con una profundidad variable entre los 9,1 y los 27,4 mts. se encuentran a ambos lados del banco Lobos.- Es abrigado a los vientos del sur, más no a los del S.E. aunque estos no son frecuentes.

Solo se puede entrar en creciente.-

Antecedentes.-

Este puerto cuenta con unos seis muelles bastante rudimentarios.- Construidos en casi su totalidad de madera con excepción del de los P.F.C.C. del Estado los demás están contruidos sobre pilotes y aquellos sobre pilas de durmientes de quebracho colorado cruzados.- Tres son los muelles fiscales o del P.C. de San Antonio a Nahuel Huapi y los otros tres pertenecen a la firma Lahusen y Cia, S.A. Mercantil Podestá Ltda. y S.A. Importadora y Exportadora de la Patagónia.-

Una línea decauville recorre los muelles y los depositos.

Depósitos:

Uno de propiedad de los Peirano y Cia con una capacidad de 4.200 mts³.-

Otros dos separados un tanto de los muelles destinados respectivamente para frutos con 1.200 mts³. y otro para inflamables con 206 mts³. pertenecen a la S.A. Importadora y Exportadora de la Patagónia.-

La firma Lahusen y Cia Ltda. posee los siguientes galpones:

En la manzana N ^o 22, dos depósitos con	404	mts ²
" " " " 44, un galpón con	60	"
" " " " 54, un galpón con	105	"
" " " " 55, de nafta 43		
tres galpones 542	<u>2.575</u>	"

3.144 mts².-

Zona de influencia del puerto:

Una amplia zona de 116.000 kms². que abarca todo el sur del territorio del Rio Negro y del Neuquén, le corresponde teóricamente al puerto en cuestión, dentro del cual podemos contar con que se encuentran aproximadamente una población de 60.000 Hs.-

Solo se puede citar entre sus fuentes de riqueza explotada en la actualidad las vinculadas con la ganadería y la agricultura, pero hacemos notar y por lo tanto dejamos constancia de ello, que el ramal del P.C. del Estado que sale desde el pueblo uno con el puerto a la pre-cordillera, donde hemos podido comprobar mediante las distintos in-

Puerto de "SAN ANTONIO".Movimiento de cargas

-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	de Ptos.Nacionales	-----	19.850
1934	" " "	-----	14.253
1935	" " "	-----	21.003
1936	" " "	-----	14.142
1937	" " "	-----	14.063
Totales		-----	83.311
Promedio		-----	16.662,5

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total.
1933	de Ptos.Nacionales	-----	8.860
1934		-----	8.280
1935		-----	6.704
1936		-----	6.738
1937		-----	6.201
Totales		-----	36.783
Promedio		-----	7.356,6

formas que figuran anteriormente la posibilidad de las explotaciones de orden mineral, pues son conocidos los ricos yacimientos de plomo, oro, carbón sin contar las ampliaciones de los horizontes petrolíferos.

La riqueza ganadera del Sur, se puede calcular aproximadamente en las siguientes cifras:

64.000	cabezas	de	ganado	vacuno
1.300.000	"	"	"	ovino
12.000	"	"	yeguarizos	
200.000	porcinos	y	más	de 60.000 mulares.

En cuanto a lo que a la agricultura se refiere podemos decir, que si bien se encuentra ubicada la zona en una latitud bastante sur, en los valles la fertilidad no deja lugar a ninguna duda a tal extremo que las cosechas de frutas, pastos y aún mismo de cereales se ha llegado a efectuar con tanta facilidad, como en las regiones más meridionales.

La principal producción están en la remolacha azucarera y forrajera, de pastos para el ganado, llegandose a producir también según algunos informantes salesianos hasta trigo y maíz, siempre que se le pueda abrigar un poco de los vientos y se le proporcione riego.-
Vías de acceso terrestre.

Por medio del F.C. del Estado de trocha ancha está unido por un lado a Buenos Aires, con un ramal hasta Viedam que empalma con el F.C. Sud. por otro lado sale la línea principal que llega a través de todo el territorio del Río Negro hasta Bariloche, en el territorio del Neuquén sobre los mismos lagos cordilleranos del parque nacional de Nahuel Huapi,-

La red nacional de caminos llega también a este puerto.-

Desde Buenos Aires, pasa la ruta 3 con rumbo al sur empalmado con la ruta N° 251 que llega de Gral. Conesa sobre el Río Negro.-

Precedente de Bariloche llega la ruta 23.-

c) Puerto Madryn.

Distancia 755 kMs. de Buenos Aires.-

Como mencionamos anteriormente al referirnos a las condiciones naturales que ofrece el Golfo Nuevo existen en el seno del mismo tres puertos o más bien dichos fondeaderos a los que se conoce con el nombre de puertos, los cuales distan por cierto mucho desgraciadamente de serlo, pero en fin, llamemosles puertos.-

Uno de ellos es Madryn, con respecto al cual se fraguan grandes esperanzas que detallaremos al tratar el proyecto "Canal Patagones" no solamente por el hecho de perfilarse ya como un fondeadero de importancia por las cargas que se mueven al cabo del año, sino también por su colocación privilegiada con respecto al mar, lo que le habrá de permitir la instalación de usinas metalúrgicas, astilleros, los que se podrán mover merced a la hidro-eléctrica monumental o a las varias hidro-eléctricas menores, que es más aconsejable construir por razones militares, y que, tendrán a su vez como fuente de energía las derivaciones del mencionado canal.-

Situación:

Se encuentra recostado sobre la región S.O. del Golfo en la intersección del paralelo $42^{\circ}44'$ de lat. sur y del meridiano $65^{\circ}02'$ oeste de Greenwich.-

Antecedentes:

Comprado al F.C. Central del Chubut (hoy también del Estado) existe solamente un muelle de emergencia en el agua, construido de hierro cuyas dimensiones son aproximadamente de unos 40 mts. de largo por unos 14 de ancho.- El utilaje de posesión de este muelle consiste en unas 4 grúas, una de las cuales está fija y puede mover a cerca de 10 tns. de peso.- La profundidad media alrededor de la cabecera de este muelle es de unos 20' al cero.-

Cuenta este puerto con un galpon depósito.-

Accesos al puerto:

Como también hemos tenido oportunidad de comentarlo en otros puntos al Puerto Madryn se puede llegar desde tierra mediante el

Puerto "MADRYN".Navegante de Cargas-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. de Ptos.Nacionales	620 13.030	13.650
1934	de Ptos.Nacionales	-----	15.466
1935	Imp. de Ptos.Nacionales	265 16.526	16.791
1936	Imp. de Ptos.Argentinos	328 18.736	19.064
1937	de Imp. de Ptos.Nacionales	580 22.878	23.458
Total		-----	88.429
Promedio		-----	17.685,8

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Exp. a Ptos.Nacionales	1.553 20.075	21.629
1934	a Ptos.Nacionales	-----	9.747
1935	Exp. a Ptos.Nacionales	445 18.586	19.031
1936	a Ptos.Nacionales	-----	13.147
1937	a Ptos.Nacionales	-----	13.955
Total		-----	77.509
Promedio		-----	15.501,8

Examinados de suertes.

Años	Buenos entrados			Buenos salidos.		
	Cargas dos	Vaci- os	Tota- les	Carga- dos	Vaci- os	Tota- les
SAN ANTONIO.						
1933	62	1	63	38	24	62
1934	40	-	40	38	1	39
1935	65	2	67	38	28	66
1936	38	1	160	38	1	39
1937	35	-	35	35	-	35
Totales	240	4	244	187	54	241
Promedio	48	1	49	37	10	48
PATAGONES.						
1933	12	-	12	26	-	26
1934	30	-	30	30	-	30
1935	33	-	33	33	-	33
1936	20	-	20	20	-	20
1937	12	-	12	12	-	12
Totales	107	-	107	121	-	121
Promedio	21	-	21	24	-	24
MADRYN.						
1933	124	58	182	168	15	183
1934	127	37	164	149	14	163
1935	130	64	194	173	23	196
1936	134	40	174	155	19	174
1937	137	32	169	141	20	161
Totales	652	231	884	786	90	877
Promedio	130	46	177	157	18	175

empleo del camino o del ferrocarril. Por medio de la ruta 3 se encuentra unido por el norte con San Antonio y por el sur con C. Rivadavia y todos los demás puertos de la costa.-

También tiene comunicación directa con Esquel y con la Col. 16 de Octubre, ambas se encuentran en plena cordillera.-

El ferrocarril que llega a este puerto es en la actualidad de trocha 0.75 mts.- Ha sido ultimamente unificada por el Estado, pues antes ofrecía la anomalía de presentar dos trochas, 0.75 en algunos tramos y 1. mts. en otros.-

No deja de ser una causa de serios inconvenientes su dualidad de trocha con los demás ferrocarriles de Patagónia, pero habremos de entender que, si los ingenieros optaron por reducir a 0,75 el ancho de la vía, responderá seguramente a cuestiones de índole técnica.-

Procedente de la localidad de Esquel viene en dirección a Las Plumas, punto terminal de la actualidad de la línea del ferrocarril del Chubut, una nueva línea procedente de Norquincó; este empalme va a aumentar considerablemente la salida de mercaderías que antes se dirigían a otros puntos de embarque.-

Con todo el ferrocarril cuenta en la actualidad con 242 kms. y una en su trayectoria a las localidades de Rawson (Cap) Trelew y su capacidad de transporte la podremos calcular al observar los cuadros pertenecientes a los ferrocarriles.-

Zona de influencia:

Puede decirse que abarca toda la región comprendida por el río Chubut, casi las 2/3 partes de la superficie total de la gobernación,-

La población puede calcularse en unos 25 mil habitantes los cuales por la condición de la tierra del valle se dedica en su mayor parte a la ganadería y agricultura.-

De esto se saca que el principal producto de la región consiste en la lana, de los cueros lanares, etc.

Con respecto al movimiento comercial de este puerto dan una idea los cuadros adjuntos, en los cuales se han insertado los datos de mayor significación.-

En cuanto a los otros puertos no corresponde efectuar ningún comentario porque los mismos no presentan gran importancia; han surgido como consecuencia de la comodidad que ofrecen para efectuar los embarques aislados que una producción vecina ha proporcionado.-

Es el caso de puerto Piramides cuyo movimiento está limitado casi a los cargamentos de sal de las salinas más próximas.-

d) Puerto de Comodoro Rivadavia.-

Por las razones ya expuestas en otros tópicos mencionados anteriormente, el puerto de Cdo. Rivadavia es el más importante de todos los que existen en la costa patagónica y las perspectivas de carácter industrial y comercial que le aguardan para el futuro son a nuestro entender de un valor incalculable.-

Sede de una de las fuentes petrolíferas de la Nación, su gran movimiento se encuentra en la actualidad (alrededor de este magnífico producto, más cuando lleguen a él, los aportes de las nuevas explotaciones en los valles y en las minas cordilleranas se habrán de sumar al gran tráfico de petróleo, el no menor que habrán de constituir todos los demás reunidos.-

Se perfila pues, en este puerto una futura ciudad industrial de proporciones verdaderamente asombrosas.- Dista de Buenos Aires unos 1.741 Kms. o sea unas 940 millas náuticas y es el punto terminal del tráfico de los barcos petroleros, que sirven las necesidades de las distintas empresas del ramo entre los cuales se destacan las de la flota de la Y.P.F. con 11 unidades que suman un porte neto de 78.000 toneladas y un desplazamiento aproximado de unas 135.000 toneladas.- Estas 11 unidades con una tripulación de 600 hombres aproximadamente constituyen un valioso aporte a la Marina de Guerra de la Nación en su calidad de flota auxiliar y a la vez constituye la flota de mayor valor que enarbela el pabellón argentino.-

Situación:

En la costa atlántica, en el extremo occidental del golfo de San Jorge se encuentra ubicado el mencionado puerto dentro de otra pe-

que constituye la ruta 248 que llega hasta Conesa para luego doblar hacia el norte para llegar hasta el Río Colorado y continuar hasta Bahía Blanca con el N° 22.- A partir de Conesa sigue con el número 247.- Pasando Choele-Cheel las rutas se juntan e incorporan a la N° 22 que sigue hasta el mismo macizo de la cordillera en Lonquimay.-

La ruta N° 3 le une a San Antonio en primer término para luego empalmar con la N° 23 y luego esta con la N° 244 y ambas llegar a la zona de los lagos.-

Casi todas estas rutas en la descripción de los caminos dijimos que estaban en condiciones de transitabilidad normal.- Obras que existen en la actualidad.-

Frente a Patagones fué construido en el año 1922 el llamado Muelle Nacional, que tuvo su origen en las obras del F.C. del Estado.- Se trata de un muelle en T que emerge cuya modesta construcción se ha efectuado sobre pilotes de madera.- Con una longitud aproximada de unos 33,45 metros de largo posee un corredor de unos 5,30 mts. de ancho, tiene un frente en la cabecera de 9,95 mts.- Según datos del M.O.P. el coronamiento es de cota 7,60 mts. y la profundidad mínima al pie de la cabecera es de 5 mts.-

A unos 130 metros aguas abajo del muelle nacional y sobre la misma margen se encuentra otro, el de la compañía Mihanovich, construido también sobre pilotes y hecho de madera en forma de T. con una longitud de 40 metros y un frente de 26 metros.- Su coronamiento es de 7,40 mts. y como en el muelle nacional su profundidad mínima es de 5 metros.- Posee una grua de 3 toneladas a vapor.-

Ambos muelles tienen sus respectivas defensas de madera el nacional, de 75 mts. de longitud a cada lado y 3 metros de alto y el del Mihanovich de 47 mts. y 2,80 mts.-

El M.O.P. para los efectos de atender sus servicios del Río Negro cuenta a un kilómetro aproximadamente aguas arriba del muelle nacional, con los talleres de reparaciones, un varadero y un muelle.-

Depositos: se pueden contar también entre los elementos afectados al rudimentario puerto un depósito fiscal a unos 30 mts.

queña ensenada limitada por las restingas de Ali y Punta Borjas.- Su posición es 45°52' de lat. sur y 67°30' long.oeste.-

Se caracteriza por el desamparo que tiene a los fuertes vientos del norte, del este y del sudeste, así como también por el sensible movimiento de las mareas en las que se registran normalmente las siguientes marcas:

Pleamar media	5,05 m.
Bajamar "	0,90 "
Pleamar maxima	6,12 "
Bajamar "	0,12 "

Elementos de atraque:

Bajo el nombre comun de puerto de Cdo. Rivadavia se agrupan en este sitio 4 muelles y las instalaciones de aprovechamiento de las ventajas naturales que brinda para las maniobras de embarque de petróleo, la Caleta Cordoba.-

Los 4 muelles son, de norte a sur:

a) El muelle del F.C. del Estado de construcción de madera, tipo emergente, de una longitud aproximada de 80 metros en cuyo extremo el coronamiento es de cota 8 mts. y cala 1,60 mts. en bajamar.- Se encuentra a la altura del Km. 5 del F.C. a Colonia Sarmiento.-

b) El de los Y.P.F. construido integramente de acero, con una emergencia en el mar de unos 850 mts. de longitud.- La profundidad a la altura del coronamiento es de 7 metros y su cota 8,40 mts. A pesar de ello, las naves de la empresa fiscal no atracan a él para efectuar los cargamentos de petróleo pues por la violencia de los vientos que de improviso se suelen desencadenar y aún mismo de los temporales es preferible, ante el peligro de un encontronazo con la cabecera del muelle, que la nave permanezca a cierta distancia, que reciba el cargamento por medio de una manguera y que no bien se observe la proximidad de una tormenta, la embarcación se haga a la mar para capearla agua adentro.- Por lo tanto, todas las unidades que fondean para cargar petróleo, deben tener sus calderas en presión y su personal y maquinas de guardia y a la órden.-

Se encuentra a la altura del km. 3 del ferrocarril.-

c) Un pequeño muelle denominado "Maciel" se encuentra a un kilometro al sur del muelle nacional, con una dimensión no mayor de 60 mts de longitud, esta enteramente construido de madera, en su cabecera, que queda en seco en bajamar, que tiene una cota de coronamiento de 10,48 mts.

d) En el extremo sur se encuentra el Muelle Nacional en construcción, y de cuyo programa nos habremos de ocupar al final de esta descripción de puertos.-

Se apoya en la restinga sur y su construcción responde a un gran programa de obras, cuya primera parte permite calcular una inversión de unos 12.000.000 de pesos.-

Al norte de este grupo de muelles de la restinga Allí se encuentra la Caleta Cordoba, donde las compañías Astra y Diadema Argentina, tenían los elementos necesarios para efectuar los cargamentos a sus embarcaciones.- Ahora las ha comprado la Y.P.F. y ha efectuado a su vez nuevas instalaciones; por lo tanto, mediante el muelle y estas instalaciones y la caleta sale todo el petróleo de la producción de Cdo. Rivadavia y por el muelle Maciel y el del F.C. del Estado se efectúan los movimientos ordinarios de pasajeros y de mercaderías, mediante barcazas que llevan y traen desde los vapores que fondean a una distancia no menor de 3 millas.-

Utilaje:

Comprende un grupo de más de docena y media de gruas entre las cuales figura en primer término una de 30 tons. de poder en el dique viaducto, una eléctrica de 12 tons. en el muelle de los F.C. del Estado y cuatro de una 10 tons. de poder distribuidas: dos en el muelle de Y.P.F., una en el de los F.C. del Estado y la última en la caleta en el muelle de la compañía Astra; las demás son menores a las 6 tons.

Depositos:

La información que tenemos al respecto resulta un tanto anticuada y si esto no constituyó un inconveniente cuando se trató de los demás puertos dada la escasa importancia para su poco movimiento,

resulta un tanto sensible con respecto a Cdm. Rivadavia el hecho de que ella no sea exacta, teniendo en cuenta la constante evolución que se viene operando en el mismo, en virtud de su normal desarrollo y acentuado más aún con las obras de gran envergadura que se vienen en él realizando.-

A la época en que se consignaron estos datos Cdo. Rivadavia contaba: un depósito fiscal en mampostería de unos 2.000 mts²., 15 de Y.P.F. hechos con hierro y zinc con un total de 6.500 mts². y 8 de propiedad particular de las empresas petroleras con un total de 2.500 mts². de superficie cubierta.- Además se contaba con la presencia de tres tinglados, dos de los cuales pertenecían a Y.P.F. con 1.400 mts². de techo sobre un total de 1.500 mts².-

En cuanto a las líneas ferreas que sirven en el área del puerto se pueden calcular en unos doscientos cincuenta mil metros lineales de vía sin considerar las que se encuentran en las zonas de las obras del nuevo muelle y escollera, puesto que las mismas están en constante prolongación.- La trocha no es uniforme.- Se distinguen tres tipos: la de 1,676 m., la de 0,750 y la de 0,600.-

Otro tanto sucede con el material rodante.-

En la misma forma que están distribuidos por muelles, las distintas redes de servicio, también lo están el material rodante que actúa en cada uno de ellos, por lo tanto encabezados como en el caso anterior por los elementos de pertenencia de del F.C. del Estado, se calcula la presencia de más de 18 locomotoras a vapor, 177 vagones entre plataformas y vagones cerrados y finalmente con 6 vagones tanques que pertenecen respectivamente dos al muelle fiscal y 4 al F.C. del Estado.-

Plazoletas:

Destinadas para el movimiento de cargamentos se contaba para aquel entonces con 132,500 mts². correspondiendo a Y.P.F. 95.000 mts² al F.C. del Estado 6.500 mts²., el resto a las obras y demás muelles.-

Depósitos para combustibles líquidos:

En las mismas condiciones que los datos anteriores, para el año 1932 podemos consignar la presencia de 94 tanques destinados a todos los tipos de combustibles líquidos, que en aquel puerto se mueven 204.085 mts³. de los cuales 85 pertenecen a Y.P.F. con 170.000 mts³. y el

"COMODORO RIVADAVIA"Movimiento de cargas-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. de Ptos.Nacionales	186 69.820	70.006
1934	Imp. de Ptos.Nacionales	390 92.507	93.397
1935	Imp. de Ptos Nacionales	741 90.490	91.231
1936	Imp. de Ptos.Nacionales	300 74.085	74.385
1937	de Ptos.Nacionales	-----	97.907
Totales		-----	426.926
Promedio		-----	85.385,2

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	a Ptos.Nacionales	-----	1.479.006
1934	" " "	-----	1.564.354
1935	" " "	-----	1.593.039
1936	" " "	-----	1.717.663
1937	" " "	-----	1.912.855
Totales		-----	8.276.917
Promedio		-----	1.655.383,4

resto estaba distribuido entre los otros yacimientos particulares y obras portuarias.-

Zona de influencia:

Con una superficie de 92.000 kms². aproximadamente ocupados por una población rural de unos 25.000 hs. la zona de afluencia de este puerto se extiende por todo el sur del territorio del Chubut alcanzando a la cordillera.- La escasa agricultura representa apenas unas mil Has. donde existe alfalfa, trigo, maíz, papas, etc.-

La riqueza ganadera sumaban más o menos 1.650.000 cabezas, entre las cuales se presentan los lanares con 1,570.000 ejemplares.-

Accesos ferroviarios y camineros:

A igual que en el puerto de San Antonio, de Madryn de Deseado y aún mismo de Carmen de Patagones Cdo. Rivadavia se encuentra vinculada al territorio por ferrocarril y por caminos carreteros muy buenos, mejorados ultimamente por la acción de la Dirección Nacional de Vialidad.-

El F.C. que sale de este puerto es, como lo habremos de ver en otro punto muy corto y también de trocha ancha, le une con Colonia Sarmiento situada entre los lagos Cclhué Huapi y Musther.- Su origen tiene relación con los programas militares que se crearon como consecuencia del peligro de guerra con Chile.- Respecto a su valor económico ya nos ocuparemos en su oportunidad.-

Con respecto a los caminos, de los cuales también nos ocuparemos, le vinculan a los demás puertos de la costa, así como también con los de tierra adentro alcanzando los contrafuertes cordilleranos y la ruta 40.-

Efectividad al servicio público:

El plan que describiremos al final está evidentemente encaminado a contrarrestar los enormes inconvenientes que ofrecen en la actualidad todos los puertos del sur a las distintas operaciones portuarias.-

Dos factores predominantes impiden por el momento que tales maniobras resulten fáciles y posibles.-

En primer término, las condiciones de índole meteoroló-

gicas, cuyas tormentas, este puerto no está resguardado en lo más mínimo y segundo, los inconvenientes que emanan de la poca profundidad que existe junto a las playas.

Por una y por otra razón, los vapores no pueden ni deben atracar y es por ello, que las maniobras para el embarque y desembarque de pasajeros y cargas, resulta una tarea molesta y difícil. No es nada extraño que el navío se vea en la necesidad de capear el temporal del Sur tres, cuatro o más días sin poder bajar el pasaje y éste, que podría estar en tierra tranquilo, se ve en la necesidad de soportar los efectos de los marés por el rolido de una navegación estéril.

Urge la construcción de un muelle con reparo suficiente para las maniobras directas vinculadas al movimiento del pasaje y de las cargas.

666-----

e) Puerto Deseado.

Cuando hablamos del río de este mismo nombre, mencionamos el lamentable hecho de que hubiera perdido sus mejores fuentes y que, como consecuencia de ello, hubiera perdido también caudal e influencia económica.

Ahora nos encontramos con el Puerto Deseado, emplazado con su ría, apto para el atraque de los buques de mayor porte, por ofrecer una profundidad de más de 9,14 mts, en baja mar, y sin embargo carece también de importancia económica por falta de movimiento.

Situación.

Sobre el lago izquierdo de la ría del mismo nombre en la gobernación de Santa Cruz, a los 47°45' 10" de latitud sur y a los 65° 54'19" de long. oeste.- El movimiento de las mareas no es tan marcado como sucede en otros puntos; la sicigia media es de 4,60m. y las de cuadratura oscilan entre los 2,7 aproximadamente.- Dista de Buenos Aires 978 millas o sea 1.811 kms.

Obras existentes:

Para atender a las maniobras de atraque, el referido puerto cuenta con la presencia de tres muelles.- Uno de tipo marginal inaugurado para Enero de 1927 que pertenece al Estado, es el mejor, está

construido sobre la roca misma, cuenta con un frente de unos 60 mts. y tiene una profundidad de unos 7,50 mts.- Los otros dos son de tipo emergente construidos ambos en madera sobre pilotes también del mismo material.-

Uno de ellos pertenece al F.C. del Estado (línea de Pto. Deseado a Colonia Las Heras), el otro a la S.A. Importadora y Exportadora de la Patagónica.-

En ambos la longitud está entre los 50 y 51 mts. y el ancho que corresponde a cada uno es de 5 mts. y 2,50 respectivamente.

El utilaje de estos muelles consiste en 4 gruas, dos de ellas para el muelle fiscal con potencias para levantar 1,5 tons y 5 tons. respectivamente y dos que pertenecen al del F.C. del Estado con una potencia de 5 tons. cada una.-

Des depositos:

En las inmediaciones de los muelles se encuentran una serie de galpones entre los cuales destacase tres principales; uno el más sólido construido en mampostería de piedra con una capacidad de más de 2.300 mts³. cúbicos sobre una superficie de 46 mts.; luego están los otros dos que son hierro galvanizado y madera que pertenecen al F.C. uno con 1.200 mts³ y a la S.A. Importadora y Exportadora de una capacidad aproximada de unos 2.600 mts³.-

Los demás son de menor importancia, pertenecen a particulares y tienen una capacidad aproximada de unos 1.400 mts³. en total.
Accesos al puerto:

Como en otros puertos del sur, a este también se puede llegar desde el continente no solamente por medio del camino, sino también por su ferrocarril.-

La línea ferrea que arranca desde los muelles de este puerto pertenecen al Estado su origen se eleva a la época del peligro de guerra con Chile, por lo tanto su trazado hecho sin un conocimiento cierto de la región por donde atraviesa solo cubrió en aquella época un objetivo de carácter militar.- A ello se debe el hecho de que se encuentre paralizado por haber desaparecido el peligro de que no tenga realmente una zona de influencia y que su orientación en vez de ser realmente hacia el poniente, se desvie en dirección aproximada a Bahuel

Puerto "DESEADO"Movimiento de cargas.-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. de Ptos. Nacionales	9.754 <u>1.883</u>	11.637
1934	Imp. de Ptos. Nacionales	1.926 <u>11.464</u>	13.390
1935	Imp. Ptos. Nacionales.	2.681 <u>10.984</u>	13.665
1936	Imp. de Ptos Argentinos	2.239 <u>11.544</u>	13.783
1937	Imp. de Ptos. Nacionales	2.742 <u>14.561</u>	17.303
Totales		-----	69.778
Promedio		-----	13.955,6

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total.
1933	Exp. a Ptos. Nacionales	662 <u>7.558</u>	8.220
1934	Exp. a Ptos. Nacionales	722 <u>6.490</u>	7.212
1935	Exp. a Ptos. Nacionales	705 <u>7.291</u>	7.996
1936	Exp. a Ptos. Nacionales	1.759 <u>6.097</u>	6.856
Total		-----	36.174
Promedio		-----	7.234,8

Huapi.-

Tiene en la actualidad como ya lo hemos enunciado en otro punto referente especialmente a los ferrocarriles una longitud aproximada a los 200 kms. y su ramificación en las inmediaciones del puerto para el mejor desempeño en el mismo sobrepasa los 850 mts.

En cuanto a la red caminera se encuentra vinculada con la ruta N° 3, también llegan a este puerto las rutas 279, 280 y 284 que la comunican en combinación con la primera de las rutas nombradas, con el pie de la cordillera, el lago Buenos Aires y la ruta 40.-

Otras instalaciones:

En la población de Pto. Deseado se encuentran las instalaciones de uno de los principales frigoríficos del sur, el de la S. Cop. Frigorífica de Pto. Deseado, que no es más que una filial de las demás empresas que se dedican a las operaciones de carnes lanaras y a negocios con lanas y cueros lanaras.-

Se fundó para el años 1922 y para el año 1930 su balance arrojaba un capital suscrito y realizado de 1.646.600 pesos m/n.- Sus instalaciones tienen una extensión de unos 7.000 m2. de superficie y posee una capacidad de 2.000 cabezas de ganado ovino.-

Zona de Influencia:

Con una extensión de unos 67.000 kms2. alcanza a los departamentos de Deseado y de Lago Buenos Aires, en una palabra toda aquella región por donde se extiende el cauce del río de su propio nombre.- Un índice de lo poco productivo por la falta de agua de riego sobre todo lo indica su poca población pues no alcanza en toda la extensión a 12.000 almas.-

La población ganadera comprende ovinos por un total de 1.900.000 cabezas más o menos y existen representantes de todas las demás especies

En cuanto al movimiento de este puerto lo podemos observar en las planillas que se adjuntan.-

f) San Julian.-

Se encuentra emplazado en la costa del mar en el territorio de Santa Cruz al abrigo que le ofrece un amplio saco (caleta)

contorneado de acantilados de una altura aproximada de 43 mts.- Dicha entrada de mar en los momentos de bajante queda normalmente en seco.-

Un banco se encuentra a la entrada del mismo, que permite la entrada por un canal natural ubicado al sur, que da un calado de 2,4 mts. en bajamar.-

En el interior de la pequeña bahía se encuentran otros bancos, sobre todo uno al final de la misma que es casualmente el que queda descubierto en bajamar y sobre el cual los buques que se encuentran en el puerto quedan en seco.-

Fondeaderos:

Como es lógico, se encuentran uno en el exterior amplio y apto para navios de gran calado, sondea una profundidad de 12,20 mts. frente a la isla Cormorán.-

El fondeadero interior se encuentra a unos 500 mts. de la costa, por su profundidad resulta apto para los navios de poco calado y si en algunos rincones de la misma podrían fondear navios mayores, su entrada es problemática debido a la poca profundidad del canal natural de acceso.-

El Puerto:

Careciendo de todo lo más indispensable para el atraque de buques, este puerto nominal se encuentra en las proximidades de la población del mismo nombre, en la Gob. de Santa Cruz.- Su ubicación está a los 49°18'30" de latitud sur y a los 67°42'5" de longitud oeste y dista de Bs. As. 1.103 millas o sean 2.043 Kms.

Solamente facilita la entrada al mismo un balizamiento por medio de farolas.-

A unos 3 kms. aguas abajo de la población se encuentra instalado el frigorífico de la S.A. Swift de la Plata en San Julian. Es sin duda alguna el principal establecimiento industrial de la zona, y absorbe la casi totalidad del tonelaje de las embarcaciones que allí operan. Fue fundado en 1911 dicho establecimiento y cuenta con 3 cámaras frigoríficas con un total de 4.200 m³. de capacidad y una superficie de 80.000 m². lo que daría una capacidad de faena diaria de unos 2.000 cabezas de ganado ovino.- Además de esto se encuentran unos 14 galpones que podremos de-

Puerto "SAN JULIAN"Movimiento de cargas-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. a Ptos.Nacionales	953 <u>11.518</u>	12.481
1934	Imp. a Ptos.Nacionales	1.840 <u>15.606</u>	17.446
1935	Imp. a Ptos.Nacionales	1.419 <u>12.368</u>	13.787
1936	Imp. a Ptos.Nacionales	2.016 <u>13.735</u>	15,751
1937	Imp. a Ptos.Nacionales	1.783 <u>13.583</u>	13.346
Totales		-----	74.811
Promedio		-----	14.962,2

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Exp. a Pts. Nacionales	963 <u>5.160</u>	6.123
1934	Exp. a Ptos.Nacionales	1.163 <u>7.094</u>	8.257
1935	Exp. a Ptos.Nacionales	1.264 <u>7.438</u>	8.740
1936	Exp. a Ptos.Nacionales	1.584 <u>7.785</u>	9.369
1937	Exp. a Ptos.Nacionales	1.491 <u>7.099</u>	8.590
Totales		-----	41.079
Promedio		-----	8.215,8

Movimiento de puertos.

Años	Buques entrados			Buques salidos.		
	Cargas dos	Va- cías	Tota- les	Carga- dos	Va- cías	Tota- les.
<u>GOMODORO RIVADAVIA.</u>						
1933	235	113	348	327	23	350
1934	236	136	372	334	38	372
1935	255	121	376	338	36	374
1936	266	107	373	332	39	371
1937	333	74	407	382	27	409
Totales	1325	551	1876	1713	163	1876
Promedio	265	110	375	342	33	375
<u>DESHADO.</u>						
1933	106	36	142	113	29	142
1934	101	35	136	106	31	137
1935	106	34	140	100	40	140
1936	155	31	186	96	50	146
1937	113	28	141	95	45	140
Totales	581	164	745	510	195	705
Promedio	116	33	149	102	39	141
<u>SAN JULIAN</u>						
1933	86	32	118	95	23	118
1934	110	32	133	96	37	133
1935	89	34	123	97	26	123
1936	102	20	122	90	30	120
1937	106	31	137	102	36	138
Totales	493	140	633	480	152	632
Promedio	99	28	127	96	30	126

tallar de acuerdo con los informes suministrados por el M.O.P.

a)	de propiedad de Hresglinger y Cia	Cap.	600 m2.
b)	" " " Cia. Argentina del sur	"	5.000 "
c)	" " " Suc. Giubaticha y Vda. de Kusanivich	"	1.800 "
d)	" " " S.A. In. y Com. San Julian	"	720 "
e)	" " " Suc. Giubetich	"	900 "
f)	" " " Soc. Watson Gordoniz y Cia	"	750 "
g)	" " " S.A. Imp. y Exp. de la Patag6nia	"	2.303 "

Zona de Influencia:

Se le calcula te6ricamente una superficie que saliendo desde la costa del mar alcanza el l6mite con Chile y por lo tanto una gran zona de la preciosa faja precordillerana.- Se puede calcular en unos 50.000 kms2. con una poblaci6n de unos 8.000 hs.-

Comunicaciones terrestres:

No encontrandose el puerto de San Julian a la vera de ningun r6o, la comunicaci6n con el interior solo se podr6 efectuar por medio del ferrocarril y del camino.- El primero de los dos elementos no existe en la actualidad y no creemos por muchas razones que lo exista nunca.- En cuanto a los caminos para los efectos de las necesidades del presente son suficientes.- Lo 6nico que se necesita es el mejoramiento de los pavimentos, es decir la fijaci6n del suelo, que es casualmente la pol6tica que siguen los proyectos camineros del presente.-

Pasa por la misma poblaci6n de San Julian la ruta N^o 3 que siguiendo la costa viene desde Buenos Aires.- A su vez y en direcci6n noroeste sale la ruta 28 que empalma con la ruta 40 al norte del lago Strobel.-

g) Puerto de Santa Cruz.-

Dista de Buenos Aires, 1.168 millas es decir 2.163 kms.

En el estuario formado por los r6os Santa Cruz y R6o Chico, se encuentra el puerto de Santa Cruz.- Dicho estuario tiene aproximadamente un largo de unas 16 millas al N.O. con unas 3 de ancho, alcanzando su boca a una milla entre las puntas de Cascajo y Entrada.-

Como casi todos los ríos de la Patagonia, este estuario posee una barra, 4 ó 5 millas adentro lo que dá lugar a dos canales naturales: uno al norte, el más comodo de los dos, con una orientación fija, un ancho que oscila entre los 400 mts. y una profundidad de unos 3,7 mts. y otro al sur de la barra, con menores aptitudes para la navegación porque es muy variable, más angosto y con unos 5,2 mts. de profundidad.-

En el interior se descubren otros bancos en los momentos de bajamar, se destaca también el Volage exterior a una 7 millas adentro en dirección S.E. de punta Entrada en cuyas inmediaciones se encuentra uno de los fondeaderos.-

Fondeaderos:

En el fondeadero exterior se sondea una profundidad de unos 21.9 se encuentra ubicado al S.E. de punta Entrada.- Solamente se lo emplea para esperar en él la pleamar.-

El interior, muy protegido de los vientos del S. cala aproximadamente unos 21.1 mts.-

El Puerto:

A la par de la población del mismo nombre, Santa Cruz se encuentra de acuerdo con los informes del Derrotero Marítimo y el del M. O.P. que coinciden a los 50°09' de latitud sur y a los 62°81' de long. oeste.-

Esta medida está dada con relación al faro del mencionado puerto.-

El balizamiento se efectúa por medio de farolas.-

Para las operaciones de carga y descarga que se efectúa por medio de ocho lanchones existe un refugio al norte de punta Reparo, donde se sondea la profundidad de 11 mts.-

No existen muelles ni comodidades de ninguna naturaleza.-

Depósitos y obras:

Se pueden citar solamente las instalaciones del Frigorífico Armour que se encuentran a unos 5 kms. aguas arriba de la población.- Fue fundado en 1930.- Posee 15 cámaras frigoríficas con un total de 16.500 m³. y una superficie de 11.296 m². lo que permite una faena diaria de unas 3.200 cabezas.

Además de esto también son dignos de mención doce galpones

Puerto "SANTA CRUZ".Movimiento de cargas.-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. de Ptos. Nacionales	1.149	10.543
		9.394	
1934	Imp. Cab. Interior	1.463	17.118
		15.655	
1935	Imp. de Ptos. Nacionales	153	14.066
		12.538	
1936	Imp. de Ptos. Nacionales	2.139	18.257
		16.127	
1937	Imp. de Ptos. Nacionales	1.673	13.530
		11.857	
Totales		-----	17.514
Promedio		-----	3.502,8

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Exp. a Ptos. Nacionales	3.342	9.344
		6.002	
1934	Exp. Cab. Interior	2.928	9.198
		6.270	
1935	Exp. a Ptos. Nacionales	2.387	10.230
		7.903	
1936	Exp. a Ptos. Nacionales	2.317	9.139
		6.822	
1937	Exp. a Ptos. Nacionales	2.198	9.741
		7.543	
Totales		-----	47.652
Promedio		-----	9.530,4

pertenecientes a las siguientes firmas comerciales:

a)	perteneciente a	Watson, Godoniz y Cia	1.102 m2.
b)	"	" Tomé y Camerón	414 "
c)	"	" S.A. La Patagónia	1.813 "
d)	"	" Serafin Grillo	475 "
e)	"	" Soc. Mercantil de la Patagónia.	536 "
f)	"	" Octavio Carbone	181 "
g)	"	" Cia. Argentina del sur	149 "

Zona de Influencia:

Teóricamente, el puerto de la Población de Santa Cruz posee una zona de influencia de unos 56.000 kms². dentro de los cuales se encuentran aproximadamente unos 8.000 hs.- Como todas las otras zonas de influencia hipotéticamente calculadas abarca una extensa faja del territorio nacional, que saliendo del costado del Atlántico llega a los límites con la cordillera y con Chile.- Hemos descrito en la parte destinada a la navegación fluvial, las condiciones que ofrece el río del mismo nombre para el transporte, pues bien, este puerto y esta población habrá de ser la llave de paso de esa extensa cuenca formada por los dos ríos y sus respectivas fuentes en la Cordillera.-

No será nada extraño, a pesar de la poca población que ahora contiene, que en una mañana no lejano, las maravillosas entrañas de la cordillera comiencen a proveer minerales de todas especies, que necesariamente una vez industrializados habrán de salir por este puerto.

Comunicaciones terrestres:

A una distancia no mayor de 20 kms. al oeste pasa la carretera correspondiente a la ruta N° 3 que viene bajando desde Bs.As. con rumbo a Ushuaia.- Alcanzan hasta ella las rutas 288 y 289 que prosiguen en dirección al oeste hasta la cordillera cortando la ruta longitudinal cordillerana la primera de las dos, al Norte del Lago Viedma y la segunda al sur del lago Argentino, que es la fuente principal del río Santa Cruz.-

Como en el caso del puerto San Julian, anteriormente citado, a este puerto no llega ninguna línea férrea.- No creemos por nuestra parte que se construya en él ningún ramal, pues la presencia del

camino y del automovil que son elementos más modernos y de mejores perspectivas habrán de resolver cualquier conflicto vinculado a las exigencias del tráfico.-

h) Pto. Gallegos.-

Como en el caso de muchos otros puertos del sur y siempre buscando el abrigo de las ensenadas y de los estuarios, el Puerto de Río Gallegos se encuentra emplazado en el estuario formado por la desembocadura al mar de los ríos Gallegos por el norte y de un nuevo río Chico por el sur.-

Dista de Bs. Aires 1.255 millas o sea 2.324 kms.

Su boca con una abertura al Atlántico de 1.8 milla entre punta Bustamante y Loyola y con una extensión hacia el oeste de unas 8 millas esta amplia región recibe el nombre de puerto Gallegos por la pequeña población de ese nombre que se encuentra sobre su margen derecha, capital del Territorio de Santa Cruz.-

A ambos lados de dicho estuario se pueden observar las barrancas que presenta la meseta patagónica, por el costado norte del C. Bustamante en una forma no tan pronunciada se observan las barrancas de la pampa patagónica cuyos puntos culminantes no sobrepasan los 100 mts. pero al costado sur las cosas cambian, las barrancas son a pique y solo dejan alguna playa en los momentos de bajante.-

El lecho de este estuario está afectado por la presencia de varios bancos que por las condiciones propias del limo que arrastran los ríos que en él desembocan son de muy fácil movilidad por efecto de las corrientes.- Sin embargo mantienen sobre el costado sur del mismo, un canal natural de acceso que es el más recomendable sobre todo para los navegantes que llegan por primera vez.-

Posée una profundidad media de 5.5 mts. y sus barrancas le hacen bastante resguardo a los fuertes vientos del sur y sudoeste.-

Por el costado norte también posée otro canal, un tanto más profundo que el anterior, pero tiene el grave inconveniente de estar completamente desprotegido.-

En el interior propiamente dicho del estuario se encuentra un banco un tanto fijo y que divide al estuario en dos.- De los dos canales navegables resulta en este caso ser el más cómodo el del costado norte, por ser más recto.-

Fondeaderos:

Se reconoce la presencia de tres fondeaderos normalmente que se encuentran ubicados en la siguiente distribución: uno frente a la punta El Gaucho, otro frente a Punta Loyola y finalmente otro frente al Pueblo.-

El Puerto:

Según los datos suministrados por el M.O.P. la situación del puerto de Río Gallegos es de $51^{\circ}33'$ de latitud sur y $68^{\circ}57'$ de longitud oeste en el Observatorio Faro.-

Se encuentra junto a la población que es de unas 2.000 almas aproximadamente.- No cuenta con un muelle cómodo, por el contrario el que existe es solo para embarcaciones menores, y queda en seco a media marea.-

El embarque y desembarque de las piezas mayores se efectúa mediante embarcaciones que se acercan a los navíos fondeados en uno de los tres lugares indicados anteriormente.-

Posee sin embargo una serie de galpones, no muy grandes pero sí alcanzan a cubrir las necesidades, ellos son:

a) Cía. Swift de la Plata	con	315 m ² .
b) E. Fernandez	"	136 "
c) C.G. Degriegler	"	119 "
d) " otro	"	280 "
d) L.J. Clark	"	45 "
" "	"	488 "
e) Varela y Fernandez	"	242 "
f) H.J. Elvorne	"	665 "
g) C. Felton	"	540 "
h) R.A. Grillo y Cía	"	500 "
" " otro	"	250 "
j) G. Stipicich	"	313 "
k) A. Adrover	"	108 "

Puerto "CALLEGOS".Movimiento de cargas.-Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. de Ptos.Nacionales	1.149 9.394	10.543
1934	Imp. Cab.interior	6.405 18.469	24.874
1935	Imp. de Ptos. Nacionales	3.674 25.295	28.969
1936	Imp. de Ptos.Nacionales	3.503 23.118	26.621
1937	Imp. de Ptos Nacionales	2.739 30.089	32.828
Totales		-----	123.835
Promedio		-----	24.767

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Exp. a Ptos.Nacionales	3.342 6.002	9.344
1934	Exp. a Ptos.Nacionales	2.928 6.270	12.093
1935	Exp. a Ptos.Nacionales	3.275 2.578	11.853
1936	Exp. a Ptos.Nacionales	2.910 7.640	10.550
1937	Exp. a Ptos.Nacionales	5.304 8.620	13.924
Totales		-----	57.764
Promedio		-----	11.552,8

l) P. Malinovich	con	168 m2.
m) S.A. Imp. y Exp. de la Pat.	"	445 "
n) Vda. de Rivera	"	201 "
o) J. Flores	"	30 "
p) Suc. M. Segovia	"	51 "
" " otro	"	53 "
r) Soc. A. las Vegas	"	210 "

Todos estos galpones se encuentran para mayor comodidad del transporte unidos por un pequeño decauville de más de 2 kms.500 mts.

Además podemos citar las instalaciones del Frigorífico Swift de la Plata que fué fundado en 1912, posee 11 cámaras frigoríficas que suman una capacidad de 7.425 m³.- Dispone también de una playa de 122.000 m². para faenar aproximadamente unas 3500 cabezas de lanares.-

A los efectos de la carga de los buques que llegan hasta su muelle cuenta también con el único guinche del puerto con un poder de unas 2 tons.-

Zona de influencia:

Según los estudios del M.C.P. y teniendo en cuenta que teóricamente deberá ser la puerta de salida de la producción de toda una extensa zona que abarca desde el Atlántico hasta la cordillera, se le ha calculado como zona de influencia una superficie aproximadamente de unos 40.000 Kms².-

Debemos recordar en esta oportunidad los que dijimos en otra ocasión anteriormente, que se trata de una región muy fértil, ello lo prueba el hecho de encontrarse casi completamente enagenada toda la tierra fiscal, vecina a la cordillera.-

Comunicación terrestre:

En puerto Gallegos tiene un empalme de dos de las principales rutas de la Nación, la N^o3 y la N^o40 por lo tanto se puede salir por una o por la otra indistintamente.- Salen también de este puerto las rutas 293 que va a la cordillera y la 294 que se prolonga hasta el puerto de Magallanes.- A propósito de este último puerto, Magallanes (que es chileno) nos permitimos decir, hoy es una estación de movimiento naviero de consideración que está muy por encima de Pto. Gallegos, más

si se diera el caso de que la Nación Argentina mejorara las condiciones de embarques en este último y por lo tanto facilitara en todo lo posible el tráfico terrestre a Magallanes, con toda seguridad, y sin tener los navíos argentinos que pagar servicios de arribadas al puerto extranjero podrían absorber con toda comodidad el tráfico para la Argentina por medio de esta ruta terrestre N° 294.-

i) Lista general de puertos a lo largo de la costa patagónica.-

A los efectos de completar la información respecto a los puertos o fondeaderos que se conocen a lo largo de la costa de la Patagonia, damos a continuación la lista completa que figura en la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.-

<u>Territorios</u>	<u>Puertos</u>	<u>Distancia en millas</u>	<u>Distancia en Kms</u>
Gobernación Río Negro	Río Negro (barra)	595	1.102
	SAN ANTONIO	705	1.306
Gobernación del Chubut	Arroyo Verde	708	1.311
	San José	708	1.311
	Pirámides	740	1.370
	MADRYN	755	1.398
	Bahía Cracker	733	1.358
	Río Chubut	755	1.398
	Bahía Homero	790	1.463
	Cabo Rosso	802	1.485
	Santa Elena	818	1.515
	Camerones	836	1.548
	Bahía Bustamante	888	1.645
	Caleta Visser	913	1.691
	Bahía Solano	929	1.721
	Caleta Córdoba	933	1.728
COMODORO RIVADAVIA	940	1.741	
Gobernación de S. Cruz	Bahía del Fondo	957	1.772
	Caleta Oliva	960	1.778
	Nazaredo	973	1.802
	Cabo Blanco	949	1.758
	DESEADO	978	1.811
	Isla Pinguin	982	1.819
	Bahía Oso Marino	984	1.822
	Bahía Laura	1.048	1.941
	Punta Vigía	1.050	1.945
	SAN JULIAN	1.103	2.043
SANTA CRUZ	1.168	2.163	
RIO GALLEGOS	1.255	2.324	
Gobernación de T. del Fuego	Río Grande	1.407	2.605
	B. DE USHUAIA	1.480	2.741

Puerto "RIS GRANDE"Movimiento de cargas.

) Entradas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Imp. a Ptos.Nacionales	3.606 1.040	4.736
1934	Imp. a Ptos.Nacionales	4.037 668	4.973
1935	Imp. a Ptos.Nacionales	2.774 5.129	7.893
1936	Imp. a Ptos.Nacionales	3.505 2.941	6.446
1937	Imp. a Ptos.Nacionales	2.665 3.990	6.655
Totales		-----	30.705
Promedio		-----	6.140,6

-Salidas-

AÑOS	Conceptos	Tonelaje Parcial	Tonelaje Total
1933	Exp. a Ptos.Nacionales	8.209 417	8.622
1934	Exp. A Ptos.Nacionales	9.049 1.876	10.925
1935	Exp. a Ptos.Nacionales	9.533 1.021	9.554
1936	Exp. a Ptos Nacionales	8.938 1.618	10.556
1937	Exp. a Ptos.Nacionales	10.435 1.409	11.844
Totales		-----	51.501
Promedio		-----	10.300,2

Movimiento de Puertos.

Años	Buques entrados			Buques salidos		
	Cargas	Vacios	Totales	Cargas	Vacios	Totales
SANTA CRUZ.						
1933	80	20	100	85	15	100
1934	95	14	109	86	22	108
1935	82	20	102	82	20	102
1936	96	17	107	81	26	107
1937	91	21	112	87	24	111
Totales	432	92	530	421	107	528
Promedio	88	18	106	84	21	106
RIO GALLEGOS.						
1933	96	32	128	90	38	128
1934	117	23	140	94	44	138
1935	103	36	139	108	33	141
1936	113	33	146	118	28	146
1937	110	36	146	109	36	145
Totales	539	160	699	519	179	698
Promedio	108	32	140	104	35	139
RIO GRANDE.						
1933	36	29	65	54	11	65
1934	48	28	76	56	21	77
1935	40	36	76	64	9	73
1936	45	42	87	77	11	88
1937	43	43	86	82	4	86
Totales	212	178	390	333	56	389
Promedio	43	35	78	67	11	78
USHUAIA.						
1933	--	--	--	--	--	--
1934	64	29	93	16	78	94
1935	60	28	88	20	59	79
1936	69	22	91	18	75	93
1937	81	25	106	18	87	105
Totales	274	104	378	72	299	371
Promedio	55	21	76	14	60	74

II.- OBRAS Y PROYECTOS.-

Despues de haber efectuado el estudio de los principales puertos a lo largo de la dilatada costa patagónica, nos vamos a referir a las obras y proyectos que se encuentran en trámite y que sin llegar al estado de abandono se realizan con tal lentitud que urge se modifiquen los sistemas para adoptar un procedimiento más energico y a tono con los momentos que estamos viviendo.-

Los puertos con que contamos hoy en la costa sur, practicamente no sirven, puesto que distan mucho de llenar debidamente sus cometidos como puertos.-

Paralelamente a este estado de cosas existe una serie de proyectos en la Dirección General de Navegación y Puertos en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación.- Unos que más o menos se encuentran en vía de realización, otros que ni siquiera se han aceptado sus presupuestos.-

Al conjunto de estos proyectos, lo podemos dividir en tres grandes grupos, a saber:

a) Los que cuentan con un programa de obras aceptadas y autorizadas a efectuar y que consta de dos partes, un programa mínimo y uno m'aximo.-

b) Aquellos que encontrandose también aprobados para su realización, solamente constan de un solo programa a desarrollar.-

c) Finalmente aquellos que no pasan de ser un mero proyecto y que, si bien la necesidad de los mismos es pública y notoria su aprobación no se ha efectuado y por lo tanto el ministerio podrá llevarlos a cabo.- Colocado en la primera condición encontramos en vías de construcción al puerto de C. Rivadavia.-

En una bahía entre dos restingas habrá de ser emplazado.- Para ello se han iniciado los trabajos para la realización de la primera parte de una obra de grandes dimensiones.- Este primer plan lo constituye obras por un valor aproximado de 12 M. de pesos.-

Sabemos que el puerto de C. Rivadavia se encuentra como lo dijimos anteriormente entre las dos restingas de Ali y Punta

Borjas que las separa una pequeña bahía de unas 3 millas de longitud

El proyecto de los doce millones de pesos es la primera parte de otro mayor o máximo de treinta y dos millones.-

Este último consiste en lo siguiente:

- a) Construcción de dos escolleras la mayor de unos 1.200 mts. de largo en cuyo seno habrá de quedar la bahía.-
- b) Por medio de un sistema hidráulico se procederá a rellenar un espacio de playa para dejar a su vez un espejo de agua de no menos de 100 Kas. con calado de 30 pies.-
- c) Dragas aquellas pocas zonas de escasa profundidad que quedarán después de la obra de relleno.-
- d) Finalmente efectuar la construcción de una serie de muelles no menor de cuatro, tipo Puerto Nuevo.-

Ahora bien de todo este plan descrito en la actualidad se prosiguen las obras tendientes a efectuar los siguientes trabajos:

- a) Construcción del primer tramo de la escollera sur, y un muellecito.-
- b) Efectuar los dragados necesarios para darle las condiciones por lo menos de puerto de cabotaje, con una profundidad en las bajantes de 18 pies.- Esto es lo que constituye la primera parte de la obra grande.-

De los 12 millones destinados a la misma, nueve se encuentran invertidos ya en tales trabajos y se prosiguen las obras para terminar la primera parte.-

El resto no se sabe cuando se hará, es de desear que lo sea algún día.-

Con esta primera parte de la obra proyectada en lo que a calado respecta se contará con un puerto accesible a todos los buques de cabotaje, aún los de cabotaje mayor, pero el movimiento con naves de ultramar, o para el arribo de las naves base de la escuadra, no se encontrará en condiciones, pues aunque ello fuera posible en pleamar, al producirse la bajante ofrecería graves peligros a los cascos de las naves varar en fondos rocosos.- Por esta razón y por muchas otras vinculadas al mañana del mismo el puerto de C. Rivadavia tiene forzosamente que alcanzar los límites de puerto de ultramar.-

Con respecto al segundo grupo de puertos, nos es posible mencionar a tres, ellos son:

San Julian, Santa Cruz y Gallegos.-

Los presupuestos estimados y aprobados para la ejecución de los trabajos sumas dos millones ochocientos mil pesos, repartidos en: ochocientos mil, un millón y un millón respectivamente de acuerdo con el órden precitado.-

En estos tres puertos y principalmente en San Julian, las naves quedan completamente en seco cuando ~~ya posterior~~ de haber atracado un tanto al pequeño muelle se produce la bajante de las aguas. Es en esta oportunidad cuando los carros cargados atracan directamente a su borda y proceden a efectuar las operaciones de carga y descarga.-

Los informes con que contamos, nos indican que las obras proyectada consisten tanto en uno como en otros solamente en un muelle emergente en las aguas de una longitud aproximada de 120 y 300 mts. y algunas obras de dragado y de relleno, la construcción de terraplenes, de playas para maniobras de vehiculos, galpones, grúas y hasta algún decauville para el transporte desde los galpones hasta los muelles de mercaderías.-

Desde luego, que entre no tener nada, y contar con estos, logicamente ya es algo.-

Queremos creer que, cuando en un mañana muy cercano, el puerto de Santa Cruz por ejemplo, sea la llave de la cuenca del río del mismo nombre, que como hemos dicho anteriormente posee 220 kms. de frente sobre la zona cordillerana, con todo el bagaje de riquezas sin explotar que se le calcula, esta obra portuaria carecerá de la capacidad necesaria para hacer frente a las exigencias de los cargamentos que por ella pasen.-

Cuando las minas de carbón que existen y de las cuales una hemos descripto con algunos detalles, cuando las demás minas se exploten también, cuando los bosques sean también objeto de explotación, cuando las obras de riego de los valles aumenten el área cultivada y lacrianza del ganado lanar se acentue aún más, cuando toda esa cuenca se mueva industrial y comercialmente el presente puerto no podrá dar abasto y habrá entonces que labrar un nuevo plan de trabajos e iniciar

nuevas obras.- No será nada extraño que lo hecho no sirva tampoco para nada y que a la par de lo que se construya nuevo haya necesidad de deshacer lo viejo.- Creemos muy conveniente repetir en cada una de las partes donde hay probabilidades aunque sean remotas de llegar la necesidad de efectuar ampliaciones de proyectar desde un principio obras que se puedan continuar indefinidamente a medida que las exigencias lo determinen.- De esta manera las inversiones efectuadas en un determinado tiempo no serían inútiles más tarde y por lo tanto su amortización podrá efectuarse a un plazo más amplio también.-

Después hacer presente, que por su ubicación geográfica Río Santa Cruz está destinado a ser dentro de algún tiempo una base naval militar.- No queremos efectuar vaticinios de ninguna especie, pero si queremos que sus futuro será de un doble matiz, el comercial y militar.- Creemos por ello firmemente que las obras que se efectúen según este plan están condenadas a ser deficientes dentro de poco tiempo.-

Existen además una serie de fondeaderos naturales, que son aprovechados para efectuar cargas en los barcos, los cuales invariablemente quedan en seco para realizar las operaciones mediante el atraco a su costado de los carros que traen de tierra adentro la mercadería o se las llevan.-

Estos fondeaderos así como también algunos otros puertos donde ya existen algunos han sido objeto de estudio por parte de los técnicos navales y por lo tanto se han efectuado proyectos tendientes desde luego a mejorar sus deficientes condiciones.-

No han pasado de ser meros proyectos y hasta el momento de escribirse estas páginas no se tiene conocimiento de que se hayan aceptado la ejecución de las mismas así como tampoco la aprobación de los gastos que en ellas se habrán de efectuar.-

A este grupo de puertos pertenece el tercer grupo de proyectos que clasificamos anteriormente.-

De norte a sur a lo largo de la costa se encuentran en estas condiciones los siguientes puertos:

San Blas, para mejorar sus condiciones para el cabotaje

menor, obras por valor de \$ 150.000 m/n.-

Le sigue San Antonio:

Respecto a este puerto existe un magnifico proyecto de 1916 que sería muy beneficioso que se lograra realizar.-

Como se podrá observar data de una epoca en que el ferrocarril no existía allí y por lo tanto se pensaba en que la vía obligada sería el tráfico por mar.- Desde luego, que^{en} si la idea no era descabellada, máxime si en realidad no existía otro camino.-

Pero es el hecho, que lo que en aquel entonces no se calculaba seguramente, hoy se presenta casualmente como para reemplazar la probable falta de pasajeros por la presencia del ferrocarril.-

Nos referimos a las nuevas explotaciones de las que nos hemos ocupado entericamente y que ahora vienen a ponerse como antecedentes para nuestro plan de coordinación de transportes.-

Los productos pesados no tienen otra vía que el camino de las aguas, pues las distancias a recorrer no permiten a los ferrocarriles sino a costa de grandes sacrificios poner tarifas con las que fuera posible hacer competencia a los barcos.-

Las obras efectuadas en la cuenca del Vidal, la irrigación de los valles, la amplia zona en la pre-cordillera con sus bosques, y con sus inagotables fuentes mineras, empezando por el petróleo, habrán de salir en su gran mayoría por las aguas del río Negro empleando también gran parte del curso del río Limay.-

Ahora bien, el tal proyecto consistía:

1º. En la ejecución de un canal navegable entre Conesa y San Antonio.- Este canal iría a lo largo de un amplio valle que tiene esa dirección lo que le permitiría de la ejecución de una vasta obra de riego con el consiguiente aumento de la riqueza agraria de esa región.-

2º. La regularización del curso de los ríos Limay y Negro, las obras de riego y embalse, y

3º. La construcción por fin de un gran puerto de ultramar, aprovechando la pequeña bahía donde se encuentra el puerto de San Antonio actualmente.- De este proyecto, se encuentra hecho gran parte del mismo.-

En aquel entonces las estimaciones de los gastos aceptados

se elevaban a unos 50 millones de pesos; pero ahora como dijimos ya hay gran parte hecho.-

La construcción del canal navegable hasta San Antonio, tiene en primer termino el magnifico fin de ser la fuente alimentadora de una amplia zona de riego lo que no será nada extraño que eso solo sea suficiente para la ejecución de la obra.- Pero hay algo más, los puertos sobre la desembocadura del Rio Negro se encuentra entorpecidos por la presencia de una enorme barra la cual obstaculiza la cómoda salida de las embarcaciones de algún porte.-

Se podría desde luego, efectuar una gran obra cortando por el medio al gran banco de arena que forma la barra pero ello ni técnicamente ni económicamente creemos que fuera aconsejable.- Lo primero porque evidentemente implica como primer cosa el empleo de máquinas especiales que solo se usarían en esta obra, en segunda y principal causa de orden económico y es el hecho palpable de que se efectuaría un enorme desembolso solo y exclusivamente para darle entrada al puerto, en cambio en el caso del canal en cuestión, con un gasto casi igual se da riego a una amplia zona que va a producir con su fertilización muchos millones de pesos.-

Lo que decimos en favor de este canal, lo decimos también para cualquier otro que plantee esta disyuntiva, pues es mucho más conveniente invertir una suma determinada de pesos para la construcción de un canal que canalizar un río, puesto que mientras en el primero de los casos se tiene el canal navegable y con él, el regadío, la siembra, el aumento de la población en esa región localizada y por lo tanto la valorización de las tierras en el segundo caso en la obra de canalización, solamente se ahonda un río.-

Forman también parte de los puertos cuyos proyectos carecen aún de aprobación los que siguen:

Rawson, sobre el río Chubut, que desagua con gran banco y barra en la bahía Desengaño.- La obra se efectúa para ponerlo en condiciones de ser util al tráfico de cabotaje menor.- Inversión probable 200.000 m/n.- Luego viene Camarones, al cual se le propone hacer un muelle de 250 mts. de tipo emergente.- Valuación \$ 300.000 m/n.-

Puerto Coyle, se desea efectuar la construcción de un

muelle del mismo tipo que el anterior con un costo aproximado de 150.000 \$ m/n.-

Se encuentra finalmente el puerto de Río Grande en el territorio de Tierra del Fuego.-

Sabemos que su radio de influencia abarca una enorme zona sumamente rica en maderas, ganado y minas.- Tiene también la probabilidad de llegar a ser una gran base pesquera.- El proyecto dispone también la construcción de un muelle.- Su costo se calcula entre unos 150.000 \$ m/n.-

a) El Canal Patagónica.-

Entre los tantos dones con que el Cielo ha querido favorecer a nuestra Patria, encuentranse sobre la costa del Atlántico un par de golfos: El Golfo Nuevo y el San José que por las condiciones naturales que poseen y por el sitio en que se encuentran ubicados y sobretodo el Golfo Nuevo, constituyen el refugio natural mejor y más grande que se conoce en el mundo.-

Bordeado de colinas entre las que se destacan el Cerro Avanzado, cota 103 mts., entre Punta Lomas y Punta Ambrosetti, al sudeste de Puerto Madryn y el cerro Gormerán también aproximadamente de 103 mts al sur de puerto Piramides y de barrancos se hacen sumamente abrigados a los vientos del S.E. y del N.E. y de las tempestades que normalmente azotan las costas patagónicas.-

El Golfo Nuevo según datos extraídos del "Derretero Argentino" tiene una profundidad que sobre-pasa los 25 mts. y una amplitud máxima de una 35 millas y si bien tiene algunas playas la profundidad se encuentra cerca de la costa, lo que da como consecuencia la existencia de fondeaderos cómodos y muy cerca de la misma.-

La embocadura se encuentra en dirección al S.E. pero está es sumamente reducida si la comparamos con la amplitud de su seno, pues apenas llega a 7 millas que es la distancia que media entre el cerro Nuevo al N.E. y el de Ninfas al S.O.-

En este golfo tienen su asiento tres puertos: el de Madryn, del que nos ocupamos anteriormente, el de Pirámides, cuyo principal comercio lo constituye la salida de sal de la Salina Grande al cual llegan

llegan por medio de un ducaville y por último el de Craker.-

Con la unión imaginaria de los tres puertos se puede construir un triangulo cuyos lados pueden ser, primero: la distancia de Puerto Pirámides a Puerto Madryn, según datos obtenidos del Instituto Geográfico Militar es de 32 millas o sea aproximadamente 59 kms., la que media entre Puerto Pirámides y Craker es de 23 millas o sea 43 kms. según la misma fuente y finalmente la que media entre Puerto Madryn y Puerto Craker 31 millas o sea aproximadamente 57 kms.

Más adelante, al tratar sobre la construcción del probable canal, daremos en el informe una nueva distancia que conjuntamente con las suministradas en el párrafo anterior nos permitirá formar una idea bastante aproximada de la magnitud de la darsena natural que forma el Golfo con una boca de entrada de solo 7 millas.-

Por su parte el Golfo San José se encuentra ubicado al norte del Golfo Nuevo y lo separa solamente el istmo de la Península de Valdez que en su zona más angosta alcanza a 3,5 millas.-

Con su embocadura orientada hacia el norte puede considerarse geoméricamente como un golfo casi tangente del Golfo Nuevo, cuyos puntos de contacto se encontrarían casualmente a ambos lados del precitado istmo.-

Es menor en magnitud que el otro, más no se le puede decir por eso que es chico, lo prueba la distancia de 26 millas que se le calculan pueden mediar entre Puerto San Carlos y Gargantas del Delfin y las 18 millas que median entre Puerto San José y la embocadura que es a su vez de unas 3 millas entre Punta Buenos Aires y Punta Quiroga, constituyendo la salida natural al Golfo de San Antonio.-

Su profundidad máxima es de unos 11 metros.-

Rodeada también de barrancas, entre las que pueden destacarse las alturas del Cerro San José de unos 114 mts. de altura y ubicado por detrás de la Punta Tehuelche en la zona sur del golfo, cuenta con playas y fondeaderos naturales y es como el otro golfo notablemente protegido y sobre-todo en la zona del puerto del mismo nombre contra la furia de las tempestades ycientos del Atlántico Sur.-

Estos dos golfos por sus condiciones descritas y por la amplitud de sus senos son capaces de abrigar las escuadras más grandes

del mundo por el hecho de poseer profundidades adecuadas muy cerca de las costas el atracó y desembarco se hace muy factible.-

El canal.-

Después de conocer las precarias condiciones en que se encuentra el P. Madryn así como también sus posibles actividades comerciales, merced a la profunda y extensa zona de influencia que tiene hasta la cordillera la que no tardará en recibir los beneficios del citado puerto mediante la conexión que hará de este con el territorio el F.C. del Estado en construcción y los caminos que mejoran la Dirección Nacional de Vialidad veamos la probabilidad de acrecentar su importancia que puede tener esta misma región vecina al citado puerto si se efectuara el corte del istmo que une a la Península de Valdez con el resto del continente.-

De acuerdo con los informes técnicos recibidos de varias partes, entre otras de la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, el Golfo de San José posee un nivel de aguas superior a la normal del Golfo Nuevo que oscila aproximadamente entre los 7 mts., circunstancia esta que podría llegar a ser utilizada provocando una corriente de agua que podría poner en movimiento las turbinas de una central eléctrica.-

Se trata pues de la posibilidad de efectuar un corte de $3\frac{1}{2}$ millas que es el ancho mínimo del istmo y construir con él un canal que traería entre otros los siguientes beneficios; que podrían agruparlos en dos conjuntos: los de índole industrial y los vinculados al transporte.-

Entre los de índole industrial se pueden citar:

a) el desnivel de las aguas produciría una corriente hidráulica del Golfo San José hacia el Golfo Nuevo cuyo volumen y potencia puede ser perfectamente regulable mediante el paso que se le dé a las aguas por las respectivas cañerías.-

Dicho volumen de (X) metros cúbicos por segundo sería capaz de producir una potencia proporcional en caballos vapor, capaz de mover las turbinas de cualquier hidroeléctrica que a su paso se instale. Tendríamos pues en primer término una fuente de producción de energía eléctrica completamente gratis a la cual solo se le podría cargar el

coste de la amortización del emplazamiento de la misma fábrica de electricidad.-

b) cuando tratamos el tema referente a los astilleros navales, criticamos entre otras cosas el hacinamiento en que se encuentran sobre la ciudad de Buenos Aires y lo impropio que resulta su instalación sobre las margenes de un riacho como puede ser el Luján a la altura de San Fernando, para pretender poner en sus varaderos las quillas de embarcaciones de algún porte, para tener que ir después una draga a cavar el cauce del río para que la unidad recientemente construida pudiera ser botada.-

Por las condiciones de profundidad de las aguas y la protección en alto grado que ofrece a las tempestades y aún mismo al supuesto enemigo, en el fondo del Golfo Nuevo se podrían emplazar un magnífico astillero y fundiciones de acero, movidos íntegramente con la electricidad que se produjera en la fábrica o fábricas de electricidad anteriormente proyectadas.-

c) a la par de esta industria principal observamos la posibilidad de que se instalaran otras particulares relacionadas con las mismas industrias principales mencionadas de menor importancia pero que reunidas pueden formar un conjunto de importancia.- Todas estas industrias convertirían a Pto. Madryn en un foco tan importante como Bahía Blanca y Cdo. Rivadavia.-

En el orden del transporte también.-

a) la fuente de electricidad proyectada nos puede brindar la oportunidad de electrificar las líneas del F.C. del Estado (Central del Chubut) y llegar con ellas mediante la intercalación de sub-usinas transformadoras hasta las proximidades de "Las Plumas" actualmente punta de rieles, pero como tampoco dudamos que las corrientes de agua del régimen andino se irán a desperdiciar, la continuación de esta línea que en la actualidad se viene construyendo desde Ñorquincó y Esquel podrán recibir la energía desde estas otras fuentes.- Por lo tanto electrificada en toda su extensión el tráfico resultaría sumamente barato.-

b) el canal que proyectamos que deberá de ser excluido

con el objeto de evitar los efectos de la corriente que invariablemente se deberá producir cuando la compuerta se abra, reducirá a 3,½ millas la navegación necesaria para ir de un golfo a otro.

c) La presencia del canal evitara el viaje de 191,5 millas que sería lo que habría que navegar para salir de un golfo e ir al otro por el lado de afuera de la península de Valdés y pondría al puerto Madryn a 161 millas menos de navegación a Buenos Aires y B. Blanca por que los barcos utilizarían la vía directa a través del canal y del golfo San José.

Por lo tanto si se asocian a los factores de índole económica los de índole militar se verá claro que aconsejar la construcción de este canal y de incorporar al plan de las obras las que este daría lugar no solamente contribuiría a brindar a la Patagonia una nueva zona industrial sino que al mismo tiempo se aprovecharían dos preciosos dones naturales en costa sur los dos golfos y la corriente de agua que produce el desnivel normal de sus mareas.-

b) Una administración autárquica de puertos.-

Como es del dominio de todos, pertenece al Ministerio de Obras Públicas de la Nación la Dirección General de Navegación y Puertos dependencia esta que por lo expuesto anteriormente está llamada a desempeñar las funciones de eje de rotación alrededor del cual habrá de girar la construcción, mantenimiento y explotación de todos los puertos de la Nación.-

Por la organización ministerial, por el volumen material logicamente alcanzado con el andar del tiempo y el desarrollo de la Nación las funciones de orden administrativo y sobre todo de obras públicas y entre ellas las portuarias han tomado un ritmo muy lento debido a que dada su relación de dependencia inmediata con el ministro, por un lado, por el presupuesto general de la Nación por otro, resulta materialmente imposible si no es con la distracción de otras tareas y obras quizás tan importantes como esta, llevar adelante con un ritmo y un detalle tal las obras portuarias que realmente constituyan las inversiones en ellas efectuadas a la par de una obra de público y profundo interés

para la navegación, una obra de igual valor para los de tierra adentro, en otros términos una obra de estímulo y de fomento efectuada a tiempo.

De esto resulta por lo tanto como fruto directo del entorpecimiento administrativo y financiero de la citada dependencia del Ministerio de Obras Públicas que, mientras el puerto de Buenos Aires, constituye un magnífico exponente de ingeniería y otro tanto podemos decir del de B. Blanca, Mar del Plata la costa sur de nuestra Patria solo presenta rudimentarios fondeaderos, la mayor parte de ellos naturales con una que otra obra malamente realizada e inaptos para atender las necesidades propias de la navegación del mar.-

Es el hecho constatable en cualquier momento que los barcos que escasamente navegan nuestro litoral atlántico se ven en la necesidad de esperar cuatro o seis horas más para poder entrar o salir del puerto: puesto que, tienen que pasar una barra que llega a aflorar en las bajantes como sucede en Viedma, en Santa Cruz, etc. o tienen que esperar la tal creciente para atracar directamente al muelle rudimentario que con la bajante ha quedado en seco a veinte o treinta o más metros de la orilla del agua, o lo que es peor todavía la nave entra con la marea, luego cuando las aguas se van, el barco queda en seco y a su costado atracan entonces carros para efectuar sus cargamentos, como pasa entre otros puertos, en San Julian.-

Este procedimiento tan precario con que cuenta la navegación del sur para efectuar sus cargas y descargas, antes que constituir una puerta de salida y entrada de mercaderías y aún mismo de pasajeros constituye todo un obstáculo para la realización práctica de los viajes por agua.-

Es necesario mover muy poco la fantasía, para imaginarse cuán poca será la comodidad que reporta para los viajeros que bajan en la Ciudad de C. Rivadavia, toda una promesa industrial, con cerca de 30000 hs., cuando para hacerlo la nave que los lleva máximo si no es, de la flota de Y.P.F. tiene que esperar a que haga buen tiempo, para meter a los pasajeros en un cajón y bajarlos por medio de un guinche hasta una lancha o remolcador que se le ha atracado a su borda.- El viajero que por desgracia, le toca un día con mar gruesa o con viento o con

lluvia simplemente para efectuar esta maniobra, será muy difícil que acepte repetirla y empleará en su reemplazo el avión más caro o al omnibus que por el momento no reúne condiciones de comodidad.-

La Patagónica, y le hemos dicho ya en otras partes de este mismo trabajo, necesita hoy más que nunca obras de fomento, que constituyan un estímulo para la inmigración hacia ella del inestimable capital, el humano.-

Las obras de puertos que en el presente se están efectuando por el ritmo que llevan, están muy lejos de ofrecer a breve plazo las condiciones indispensables de comodidad necesarias.-

No es el hecho, de que exista o no, un muelle con una grúa y unos galpones para guardar mercaderías, es necesario que la nave llegue y pueda de inmediato atracar, sin tener en cuenta el tiempo que haga o el estado de las mareas, es necesario que cuando el viajero abandona el refugio de la nave y por casualidad haga mal tiempo, no se encuentre a la merced del viento, del agua y del frío; que el barco, pegado al muelle y no a 300 ni 500 mts. de distancia, haga bajar los pasajeros a un lugar de reparo, de donde después se habrán de encaminar hasta el hotel o casa habitación donde se hospeden.-

Todo esto falta y faltan en todos los puertos de la Patagónica.-

Así no es posible seguir.-

Se hace sentir imperiosamente, la necesidad de mejorar el sistema de embarcos y desembarcos, que los puertos sean efectivamente puertas de entradas y salidas del territorio patagónico y no verdaderas vallas que entorpecen en todo momento la rapidez y sobre-todo la comodidad de las maniobras.-

¿Que hacer para ello?

No es del caso enunciar simplemente las deficiencias, es necesario que quien las observe, sea lo suficientemente generoso como para proponer algo.-

La renta de las recaudaciones por servicios de puerto ascienden normalmente entre 45 y 50 millones de pesos.-

Partiendo de este principio, surge la idea de realizar con la Dirección de Puertos, algo por el estilo de lo que se ha hecho con la Dirección Nacional de Vialidad; desglosar la dependencia de puertos del block Ministerio de Obras Públicas y crear un organismo autárquico, con directorio y presupuesto propio.-

Teniendo en cuenta de acuerdo con el relato de los proyectos de obras que existen y cuyo monto se eleva a la suma de 97 millones de pesos m/n y observando por otra parte que la renta normal de los servicios de puerto alcanzan su promedio que varía entre los 45 y 50 M. de pesos, como lo hemos dicho hace un momento, adjudicándole esta renta como fuente de riqueza para solventar sus gastos el proceso sería financieramente perfectamente factible y si tenemos en cuenta que de acuerdo con los informes de los técnicos los programas de obras a realizarse solo exigirían entre 25 y 30 millones, lógico es pensar que la renta en cuestión sobrepasaría dejando un superavit que se lo podría destinar a rentas generales del Estado.-

Formada de esta manera la dependencia es una institución autárquica, la consecución de las obras cobrarían bríos efectivos y se realizarían en un período mucho más breve.-

Por lo tanto, observando este problema desde el punto que nos incumbe, la economía de la Patagonia y de sus transportes, observando la necesidad de mejorarlo para que lleguen por medio de ello el adelanto a ese sur de la Nación y comprendiendo sobre-todo que el capital constituye el nervio central de toda empresa de gran aliento ya sea oficial o privada, es la causa que nos inclina a considerar como muy acertada la idea de desdoblar administrativa y técnicamente la "Dirección General de Navegación y Puertos" del M.O.P. y creando por ejemplo una "Dirección Nacional de Navegación y Puertos" con la autonomía necesaria para encarar la realización rápida de las obras de mayor envergadura casualmente por el hecho de contar con las entradas necesarias para ello.

Munida así la mencionada institución, con la independencia de acción que la libre del intrincado manejo del block del ministerio, provista de fondos necesarios para sus gastos, y con un personal técnico y administrativo propio, y ad-hoc pueda realizar obras de mucha mayor

envergadura que las actualmente planeadas, con lo cual se efectuara un beneficio a las gobernaciones en si y a la Nación misma de incalculable valor.-

Si a todo lo expuesto agregamos que la salida obligatoria de los grandes cargamentos, v.g.: minerales, habrán de ser los cursos de agua, si consideramos que en la desembocadura de cada uno debe existir un puerto para efectuar los razonables trasbordos para llevar los cargamentos a Bs. As. o al exterior, demás está decir la importancia que habrá de tener este proyecto.-

Debemos tener presente algo más todavía.- El movimiento portuario del presente acusa las entradas que hemos enunciado y dijimos también que con ellas era más que suficiente para la creación de la dependencia autárquica que nos permitimos aconsejar, ahora bien, con el mejoramiento de los puertos a la par de facilitar el movimiento de cargamentos va a producir dos corrientes que se van a completar para aumentar las entradas de servicios de puertos y ellas serán: primero el desarrollo paralelo de las explotaciones en la zona cordillerana, que lógicamente habrán de aumentar las demandas de bodegas; segundo, consecuencia directa de la anterior se aumentará el tráfico de naves de bandera nacional provocando un aumento en el tonelaje de las mismas y probablemente el acrecentamiento del trabajo de construcciones en los astilleros locales.-

Todo esto lo tiene que considerar el funcionario que se encargue de ver si conviene o no darle alas a la Dirección de Navegación y Puertos.- Muchas veces consecuencias indirectas son las que deciden a efectuar una determinada maniobra, y en este caso aparte de las directas de tan singular importancia, se hacen presentes las indirectas como el aumento de las bodegas y la intensificación de las obras en los astilleros argentinos.-

Omitimos por considerarlo fuera de momento y por no conocer los proyectos del Estado Mayor de la Armada Nacional, pero, no dudamos que en este sentido la escuadra se sentiría notablemente apoyada. Está fuera de toda discusión de las ventajas que le ofrece a una nave de guerra la proximidad de un puerto de refugio seguro, donde pueda

entrar y salir en cualquier momento.-

Nuestra gloriosa escuadra, con todo ser la octava del mundo al sur del de B. Blanca no cuenta con un puerto de buenas condiciones, salvo el caso de los abrigos naturales, que espontaneamente le ofrece la costa.- Esto es muy grave y podría traer dolorosas consecuencias.-

Esta reflexión debe también figurar entre los argumentos de peso para que se realice una evolución de tales dimensiones.-

Creemos por otra parte que hemos hablado lo suficientemente claro como para llevar a los lectores a la convicción que, desde el terreno de la economía, el mejoramiento del estado de los puertos en el sur de la Nación es de todo punto indispensable para la existencia de los mismos, por la marcha y el estado de las cosas en todo orden es imperioso.-

III.- TRAFICO POR LOS PUERTOS DEL SUR.

No es posible continuar nuestro trabajo tendiente a examinar las condiciones de las naves más adecuadas para efectuar el servicio por las costas del sur, sin antes echar una ojeada al actual servicio y anotar sus deficiencias que son una de tantas causales que provocan el aislamiento en que se encuentran en la actualidad esas poblaciones.-

El servicio de pasajeros está a cargo de tres naves, aparte del escasísimo pasaje que pueden llevar los petroleros, estas son: José Menéndez y el Asturiano de la S.A. Importadores y Exportadores de la Patagónica y el Com. Rivadavia de la Cía. Antonio Delfino.- El Bs. Aires que pertenecía también a esta última compañía, el año pasado perdió la hélice, estuvo a la deriva un tiempo y por fin fué traído a remolque hasta Bahía Blanca.-

Estas tres naves de pasajeros y cargas, y unas seis o siete naves menores de cargas generales son las que atienden aquellas dilatadas regiones del sur.-

Los barcos citados anteriormente como podrán observarlo en el cuadrado adjunto poseen medidas muy diversas y a parte de no reunir condiciones apropiadas para el trabajo a que se las ha destinado, los viajes en su mayor parte solo responden a las necesidades de los dueños de las compañías, sobre todo en lo que se refiere a los dos primeramente nombrados.-

Cuadro de las únicas naves que efectúan en la actualidad servicio de pasajeros en las costas del sur de la Nación.-

Empresa	Buque	Ton.Bruto	Poder H.P.	Carga Util	Nº de pasajeros
A.M. Delfino	Com. Rivadavia	5.594.06	4.000	2.800	245
Imp. y Exp. de la Patag.	J. Menéndez	4.441.30	2.850	2.500	360
" " " " "	Asturiano	2.963.56	1.750	1.200	250
A.M. Delfino	Buenos Aires(")	2.843.97	1.541	950	130

(") Esta nave no presta servicios de pasajeros en la actualidad después de haber perdido la hélice el año pasado.-

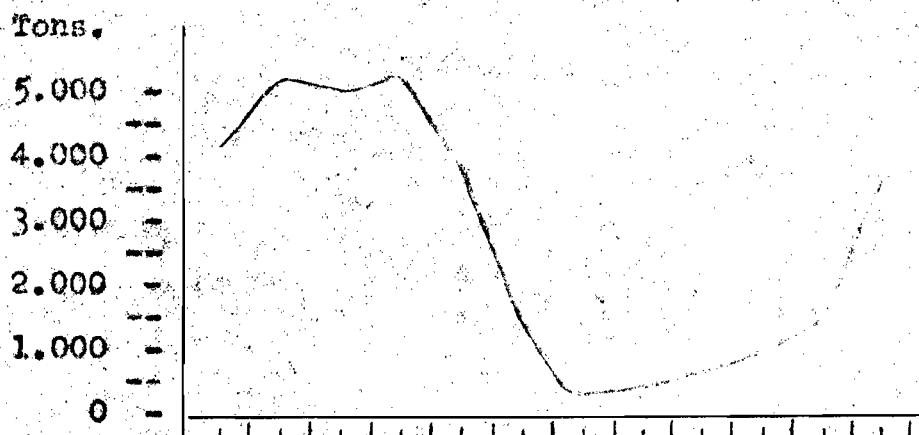
Cargamento traído al Puerto de Buenos Aires por los vapores del
servicio regular de pasajeros al sur, según puertos de procedencia.

Nº de Viaje	Fechas	TOTAL	R. Galleg	Sta. Cruz	S. Julian	P. Deseado	Cº Blanco	C. Riv.	B. Bust.	B. Camar.	P. Piram.	P. Madryn	Co. Rosso	Cal. Oliv	Otros.
Vapor "BUENOS AIRES"															
1	2-1-39	1245	12	130	190	326	22	96	109	207	12	141			
2	30-1-39	1403	5	144	446	246	224	337	---	---	---	1			
3	9-3-39	1132	202	167	341	181	241	---	---	---	---	---			
4	13-6-39	1238	538	42	378	67	---	138	---	---	---	75			
5	20-5-39	1005	451	58	132	37	---	179	---	---	---	148			
6	20-6-39	451	62	102	3	47	---	31	---	---	---	206			
	6														
	7														
	8														
7	30-10-39	242	18	4	54	11	---	30	---	93	---	---	32		
8	25-11-39	405	33	---	---	---	---	241	---	---	---	18	38	75	
9	27-12-39	1251	21	32	79	216	---	614	30	46	---	135	26	32	20
Vapor "COMODORO RIVADAVIA"															
1	11-1-39	847	1	267	163	60	---	70	---	---	---	286			
2	7-2-39	1333	29	66	397	272	---	91	---	177	---	301			
3	11-3-39	1512	301	487	475	---	---	146	---	---	---	103			
4	4-6-39	1480	224	276	165	147	---	594	---	---	---	74			
5	3-5-39	1240	87	44	264	113	---	427	---	---	---	305			
6	31-5-39	724	115	5	136	43	---	211	---	---	---	214			
7	28-6-39	104	37	1	47	19	---	---	---	---	---	---			
8	23-8-39	321	9	111	---	158	---	22	---	---	---	21			
9	14-9-39	131	5	83	5	6	---	8	---	---	---	24			
10	14-10-39	489	173	47	56	81	---	37	---	---	---	95			
11	11-9-39	687	24	17	141	44	---	275	---	62	59	21	9		
12	21-12-39	1310	12	175	201	153	22	47	110	110	128	114	42	35	62
Vapor "JOSE MENENDEZ"															
1	20-1-39	1254	204	121	253	306	---	57	---	---	---	313			
2	16-2-39	1278	95	419	508	252	---	2	---	---	---	2			
3	19-3-39	1431	412	270	281	195	---	96	---	4	---	173			
4	21-5-39	1261	180	352	10	9	---	53	---	---	---	68	589		
5	20-6-39	378	315	36	5	---	---	5	---	---	---	17			
6	24-7-39	149	254	4	3	18	---	13	---	---	---	42			
Vapor "ASTURIANO"															
1	22-1-39	864	35	134	156	203	---	103	---	51	---	78	104		
2	22-2-39	1085	483	149	309	142	---	1	---	---	---	---	1		
3	4-4-39	795	355	146	143	49	---	8	---	---	---	94	---		
4	4-5-39	1002	209	435	65	1	---	95	1	4	---	192	---		
5	3-6-39	992	429	263	1	1	---	297	---	---	---	1	---		
6	4-7-39	152	42	14	16	---	---	77	---	---	---	3	---		
7	4-8-39	184	9	156	9	1	---	2	---	---	---	7	---		
8	2-2-39	163	93	1	1	15	---	20	---	---	---	33	---		
9	30-10-39	479	267	1	45	58	---	60	---	---	---	48	---		
10	28-10-39	215	26	27	18	48	---	11	---	---	---	60	---		
11	27-9-39	335	11	1	22	2	---	5	52	149	---	---	---	93	
12	28-12-39	947	35	26	374	165	---	143	81	---	---	64	---	59	

Resumen del transporte efectuado por vapor y por mes.

Nombre de los buques.	Enero	Febr.	Marz.	Abril	Maye	Junio
José Menéndez	1254	1278	1431	1261	378	259
Asturiano	864	1085	795	1002	992	152
Com. Rivadavia	847	1333	1512	1480	1240	724
Buenos Aires	1245	1403	1132	1238	1005	451
Total	4210	5099	4870	4981	3615	1486

Nombre de los buques.	Julio	Agos.	Sept.	Octb.	Nov.	Dic.
José Menéndez	---	---	---	---	---	---
Asturiano	184	163	479	215	335	947
Com. Rivadavia	104	321	131	489	687	1310
Buenos Aires	---	---	---	242	405	1251
Total	288	484	610	946	1427	3508

Representación gráfica.

Tarifas de Pasajeros.

Vapores
"Com. Rivadavia"
y
"José Menendez"

		Pto. Madryn	C. Rosso Camarones	Com. Rivadavia	Pto. Deseado	Pto. San Julian	Pto. Santa Cruz	Pto. Gallegos	Puerto Armas
Bs. Aires	1ª	110	140	150	190	210	220	240	290
	2ª	75	100	105	135	150	155	170	190
	3ª	45	60	65	80	90	95	100	120
Pto. Madryn.	1ª		40	60	100	120	130	150	200
	2ª		30	40	70	85	90	100	130
	3ª		20	25	40	50	55	60	80
C. Rosso y Camarones	1ª			40	80	100	110	130	180
	2ª			30	60	70	80	85	110
	3ª			20	35	30	40	50	70
Comodoro Rivadavia	1ª				40	70	80	100	150
	2ª				30	50	60	70	95
	3ª				20	30	35	40	60
Puerto Deseado	1ª					40	60	80	130
	2ª					30	45	55	85
	3ª					20	25	35	55
Puerto San Julian	1ª						40	60	110
	2ª						30	45	75
	3ª						20	25	45
Puerto de Santa Cruz	1ª							40	90
	2ª							30	60
	3ª							20	35
							1ª		50
							2ª		30
							3ª		20

Vapores
"Asturiano"

Bs. Aires. Ea	1ª	85	115	120	155	170	180	195	220
	3ª	45	60	65	80	90	95	100	120
Pto. Madryn.	Ea		35	45	80	95	105	115	150
	3ª		20	25	40	50	55	60	80
C. Rosso y Camarones	Ea.			35	70	80	90	95	125
	3ª			20	35	40	45	50	70
Comodoro Rivadavia	Ea.				35	60	70	80	110
	3ª				20	30	35	40	60
Puerto Deseado	Ea.					35	50	65	95
	3ª					20	25	35	55
Puerto San Julian	Ea.						25	50	85
	3ª						20	25	45
Puerto Santa Cruz.	Ea.							35	70
	3ª							20	35
							Ea.		40
							3ª		20

Se observa que, paralelamente a su antigüedad, existe en estas naves una falta absoluta de homogeneidad en el tipo desplazamiento y potencia en las máquinas.-

Una prueba de ello lo constituye el hecho de que sus viajes no se ajustan a horarios preestablecidos y que durante el mismo muy variables solo atienden las necesidades de los cargadores de sus cargas y descarga efectuando múltiples detenciones mientras el reducido pasaje sufre las consecuencias de innecesarias demoras.-

Para cada uno de los barcos se prepara una expedición, se determina el día y hora de salida, más esto no pasa de allí.- La nave cargada echa a andar pero, a poco se detiene en pleno mar para recibir el cargamento de un lanchón que lo esperaba, siguen viaje y nuevas detenciones pocas horas después.- Luego hay que entrar en Pto. Madryn desandando lo que se adelantó por el exterior de la Península Valdéz, sigue luego bordeando la costa tocando en muchos puertos naturales y parandose para recibir y bajar cargamentos, mientras tanto el pasaje pierde el tiempo adentro del barco esperando las maniobras que se efectúan rudimentariamente en cada oportunidad.- A esto agregamos, las malas condiciones de los puertos y fondeaderos para efectuar las maniobras como ya lo hemos detallado y la falta de abrigo de los mismos para los momentos de las tormentas resulta, como sucede muy a menudo en Cdo. Rivadavia que, después de un viaje cansador hay que esperar uno, dos y hasta tres días para desembarcar, pues el vapor está a la capa de un fuerte temporal del S.E.- Luego el buque fondeará a unas dos millas o tres y los pasajeros transbordan a un lanchón para que los lleve hasta la costa.- Esta maniobra tiene lugar en la mayor parte de los puertos.-

Asóciense a lo dicho la falta de velocidad de las naves y el costo desmedido de los pasajes y considerese cual será la conveniencia que reportará efectuar el viaje por mar.- En una palabra el servicio es más que malo.-

Las compañías dicen tranquilamente que nos es conveniente poner buenos servicios porque no hay pasajeros, más por otro lado la abre posta, por el solo hecho de abreviar el tiempo que se emplea con todo el valor excesivo de los pasajes, etc., sus máquinas van y vienen completas

en todos los viajes.-

Podemos garantizar por los informes personales que obran en nuestro poder que las deficiencias en materia de horario, regularidad y comodidad de los viajes por mar son las causas que han desviado a los viajeros a tomar las combinaciones que ya existen de omnibus y que, en medio de todas las incomodidades que tienen los viajes hechos así, poseen la ventaja por lo menos de ser regulares y más rápidos.-

Estas son las consecuencias de tener en servicio por parte de las empresas armadoras cualquier barco, cualquier horario, cualquier transporte por el solo hecho de decir navegamos al sur argentino.-

Pero navegamos como?

Como nos parece, como nos conviene a nosotros, empresarios de transporte con grandes intereses vinculados a las industrias locales de ese sur al cual parece tuvieran interés en mantener aislado del resto del país.-

Según informe recogidos en una empresa de navegación argentina cuyo tráfico se realiza con el sur exclusivamente, pudimos sacar en conclusión lo siguiente:

a) en primer término y después de incurrir en varias contradicciones, confesó el informante que realmente para la empresa lo que le interesaba era mover sus propios productos y los de los industriales vinculados a la misma como accionistas.-

b) que el tráfico de pasajeros, no se lo tenía por el interés de vincular las zonas, sino simplemente para justificar así mejores condiciones de trato por parte de las autoridades y mantener un derecho que los pudiera reportar cualquier situación de prioridad una cuestión que pudiera suscitarse mañana.-

c) que por razones vinculadas a los mismos intereses de los mismos accionistas, dueños de grandes extensiones de tierras en el sur, las naves no podían establecer un horario fijo, pues podía darse el caso de que se quedara sin poder cargar alguno de ellos sus mercaderías luego, cuando hay algo que traer de ellos, la nave espera.- Por otra parte influye en las demoras: las malas condiciones del tiempo y sobre todo las deficiencias de los puertos.-

Consecuencias:

a) Las naves no efectúan viajes realmente de barcos postales
 b) Su misión no es ni mucho menos atender las necesidades de las poblaciones de la costa, sino las de sus dueños.-

c) El viajero cuando necesita un barco, no sabe ni cuando va a salir ni cuando va a llegar a destino.-

d) Una vez puesto en viaje el buque, habrá de efectuar tantas detenciones en el viaje, como, cuantos cargamentos le abrescan y en los cuadros se podrá comprobar que la nave efectúa escalas que no están previstas por los cuadros de la tarifas, que también adjuntamos.- En otras palabras, son naves cargueras por excelencia, viejas y desposeídas de condiciones adecuadas para la navegación de cabotaje en la Argentina con una velocidad no mayor de 8 a 10 nudos, emplea para unir a Bs. As. con Río Gallegos, no menos de 15 días en condiciones normales, cuando no 20 por mal tiempo y de todo esto deberá perderse no menos de 5 días de paradas para el movimiento de cargamentos.-

Este es el cuadro que nos ofrece la realidad actual del cabotaje de pasajeros al sur de nuestra Patagónica.-

Así no pueden continuar las cosas.-

Como podrá observarse, figuran los cuatro vapores que efectúan transportes de pasajeros a la vez que movimientos de cargas.-

Los hemos elegido porque al mismo tiempo nuestros lectores podrán observar la regularidad o irregularidad de los viajes, el tiempo aproximado que emplean entre viaje y viaje y las detenciones que efectúan así como también la importancia de los cargamentos que reciben.

Pueden estar seguros los señores lectores, que dichas naves no han recibido pasajeros nada más que en los principales puertos y por lo tanto los cargamentos han sido solamente las causas de las accidentales escalas que han efectuado.-

Debemos poner de manifiesto que el volumen de los mismos que consignamos en estos cuadros los hemos conseguido de una oficina que nos permitió efectuar con cierta comodidad las discriminaciones que nos interesan.-

En los cuatro primeros cuadros se nos ofrece el transporte por vapor, por viaje y procedencia, ellos nos permite ver las escalas

que podríamos llamar regulares y los que constituyen paradas ocasionales pero que suelen alargar en varios días el viaje.-

En el quinto, hemos efectuado el resumen de todos los viajes efectuados por las naves en observación, por lo tanto el cuadro contiene nave por nave, y mes por mes el cargamento que han transportado.-

Del vapor José Menendez, no hemos conseguido información a partir de Julio de 1939, y el Buenos Aires no ha efectuado viajes entre los meses de Julio, Agosto y Septiembre.-

Ahora bien: como el tráfico principal, por no decir el único que las naves efectúan entre los puertos del sur y el de la Capital Federal, está vinculado a los productos agropecuarios, como en materia de ganadería, que hemos observado en la parte relacionada con geografía económica, el ganado lanar ocupa el primer plano, los cargamentos que transportan estas embarcaciones consisten en su 95 % de lana sucia y cueros lanares y por lo tanto el tonelaje de los mismos está directamente enlazado con los períodos de la zafra que en aquellos lugares se encuentra entre los meses de Diciembre, Enero y Febrero.-

Es por ello que pasando ese período de grandes cargamentos, al llegar los meses del invierno, los pesos de los mismos caen casi verticalmente porque no hay materialmente que traer.-

Con motivo de la declaración de la guerra en Europa, la falta de carbón ha dado lugar a que se transporten durante los meses de invierno algunos cargamentos de dicho mineral procedente de Chile.-

Esta fuera de todo comentario, la necesidad de nivelar en lo posible las caídas cíclicas del volumen de los cargamentos durante los meses del invierno como primer medida para mejorar el tráfico.-

Esta preocupación debe constituir uno de los temas que más interés despierte a toda autoridad vinculada a la economía de los transportes de cabotaje del sur.-

Como veréis ello no aboca a la autoridad marítima a la consideración aislada del número de vapores o del volumen de contención de sus bodegas, sino que, como hemos hecho notar ese asunto va mucho más allá y afecta pues directamente el régimen de producción de la misma

Patagónia.-

Para que esta curva de caída tienda a nivelarse para corregir este inconveniente, es menester proveer a los buques de otros cargamentos que no tengan nada que ver con las estaciones de año o por lo menos que estas no coincidan con las épocas de la zafra de la lana.-

Nos queremos referir con este a la necesidad que existe de que se eche manos a otras industrias extractivas como puede ser el trabajo de los bosques y las minas que hemos tenido oportunidad de puntualizar en el capítulo de geografía económica.-

Dichos productos bajando por el río Santa Cruz hasta la ría del mismo nombre, por ejemplo, podrían ser almacenados durante los meses de estío, mientras las naves están absorvidas por el tráfico de lanas y cueros y cuando este producto decline, completarán sus cargamentos con las reservas de mineral que se han acumulado.-

No es posible continuar repitiendo con otros guarismos, pero con la misma tendencia del caso que nos presenta el último cuadro se repite todos los años que para un cargamento total de 4.210 tons. en Enero de 1939 corresponde un total de 288 para el de Julio del mismo año.

Forzosamente, sino se tiene más riqueza que la explotación de las ovejas terminado el período de la esquila, los cargamentos tienen que decaer completamente, pero si teniendo presente esto se procura aumentar la producción con otros renglones desvinculados al lanar, la caída no registrará por lo menos cantidades mínimas absolutas de tales magnitudes.-

Vamos a ver ahora como deberá efectuarse el tráfico y como podría repartirse el pasaje y la carga.-

Como lo hemos dicho en otra oportunidad hay que distinguir en el tráfico de dos elementos perfectamente distintos: los pasajeros y luego las cargas.- En todos los tipos de transporte esto debe tenerse muy en cuenta pues de lo contrario se estorbarán mutuamente.-

Unos y otros tienen exigencias propias.-

Un barco de pasajeros debe ser rápido y además seguro, mientras que uno de carga debe ser amplio y reunir condiciones especiales para facilitar la carga y descarga al mismo tiempo que garantizar

la conservación de tales cargamentos.-

Me interesa que sea rápido, pero debe reunir detalles técnicos que los haga lo más útiles posibles, v.g.: un calado que le permita navegar por lo menos el tercio inferior de los ríos, y un detalle de índole económico que habrá de tenerse muy presente, deberá ser que cuesten lo más barato posible tanto en la fase construcción como en su sostenimiento.-

El primero será rápido para mejorar los tiempos empleados para recorrer las distancias de puerto a puerto, deben ser naves que den como media una velocidad de unos 15 nudos.-

Su capacidad no debe estar limitada por las bodegas, sino al inverso, estas son las que deben limitar a las bodegas en su capacidad de contención.-

Desde luego por razones de estabilidad es necesario que los mismos barcos de pasajeros lleven también carga, pues ésta hara de lastre.-

Pero en su tipo el barco debe ser de líneas muy ligeras para permitir el fácil deslizamiento, así como también debe tenerse muy en cuenta el tipo de cargamento a llevar, pues por ejemplo no es posible que transporte tamborés de nafta, por el peligro de incendio, así como en otro renglón serian los cueros frescos, por el desprendimiento de olores nauseabundos.-

Por otra parte, de acuerdo al cuadro que adjuntamos, se podrá observar que las naves efectúan cargamentos de consideración en los puertos de escala y aún mismo en los "no escala".- Lógicamente estas maniobras hacen perder tiempo a las embarcaciones.-

Cuando se detiene un vapor para el transporte de pasajeros, la carga que debe ser algo complementario y de segundo orden, solamente deberá ser para conducirla en todo el trayecto, en otras palabras solo podrán o deberán llevar cargas entre los dos puertos extremos de la ruta.-

Por esta razón será muy conveniente que por virtud e imperio de la ley de coordinación de transportes se tenga especial cuidado de reservarse la carga suficiente para la nave postal de tal suerte que, al mismo tiempo de proporcionarle lastre necesario durante todo el

trayecto, se le da transporte naturalmente más rápido a las mercaderías que van de extremo a extremo de la ruta y no las cargan en un barco de carga con escalas intermedias, dejando a la nave postal sin carga completa.-

Entonces, las maniobras de carga y descarga de las mismas, no toman ni demoran las horas del viaje, pues las cargas se efectuarán con toda comodidad días antes de las partidas y se descargará luego que los señores pasajeros hayan desembarcado en el puerto de la otra extremidad de la línea.- Por lo tanto entre los puertos de escala los barcos de pasajeros no efectuarán ningún cargamento, salvo las relacionadas con las encomiendas y efectos personales de los mismos viajeros.-

Las clases de pasajes más a tono con el tráfico posible al sur son: la intermedia y la tercera clase.- El pasaje de lujo no tiene por el momento horizontes en esta navegación, pues en el caso de presentarse un cliente de esta naturaleza le tentará más que viajar por vapor hacerlo más rápido, por avión.-

Otro factor muy digno de tenerse en cuenta lo constituye en este caso el hecho de que las naves llegan hasta Buenos Aires.-

Aparentemente esto es muy conveniente, más desde el punto de vista de los transportes de pasajeros, ello resulta un tanto dudoso más que nadie para el mismo pasajero.-

Por ejemplo, la nave sale de Buenos Aires y para cubrir la distancia entre ésta y B. Blanca tiene que recorrer 1.130 Kms. o sea cerca de dos días de navegación, mientras el mismo servicio lo efectúa el ferrocarril cubriendo la distancia que separa Buenos Aires de Bahía Blanca recorriendo solamente unos 620 kms. en no más de una 12 horas escasas, pues va cortando campo a través de la provincia de Buenos Aires. Por lo tanto no es necesario que un servicio de pasajero al sur salga desde el puerto de Bs. Aires, más bien dicho: no debe salir de la Cap. Federal, debe partir por el momento desde B. Blanca y luego cuando sean puestos en condiciones los puertos del sur, deberán salir desde Viedma.-

Por lo tanto la coordinación de servicio de esta naturaleza debe consistir en primer término una combinación entre el ferrocarril y el buque.- En la parte pertinente a coordinación deberán considerarse los cálculos de los horarios dentro de cuyas medidas deberán ponerse las

combinaciones efectivas.-

En cuanto al movimiento de cargas, deberán tenerse presente dos cosas: el tipo de carga y la época en que probablemente habrán de ser transportadas.-

Esto tiene por objeto preparar las bodegas a los fines de que puedan contener distintos efectos.-

El tráfico de productos de frigorífico convendrá efectuarse con navios destinados al servicio de pasajeros, pues el cargamento sería transportado en espacio menor de tiempo.-

El tráfico de combustibles líquidos debe quedar completamente desglosado y efectuado sin excepción mediante los navios especialmente contruidos para ello.-

Por lo tanto para el resto de los posibles transportes deben dejarse navios simples, que son las más baratas en los presupuestos de construcción y por lo tanto las más manuable para los viajes de esta naturaleza.-

Su porte no debe pasar en ninguno de los casos citados de un tonelaje total de cinco a siete mil toneladas.- Más guardamos reserva respecto al transporte de petróleo por el hecho de que él ya está encaminado por el Estado y es la Y.P.F. la institución argentina que posee mayores unidades.-

No es necesarios que corran tan ligero como los destinados a los pasajeros y por lo tanto con máquinas más moderadas el costo del viaje será más barato.-

Teniendose en cuenta la posibilidad que resulte del grado de transitabilidad de los ríos, será necesario preocuparse porque los navios por lo menos, esten en condiciones de recibir cargas en las embocaduras de cada curso de agua y si es posible que los pudiera remontar; esto sería muy útil para el caso del Río Negro y sobre todo para el Santa Cruz.-

La obtención o la construcción de estas unidades puede y debe efectuarse en el país aún a costa de cualquier esfuerzo.- Hemos escrito al respecto, "el problema de los astilleros argentinos" más a ello se asocian el de los proveedores de materias primas, los de combus-

tibles, y por último algo muy importante en la construcción en sí como lo es la provisión de los elementos de movilidad; las máquinas e motores y el instrumental.-

Al tratar el "problema de los astilleros argentinos" le adjuntaremos también algo referente a la posibilidad de efectuar construcciones de elementos de este género en el país.-

Por nosotros, como argentinos, por nuestra propia independencia, es necesario que esta clase de construcciones también se efectúen aquí y dejemos por lo tanto de depender para ello del extranjero.- En el punto especial destinado a las construcciones navales habremos de analizar la situación en que se encuentran y algunos de sus problemas vitales para luego intentar darles solución, pero, esa solución debe estar apoyada por una demanda moderada pero efectiva por parte de lo que podríamos llamar mercado consumidor y no dar el triste espectáculo de que una empresa naviera para efectuar la construcción en América del Sur, en el mismo Río de la Plata, ha encargado la obra de una modesta nave a un astillero extranjero que es de su misma firma, por el hecho de que las autoridades de aquel país son cuidadores más celosos de la industria local que las de éste.-

El problema como veremos resulta ser una cuestión de conjunto.-

No se trata de proveer de naves adquiriéndolas en el extranjero, como lo ha hecho hace muy poco tiempo el Brasil.-

Se trata por el contrario de poner en movimiento todo un mecanismo que, existiendo felizmente en el país, solo necesita que una autoridad NN. tome a su cargo esa dirección con una amplia visión de conjunto.-

Es necesario que salgan los productos de la Patagónica para que la misma cobre vida y el principal conducto para el movimiento de los cargamentos pesados son las corrientes naturales de agua.- Por lo tanto el primer paso tiene dos tiempos: primero poner en marcha esas riquezas sin explotar y luego mejorar en la forma indicada al tratar los ríos, el caudal navegable de los mismos.-

Luego se presenta el problema de la navegación de los mismos, es pues necesario la adquisición de naves de entre los modelos y tipos que presenten un cuadro de relaciones y proporciones de mayor

equilibrio económico y de más alto rendimiento.-

Llegan entonces los productos en la costa del mar, se necesitan ahora los elementos para continuar el viaje.- En primer término se necesita el puerto.-

Nos referimos a los puertos realmente puertos, pues los que existen distan mucho de serlo.- Es necesario pues la realización de todos los proyectos existentes que mencionamos en este mismo capítulo y que durmen grandes sueños entre los expedientes de las grandes oficinas burocráticas, nada más que, por el hecho de que quienes tienen que dar la última palabra al respecto, sea quien sea, desconoce el grado de importancia económica para la Nación que implicaría la ejecución de la misma.- Esto por la parte baja, pues no podemos dar cabida en nuestro fuero interno la idea de que pudiera haber funcionarios argentinos que estuvieran por cuestiones personales interesados en que tales obras no se ejecutaran.-

A parte del atraso que significa para la nave maniobrar en un lugar poco apropiado, la falta de instalaciones adecuadas producen un triple inconveniente práctico: riesgo de estropear la mercadería segundo: la falta de puerto origina la falta de cargadores que es necesario por lo tanto llevar a bordo de cada nave encareciendo los gastos del viaje, y tercero, que es correlario del segundo, que encarecido de esta manera el costo del viaje se encarece automáticamente el costo de los fletes a los cargadores.-

Se presentara finalmente la provisión de naves de cabotaje pues las que existen distan mucho de estar en condiciones de efectuar un servicio correcto.- Aparte de no reunir proporciones realmente económicas, las naves actuales son enteramente viejas, de marcha muy lerdas y de muy poca seguridad.- Lo prueba claramente el accidente ocurrido al vapor Buenos Aires de la Cía. Antonio Delfino.-

Se trata pues en el último de los términos de fabricar las naves, tanto fluviales como de cabotaje.-

En la Argentina existen talleres particulares que son discretos astilleros.-

A ellos hay que recurrir ayudándolos en todas formas para que efectúen ellos mismos las construcciones.-

Se dirá: "falta acero, el acero no viene".-

Y respondemos; no es cierto, en el país se produce acero de inmejorable calidad, solo se necesita que un encargo adecuado permita a los fabricantes preparar hornadas de metal de un temple determinado.-

Se nos dirá finalmente que no hay motores y por nuestra parte después de sonreírnos irónicamente, les responderemos a esos recalitrantes que, lo único que falta en el país es el pedido del tipo de motor, pues los talleres particulares que se dedican a ello solo necesitan el encargo para producir el tipo de unidad solicitada.- Sea de la potencia que sea.-

Esto ya lo hemos visto en la parte pertinente a construcciones navales.-

Por lo tanto quien encare el problema desde un determinado punto de vista aislado y unitario y no lo haga con criterio amplio de conjunción de todos los factores, siempre e irremediabilmente va a encontrar inconvenientes insalvables y uno de ellos: el exceso de inversiones que habrá a menester de efectuar.-

Claro está, si lo consideramos desde el punto de vista solo de los astilleros, es mucho si lo tomamos desde la navegación de cabotaje también: pero si lo tomamos con la conciencia de que esa misma inversión va a beneficiar a los astilleros que construyan, a los industriales que provean aceros y motores aún a costa de grandes esfuerzos, tanto mejor, será una prueba de fuego para ellos; a las industrias y al comercio del sur íntegro con sus minas y riquezas, son su industria y población, la cuestión resulta completamente distinta, la repartición de esa gran inversión será efectivamente mayor, mayor será entonces los beneficios por la misma y más grande la probabilidad de amortización y de resarcimiento del gasto y por lo tanto la operación más justa y más aceptable.-

Así se deberán encarar las cosas.-

IV.- LA NAVEGACION Y EL SERVICIO PUBLICO POR EL ESTADO.-

Teniendo en cuenta lo que consiste en el terreno de los hechos crear y sostener un servicio de navegación por la complejidad del problema así como también por los múltiples factores que intervienen en el más desenvolvimiento de la misma, creemos muy fundada, la idea que sustentan muchos sobre la necesidad de la intervención del Estado directamente en la formación intrínseca de una empresa naviera.-

Nadie desconoce la inversión de capitales que representa ni tampoco la lucha que habrá de sostener con las demás flotas mercantes, extranjeras todas ellas amparadas por el estado de sus respectivas banderas

Nadie podrá dudar, que una flota mercante no puede surgir espontáneamente, ni que ello consiste en la adquisición de un conjunto de navíos para lanzarlos al mar con nuestro pabellón al tope.- No debemos olvidar tampoco, que en nuestro carácter de nación exportadora, si bien es cierto que podemos teóricamente sostener una flota mercante con el volumen de los fletes que pagamos a las empresas extranjeras por regla general nuestros habituales compradores, emplean muy a menudo para el transporte de sus mercaderías sus propios navíos, que no tienen en cuenta el flete que pagan por que lo hacen a naves de su propia bandera mas, no sería nada extraño que tal comercio se resintiera como consecuencia de una imposición por nuestra parte de querer enviar todos nuestros productos por nuestras propias embarcaciones.- Por lo tanto para empezar, la tal suma de dinero que emigra por efectos de los fletes, jamás podrá incorporarse íntegramente a nuestras arcas para el sostenimiento de nuestras unidades comerciales.-

Serán menester por ello que, al tratarse este punto con contemos ni mucho menos con una cuota tan cierta como crecida pues lógicamente y en atención a nuestra habitual política internacional que nos exige adoptar nuestra propia circunstancia, deberemos conceder siempre trato de reciprocidad y entonces en la realidad de las operaciones nos correspondería una cuota módica para nuestra navegación internacional y muy por debajo de la suma que sirve de escudo a tantos idealistas mal informados.

No referimos en este caso a las perspectivas de nuestro comercio internacional que pudiera efectuarse con naves de cabotaje o de

ultramar.-

Otro panorama completamente distinto y no menos vítrioso nos ofrece la navegaci3n de cabotaje al sur.-

Hemos observado en p3ginas anteriores de este mismo capitulo la forma en que se realiza el cabotaje del sur, contemplando algunos de sus m3s salientes defectos tanto en los navios como en las empresas que los sostienen, en cuanto, al cumplimiento de los horarios y al mismo tiempo, el estado de los puertos y de sus obras.- Hemos fijado las causas que producen las demoras provenientes de la falta de comodidades para el movimiento de pasajeros y cargas, por lo tanto, creemos menester insertar en este trabajo nuestra opini3n respecto de la intervenci3n directa del estado en lo relacionado a las necesidades del mar.-

Teniendo presente las características del tr3fico costero existente hoy, la idiosincrasia de principales empresas que se dedican a este transporte, las verdaderas necesidades de las poblaciones a lo largo de nuestro lateral maritimo, al mismo tiempo, que las deficiencias de todo 3rden que se registran cotidianamente en esta clase de tr3fico como consecuencia del poco inter3s que tienen las compa1as armadoras de efectuar inversiones muy poco beneficiosas, y meditando finalmente las probabilidades que pueden existir en un futuro no lejano, en el supuesto caso de que las dem3s medidas de fomento se apliquen a la Patag3nia, juzgamos sumamente conveniente que el Estado ya sea directamente o por medio de empresas de caracter mixtas aboquen tambi3n a la creaci3n de una flota digna de llevar nuestro pabell3n y capaz al mismo tiempo de realizar una obra de acercamiento entre las distintas poblaciones.-

Contrariamente a lo que hacen las empresas particulares frecuentemente, cual es instalar servicios all3 donde por razones de poblaci3n y riquezas es posible efectuar un tr3fico nutrido y lucrativo, en el caso de la Patag3nia lo que necesita, es que el buen servicio est3 primero que las demanadas de las poblaciones que van a servirse de ellos, es decir que se produzca la mejora del servicio para proveer mediante el mismo aumento de viajeros, no es posible pretender por lo tanto que los particu-

lares lleven por sí solos esta empresa sin la intervención oficial que aporte los capitales y garantice el interés de los mismos por que a pesar de todas las perspectivas favorables la operación tiene su faz aleatoria.

No creemos conveniente tampoco la intervención exclusiva del estado, pues, este en muy pocas oportunidades ha salido airoso en las empresas en que se ha empeñado.- Ello está directamente relacionado con la capacidad y sobretodo con la honestidad de los directores que pusieran al frente de las mismas.- Muchos son los casos que atestiguan lo que nos permitimos afirmar en este parrafo y máxime aún en materia de navegación.

Lo más conveniente resulta la intervención mixta del capital privado y del fiscal, pues los miembros, que de acuerdo a los estados forman el cuerpo directivo de la compañía se controlan mutuamente.- Entre nosotros existen ejemplos bastantes antiguos como el Banco de la Provincia de Buenos Aires, que atestiguan lo conveniente del sistema y lo aconsejable que resulta por sus optimos resultados.-

La navegación de la costa marítima argentina reúne todas las características para ser declarado como "servicio público" y sin que por ello implique la intromisión excesiva del Estado en cuestiones ajenas a su esfera gubernamental; cuando los empresarios particulares no proporcionan el servicio adecuado a las necesidades, el gobierno está por lo regular en la obligación de intervenir directamente y llevar las cosas a su debido puesto.-

a) Situación Jurídica de los servicios públicos por el Estado.-

En primer lugar para que haya efectivamente un servicio público, es menester, la declaración expresa por parte de la autoridad estadual declarando tal cosa, por lo tanto, erigir una actividad a la categoría de servicio público resulta ser facultad exclusiva del Estado.

Luego: en presencia de una necesidad colectiva a la cual el Estado inminentemente considera necesaria su satisfacción y que ninguna empresa privada esté en condiciones de cubrirla le asiste la atribución de proceder a la creación y organización del regime jurídico adecuado para reglamentar, técnicamente y dirigir económicamente la explotación de dicho servicio público.- Tenemos pues, que el origen del servicio público

está en la existencia de tal necesidad y para que exista jurídicamente el servicio público es menester además la sanción emanada del Poder Legislativo debiendo suceder cada vez que la importancia del servicio lo requiera.

Nuestro gobierno así lo entiende y pruebas fehacientes existen en las distintas manifestaciones hechas en los tratados internacionales y leyes nacionales encabezadas por la misma Constitución.- Últimamente la ley de presupuesto del año 1938, dispuso autorizar al P.E. de la Nación para que nombrara una comisión: "estudiara las medidas requeridas para asegurar el progreso de "la marina mercante nacional mediante la reorganización de las empresas navieras existentes o su transformación en entidades mixtas."

Proyectara y someterá a la consideración del H. Congreso dentro del próximo período de sesiones un plan integral de reorganización nacional dentro y fuera del territorio de la República Argentina y de asegurar en todas las circunstancias la posibilidad del aprovisionamiento de la población del país, contemplando las exigencias de la defensa nacional".

Otra manifestación lo es la ley Nacional N° 12.346 disponiendo la creación de una Comisión Nacional de Coordinación de los Transportes así como también particularmente referido a la navegación está el proyecto de creación de la Sub-secretaría de Marina Mercante y Nueva Ley de Cabotaje Nacional.-

Luego: considerando las necesidades de las poblaciones del sur lo imperfecto del servicio prestado por las empresas armadoras particulares y lo vidrioso del negocio en sí de acuerdo con los principios vertidos últimamente, corresponde legalmente la intervención en los términos indicados ya del Estado para garantizar por un lado la eficiencia del servicio que es lo que se busca y por el otro la seguridad de los capitales privados que intervengan en la operación.-

bV.- PROYECTOS DE LEYES ELEVADOS A LA CONSIDERACION DEL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION EN EL TRANCURSO DEL AÑO 1940.-

Como consecuencia del tesohero trabajo que en distintas esferas oficiales y privadas se está llevando a cabo en pró del mejoramiento de las condiciones en que se encuentra nuestra marina mercante en general merecen nuestra especial atención dos proyectos de ley presentados al Congreso que de llegar a sancionarse marcarán sin duda alguna el rumbo de los intereses más sanos de la Nación en este renglón de su delicada economía.-

Nos referimos a los proyectos presentados por el Diputado de la Nación Dr. Enrique C. Boatti en Junio de este año y el presentado por el P. Ejecutivo en Agosto último pidiendo en el primero la sanción de una ley creadora de la "Subsecretaría de Marina Mercante" y por el segundo una ley reglamentando el "Gabetaje Nacional".-

Está demás decir la importancia que tienen y las necesidades que habrán de llenar.-

Nos vamos a referir sin embargo en forma muy suscita a cada uno de ellos y al mismo tiempo nos permitiremos emitir nuestra opinión modesta tomada desde el punto de vista de la economía.-

a) Proyecto creando la Subsecretaría de Marina Mercante.-

El día 19 de Junio de 1940, el Diputado Nacional Dr. E.C. Boatti presentó a la consideración del honorable cuerpo legislativo, un amplio proyecto conjuntamente con una serie de consideraciones les cuales a todas luces va orientada con las mejores intenciones.-

Con extenso articulado repartido en cinco capítulos el proyecto nos ofrece en líneas generales la organización de la gran dependencia fiscal llamada a desempeñar papeles importantísimos en el desarrollo de los elementos náuticos de la Nación Argentina.-

Dispone en primer término la creación de un organismo civil dependiente del Ministerio de Marina con el hombre ya indicado (art. 1) que estará a cargo de un oficial superior de la Armada en situación de retiro (art. 2.-) asesorado por cuatro comisiones que son: a) la Junta consultiva de M. Mercante, b) la Junta de Estudios Técnicos, c) La

Dirección de Prefecturas, d) la Dirección de Marina Mercante (art. 3.-) cuyas funciones según el art. 4 se pueden sintetizar en: Dirección, Fomento, Protección, etc., de la Marina Mercante, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 13 de la ley N° 3.727; ejercer la policía marítima fluvial, lacustre, de puertos, etc. y todo lo que estatuye para la Prefectura General y Autoridad Marítima la ley N° 3.445.-

Pasa de inmediato a determinar las funciones de cada uno de los elementos que crea en el seno de esta Subsecretaría y para ello lo divide en cinco capítulos que representan cada uno de los cinco elementos citados en el capítulo general.-

Trata en primer término de las funciones de subsecretario que a estar a las disposiciones especialmente indicadas constituye la autoridad ejecutiva de todas las funciones de la repartición, y así en el art. 5.- determina como facultades primordiales: cumplir y hacer cumplir las leyes y decretos, resoluciones, usos y prácticas; tomar las medidas para cumplir los decretos; suscribir las resoluciones que no requieran la firma de ministro; las resoluciones con otras dependencias del Estado; el manejo y las medidas para el control del servicio interno; acordar a los buques nacionales y extranjeros los privilegios de paquetes postales, ejercer la superintendencia de todo el personal de la subsecretaría, proyectar los presupuestos y elevar la memoria cada año

Termina con el art. 6.- disponiendo quién puede ser el reemplazante en el caso de una ausencia prolongada.- Lo será el Director de Marina Mercante o el de Prefecturas según lo disponga el Ministro.-

Aquí la ley dispone el "A.B.C." de la organización de la dependencia y paralelamente indica el norte de las funciones de las mismas que las podemos reunir en dos, a saber: policía y fomento.- De las dos partes la primera del articulado determina los elementos que constituyen el cuerpo de la subsecretaría y por la segunda fijan las funciones del subsecretario que no son otra cosa que las que está autorizada para hacer la mencionada repartición.-

Continúa el proyecto en los artículos 7 y 8 designando

Junta consultiva de Marina Mercante que tendrá a su cargo estudiar todos los problemas relacionados con el servicio público de la navegación para aconsejar al P.E. las medidas pertinentes.- Está formado por: el Director de Marina Mercante, el Director de Prefecturas, un representante de la Dirección de Navegación y Puertos del M.O.P. otro de agricultura y otro de ferrocarriles del Estado, además están representados el M. de Hacienda "Aduana" y de R. Exteriores, Marina de ultramar y de Cabotaje Mayor, así como también Cabotaje Fluvial y finalmente, un representante del comercio de importación y exportación y otro del personal marítimo.-

Por los art. 9 y 10, se dispone la formación de otra junta la de estudios técnicos cuyas funciones corresponden a su título.- Esta formada por un Presidente, Jefe del cuerpo general de la Armada en retiro, Asesor letrado como Subsecretario, y como vocales un doctor en ciencias económicas, un ingeniero naval y un capitán mercante.-

Por los cuatro últimos artículos, que son el 11, 12, 13 y 14 se dispone la creación de la Dirección de Prefecturas y de una Dirección de Marina Mercante.-

Entre estas dos direcciones se encuentra repartida la tarea de controlar la policía de navegación con todos sus detalles y por la otra la administración y control de la Marina Mercante propiamente dicha en su aspecto financiero y comercial.-

Con esto el Estado da el primer paso hacia la formación de una marina mercante propia y crea un organismo que podrá abocarse al mejoramiento de todos los servicios existentes.-

Este es lo que contiene el proyecto.-

Nuestro concepto se inclina a aplaudirlo sinceramente el propósito que guía al legislador, se ve claramente, está orientado a conjugar todos los factores que pueden intervenir para el mejor resultado de la gestión; la designación de las comisiones que tiene ese objeto, vemos al mismo tiempo que la economía del futuro organismo estará encerrada con un amplio criterio y sobre todo que quien ha redactado el proyecto comprende ^{que} el problema de navegación no es un problema de buques solamente.

a) Proyecto de ley de cabotaje.-

Posteriormente al proyecto presentado solicitando la creación de la Subsecretaría de Marina Mercante, con fecha de Agosto de mismo año ha sido presentado por el P. Ejecutivo otro sobre cabotaje nacional.-

Este como el anterior son preciosos frutos del trabajo y diligencias que con todo patriotismo vienen efectuando instituciones afines a la navegación y por lo tanto directamente interesados en que se aborden de una vez los vitales problemas argentinos referentes al MAR.-

Disposiciones principales.-

Establece en primer termino que el cabotaje solo lo podrán practicar naves argentinas.-

Las condiciones que debe reunir la nave que ejerza navegación de cabotaje, para usar la Bandera Nacional y lo referente al personal de navegación.-

En otro capítulo trata sobre el transporte de pasajeros, equipajes y cargas, del estado de la nave para la seguridad de la navegación así como también de las tarifas que habrán de regir.-

Subvenciones.-

Con el objeto de solventar los gastos que habrán de efectuar en los puertos de los demás estados extranjeros, las naves argentinas tendrán, por virtud de esta ley, un aporte oficial a manera de prima de navegación.-

De esta misma subvención serán beneficiadas las astilleros particulares.- Establece al efecto que los mismos percibirán termino medio unos 2,000 pesos por cada 150 toneladas de arque que contruyan correctamente, siempre que la embarcación sea movida mecanicamente y su desplazamiento sobre-pase las 300 tons. y que haya cumplido una serie de requisitos como: exactitud en la obra, seriedad en la ejecución de los termines del contrato, etc.-, en una palabra, que la institución que sea beneficiada con la subvención realmente sea por sus propios meritos los que la hagan acreedoras a la misma.-

Eximición de derechos.-

Completando las disposiciones anteriormente detalladas, el proyecto en cuestión trae también una serie de excepciones de impuestos y derechos.-

Por ejemplo; exime de derechos a los vapores que según las disposiciones establecidas anteriormente sean buques de cabotaje argentinos y estas excepciones alcanzan también a sus cargamentos, cuando un navío extranjero entre en reparaciones en un astillero argentino no pagará estadía y los argentinos que se encuentren en desarme y amarrados a puerto solo pagarán la tercera parte de los derechos.- Se declaran eximidos también el combustible y el lubricante destinado así como también todos los materiales que se importen con destino a construcción o reparaciones navales que se hagan en astilleros nacionales.-

Limitaciones de gravámenes.-

Ponense una serie de limitaciones, que no son otra cosa que vallas para que no se cometan excesos sobre todo en los derechos que pueden surgir de la ejecución de los distintos servicios.-

Entre otras establece, la prohibición de gravamen a los pasajeros que no estén especialmente mencionados en las tarifas que no se podrá poner trabas ni ocasionar demoras en los puertos nacionales a los pasajeros.-

Que se podrá limitar o prohibir el acceso de acompañantes de los viajeros, etc., cuando por causas de navegación sea necesario efectuar un transbordo se hará por cuenta de la nave causante.-

No deja de tratar sobre los pagos que deberán efectuar los armadores así como también las causas que darán lugar a multas y la forma en que estas deberán ser pagadas.-

Legisla finalmente sobre el transporte de correspondencia y encomiendas, así como también los efectos oficiales.-

Como se podrá observar por los términos de proyecto el gobierno de la Nación trata por todos los medios a su alcance de mejorar las condiciones de la navegación de cabotaje, más esa acción no

pasa los comunes sistemas de las primas a la navegación y a las construcciones.-

Estamos de acuerdo que nuestras naves en el extranjero solo pueden contar con la prima o subvención más en lo referente al cabotaje al sur su situación se podrá ver mejorada enormemente cuando aumenten la producción y los cargamentos.-

En cuanto a los astilleros todos los beneficios y medidas que se adopten podrán beneficiarlos notablemente, pero los inconvenientes principales vinculados con los fondos monetarios que habrán de mover en sus obras constituyen el verdadero problema que queda sin solución en esta posible ley.-

Unida a falla de orden administrativa no fué otra cosa que la dificultad de crédito lo que ocasionó las dificultades en el proceso de la construcción del Figueroa Alcorta y sin que esto constituya un baldón ni mucho menos a la dignidad del astillero que lo construyó ni tampoco para la empresa petrolífera que lo mando construir, afirmamos que fué a nuestro concepto la intransigencia de una y otra parte la gestadora de tales inconvenientes.-

Al considerar el problema del astillero en general, en el capítulo pertinente, efectuamos respecto al problema particular del crédito las consideraciones del caso y observamos que los bancos no tienen ni mayores noticias de las operaciones del astillero ni animosidad ninguna contra estos, la ley propuesta deberá por lo tanto insertar entre sus cláusulas de fomento el tan importante asunto de los créditos, ello traería como consecuencia el beneficio a esta flamante rama industrial y paralelamente crearía un nuevo puntal para la seguridad e independencia nacional.-

VI. UNIDADES PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE.-

En el deseo de completar lo más posible la presentación del cuadro que nos ofrece el transporte en la zona sur y completandolas las reflexiones que nos permitimos hacer referentes a los perfiles que en general deben reunir la nave que se destine al tráfico de pasajeros y cargas después de una serie de averiguaciones a distintos armadores constructores de buques a los cuales consultamos las impresiones personales respecto a las unidades que explotan o fabrican hemos llegado a conclusiones que en atención a las fuentes de donde las obtuvimos creemos estar muy aproximados a la verdad.-

Partiendo de la base que hemos dicho arribó la Comisión de Organización de la Marina Mercante que presidió el Almirante A. Renard enfocamos como es lógico a las naves que correspondían al tipo indicado, las motonaves: Copacabana, Mar del Plata y Piriapolis pertenecientes a la "COMPAGNIE MARITIME BELGE (Lloyd Royal S.A.)." línea a la América del Sur

Por gentileza de su apoderado en Buenos Aires, Sr. Dn. Carlos Donoil, logramos observar de cerca a una de estas unidades, en Piriapolis y constatar realmente sus condiciones como una unidad termino medio para el transporte de cargas y pasajeros.-

Debemos hacer notar, que una de las cualidades que posee esta nave consiste en su propulsión a motor a combustión, lo que concuerda con las probables ventajas que podría ofrecer la R. Argentina a sus naves mediante sus fuentes petrolíferas.-

La construcción de este tipo de embarcación requiere técnicos especializados en una escuela moderna de construcciones navales pues difiere en mucho su aspecto técnico de las antiguas construcciones de unidades propulsadas a vapor.-

Estas naves a nuestro criterio, constituyen efectivamente el prototipo de las embarcaciones para el servicio intercontinental pero para el servicio intercontinental solamente.-

Las embarcaciones de mayor tamaño y lujo dejós de constituir unidades económicas y que posean cualidades de rendimiento co-

mercantil, constituyen sendas manifestaciones de poderío naval, podrán causar admiración al público las inversiones de capital para construcción de las unidades más los gastos inherentes a la explotación de la línea con los ingresos que pueda haber por conceptos de pasajes, podrá aceptarse que esas naves rindan algún beneficio. Es el caso en la línea del Atlántico Norte de la celebre disputa de la Cinta Azul entre Inglaterra, Alemania, Francia, Italia y los Estados Unidos.

Cuando se desea poner en servicio a lo largo de una ruta determinada un tipo de vapor, es menester en primer término calcular cuál habrá de ser el transporte con que podrá contar, luego de acuerdo con esas probabilidades establecer el tipo de naves más adecuada por sus condiciones para atender con probabilidad de éxito las exigencias de ese tráfico.

Las unidades como el Normandie, el Bremen, el Queen Mary, el Rex, etc., no se los ha construido con este criterio, sino con la ambición de superarse los unos a los otros en magnificiencia y en velocidad.

En el caso del Copacabana, nos encontramos en la presencia de una unidad discreta de unas 13.000 Tons. de desplazamiento, que los consideramos muy adecuado para el servicio transoceánico cuyas características pueden observarse en el apartado N° 1.

A los efectos de nuestro probable servicio á las costas del sur, créemos que no obstante sus buenas cualidades la del transporte de ultramar, no podría ser incorporados a este servicio con probabilidad de éxito por dos razones principales: una su gran calado que dificultaría enormemente para el atraque a los pseudos puertos patagónicos y segunda, por su gran capacidad de transportes comparada con la relativa carga que por algún tiempo hasta su mejoramiento económico podría producir la Patagonia, de donde tendríamos más barco que carga.

Luego sin llegar a desechar a estas unidades, buscamos también a nuestro alcance y que reúnen líneas y características similares al Copacabana aunque de distintos valores numéricos.

Nos referimos en este caso a las motonaves de la Mihanovic Ltda. Ciudad de Corrientes y Ciudad de Asunción.

Nos dirigimos en nuestra calidad de estudiantes universitarios y contrariamente a lo que estábamos acostumbrados, malgre presentar nuestros documentos de identidad, se nos negó categóricamente la información.-

Como no estábamos dispuestos a abandonar las armas ante esta insólita actitud, explotando la amistad personal con un empleado técnico de la misma compañía obtuvimos los datos que buscábamos, puede decirse confidencialmente, hecho que bien se puede justificar puesto que no es propio que una compañía de capitales extranjeros llegue a interceptar de esta manera una obra y un estudio universitario.-

Se necesitaban los datos y nada nos podría detener.-

Se trata pues de unas embarcaciones que si bien poseen condiciones marinas ya que realizaron por sus propios medios la navegación entre Inglaterra y el río de la Plata cuando las construyeron, a los efectos del servicio que nos interesa, pecan por ser demasiado pequeñas, apenas desplazan unas 2.500 tons.- Se trata de unidades para la navegación fluvial cuyas características se encuentran en el apartado N° 2.-

Luego la nave que nos interesa fijar se habrá de encontrar dentro de estos límites extremos, es decir alrededor de las 5.000 tons.

Como existe en nosotros el deseo de favorecer nuestra industria local y comprendemos la enorme conveniencia de efectuar las construcciones navales en nuestro país por motivos que resultan innecesarios referir, hemos buscado entre las naves que poseen las características similares a las enumeradas anteriormente y que al mismo tiempo de poseer un desplazamiento muy aproximado al que creemos apropiado para la navegación del sur hayan sido construidas aquí.-

Nos encontramos por felicidad, con el Figueroa Alcorta, joya de nuestra industria naval y legítimo orgullo de sus constructores los Astilleros Hansen-Puccini & Cía.-

Estamos pues en presencia de una nave tipo.-

Se trata de un petrolero y por lo tanto de características muy especiales para el destino para el cual fué construido.-

Según los informes recibidos del mismo astillero que los

construyó desplaza 4.700 tons., y a pesar de haber sido destinada a la navegación de río, sus pruebas se realizaron con óptimo resultado en pleno mar, frente a las playas de Mar del Plata.-

Las características, suministradas por la misma institución figuran en el apartado N° 3 y nos permite observar muchos detalles que sin llegar a ser expertos en construcciones navales nos dá lugar a calcular que por encima de esta nave pero muy cerca de ella se encuentran las medidas más convenientes para adoptarlas en los barcos de cabotaje nacional.-

Podemos pues afirmar que las embarcaciones que necesitamos las podemos producir nosotros mismos y que ello no constituyen calcules e ilusiones frondosas, muy por el contrario es la respuesta de una prueba realmente satisfactoria.-

Los problemas realmente vinculados con la industria naval los analizamos desde nuestro punto de vista en el capítulo pertinente de esta misma obra así como también las industrias afines: fabricación de motores y fabricación de aceros.-

Nos interesa dar nuestra última opinión respecto de las naves más adecuadas a nuestro juicio y admitiendo desde luego las enmiendas pertinentes de las opiniones más autorizadas.-

El tipo que creemos nos habrá de convenir más seguramente se encuentra entre los buques motores, tanto para los que van dedicarse al tráfico de pasajeros como los que se van a especializar en el transporte de cargas.- Su tonelaje habrá de encontrarse entre los 5.000 y 6.000 tons. cuando más 7.000, como desplaza el buque carguero a motor de la firma Menéndez, (de la S.A. Importadora y Exportadora de la Patagónia) el "ARGENTINO".-

Se habrá de encontrar pues entre las medidas y proporciones aproximadas al "F. Alcorta" a pesar de creer que estas deberán ser un tanto superiores si es que deseamos alcanzar un desplazamiento de 5.500 tons.-

El poder de las máquinas habrá de ser un tanto proporcionalmente mayor como podemos comprobarlo al considerar las relaciones que existe entre el desplazamiento de los rastreadores construidos también

en el país de menor tonelaje e igual potencia en los motores, lo que arroja una velocidad que alcanza a 15 millas.-

El vapor petrolero en cuestión posee una borda muy baja característica que lo hace muy expuesto al castigo de las olas del mar las cuales con facilidad lo pueden tapar. Es consecuencia ello de que toda la zona central y principal del contenido de su casco está ocupado por los estancos destinados al almacenamiento de su carga líquida.- Pero en el caso de efectuar construcciones destinadas al transporte de otras cargas que por la naturaleza y contextura física que tienen comparativamente con el petrolero será necesario mayor espacio de bodegas, forzosamente con un desplazamiento igual nos encontraremos frente a una nave de una obra muerta más alta y más aún si nos referimos a las comodidades y espacios libres que debe existir en una nave destinada al transporte de pasajeros.-

Por lo tanto si comparamos la estructura de una nave de este desplazamiento con otras destinadas a un tráfico igual al que le queremos dar, obtendremos como consecuencia un tipo de nave con un poco más desplazamiento quizás que el F. Alcorta, pero mucho menos que nuestro modelo inicial el Copacabana, con una capacidad de transporte de pasajeros y cargas aproximado al J. Menéndez de 4.500 tons., pero superior a éste en velocidad pues daría el doble cosa indispensable para un buen servicio de pasajeros y su construcción sería perfectamente posible realizarla con los elementos de que dispone el país.-

Nº 1.- Características generales de las naves tipo Copacabana.-

Desplazamiento: 13.500 toneladas.-

Largo: 140.20 mts. ancho: 18,70 mts. calado: 8 mts.

Velocidad máxima: 16 nudos

" de crucero: 14 nudos

Propulsión: un motor a combustión interna de 5.000 c.v: a 120r.p.

Cámara frigorífica con 7.000 frigorías por hora, capacidad total de carga 8.000 tons.

Pasaje lra. 20 plazas

" turismo: 116 plazas

- Nº 2.- Características generales de la nave tipo Ciudad de Asunción.
 Desplazamiento 2.200 tons. (vacía)
 Largo: 93 mts. - ancho: 17,84 mts. - calado: 2mts. más o menos.
 Potencia: 3 motores a combustión interna con 2.500c.v.: en conjunto a 225 r.p.m.
 Capacidad: de carga unas: 500 tons.
 Pasaje: de 1ra.
 " " 2da.

- Nº 3.- Características generales del "Figueroa Alcorta".
 Desplazamiento 4.700 toneladas
 Largo: 99 mts. - ancho: 16 mts. - calado: 4 mts. aproximadamente
 Carga: 3.000 mts. cubicos de petróleo, distribuido en 16 estancias y protegidos por "cofferdams" laterales en las bandas, en una longitud de 48 mts. cofferdams a proa y a popa.- El calado con los 3.000 mts³. de petróleo o sea aproximadamente una 2,400 tons de carga es de 12 pies.- Su utilaje consiste en: propulsión por medio de dos motores Diessel de 1.000 c.v.: cada uno para una velocidad media de 12 millas horarias, dos equipos Diessel eléctricos de 180 kw. y cuatro bombas eléctricas de 150 mts³. por hora. para el movimiento de carga y descarga de petróleo.- El palo de proa lleva dos plumas de 1.000 kgs. cada una.- Todos los equipos eléctricos son blindados y aislados a prueba de gases.- Cuenta además con las instalaciones de cañerías y llaves para las maniobras con el petróleo, calefacción del mismo en el invierno y para las necesidades sanitarias de la nave y su personal.- Posee comodidades para el personal navegante.- Los elementos completos para la navegación de altura entre ellos tres compases, su presupuesto fué aproximadamente de \$ 1.500.000 m/n.-

CONCLUSIONES:

De lo expuesto se desprende que el problema de la navegación en el sur no es simplemente de buques y compañías navieras sino es un problema de conjunto y que lleva aparejado las cuestiones de los puertos y de los cargamentos.-

Tenemos pues:

Primero: que las obras portuarias existentes a lo largo de las costas patagónicas son deficientes, que ello perjudica a la navegación retardando los tiempos de carga y descarga, así como también el arribo y descenso de los pasajeros. Que aparte de esto, los barcos deben llevar personal excesivo que solo se emplea en las maniobras de alijar la mercadería, como consecuencia de no existir de ese personal en los distintos puertos.-

Segundo: que el plan de obras es inmejorable, pero que se encuentra trabado por el hecho de coexistir con otros tantos y tan importantes problemas como los que se atienden en el conjunto de todas las dependencias técnicas del M.O.P. de la Nación.-

Tercero: por lo tanto resulta de gran interés la probabilidad de desglosar la Dirección de Navegación y Puertos del resto del Ministerio, para que tales obras ocuparan el primer plano de una repartición más chica, más manejable y con recursos propios.-

Cuarto: que la probabilidad de abrir el canal Patagónica y de crear un centro industrial en Madryn no solamente es de interés económico sino también de primordial interés estratégico.-

Quinto: que el tráfico de los puertos del sur está íntimamente vinculado a los intereses privados de las empresas que explotan los cuatro principales navíos que de seguir así el problema del tráfico de los pasajeros está muy lejos de encontrar solución.- Que la misma se encontraría con la intervención del Estado en la constitución de una empresa mixta.-

Sexto: que las caídas de los tonelajes de los cargamentos es cosa perfectamente solucionable mediante una intensificación de una producción no vinculada al tráfico agropecuario.-

Septimo: que los proyectos de leyes presentados al H. Congreso de la Nación constituyen realmente sendos pasos hacia una marina mercante argentina, pero que el problema no es solamente de mar, sino también de

X industria local y sobre todo de carácter internacional.- Que los 400 Ms. de pesos que pregenan perderse por año en concepto de fletes no podrán ingresar íntegramente a nuestras arcas por múltiples motivos y por lo tanto, antes que pensar en trasponer los mares, es aconsejable económicamente mejorar en todos los sentidos a la marina de cabotaje nacional.-

Octavo: que respecto a la navegación en sí, a la construcción de buques capaces de efectuar el tráfico en las mejores condiciones posibles nos encontramos en condiciones de proveernos a nosotros mismos de las unidades necesarias, pues nuestros astilleros tanto oficiales como privados han dado ya pruebas suficientes de capacidad.-

En cuanto al tipo de nave repetimos la conveniencia de adoptar un barco de unas 5 a 6.000 tons., a motor a combustión diésel.

CAPITULO 4º

HIDROGRAFIA Y NAVEGACION FLUVIAL

- I.- De la navegación fluvial.- Pag. 211
 - II.- Hidrografía de la Patagonia.- Pag. 213
 - 1.- Río Colorado.- Pag. 213
 - 2.- Río Negro (Ensayo de navegación y propuestas de embalses y riegos).- Pag. 214
 - 3.- Ríos Neuquén y Limay.- Pag. 223
 - 4.- Río Chubut.- Pag. 223
 - 5.- Río Deseado.- Pag. 227
 - 6.- Río Santa Cruz (Desembocadura y condiciones de navegabilidad).- Pag. 228
 - 7.- Río Chico.- Pag. 231
 - 8.- Los lagos.- Pag. 232
 - III.- De los Transportes fluviales.- Pag. 234
 - 1.- Unidades de navegación fluvial.- Pag. 238
 - IV.- Conclusiones.- Pag. 241.
-

-.HIDROGRAFIA Y NAVEGACION FLUVIAL.-

I.- DE LA NAVEGACION FLUVIAL.-

Dado que en materia de coordinación de los transportes, es menester conocer todos los medios con que se puede contar para la implantación de una red de comunicación que atienda correctamente todas las necesidades de este órden que se pudiesen presentar, menester será de todo punto que dediquemos una parte de nuestro trabajo al estudio de las condiciones que ofrece la Patagónia para un gran renglón en materia de transportes baratos, el transporte por agua, en su apartado, la navegación fluvial.-

Cuando en páginas anteriores al tratar del petróleo enunciamos la presencia de cinco corrientes de agua que bajan desde las nevadas cimas hasta el mar, cuando llegamos a decir que se ofrecían como los cinco dedos de una mano amiga, fué precisamente porque teníamos presente la posibilidad de que tales corrientes de agua, de que tales ríos serían sin duda alguna la ruta obligada para la salida de los minerales hasta el mar.-

Vamos a analizar en este capítulo las condiciones propias de los ríos basándonos en los informes que hemos tenido la suerte de conseguir, para llegar mediante él a determinar cual será su zona de influencia en la presunta situación de que se los llegue a navegar.-

Debemos poner de manifiesto una primera buena o favorable condición que ofrecen; a primera vista lo constituye la dirección de sus corrientes, todas en dirección al mar, lo cual al mismo tiempo que va a facilitar la marcha de los cargamentos pesados que hayan partido de la pre-cordillera, va a contribuir al abaratamiento de los fletes por

no ser necesario el empleo a fondo de grandes motores propulsores.-

Sus fuentes se encuentran en la Cordillera, donde las precipitaciones son mayores y donde se asocian al mismo tiempo los deshielos de las altas cumbres.-

En materia de lluvias es un tanto pobre en general la región patagónica, se acentúa la falta de agua a medida que se avanza desde la cordillera hacia el mar, por ello es que los ríos no tienen gran número de afluentes, cuando más dos o tres que llegan desde muy largas distancias, y también con fuentes en la cordillera.-

El Ing. Juan B. Gandolfo denuncia la falta de estaciones meteorológicas que cuenten con estadísticas de lluvias lo suficientemente amplias como para poder decir la verdadera precipitación normal de la zona a tal punto que la Gobernación de Santa Cruz no cuenta con ninguna cuyos cómputos asciendan a 15 años de antigüedad, y en el mapa que adjuntamos los lectores podrán observar una línea gruesa que señala una faja en la zona occidental para la cual no hay datos.-

Esperamos que la presencia de la Gendarmería Nacional con sus múltiples puestos de avanzada, permita efectuar observaciones de esta naturaleza y tan necesarias.-

II.- HIDROGRAFIA DE LA PATAGONIA.-

Las principales corrientes que cruzan la Patagónia son los ríos: (de norte a sur) Colorado, Negro, Chubut, Deseado, Chico, Santa Cruz, Coyle y Gallegos.-

De estos y sin que por ello queramos negar la probabilidad de ser navegados los demás, cinco son a nuestro entender los que ofrecen mejores perspectivas para la navegación, a saber: el Río Negro y sus afluentes, los ríos Neuquén y Limay, sobre todo este último; El Chubut y su afluente el Chico; el Deseado; y finalmente los ríos Chico y Santa Cruz.-

En este minúsculo estudio de la geografía física del territorio austral de la Argentina nos ocuparemos especialmente de ellos.

La Patagónia por la alta cuenca de alimentación de sus ríos pueden ser clasificados sus sistemas en tres grupos, a saber: el grupo septentrional desde el paralelo $34^{\circ}50'$ al $41^{\circ}10'$ de latitud sur en el cual salvo el caso particular del lago Lacar, las altas cumbres dividen las aguas; el central que alcanza hasta el paralelo $49^{\circ}15'$ que se caracteriza por ofrecer el cruzamiento de las aguas de tal suerte que muchos cursos que desagan en el Pacífico tienen sus fuentes del lado oriental de la Cordillera y finalmente el grupo meridional que llega hasta el extremo sur donde se encuentra la gran masa de hielo continental cuyos deshielos proporcionan el caudal a los ríos Santa Cruz, Coyle y Gallegos.-

1.- El Río Colorado.-

Constituye el primer río del sistema hidrográfico de la Patagónia contando de norte a sur.-

Con una longitud aproximada de 930 kms. desde la confluencia que da su origen, vierte sus aguas en el Atlántico después de un recorrido E. SE.-

Cuenta con una cuenca en la región cordillerana que se estima entre los 12.000 a 12.500 km².- El regimen de sus aguas tiene di-

recta relación con el de Mendoza y San Juan siendo por lo tanto el período de bajas de Abril a Septiembre con mínimas en Mayo y Junio y con máximas en Diciembre y Enero.-

Se le calcula un módulo de 140 m³. por segundo siendo a su vez navegable en su tercio inferior.-

Su principal utilidad consiste en la probabilidad del empleo de sus aguas para el riego.-

Volviendo a interceptar el paso de las aguas del río Barrancas, se formaría de nuevo el gran lago Carri-Lauquén o en su defecto efectuando embalses en su curso medio a la altura de "Fortín Uno", lo cierto es que, el Ing. Capolletti ha calculado que el área regable por estos medios alcanzaría a más de 275.000 Has. de las cuales y en la región del tercio inferior solo se aprovechan hoy 16.000 has.-

2.- Río Negro.-

Si bien no descontamos el hecho de que los demás ríos de la Patagónica constituyen sendas promesas para la navegación y para el riego de los valles por donde atraviesa, no podemos discutir tampoco que en el presente el Río Negro constituye por muchas causas el principal torrente que cruza por el territorio austral de la Nación y que, sus aguas a más de ser perfectamente navegables en toda su extensión han contribuido en forma directa a la fertilización del gran valle del mismo nombre que ya hemos mencionado y descripto en su aspecto económico en el capítulo pertinente de esta misma obra y cuya fama bien merecida ha traspuesto ya los límites de la Nación pues, muchos de sus productos se cotizan muy bien en el extranjero.-

Pertenece al sistema hidrográfico de la parte septentrional patagónica y nace en la confluencia de dos ríos: el Neuquén, que viene procedente del norte y que constituye el límite entre Mendoza y el Territorio Nacional del Neuquén y el río Limay, que tiene entre sus fuentes al Lago Nahuel-Huapi y que también sirve de límite entre los

territorios nacionales del Neuquén y del Río Negro.-

Su extensión es de 527 kms. y vierte sus aguas al Atlántico después de servir de límite en su curso inferior entre la Pcia. de Buenos Aires y la Gobernación del Río Negro.- Su curso tiene lugar a lo largo de un profundo valle de 6 a 20 kms. de anchura y de un desnivel con las mesetas que lo limitan desde unos 150 mts. a la altura del curso superior (entre Confluencia y Chichinales) hasta 40 ó 30 en el inferior entre Conesa y el mar.-

Como una resultante de los movimientos de las aguas de sus dos grandes afluentes que habremos de mencionar a continuación poseen dos crecidas en el año con sus correspondientes períodos de estiaje la primera al iniciarse el invierno por efecto de las lluvias y la segunda al iniciarse la primavera por efecto del deshielo de la cordillera.- Por el hecho de no coincidir normalmente los movimientos de esta naturaleza en los dos afluentes a la vez, las crecidas no prestan valgarmente grandes picos y por lo tanto tienen lugar en períodos de tiempo más dilatados.-

Entre las dos crecientes se presenta la bajante del mes de Septiembre y luego la crecida de primavera se prolonga hasta el mes de Noviembre, la bajante posterior a este mes se prolonga a su vez hasta fines de Marzo o primeros días de Abril, época del año en que el río tiene el menor caudal.- Por lo tanto los módulos que se le pueden calcular al Río Negro son: en Paso Roca 1.030 m³. seg. y en Ia. Angostura 950 m³.-

De las obras efectuadas para disminuir los efectos desmedidos de las crecientes y al mismo tiempo efectuar el riego de la amplia región del valle nos referiremos en la parte de geografía económica.-

Nos limitaremos por lo tanto a la parte pertinente a la estabilización del módulo del río.-

Por las características de este río como así también las

del río Santa Cruz que son la únicas estudiadas por las comisiones del M.O.P. de la Nación, no pertenece a aquellas que darían en denominarse de régimen tranquilo como sucede con el río Paraná de solo unos 4cms. de pendiente por Kms., pues el desnivel de las aguas del río Negro alcanzan a unos 37 cms. para igual de distancia.-

Ensayo de navegación y propuestas de embalses y riego.-

A lo largo de toda su extensión entre Patagones y Neuquén (confluencia) el M.O.P. de la Nación tiene organizado un servicio de navegación fluvial con el cual se trata de abastecer las necesidades de la región no solamente proveyendo al transporte de sus múltiples productos cultivados en el alto valle del río, sino también a proveerselo en condiciones más favorables de flete.-

Para ello el Ministerio aludido puso en servicio primero tres embarcaciones y posteriormente una cuarta efectuando primero el servicio hasta Conesa, luego hasta Chesle-Choel y finalmente para los primeros días del corriente año se lo prolongado al servicio, hasta la confluencia con los ríos Neuquén y Limay.-

Las naves que efectúan el servicio longitudinal son:

Vapor	345-B.	para un cargamento de 90 tons.
Cargo-boat	338-B.	" " " " 75 "
Chata a vapor	327-B.	" " " " 40 "
y " " "	326-B.	" " " " 40 "

Con estas naves, de suyo pequeñas, se está realizando el tráfico oficial que resulta con enormes pérdidas para el Estado, como consecuencia de una serie de causas que nos permitimos analizar y si es posible apuntar las soluciones que a nuestro modesto juicio parecieran ser de más efectivos resultados.-

Vamos a observar en primer término el estado financiero que resultó de la navegación del ejercicio 1937.-

- Cuadro demostrativo de pérdidas y ganancias al 31/XII/37.-

		DEBE	HABER
a Viajes ascendentes.			<u>por gastos directos</u>
Cargas no producidas en la zona....	\$ 12.365.-		Mensual:
Producidas en la zona.....	" 1.928.-		personal \$ 4.500
<u>Viajes descendentes.</u>			comb. y lubr. " 1.000
Cargas no producidas en la zona....	" 1.969.-		repar. gener. " 500
Producidas en la zona.....	" 12.939.-		son " 6.000
			al año son 72.000.
total	" 29.201.-		
Saldo negativo	" 42.799.-		
	" 72.000.-		\$ 72.000.

Salta de inmediato un déficit de más de \$ 42.000.- indicativo revelador de que, dentro de la pequeña a que alcanza esta explotación dada su naturaleza y la envergadura que podría tener, está dando de entrada la enorme pérdida de un casi 60 por ciento sobre todos los gastos.

Esto nos demuestra que dentro de este marco económico las cosas no pueden marchar y nos obliga por lo tanto a revisar uno por uno los factores que intervienen en la navegación y su objeto.-

Veámos.-

Nosotros mismos, vamos a hacernos una serie de preguntas que luego trataremos de contestar en base a los datos obtenidos de la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.-

Primero: ¿Sirve a los intereses de los productores un tráfico de esta naturaleza?.-

Nó.- En primer lugar, el Estado con una flota de cuatro naves, la mayor de las cuales carga 90 toneladas que suman entre todas 245 toneladas no puede pretender efectuar un transporte realmente serio porque falta el principal elemento, bodegas.-

Por otra parte, falta un complemento indispensable, la seguridad de que, al llegar la embarcación a Patagones la carga pueda ser transferida de inmediato a una embarcación de cabotaje que lo conduzca a Buenos Aires.- El Ferrocarril cobra evidentemente más caro, pero ofrece a su vez la garantía de que el producto va a llegar desde la estación de embarque, al destino.-

¿Y no se puede aumentar el número de las embarcaciones?

Tampoco conviene como remedio a este mal.-

El vaporcito de 90 toneladas del que ya hemos hecho mención anteriormente, no reúne las condiciones o más bien dicho las proporciones entre el cargamento y flete que puede cobrar con el importe de los gastos directos de la misma nave.- Luego, unitariamente cada nave daría pérdida.-

¿Entonces, será el caso aumentar el tonelaje de las mismas naves?.-

Esto sería más acertado, pero, por el momento no es posible.- El mismo vaporcito que hemos nombrado constituye la última palabra en su género.- Su calado no puede ser aumentado porque el Río Negro que durante nueve meses del año mantiene su módulo que varía entre los 1000 mts, es decir, cerca de 2 mts. de profundidad, en el período de estiaje baja en tal forma que con una embarcación de tan solo tres pies de calado podría varar en cualquiera de los tantos lomos que presenta el cauce. Como es lógico con un calado no mayor de dos pies y medio no se pueden efectuar construcciones navales de mayor tamaño.-

¿Entonces será del caso dragar el río, canalizarlo y rectificarlo?.-

Desde luego.- Esta es una obra factible de realizar en sí pero, después de ser extraordinariamente cara, no aportaría ningún beneficio.-

En primer lugar el factor desencadenante de los inconvenientes de la navegación es el estiaje, luego con ahondar los cauces no se va

a conseguir el aumento de agua, y al rectificarse el recorrido de un río de pendiente como es el río Negro, se produce la desestabilización del movimiento del tirante de agua acentuándose un aceleramiento en detrimento de la navegación ascendente del mismo, como consecuencia de acortarse la longitud del río y aumentar el desnivel de la pendiente que provocaría una más rápida salida de las aguas y el estiaje sería quizás de mayor duración.- Luego orientémonos por la modificación del estiaje

¿Cuales son las causas que lo originan?.-

Cuando hablamos anteriormente del río propiamente, dijimos que los deshielos de la primavera y las lluvias de otoño y principio de invierno provocaban los grandes caudales de agua tanto en el río Limay como en el Neuquén, por lo tanto está en ese fenómeno climatológico la causa de los estiajes en pleno invierno y pleno verano.-

Ahora bien, como la maniobra de ahondar los cauceses y rectificar el río parece no dar resultado, veamos si modificando el régimen del caudal de sus aguas logramos obtener lo que buscamos.-

En efecto.- Cuando se produce el gran torrente de agua, por el cauce pasa una enorme cantidad de metros cúbicos por segundo que no se aprovechan, pues la velocidad así como también el breve plazo que dura el pico de caudal, no permite ser aprovechado ni para el riego, ni para la navegación por el impulso de las mismas aguas, las que resultan, por lo tanto, de efectos totalmente negativos en todo sentido.-

Se trata pues de efectuar algún endicamiento.-

Sabemos que las grandes fuentes del Río Negro entran en otros ríos, el Limay y el Neuquén.-

Los impetuosos torrentes de este último río han sido ya conjurados con la obra del lago Pellegrini del que nos ocupamos en la parte de geografía económica.-

Nos encontramos pues frente al río Limay, al cual pareciera que hay que ponerle un freno para cuando se entusiasma en largar agua guardando por lo tanto reservas para el período de estiaje.-

Este río tiene a su vez como fuente natural además de las aguas del lago Traful, las del gran lago Nahuel-Huapi.- A estos dos lagos caen, sobre todo, las aguas de los deshielos de todos los picachos de los alrededores desde grandes distancias.- Los lagos vierten sus aguas al río Limay y este a su vez al río Negro.- En los cambios de estación con las lluvias de principio de invierno y los deshielos de primavera, se produce un rápido aumento de nivel de agua en los lagos que rápidamente se vuelcan al Limay y éste al Negro.- He aquí la causa de las grandes crecidas del río Negro.-

Hay que cortarles pues, el paso libre a estas aguas en su propia fuente.-

Es opinión del Ing. Don Ricardo Ortiz que la maniebra más acertada consistiría en escluser la salida del Lago Nahuel Huapi tal cual lo había proyectado Cipolletti y, por medio de compuertas especiales proceder a efectuar con las aguas que antes salían libremente una especie de "economía dirigida" de esas mismas aguas.-

De esta suerte se obtendrían en materia de agua navegable dos ventajas capitales; una, las no desmedidas crecidas del Río Negro, porque solo pasaría la cantidad de agua necesaria; segundo, como las aguas de las crecidas del lago no han salido libremente, existirá para la época normal del estiaje una enorme reserva de las mismas que se le seguirá dando salida con el objeto de mantener un nivel del Río Negro superior a los 2 mts. de calado.-

Esta obra es calculada en un costo total de un millón y medio a dos de pesos, pero de incalculables beneficios.-

En primer lugar habrían desaparecido para siempre los perjuicios para los ribereños por las desmedidas crecidas.- En segundo término se contaría con un nivel constante de las aguas que permitirían el tráfico con navíos de un metro y medio de calado en lugar de los dos pies que apenas calan en la actualidad.- Finalmente, mejorando así las condiciones de navegabilidad se podría aumentar paralelamente el tone-

laje de carga de las embarcaciones de 500 o 700 Tons. y de las 90 que apenas puede transportar por el momento y a su vez hacer efectiva la regularidad de los viajes.-

Por otra parte, las condiciones de riego aumentarían también pues se mantendría el nivel a pesar de las obras que se proponen efectuar y que a continuación daremos.-

Paralelamente a esta obra de regularización del caudal de agua en todo el largo del Río Negro, podemos presentar dos proyectos nuevos sobre aumento del riego al lo largo del valle medio e inferior del mismo río.-

Se trata en primer término del trabajo o estudio presentado por el Ing. Don Fernandez Díaz en el Congreso de Ingeniería Argentino de 1916.-

Consiste de extraer el agua necesaria a la altura Choele-Choel y zona de riego en esta oportunidad alcanzaría a beneficiar una amplia región que llegaría hasta el Puerto de San Antonio.

En efecto, a la altura de la isla de Choele-Choel, efectuaríase la extracción del agua necesaria que, por medios mecánicos se elevaría convenientemente, después se la enviaría sobre el mismo valle en dirección a Viedma, para luego torcer en dirección a la derecha y efectuar el riego de la meseta con dirección al sur hasta alcanzar San Antonio.- Por medio de esta obra se calcula que serían regadas unas 300.000 has. de valle y no menos de unos 100.000 ó 120.000 has. de mesetas.-

El otro proyecto es de Bauter, presentado en su obra "Riego en la Patagónica".-

Está destinado a llevar los beneficios del riego a la región del norte del bajo valle del Río Negro.-

Según él, se podría extraer el agua a la altura de Colonia Fría, y se la enviaría con dirección N. NE.- Se construiría para ello un canal que sería de riego y a la vez navegable, que iría a

desembocar a las proximidades de Patagones sobre el Atlántico.- Más de 120.000 Has. serían beneficiadas por esta obra que alcanzaría una parte de la gobernación del Río Negro, a más del extremo sur de la Pcia. de Buenos Aires.-

El programa que contiene estas obras, brinda ante la posibilidad de su realización un doble motivo de beneficio para la región; primero, el aumento de la tierra aprovechable en más de 500.000 has. y luego el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del río en sí, permitiendo el empleo de naves mayores así como también mejorando notablemente el cuadro de proporciones entre los gastos y las ganancias o entrada de las mismas.-

A nuestra modesta opinión es, por aquí por donde se puede empezar para llegar al mejoramiento de las condiciones económicas de navegación que hoy no se cuentan y muy especialmente con la construcción del embalse en la salida de N. Huapi.- Debemos tener presente que siguiendo las cosas como hasta ahora se produce económicamente un triple mal.- El primero, se efectúa un esfuerzo financiero estéril por parte del Estado por que, si bien se justifica que éste invierta dinero de sus fondos para el beneficio de una zona determinada, en este caso no tiene razón de ser, puesto que el tal servicio de navegación no cubre en realidad las necesidades efectivas del vecindario.- Segundo que el Estado pierda tiempo y dinero sin efectuar ninguna obra que mañana le pueda compensar, como sería por ejemplo el caso de una inversión para construir la esclusa en la salida del lago N. Huapi que luego traería incalculables beneficios, y finalmente, se esterba el normal desarrollo del valle medio e inferior puesto que no tiene ni riego, ni comodidades en los transportes, al mismo tiempo que se lo deja solo al ferrocarril para que imponga las tarifas más a su paladar.-

Cuando vemos tráfico fluvial, citaremos cuantos productos podrían ser transportados por agua y lo que no tiene lugar no por otra causa sino por la falta de medios adecuados.-

3.- Ríos Neuquén y Limay.-

Límites ambos de la Gobernación del Neuquén tienen sus fuentes en la cordillera.-

El primero está formado por el Alto Neuquén y el Agrío, posee una cuenca de doce lagos con una superficie de espejo de agua de 60 Kms². dentro de una extensión total de 24.500 Kms².- La longitud total de este río se puede estimar en Kms. 230, su módulo de agua a la altura de Cipolletti es de 220 m³. seg.-

En cuanto al segundo, se forma por la unión de los ríos Alto Limay y Collón Curá, posee también una cuenca de unos 24.000 Kms². dentro de los cuales se encuentran 37 lagos con un espejo de agua de 1.157 Kms².- Como se podrá observar comedamente, existe una gran diferencia entre la superficie de los lagos correspondientes a un río y a otro.- Para explicar esto aparte de la superioridad en el número de los lagos está también su amplitud, siendo el principal de ellos el Nahuel-Huapi.- La longitud de este río puede ser estimada en unos 280 kms. siendo en gran parte accesible a la navegación y probablemente en toda su extensión si se le efectuaran algunas obras de despejamiento de rápidos; el módulo a la altura del paso Limay es de 700 m³. seg.-

Como vemos el río Limay es el principal tributario del Río Negro y el Neuquén sin dejar de serlo, también constituye a su vez la arteria por la cual llega el volumen de agua que se embalsa en la cuenca del lago Vidal y que luego se destina al riego.-

4.- El Río Chubut.-

Podría tener mucho más caudal del que en realidad posee sino fuera por dos causas especiales que influyen en contra, a saber:

Primero: que las fuentes del alto Chubut se encuentran del lado oriental de la Cordillera del Este y por lo tanto aisladas del valle longitudinal entre este y el macizo principal de la cordillera que es donde se producen las mayores precipitaciones y es la zona donde se producen las fuertes glaciaciones.- Todas las

aguas, muy abundantes por cierto que tienen lugar en estos dos puntos van a parar al Pacífico.-

Segundo: que las aguas del río Chico que es su mejor afluente se ven sumamente disminuidas de lo que en realidad deberían ser por las circunstancias de que los lagos Musther y Colhué-Huapi no vierten directamente sino muy rara vez sus aguas sobre él sino que indirectamente las recibe por intermedio de las Lagunas de Ramos, de Anders y otros.-

Con todo esto, la fuente de alimentación del Chubut esta comprendida en una extensión de 270 kms. de longitud entre los paralelos $41^{\circ}20'$ al sur del territorio del Río Negro y los $46^{\circ}05'$ extremo norte del territorio de Santa Cruz.-

Su longitud aproximada es de 935 kms. la que puede ser dividida en tres partes: la superior, que llega hasta la unión con el Tecka, el medio, que llega hasta la desembocadura con el río Chico y finalmente el inferior hasta la Bahía Engaño.-

El curso superior de este río nace en el este del cordón el Serrucho, es decir a los $41^{\circ}30'$ de latitud sur, pasando por un profundo desfiladero bordeado por la cadena principal de la Cordillera del Este, que se denomina en esta altura Cerros Nevados.- A la altura de Paso de los Indios, cambia de rumbo tomando al Este para después de su confluencia con el río Chico tomar la última dirección al N.E..-

En el curso medio y en el inferior el río en cuestión pasa por una serie de valles que pueden ser regados fácilmente con la desviación artificial de las aguas utilizando su propia corriente

Tales son entre otros: en el sentido de la corriente en el curso alto los valles del Maiten y Leleque; en el medio, Cerro Gorro Frigio, Piedra del Aguila, Paso de los Indios, de las Ruinas, de los Mártires y de Las Plumas, y finalmente en el inferior, los Alsinas, de los Villegas y de los Galenses o inferior.-

La acción oficial se ha hecho sentir muy poco, sin embargo con el esfuerzo privado de los locales se han hecho las obras

necesarias para el riego de 19.000 Has.

En cuanto al régimen de las aguas, el Río Chubut presenta un estiaje en los cuatro primeros meses del año, el módulo es de 44 m³. por segundo.- El período de las altas dura de Mayo a Diciembre, en la primera época por las lluvias del invierno y en el período de la primavera por el deshielo de la cordillera.- Se observa que no se hace muy presente la bajante del mes de septiembre que sería el que vendría a separar el invierno de la primavera, el hecho se ha dado en atribuir a que el origen del río no se encuentra como en el caso del río Negro en el Macizo Central Cordillerano.- Contrariamente a los períodos de estiajes se han presentado extremas crecientes donde el pase de las aguas se ha estimado en 1.100 m³. por seg.- Entre las principales crecientes se pueden citar las de 1899, 1902 y 1932.-

Parece, a estar a las informaciones recibidas que los efectos de estos fenómenos hidrológicos podrán ser moderados mediante la intercalación en el curso medio del río de una serie de embalses para suplir entonces con ello las grandes bajantes de los períodos de estiaje.-

Hemos dicho en los primeros renglones de este relato sobre el Río Chubut que su principal afluente es el Río Chico de una longitud algo más de 210 kms.- Este río carece de importancia porque su caudal no es nutrido como consecuencia de no estar directamente vinculado a la cuenca de los lagos.-

Una obra de la que hablaremos al final le brindará probablemente un caudal mucho mayor ;teniendo también algunos pequeños valles sin importancia y no regados por la falta de caudal.

Incluido sin embargo dentro de la cuenca del Río Chubut se encuentran los lagos Murther y Colhué-Huapi de quienes es tributario un río, el Senguerr de mucho más valor que el Chico.-

El tal Río Senguerr tiene sus fuentes también en las mismas condiciones que el río Chubut, con una excepción, la de los Lagos La Plata y Fontana, cuyas aguas vienen justamente a alimentar al

río Senguerr en lugar de verterse hacia la cuenca del Pacifico como sucede con todas las demás aguas de la zona.- Por lo tanto el mencionado río tiene una cuenca que abarca una extensión aproximada de unos 270 kms. a lo largo de la pre-cordillera.-

Su curso después de recibir las aguas de los lagos citados es en dirección Este, luego de recibir las aguas de los ríos Appelog y Jenua cambia de dirección tomando la de S. SE; recibe luego las aguas del Río Mayo y después de bordear las Sierras de San Bernardo toma finalmente el rumbo NE. para al llegar a la altura de los lagos mediterraneos dividirse en dos brazos uno directo al Musther y otro que lo llamaremos indirecto pues no está al servicio perpétuo del lago, al Colhué-Huapi.-

Este río en los períodos de estiaje que duran entre Febrero y mediados de Abril se alimenta principalmente de las reservas que existen en los lagos de su origen en la cordillera.-

El estiaje mínimo registrado fué de 8,5 m³. por segundo la máxima 274 y el módulo más común es de unos 52 m³. por segundo.-

Los lagos mediterraneos son de características muy distintas, mientras que el Musther mide 450 Kms². de superficie y presenta las características de un lago andino, muy profundo con barranca acantiladas y aguas muy claras y dulces, el Colhué-Huapi es playe con no más de 5mts. de profundidad, una superficie de 800 Kms². aguas turbias y un fonde salino.-

Sabemos que en las inmediaciones de estos se encuentran algunas colonias entre las que se destacaba la Colonia Sarmiento unida por ferrocarril con la muy progresista ciudad de C. Rivadavia.-

En ésta última, todo lo que podemos decir de la abundancia de petróleo, también pero en sentido contrario lo podemos decir del agua, en Comodoro Rivadavia falta el agua potable, pues las fuentes de los manantiales de Berh parecen ser insuficientes.-

Lo cierto es que la Dirección de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales tomando cartas en el asunto y para poner fin a la

necesidades de tal elemento ha preparado un presupuesto de 14 millones de pesos con el siguiente programa de obras:

- 1.- ampliar el denominado Zanjón Negro y aumentar su alimentación poniendo una toma en el río Senguerr.-
- 2.- efectuar una obra de embalses en las lagunas de Ramos y del Chico y proveer una cámara de alimentación del río Chico.-
- 3.- obra de captación así como también una usina de bombeo a unos 44 Kms. de la embocadura.-
- 4.- una tubería de 66 kms. de longitud pondría a la usina en contacto con la de los manantiales de Berh de las cuales los 24 Kms. primeros serían de impulsión y los restantes de gravitación.-

Se ha calculado la necesidad de efectuar un bombeo de unos 200 lts. por segundo, con lo que se cree se podrá hacer frente con comodidad a las necesidades de la población de C. Rivadavia que se calcula en la siguiente forma:

Población de Comodoro Rivadavia y Campamento

de Y.P.F.- 25.000 hs. a 300 lts. c/u	7,500 m ³ /d.
Usos industriales de Y.P.F.	2,500 "
Cuarteles, Puerto, riego y reservas	6,800 "

Total.....16,800 "

Además se piensa en regar una superficie de 10.000 Has. en la pampa del Castillo que se encuentra su altura máxima a unos 440 mts. (colonia Sarmiento) empleándose para la elevación de las aguas la energía suministrada en alta tensión de 66.000 voltios por la termo-eléctrica de la misma Y.P.F.-

5.- El Río Desado.-

Este río debería de ser de tanta importancia como el anterior, el Chubut, más le ha cabido en suerte perder la contribución de los lages andinos entre el más importante de todos el Buenos Aires

Ha perdido también el caudal que le brindaba su gran afluente el Fénix.-

Sin embargo cuentan con valles que, en excepcionales crecidas suelen regarse y en su curso inferior es navegable a pesar de su falta de agua, en un tramo no mayor de 60 Kms.-

Bien merece este río que es la salida obligada de casi todos los productos de la región de la cordillera, que se reeditaran las páginas del perito Moreno, cuando con una pala rehabilité para los argentinos el derecho a una gran zona de fértiles tierras.-

Reabriendo los antiguos cauces del río que salían del lago Buenos Aires y haciendo llegar de nuevo el Fénix, el río Descabe volvería a ser un adecuado y aprovechable elemento de economía en los transportes modernos.-

En estos casos es muy conveniente invertir cientos de miles de pesos en obras, pues luego con el tiempo, el tráfico y el desarrollo en uno y otro extremo del mismo se encargará de devolverlos ampliamente a las mismas, además de que, serán más argentinas las regiones de los lagos cuando ellos viertan y beneficien a nuestro propio territorio.-

No es de argentinos conscientes dejar que las aguas se vayan en dirección al Oeste por muchas causas de orden económico e internacional.-

6.- Río Santa Cruz.-

Pertenece al sistema meridional del régimen hidrográfico de la Patagónica.-

Con un frente de 220 kms. desde el Cerro Fitz Roy al monte Stokes sobre la cordillera andina, su cuenca cuenta entre otros valiosos aportes las aguas de los lagos Argentino y Viedma de 1.600 y 1.400 Kms². de superficie respectivamente, a más de un amplio nacimiento de hielo continental.-

El río Santa Cruz, propiamente dicho, nace en el lago

Argentino a unos 200 mts. sobre el nivel del mar y tiene una longitud hasta su embocadura en el Atlántico (Río de Santa Cruz) de unos 380 kms.-

Como lo podemos comprobar en el plano que adjuntamos, efectúa todo su recorrido por entre un valle que tiene de 3 a 15 kms. de ancho bordeada por desniveles que oscilan entre los 30 y 40 mts. en las proximidades del Atlántico y los 200 mts. en las vecindades del macizo cordillerano.-

Su desarrollo se efectúa en un serpenteo de curvas y contracurvas en cuyo transcurso se encuentran de cuando en cuando algunos pequeños rápidos de muy poca importancia.- Su pendiente media es de 0.49 mts. por Kms.- Tiene muy poco material de arrastre y su corriente media, oscila unos 2 mts. por segundo, vertiendo al mar aproximadamente unos 700 a 800 m³. por igual espacio de tiempo.-

Su ancho varía entre un promedio de unos 150 mts. con una profundidad de unos 3 a 4 mts.- Su lecho no es de tosca compacta sino de pedregullo.-

Adjuntamos al mismo tiempo un cuadro con la colocación en coordenadas de los principales accidentes del río, que efectúa su curso entre los paralelos 49°59'05" y los 50°16'12" o sea, en una faja de tierra de este a oeste de 17'07" y que puede calcularse de unos 32.000 Kms².-

El régimen de sus aguas está sometido como es lógico al deshielo de las nieves de invierno, por lo tanto con la llegada de la primavera comienza a crecer en Septiembre continuando hasta el mes de Marzo aproximadamente.- Las primeras nevadas del invierno producen también algunas crecidas rápidas y finalmente después de Mayo comienza nuevamente su período de mínima.-

Según el informe del Ing. Ricardo M. Ortiz fechado en 1922 los caudales computados fueron:

M. Leones	Mayo	1021 m ³ . por segundo.
Suain Bleff	Marzo	1123 " " "
Cond. Cliff	Marzo máx.	1300 " " "
Rapido Charles	Noviembre	934 " " "

Teniendo en cuenta que en una sección aproximada como la que presenta con el río Negro, la navegación es posible con 800 mts³. por segundo de donde tenemos que el resto es posible perfectamente destinarlo al regadío.-

Desembocadura.

Su salida al mar se efectúa mediante una ría especie de amplio estuario cuya costa sur es perfectamente protegida a los vientos predominantes del sur que suelen sobre-pasar los 15 mts. por seg.

La ría tiene una superficie de 57.500 Kms²., tiene una embocadura al mar de unos 2.000 mts., luego se ensancha hasta los 6.000 mts. en las proximidades de la entrada del Río Chico, para luego enangostarse hasta 500.-

La costa sur tiene una altura de casi 130 a 150 mts. .-

A 17 kms. de tal desembocadura se encuentra el puerto de Santa Cruz y a 53 el Paso Ibañez.-

Las condiciones de navegabilidad de esta ría las daremos al tratar en sí el puerto de Santa Cruz, de acuerdo con los datos que recopilaremos del Derrotero Argentino.-

Condiciones de navegabilidad.-

Dijimos en otras partes, que este río conjuntamente con el río Negro son los dos sobre los cuales se han efectuado estudios hidrológicos para llegar a determinar entre otras cosas su grado y condiciones de navegabilidad.-

Pues bien; hemos dicho, de acuerdo con el informe oficial presentado por el Jefe de la expedición Ing. Don Ricardo M. Ortiz, que el río tiene una pendiente de 48 a 49 cms. por kms que su ancho está entre los 100 y 500 mts.- Que en su recorrido, solo se encuentran algunos rápidos, que nos permitimos hacer figurar en el plano que adjuntamos y que son muy fáciles de salvar y aún mismo de hacerlos desaparecer, que su profundidad oscila entre los 3,50 y los 4,50 mts. con

una velocidad media de la corriente de 2 mts. por segundo.- Finalmente, que su fuente se encuentra en un lago al que se puede llegar sin ningún tropiezo pues, no tiene rápidos ni angosturas peligrosas, por lo cual se asocia con la extensión navegable de su espejo a las óptimas condiciones que puede ofrecer un río con las características de pendiente.- El único inconveniente, si inconveniente podríamos llamarlo, lo constituye el hecho de que, sus 382 kms. 708 mts. de longitud está sembrado de curvas y contra-curvas, las cuales no es aconsejable rectificar porque se produciría el aumento de la velocidad de la corriente y entonces todo lo que se ganara con el acortamiento de la distancia a recorrer se perdería con el gasto de combustible y el esfuerzo que harían las máquinas de la embarcación para remontar el río por la enorme resistencia que le debería ofrecer la corriente acelerada del tirante de agua aligerado.-

Por lo tanto, con embarcaciones de hasta 2 mts. de calado puede navegarse el río Santa Cruz por lo cual constituye un elemento de inapreciable valor para el transporte de cargas.-

7.- El Río Chico.-

No se le puede considerar como tributario del río Santa Cruz, pues desemboca recién en la ría de Santa Cruz.-

No se conocen tampoco sus condiciones probables de navegabilidad por el hecho de no haber sido sometido nunca a estudios de esa naturaleza por alguna comisión del Ministerio de Obras Públicas de la Nación.-

Recibe el nombre de río Belgrano en su curso superior y anteriormente desaguaba por el lago de su mismo nombre.- Según el informe oficial, la cuenca a la cual pertenece desagua su caudal al Pacífico, y por lo tanto él y su afluente principal el Shehuen no tiene otra fuente que la de los cerros y lomas que rodean la meseta.

Por lo tanto, como en el caso del río Chubut, su caudal que en la actualidad no pasa de una media de 15 m³. por seg. merece ser aumentada mediante la realización de los canales necesarios para

reabrir las fuentes que antes surtieron de agua a los ríos en cuestión y si es posible modificar en parte el curso de los numerosos torrentes de agua que en la actualidad van a Chile.-

8.- Los Lagos.-

Empotrados en su mayor parte en plena Cordillera de los Andes, los lagos de la Patagónica son navegables, y por la profundidad de sus aguas el calado de las embarcaciones podrían registrar cualquier medida.-

Entre los principales pueden citarse de norte a sur el Traful, el Lacar y el Nahuel-Huapi, en Neuquén y Río Negro; el Mendocino, el Futalaquén, el La Plata y el Fontana en el territorio del Chubut, así como también el Mather y Colhué-Huapi en el centro del mismo territorio; el Buenos Aires, el Pueyrredón, el Belgrano, el San Martín, el Viedma y el Argentino en el territorio de Santa Cruz y finalmente el lago Fbrc. Fagnano en Tierra del Fuego.-

Muchos de ellos vierten sus aguas al territorio chileno, pero muchos de ellos también vierten o podrían verter sus aguas al territorio argentino esa que seguramente influiría decididamente en el gran elemento de transportes del río.-

El Nahuel-Huapi es navegado más que todo en rutas de placer por un pequeño vaporcito que conduce en todas direcciones a los turistas, pero si se logra ponerlo en contacto por medio del Limay con el Río Negro, y se hace posible llegar desde él hasta el Atlántico, las cosas cambiarían fundamentalmente, pues se incorporaría de inmediato la navegación de carga que tiene sobre todo el interés comercial.-

Un lago que tal cual como lo es actualmente podrá ser de gran importancia lo es el Argentino.- Fuente del río Santa Cruz en el extremo sur y S.W. de la gobernación del mismo nombre, la profundidad de sus aguas es tal, que el lecho del mismo a pesar de su ubicación en las alturas de la Cordillera está por debajo del cero metro del nivel de las aguas del mar.- Llamo de brazos y de bahías se inter-

na largos kilometros hacia las montañas andinas, recibe el agua de gran número de arroyuelos y con estos ofrece una enorme extensión de costa desde la cual se pueden efectuar los cargamentos de las embarcaciones.

A pocos kilometros de este lago y un tanto más al norte se encuentra el no menos importante lago Viedma.- Si se lograra poner en comunicación a este lago por una parte con el río Chalia que es a su vez afluente del río Chico tendríamos mediante el sistema de esclusas en la boca del lago, el caudal necesario para navegar el tal río Chalia y el curso inferior del Chico y si, por medio del río Leona que sale del lago Argentine en dirección al norte se lo pusiera también en comunicación con esta por medio de cadenas de diques, se podrá efectuar la navegación entre un lago y otro directamente y si se lograra finalmente llegar hasta el lago San Martín que vierte ahora sus aguas al Pacífico, se haría entonces hipotéticamente posible navegar desde el Atlántico al Pacífico, constituyendo entonces a través de ríos y de lagos una ruta internacional importantísima como las tantas que existen actualmente en Europa.-

Y respecto a los demás solo podemos decir que habrán de adquirir verdadera importancia económica a medida que vayan tomando contacto con los ríos que se le acercan en la actualidad.-

III.- DE LOS TRANSPORTES FLUVIALES.-

Después de considerar el gran factor que constituyen los ríos, tócanos el momento de analizar al tráfico en sí que puede presentar la navegación de los ríos de la Patagónica.-

Desde luego, ninguno de ellos son del caudal y amplitud como la que puede ofrecernos el Río Paraná y el Uruguay, descontando al Río de la Plata, porque corresponde como ya lo hemos dicho a los ríos de montaña.-

Pero no obstante su natural corriente y escaso calado que permiten, no impiden para que ellos puedan ser aparte de los beneficios de riego, un magnífico elemento dentro del cuadro de la economía de los transportes.-

Hemos observado que, mientras a lo largo de la costa la aridez de la misma hace proveer playas y mesetas desoladas y estériles a través de las distancias como las que median entre Viedma y Confluencia de unos 520 kms. o la que media entre Santa Cruz y L. Buenos Aires de 380 kms., nos encontramos en la presencia de magníficas comarcas prodigas en bellezas, en maderas de sus bosques, en minerales de sus entrañas y aún mismo en ganado que apacenta en sus valles.

Nos encontramos pues en presencia del futuro tráfico entre las costas y la cordillera, y viceversa.-

En este trafico debemos considerar su composición, por dos grandes elementos;

- a) el tráfico que responderá a fines netamente comerciales.-
- b) aquel que responde a fines de placer.-

Para el primero de los dos, creemos conveniente descontar el servicio de pasajeros, pues a la par de los ríos están las vías férreas o por lo menos el buen camino que le ofrece al presunto viajero las mismas comodidades de la nave y más rapidez que estas.- Está demás decir que el pasajero se decidirá forzosamente por el viaje por tren o colectivo por ser más rápido.-

Pero es el hecho de que aparte de esta situa-

ción, el movimiento comercial de cargamentos a los cuales la cuestión tiempo no sea de suyo urgente, se habrán de lanzar a los navios, por que transportarán quizás con más serenidad, comodidad y sobre todo baratura.-

Existen productos cuya duración y resistencia es muy grande, los cuales paralelamente son de poco costo y de mucho peso. Es por esta razón que encuentran como vehículo ideal el transporte por el agua.- Las vigas de madera, los distintos minerales, y aún mismo materiales de construcción, cueros, lanas, y productos alimenticios en conserva, son mercaderías que por excelencia pueden transportarse por medio de vapores.- Otros vehículos forzosamente tienen que cobrar más comparativamente para transportarlos como consecuencia del mayor consumo de combustible para moverse así como también por el mayor desgaste de los mismos vehículos.-

La cuestión tiempo, para el transporte de este tipo de mercaderías, no tiene mayor importancia por el hecho de su fácil conservación.- En el caso de que se efectuara un servicio periódico una vez que se inicia tal servicio, el destinatario recibirá sucesivamente las remesas con tanta intermitencia como espacio de tiempo media entre salida y salida de cada embarcación.- (1)

Como un factor de gran importancia debemos hacer notar, que los productos que desciendan el río traerán a su favor la corriente, por lo tanto; teniendo en cuenta que probablemente sean más los productos que vengan del lado de la cordillera que los que marchen con esa dirección, el vapor podrá venir más cargado que cuando remonta el río sin que por ello las máquinas del mismo tengan que aumentar su esfuerzo, eso sino tienen que comparativamente disminuir la acción de las mismas en tales circunstancias.-

El tráfico de pasajeros, que sin duda alguna ocupará el segundo puesto creemos que solo será efectuado con aquellos que quieran remontar el río e bajar por él a los efectos de hacer un simple viaje de placer.-

No será nada extraño que por el hecho comprobado en

los dos ríos estudiados especialmente con el objeto de navegarlos, de presentar un aspecto pintoresco llenos de curvas y contracurvas, el viaje a lo largo del valle por un cauce bordeado de álamos constituye toda una atracción.- No será nada extraño que, mientras otras personas solo piensan pasar las vacaciones en el agitado vaivén de las playas populosas llenas de salones de fiestas, casinos, etc., poco a poco vaya formando una legión de seres que con más noción de lo que es descansar se complazcan en tomar un vapor en Buenos Aires y trasbordar a otro más pequeño en Santa Cruz y remonte luego los 380 kilómetros que media hasta el lago Argentino que lo habrá de recibir para brindarle en pleno verano por ejemplo, playa con aguas tranquilas, azules y transparentes, orladas de colinas cubiertas de pasto y bosques y al fondo los magníficos picachos andinos coronados con las nieves eternas.-

Para esta clase de pasajeros la navegación fluvial deberá ponerle el tentador anzuelo de diminutos y preciosos barcos, calco de las grandes unidades y producto legítimo de nuestras propias industrias especializadas a la par de la correspondiente propaganda en el resto de la Nación y aún mismo en el extranjero.- Los pasajes sin ser caros se podrán cobrar bien.-

Para esta clase de pasajeros la navegación fluvial sirve mucho.-

Por esto expuesto, los ríos del sur constituyen un factor de inestimable valor en economía de los transportes.-

(1) - A los efectos de aseverar lo dicho respecto del encarecimiento del producto por causa de los transportes poco adecuados, transcribimos algunos párrafos del informe que tuvo la gentileza de prepararnos la Dirección de Bosques del Ministerio de Agricultura de la Nación, dice: (refiriéndose a los bosques que nos interesa por la ubicación).-
 -"Zonas donde reúne mejores condiciones la explotación: Las considerables distancias que deben recorrer las materias primas o elaboradas desde la fuente de producción hasta los puntos de embarque, muchas zonas

no se prestan actualmente para su explotación económica.- Si nos hemos de basar en las condiciones de las actuales explotaciones forestales, las cuencas de los lagos Lacas y Huechulafquen parecen ser accesibles a la industrialización de sus bosques no solamente por la cantidad, calidad y variedad de las especies, sino también por las viables comunicaciones que existen para llegar hasta Zapala.- Otra zona también importantísima pero cuyas condiciones económicas habría de estudiarse profundamente dada las características de los caminos, viables unos pocos meses, sería la cuenca del lago Fagnano, vasta región boscosa que de calidad inferior a la precitada, tiene sobre aquella mayor facilidad de explotación.-

La producción de estas dos zonas, como se ha dicho están supeditadas a la larga distancia a recorrer: 260 Kms. aproximadamente en el primer caso y 160 kilómetros en el segundo caso (Lago Fagnano a Pto. Río Grande).- En el territorio de Santa Cruz, existen bosques que podrían ser explotados sobre todo en el caso de transportar los productos por el Río Santa Cruz; son bosques situados al S.O. del lago Argentino y que actualmente se encuentran dentro de la jurisdicción del parque nacional " Los Glaciares".-

En otra parte refiriéndose al Raulí dice:

"En el mercado de Buenos Aires tiene aceptación, pero no puede competir en precio con la producción chilena.".-

Debemos hacer notar que el informante ha visto personalmente los inconvenientes de los malos transportes, y que cuando se refiere a ellos lo considera entre el sitio donde se encuentra la producción y el lugar que él le llama de embarque, es decir el punto donde los efectos son puestos a bordo de un buque o un vagón de tren.-

1.- Unidades de navegación fluvial.-

Después de haber considerado las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca patagónica, nos vamos a referir ahora a las probabilidades de adoptar un tipo de embarcación para el tráfico de cargas principalmente y si fuera posible de pasajeros.-

Como en el tráfico de cabotaje, la navegación de estos ríos obliga forzosamente a desglosar un tráfico del otro por tener particularidades muy especiales que no se pueden confundir en una sola embarcación.-

En el deseo de conocer lo más de cerca posible las particularidades de este tipo de navegación nos llegamos hasta la administración de una de las pequeñas empresas que explotan servicios parecidos a lo largo de los riachos del Delta.-

Para ello nos valimos de la fina mediación del escribano del partido de Las Conchas don Eduardo Boló Bolaño, quien haciendo honor a su proverbial atención nos puso en contacto con uno de estos señores, Don José Luciano propietario a la sazón de la empresa "Navegación Isleña" en cuya flota figura el Ciudad de San Fernando y numerosas lanchas automóviles.-

Del diálogo que sostuvimos con el mencionado señor resultó que a estar a las características del Ciudad de San Fernando, cuyos datos figuran en el apartado N° 1, solo se podrá emplear con probabilidades de éxito en la navegación colectiva de placer, no ya como el mismo lo emplea para excursiones breves sino también para llevar a través de varios días de navegación un grupo considerable de turistas quienes sin urgencia alguna se tomen unos días de navegación tranquila y lenta, digna del que busca sosiego y a la vez, placer.-

La psicología del pasajero que toma un vehículo para cubrir una distancia al cabo de la cual va a efectuar una diligencia es sumamente distinta de quién desea pasear y recrearse.-

Por lo tanto, una embarcación del tipo Ciudad de San Fernando no tiene la más remota probabilidad de ser empleado en otro

que el designado por lo lenta, cuando, como en el caso de los ríos de la Patagónica, se puede efectuar una formidable competencia con el transporte paralelo de automotores (omnibus), cuando no del ferrocarril y del avión.-

Luego ese transporte deberá efectuarse por un medio más rápido, las lanchas automóviles, por el estilo del tipo con que cuenta en la actualidad esta misma empresa.-

Mediante estas lanchas rápidas, cuyas características figuran en el apartado N° 2, se podrían atender servicios cortos v.g.: entre Viedma y Gral. Conesa y Choele-Choel.- Se trataría pues en este caso las unidades rápidas y de menor costo, comparándolas con una unidad del tipo del C. de San Fernando.- Como el trayecto resulta relativamente breve, las comodidades que brindan las lanchas son lo suficiente como para poder alojar durante el mismo un crecido número de pasajeros y dar lugar al cobro de un pasaje barato.-

Respecto al tráfico de cargas, contamos también con informes como para dar una idea de los barcos que podrían ser empleados en el mismo.- Nos referimos al vapor Itaca IV. construido también por el astillero argentino de Hansen Puccini; sus características figuran en el apartado N° 3, y está destinado para el tráfico de petróleo pero, por las condiciones del calado y tamaño en general sería muy apropiado para el servicio del Río Santa Cruz y, con muy pocas modificaciones que redujeran su calado, también serviría para la navegación del Río Negro una vez que a éste se le regularizara el módulo normal de sus aguas.-

Como se vé, dentro de las exigencias más absolutas de la navegación la construcción de las naves puede, y por lo tanto, debe efectuarse mediante las industrias locales.-

N° 1.- Características del Vapor Ciudad de San Fernando.-
Desplazamiento 97 toneladas.-

Largo: 26 mts., ancho 7 mts., calado 6 pies $\frac{1}{2}$, puntal 2,80 mts. potencia 250 cv. a 300 rev. por minuto, velocidad 18 kms. capacidad: comodidades para alojar 30 pasajeros y 8 tripulantes, autonomía 3.000 kms., costo

unos \$ 90.000 m/n. más o menos, duración 20 años o más.-

Nº 2.- Medidas de las lanchas.-

Largo 15,50 mts., ancho: 2,80 mts., calado: 0,90 mts. capacidad 60 pasajeros, W.C. pañol, etc. tripulación 2 hombres, motor 160 c.v. a 2.000 r.p.m., radio de acción 350 kms., velocidad 30 km. por hora.-

IV.- CONCLUSIONES.

De lo observado y anotado en las páginas anteriores podemos presentar las siguientes conclusiones con respecto a la navegación interior de la Patagonia, por medio de sus vías naturales, los ríos y los lagos.-

Primero: se ha comprobado en dos de los principales ríos como lo son el Río Negro y el Santa Cruz que son navegables en toda su extensión.- Más aún en el primero de los nombrados hace más de diez años que se lo practicaba parcialmente y que recién últimamente se ha llegado con embarcaciones desde Viedma a Confluencia.- Que por su parte el río Santa Cruz lo es también y por naves de mayor porte que el Río Negro, según informe del Ing. Ortis.-

Segundo: que también parecen navegables los demás, como ser el Chubut, y aún el mismo Senguerr su tributario, así como también los ríos Desado, Chico y Gallegos en el territorio de Santa Cruz y el río Limay.-

Tercero: que el río Colorado, sería navegable en su tercio inferior pero que su mejor aplicación sería destinario al riego de los valles limítrofes y zonas cercanas.-

Cuarto: que cada uno de aquellos que desaguan en el mar tienen en sus embocaduras barras o deltas que dificultan la misma enterpeciendo como lo habremos de ver al tratar los puertos sobre el Atlántico la salida y entrada libre de los buques.-

Quinto: que se asocia a las favorables condiciones presentadas por los ríos cuyos cursos se han estudiado y se lo sabe navegables la probabilidad de navegar también sus lagos de origen como ya se lo hace con el Nahuel-Huapi localmente y se lo podría efectuar sin ningún inconveniente desde el Santa Cruz el lago Argentino.-

Sexto: que parece esbozarse en todos los ríos como forma más práctica para regular o facilitar la navegación, la regularización de la salida de las aguas de los lagos de origen, como lo demuestra los proyectos del Ing. Cappelletti, y que al mismo tiempo debería tratarse de hacer otro tanto con los ríos Chubut brindándole la mayor

parte de las aguas que se pierden en el Pacífico, y al Deseado brindándole de nuevo el contacto con el lago ~~Amacumburo~~, y teniéndose en cuenta que las inversiones que se efectúen por ese concepto serán perfectamente atinadas puesto que la explotación de la pre-cordillera brindará muy luego con creces las sumas empleadas en las obras.-

Séptimo: que tomando como punto de partida las experiencias en navegación recogidas de la explotación actual del Río Negro, de los inconvenientes comprobados en el orden del tráfico llevado a la práctica con embarcaciones de porte insignificante así como también de los resultados anti-económicos que de ello resulta, por lo poco que se puede transportar y por el poco interés que despierta tan insignificante servicio, somos de opinión que: se inicie el mejoramiento de las condiciones de tráfico en dicho río excluyendo la salida del Manuel-Huapí, elevar de este modo el nivel de las aguas en todo el recorrido del mismo y finalmente dotar para el servicio fluvial un tipo de embarcación como el que adjuntamos con un porte medio de 500 Tons., pues calculamos por las necesidades de la navegación con estas embarcaciones no se habrá de necesitar más personal que el de las 90 Tons. con una capacidad de porte de proporciones mucho más económicas que las actuales.-

Octavo: que teniendo en cuenta el informe del Ing. Ortiz sobre las condiciones de navegación del Río Santa Cruz, creémos que aún no existiendo explotaciones en el valle del mismo es algo muy atinado destinar una flota de barcos cargueros del mismo tipo que para el río Negro para efectuar los primeros acarrees, pues, ello contribuiría a dar vida a esas lejanas regiones.- Que contrariamente con lo que ha pasado en aquel río en que la navegación ha ido y se perfecciona después que las poblaciones, en este caso es el navío el que debe iniciar sus viajes para contribuir a la instalación de las poblaciones.-

Noveno: que paralelamente al mejoramiento de las condiciones de navegación de los ríos, y de las condiciones económicas de los buques a emplearse debe unirse la construcción de muelles interiores a lo largo del curso de agua para facilitar mediante ello el rápido movimiento de las cargas.-

Decimos que finalmente después de todas estas mejoras aconsejadas, creemos también muy adecuado estimular por todos los medios la navegación de placer a lo largo de aquellos que por sus condiciones como el Río Santa Cruz, puede ofrecer panoramas atractivos y el breche de oro del Lago Argentino.-

CAPITULO 5º

FERROCARRILES PATAGONICOS.-

- I.- De los Ferrocarriles Patagónicos.- Pag. 245
 - II.- Orientación de las líneas y regiones que vinculan.- Pag.247
 - III.- Tráfico efectuado durante el quinquenio 1931-35 de pasajeros y cargas: Pag. 251
 - a) Ferrocarril de Nahuel-Huapi.- Pag. 251
 - b) Ferrocarril Central del Chubut.- Pag. 257
 - c) Ferrocarril de Comodoro Rivadavia.- Pag. 261
 - d) Ferrocarril de Pto. Deseado a Colonia Sarmiento.- Pag.261
 - IV.- Probabilidades que tienen los ferrocarriles patagónicos.- Pag.- 271.-
 - V.- Colaboración que pueden ofrecer los ferrocarriles a los camiones.- Pag. 277
 - VI.- Conclusiones.- Pag. 279
-

I.- LOS FERROCARRILES PATAGONICOS.-

Considerando como tales, todos aquellos que en su recorrido pisan el territorio de alguna de aquellas gobernaciones que constituyen políticamente la Patagónia Argentina, podemos presentar a consideración doce líneas de vías férreas de las cuales solo dos se encuentran unidas a la red troncal de la Nación y por lo tanto son éstas únicamente los que realmente pueden realizar y tener las aspiraciones de formar por el momento parte del sistema importante de comunicaciones terrestres.- Los demás en las condiciones en que se encuentran sus beneficios como elementos de comunicación son realmente mediecos y de porvenir sumamente incierto.-

Su origen se remonta a la Ley Ramos Mejía que dispone el estudio y trazado de ferrocarriles en los territorios nacionales.

Damos a continuación el cuadro con la nómina de los mismos así como también su extensión en Kms. para más adelante poder efectuar comparaciones entre las distintas longitudes de sus ramales y las distancias que deberían de cubrir para ser efectivamente de interés comercial.- Ellos son, al final del año 1935...:

Trocha ancha:

F.C. Sur	Río Colorado a Zapala	Kms.	640.--
FF.CC. del E.	Viedma a San Antonio	"	190.--
" "	San Antonio a N. Huapi	"	650.--
" "	Gen. Rivadavia a Col. Sarmiento	"	208.--
" "	Pto. Deseado a Col. Las Heras	"	286.--

Trocha angosta: (0.750)

F. Carril Industrial de Vintter a Gral. Conesa	(Río Negro)	"	90.--
F.C. Ppo. Madryn a Trelew		"	70.--
" " Trelew a Gaiman		"	16.--
" " Gaiman a Dolavon		"	19.--
" " Dolavon a Km. 208		"	143.--
Ramal de Trelew a Rawson		"	19.--
" " Pilcaniyen a Esquel		"	201.--

Total.....Kms 2.512.--

De estas líneas lógicamente las dos más importantes son: 1ª. la que va hasta Zapala perteneciente al Ferrocarril Sud y 2ª. la que llega hasta Nahuel Huapi, casualmente porque ambas reúnen los factores de que carecen las demás, es decir: 1ª. estar discretamente enlazadas a la red troncal de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires al llegar a la Capital Federal, 2ª. sus líneas, una recorre el valle del Río Negro y la otra alcanza al Parque Nacional de Nahuel-Huapi.-

Es decir que los extremos de ambos alcanzan horizontes realmente económicos.-

II.- ORIENTACION DE LAS LINEAS Y REGIONES QUE VINCULAN.-

Salvo uno que otro pequeño ramal las principales rutas ferroviarias están orientadas de este a oeste con un visible interés de unir la costa con la cordillera.-

Fero, he aquí que los móviles que dieron origen a su iniciación sin un estudio previo desaparecieron bien pronto con el arreglo de las cuestiones de límites, paralizando rápidamente el entusiasmo por su construcción y dejando por lo tanto las referidas líneas a la mitad de su crecimiento.-

A pesar de ello, podemos decir que por regla general vinculan al puerto marítimo de donde nace con una faja de tierra adentro aunque como veremos más adelante dista mucho, sobre todo en algunas determinadas líneas, de ser realmente una zona de influencia económica la que las rodea.-

Las más importantes son como dijimos la que une a Zapala Neuquén, el valle del Río Negro con el Puerto de B. Blanca y aún mismo con el de Buenos Aires, y la que pertenece a los Ferrocarriles del Estado que une al Parque Nacional con la Capital.-

Otras de menor importancia lo son también la de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento.- Este ferrocarril, a pesar de su brevedad en el recorrido, 208 kilómetros, tiene probabilidades de un tráfico muy intenso, que se acentuará a medida que la población de Comodoro Rivadavia aumente y con ello aumente también el consumo de los productos del valle alrededor de los lagos Musther y Colhué Huapi.-

Otra línea con una orientación similar la constituye aquella que sale de Pto. Deseado y llega hasta la Colonia Las Heras.- Este tramo ferroviario carece en realidad de una zona de influencia, a pesar de ello su tráfico une normalmente a la colonia con el mar y su transporte lo podremos considerar en los cuadros que adjuntamos.- Es la línea férrea más austral de la República, se encuentra al sur del paralelo 46°.-

Estas líneas que acabamos de mencionar son de trocha ancha.-

Es de lamentar, que las demás que habremos de tratar son de trochas distintas por cuya causa será muy difícil que combinen los servicios con las de trocha mayor, pues cuesta trabajo efectuar el trasbordo de los cargamentos de un vagón a otro.- Felizmente el panorama que nos presentaban los ferrocarriles que llegan a Rawson por tener tramos de dos tipos de trochas dentro de la condición de angostas se ha modificado y ahora en toda su extensión así como también el ramal que baja desde Esquel para enlazar en Las Plumas la trocha es uniforme en 0.750 m.-

La nómina de estos ferrocarriles ocupan la parte inferior del primer cuadro, a saber:

a) Las líneas que unen a Trelew con Madryn, Gaiman y Dolavon que eran de un metro; b) los ramales de Trelew a Rawson y de Dolavon a Km. 208 que no alcanza más de 0.750 mts.

Una localidad colocada en las proximidades de los valles del tercio inferior del Río Chubut también será de importancia con el acrecentamiento de la agricultura en los mencionados valles, mediante el aumento que aconsejamos efectuar en las fuentes del Río Chubut.-

El tramo de ferrocarril que va de Pilcaniyeu a Esquel, a estar a los informes recibidos, carece enteramente de importancia, y solo se lo hace con el objeto de alcanzar la línea que viene procedente desde Dolavón.- Tiene como éste tan solo 0,75 m. de trocha, por lo tanto por el momento sólo podrá servir como un auxiliar de transporte en la zona cordillerana donde se halla.-

Finalmente, parte desde Gral. Conesa con destino al sur hasta alcanzar la estación del Ferrocarril al Nahuel Huapi un ferrocarril industrial de trocha de 0,750 mts cuyo destino seguramente es el tráfico de los cargamentos de sal.-

Tanto en San Antonio como en Gral. Conesa existen grandes salinas.-

Como vemos en unos pocos kilómetros de ferrocarril dispersos en las dilatadas comarcas de la Patagónia, la mayor parte de ellos sin conexión a la red general se constatan dos grandes inconvenientes que son: la diferencia de trocha por una parte y la falta de empalmes por otra.-

Por otra parte, en su condición de redes troncales no cuentan con una zona de influencia que les dé vida y perspectivas de progreso, porque dadas las condiciones que ofrece la geografía económica de la Patagónia, para un ferrocarril la verdadera fuente de productos para transportar se encuentra no en las zonas meridionales, sino por el contrario en la región de la cordillera, donde están los bosques, donde se puede criar mayor número de ganado y donde existe la posibilidad de la explotación de los distintos yacimientos y mina

Casualmente las dos líneas más importantes que hemos mencionado cruzan desde el mar hasta los Andes en territorio y espera esta sola causa su actual probabilidad de éxito.-

Los otros tres grupos ferroviarios a saber: el de Rawson, el de Com. Rivadavia y el de Pto. Deseado, están vegetando sin tener un transporte adecuado por la falta de mercaderías consecuencia de no llegar sus vías hasta una altura conveniente al pie de la cordillera.- (1).-

Por otra parte los ferrocarriles que dijimos se iniciaron por efecto de necesidades de orden militar, no fueron objeto de un estudio sobre el terreno de las condiciones que debieran llenar para su construcción más barata y es por ello que según el Gral. Sastre y las confirmaciones recibidas posteriormente, las líneas se han interrumpido por los inconvenientes que se han encontrado en el terreno para las obras, por los enormes gastos que implicarían los puentes y las picadas en terrenos sumamente accidentados.-

(1).- Al ferrocarril que llega a Colonia Sarmiento le faltan por lo menos 200 kms. para llegar hasta los lagos La Plata y Fontana, la cordillera y el que llega a Colonia Las Heras está a otros 160 kms. aproximadamente del lago Buenos Aires.- A través de estas distancias no

pueden pasar las toneladas de cargas con probabilidades de competir en precio con otras mejor ubicadas.-

El costo de transporte a través de esas zonas sin caminos adecuados y sin ferrocarriles es carísimo.-

III.- TRAFICO EFECTUADO EN EL QUINQUENIO 1931 A 1935 DE PASAJEROS Y CARGAS.-

De acuerdo con el programa que nos hemos trazado para el estudio del tráfico en las regiones patagónicas, nos hemos impuesto un somero estudio del movimiento ferroviario de todas las líneas que nacen y terminan en dichos territorios.-

No podemos incluir como hubiera sido nuestro deseo al ramal del Ferrocarril del Sur que llega hasta Zapala por hallarse su movimiento incluido entre los datos generales de la explotación de la empresa.-

Como dato de relación general diremos que mientras la Nación cuenta con más de 36.000 Kms. de vías férreas de todas las trochas, la Patagónia no posee más de 1.974 Kms. de trocha ancha que sumando la extensión de 160 Kms. aproximadamente del ferrocarril del Chubut y algunos otros pequeños ramales industriales totalizan 2.512 Kms. más o menos, cosa que resulta insignificante comparando con la longitud de las carreteras que están en vía de habilitación por el mejoramiento de sus afirmados.-

Adjuntamos cuadros formados con los datos extraídos de las memorias de la Dirección General de Ferrocarriles sobre la longitud de cada uno en virtud de los cuales podemos formarnos una idea de la insignificante contribución que aportan para la economía de los transportes del país un tráfico a través de tan escasa longitud.-

a) Ferrocarril de San Antonio a Nahuel-Huapi.-

Esta línea como todas las que se encuentran en servicio en los territorios del sur, salvo la que llega a Zapala, pertenecen a los Ferrocarriles del Estado.-

Con una longitud de 840,262 Kms. su construcción se efectuó después de una serie de peripecias que más vale no llevarla a éstas páginas pues sería proveerse de un nuevo documento de las

fallas administrativas que tuvieron lugar durante las mismas.-

Solo nos contentamos con presentar en el cuadro N° 1 el proceso de construcción a través de los últimos cinco años.-

Cuadro N° 1.- Línea de San Antonio a Nahuelhuapi.-
Crecimiento de la línea.-

Fecha	Kms.	Fecha	Kms.	Aumento %
1935 1 ^a de Enero	818.347	al 31 Dic.	840.262	3.69
1934 " "	779.998	"	810.347	3.89
1933 " "	779.998	"	779.998	0.00
1932 " "	772.598	"	779.998	0.96
1931 " "	772.598	"	772.598	----

De él se desprenden dos cosas: primero que para construir algo menos de 68 kms. fué necesario esperar cinco años; segundo: que recién en el año 1935 el ferrocarril alcanzó la estación de Bariloche.- Por lo tanto el período que comprende las observaciones no nos permite enfocar directamente los beneficios del arribo a la meta de la línea férrea.- Durante el año 1933 se puede observar en el cuadro no hubo obras en la línea.-

Por el cuadro N° 2 advertimos de inmediato el mejoramiento en el movimiento de pasajeros, que sin duda alguna responde al tráfico de turistas para la región de los lagos.- De un promedio de 7.000 pasajeros de primera se eleva al año 1935 a 11.700 lo que coincide aproximadamente con los 6.800 pasajeros que por el cuadro N° 4 advertimos que acusa el movimiento de la estación Bariloche entre pasajeros llegados y salidos.- El movimiento de pasajeros de segunda clase los podemos considerar como movimiento local.-

Por el Cuadro N° 3 observamos el movimiento de cargas que se eleva a 165.687 tons. en el año 1935 lo que se complementa como dato indicador del mismo el hecho constatado de que el

recorrido medio de la carga es de 320 kms. que la relación entre las cargas salidas ascendentes y las descendentes son superiores en todos los años aunque todavía no se haya hecho sentir la influencia del tráfico de los productos que más adelante habrán de salir procedentes de la región de los lagos, que no son otra cosa que el desglose del movimiento de cargas habido el mismo período de años.- Por ellos observamos que de las 166.000 tons. de transporte en el año 1935 que es sin duda alguna el de mayor tráfico el renglón de combustibles y materiales varios es el de mayor importancia por su peso de más de 87 mil tons., que le siguen los productos varios de la agricultura, con más de 30 mil tons. y que ocupa el tercer puesto el tráfico de ganado, con más de 18 mil toneladas.-

Como hemos notado en el capítulo de geografía económica, el ovino tiene la mayor representación en el tráfico de animales en este ferrocarril.- En los dos últimos años el tráfico de éstos sobre-pasa las 300 mil cabezas.- Paralelamente a ello tenemos la presencia del tonelaje de lana con un término medio de 7.500 tons por año y también los cueros lanares con un promedio de 1.100 tons.-

Los demás renglones del tráfico no revisten gran importancia, pero creemos que por el hecho de haber llegado hasta Nahuel-Huapi, habrá de iniciar un tráfico mucho más nutrido puesto que esta estación se encuentra en una de las regiones de mayor provenir de todo el sur argentino.-

Por el cuadro N° 4 podemos llegar a determinar el movimiento de cargas y pasajeros entre las estaciones principales de la línea.- La estación de San Antonio tiene un movimiento mayor que las demás.- Ello es debido seguramente al hecho de que la presencia de los talleres provoca el pase de los obreros por la estación para efectuar el breve viaje hasta los mismos.- Por otra parte se asocia al movimiento de cargas el tráfico de los materiales para los mismos talleres, lo que da como consecuencia una mayor diferencia a su favor

El tráfico de pasajeros entre las estaciones exte

FERRO CARRIL "SAN ANTONIO A MAHUEL HUAPI".Movimiento en las principales
Estaciones.

AÑOS	P a s a j e r o s		c a r g a s	
	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas.
V I E D M A				
1935	1.832	2.264	8.171	913
1934	1.691	2.027	5.002	1.488
1933	1.704	2.195	767	1.119
1932	2.066	2.560	1.607	1.262
1931	7.036	7.694	2.422	22.650
Totales	14.329	16.740	17.969	27.432
Promedio	2.865,8	3.348,-	3.593,8	5.286,4
S A N A N T O N I O .				
1935	8.681	7.854	21.567	22.152
1934	5.878	5.536	21.142	21.527
1933	5.019	4.536	20.879	18.807
1932	4.837	4.353	9.579	23.956
1931	6.262	4.664	13.110	24.906
Totales	29.677	26.943	86.277	111.348
Promedio	5.935,4	5.388,6	17.255,4	22.269,6
S A N C A R L O S D E B A R I L O C H E				
1935	4.690	4.734	2.239	4.853
1934	503	505	39	271
1933	-----	-----	-----	-----
1932	-----	-----	-----	-----
1931	-----	-----	-----	-----
Totales	5.193	5.239	5.124	15.124
Promedio	-----	-----	-----	-----
P A T A G O N E S .				
1935	4.494	4.770	1.925	1.146
1934	4.299	4.295	8.255	1.490
1933	3.757	3.757	4.359	751
1932	3.326	3.128	1.534	904
1931	124	122	43	130
Totales	16.000	17.072	16.116	4.412
Promedio	3.200,-	3.414,4	3.223,2	882,4

FERRO BARRIL "SAN ANTONIO A NAHUEL HUAPI"Tráfico de pasajeros.

(Cuadro N° 2.)

AÑOS	Primera clase		Segunda clase		T o t a l.	
	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid. 1a. y 2a.	Recorrido en kms.
1935	11.765	3.623.620	26.872	9.397.049	38.637	13.020.669
1934	9.345	5.569.790	18.133	5.766.294	27.478	9.336.084
1933	7.426	2.823.876	13.562	4.458.960	20.988	7.282.836
1932	7.586	3.143.779	12.784	3.900.499	20.370	7.044.278
1931	8.406	3.128.932	12.072	4.018.899	20.478	7.147.831
Totales	44.528	16.289.997	83.423	27.541.701	127.951	43.831.698
Promed.	8.905,6	3.257.999,4	16.684,6	5.508,34	25.590,2	8.766.339,6

(Continuación)

AÑOS	Recorrido medio			Pasaj. Kms. Via N°.
	Un pas. 1a. clas.	Un pas. 2a. clas.	Un pas. Gral.	
1935	308	341	337	46
1934	382	318	340	34
1933	380	329	347	27
1932	414	305	345	26
1931	372	333	349	26
Totales	1.756	1.626	1.418	159
Promed.	351,2	325,2	285,6	31,8

FERRO CARRIL "SAN ANTONIO A NAHUEL HUAPI".Tráfico de cargas.

AÑOS	Carga total Tens.	Toneladas Kilógramos Total	Ton. por Kms. de vía.	Tons.Km. por kms. de vía	Recorrido medio de 1 ton.vía.
1935	165.687	52.974.726	197,25	63.065	320.-
1934	155.885	42.334.435	192,45	52.264	271.-
1933	120.205	28.381.992	154,11	26.387	236.-
1932	112.968	35.133.048	844,83	25.042	311.-
1931	89.757	27.896.639	116,11	36,089	310.-
Totales	644.502	186.720.842	804,75	222,47	1.448
Promedio	148.900,4	37.344.168,4	160,95	44.569,4	289,6

(continuación)

AÑOS	Carga ascen- dente en Tens.	Carga descen- dente en Tons.
1935	58.100	107.587
1934	54.650	101.325
1933	41.647	78.558
1932	35.902	63.435
1931	35.533	53.855
Totales	239.742	404.760
Promedio	47.948,4	80.952.-

mas de la línea es bastante parecido de tal suerte que tanto Patagones como Bariloche despachan y reciben aproximadamente más o menos unos 4.500 viajeros.- El movimiento de turismo no se puede considerar en estas cifras por cuanto, la mayor parte viene procedente de Buenos Aires, y ya traen por lo tanto el pasaje combinado.-

b) Ferre Carril Central del Chubut.-

Estamos en presencia del ferrocarril que hace excepción a todos los demás existentes en la Patagónia.- Se trata pues de una línea de trocha angosta en cuya breve extensión de 160 kms. aproximadamente poseía dos tipos de trochas, una de un metro y la otra de tan solo de 0.750mts.- El cuadro N° 1 de este ferrocarril constituye un documento elocuente de esta disparidad que felizmente se ha conjurado reduciéndose toda la línea a trocha de 0.75 mts.-

La Administración de los Ferrocarriles del Estado busca con ello zafarse del inconveniente que presenta la construcción de un ferrocarril de trocha ancha en un terreno de montaña.-

Es realmente sensible la diferencia que existe entre el costo de un tramo de trocha ancha y uno de trocha tipo decauville pesado de 0.750mts que se le puede estimar en el llano de una \$ 25.000 por kms. si bien no se puede calcular lo que habrá de costar una vez que llegue hasta la zona de las cordilleras mientras que en iguales condiciones la trocha ancha es muy superior, llegando a más del doble.-

La red que el Estado se propone llevar adelante se habrá de ramificar sobre la cordillera y el tramo que se está construyendo desde Merquincó a Esquel habrá de ser uno de los que formaran parte de este servicio.-

Según el cuadro N° 2, observamos que el movimiento de pasajeros es superior al del ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi, ello es debido al tráfico que existe entre las localidades de Pto. Madryn, Rawson y Trelew ubicadas en las inmediaciones del valle del bajo río Chubut.

FERRO CARRIL CENTRAL DEL CHUBUT.Movimiento en las principales.
estaciones.

AÑOS	pasajeros		cargas.	
	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas.
P U E R T O M A D R Y N.				
1935	3.725	3.494	11.591	14.413
1934	3.474	3.488	10.266	10.912
1933	3.585	3.517	8.734	10.890
1932	4.197	3.484	5.774	8.208
1931	3.466	3.495	5.277	8.267
Totales	18.447	17.478	41.641	52.690
Promed.	3.889,4	3.495,6	8.328,2	10.528,-
R A W S O N.				
1935	8.676	8.498	149	1.929
1934	9.808	9.853	132	1.757
1933	10.604	10.976	164	1.644
1932	12.704	13.175	405	2.027
1931	13.418	13.614	68	1.077
Totales	55.210	56.116	918	8.434
Promedio	11.042	11.223,2	183,6	1.686,8
T R E L E W.				
1935	16.322	16.079	7.143	11.020
1934	17.667	17.335	6.528	10.203
1933	21.208	20.486	7.424	9.328
1932	23.568	23.592	6.056	7.325
1931	25.787	25.276	6.233	6.476
Totales	104.552	102.768	33.384	44.352
Promedio	20.901,4	21.553,6	6.676,8	8.870,4

FERRO CARRIL CENTRAL DEL CHUBUT.Tráfico de pasajeros.

AÑOS.	Primera clase		Segunda clase		T o t a l	
	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid. 1a. y 2a.	Recorrido Kms.
1935	17.382	485.250	23.620	539.800	41.002	1.025.050
1934	17.649	494.172	25.470	636.750	43.119	1.130.922
1933	11.036	220.720	40.622	1.070.730	51.658	1.291.450
1932	12.692	253.840	45.338	1.200.266	58.030	1.454.106
1931	11.351	349.052	52.087	1.500.906	63.358	1.849.958
Totales	57.418	1.803.034	187.137	5.135.589	256.167	6.751.486
Promed.	11.483,6	560.606,8	37.427,5	1.027.117,8	51.233,4	1.350.297,2

(Continuación).

AÑOS.	Recorrido medio			Pasaj. Kms. Via. Nº.
	Un pasaj. 1a. clas.	Un pasaj. 2a. clas.	Un pasaj. Gral.	
1935	28	23	25	390
1934	28	25	26	410
1933	20	26	25	492
1932	20	26	25	553
1931	31	29	29	603
Totales	127	129	130	2.448
Promedio	25,4	25,8	26,-	489,6

FERRO CARRIL DE CHUBUT.Tráfico de cargas.

AÑOS	Carga total Tons.	Toneladas kilómetros Total	Ton. por Kms. de Vía.	Ton. Kms. por Kms. de Vía.	Recorrido medio de 1 Ton. de carga.
1935	33.342	3.141.497	317.54	29.918	94
1934	28.402	2.711.856	270.49	25.826	95
1933	27.058	2.443.604	257.70	23.267	90
1932	22.106	1.967.434	210.53	18.737	89
1931	20.550	1.829.134	195.71	17.420	89
Totales	131.458	12.092.725	1.251.97	115.168	457
Promedio	26.291,6	2.418.545,-	2.503,94	23.033,6	91,4

(Continuación)

AÑOS.	Carga ascen- dente en Tons.	Carga descen- dente en Tons.
1935	8.670	24.672
1934	7.349	21.053
1933	6.358	20.700
1932	5.195	16.911
1931	4.829	15.721
Totales	32.401	99.057
Promedio	6.480,2	19.811,4

Contrariamente a lo que sucede con los pasajeros, el movimiento de cargas es notablemente menor.- El promedio de los cinco años comparados no alcanza a 30.000 tons.- Se observa no obstante que es muy marcada la diferencia entre la mercadería que asciende y la que desciende pronunciándose la diferencia a favor del segundo de los conceptos.-

En cuanto al tráfico de pasajeros y movimiento de cargas por estaciones son tres las que marcan un mayor número de viajeros y toneladas, a saber: Trelew, con un promedio de 20 mil pasajeros al año luego Rawson con un promedio de unos 11 mil pasajeros y finalmente Pto. Madryn con 3.000 pasajeros de promedio.- Se nota una franca decadencia en el tráfico de pasajeros especialmente en las dos primeras localidades mencionadas.-

En cambio, el movimiento de cargas es superior en Pto. Madryn al de las demás estaciones como lógica consecuencia de la presencia del puerto.- Cuenta con un promedio de unas 8.500 tons. al año entre las despachadas y las recibidas; luego le sigue Trelew con un promedio de 7 mil tons. ocupando el tercer puesto Rawson con un promedio que no sube de 1 mil tons.-

c) Ferrocarril de Comodoro Rivadavia.-

La línea es de trocha ancha, posee al año 1935 una extensión de 208.235 kms. vincula a Comodoro Rivadavia con la Colonia Sarmiento situada sobre los lagos Musther y Colhué Huapi.- Desde luego la longitud de esta línea, más aún, por el escaso horizonte a que llega no constituye un ferrocarril de importancia momentánea, pero no será nada extraño que una conveniente extensión de sus líneas teniendo en cuenta su profundidad y zona de influencia hará probablemente de él, un elemento provechoso para el mejor desarrollo de esa parte de la Patagonia más aún teniendo en cuenta dos cosas: primero que sale de una localidad que está llamada a ser por la riqueza en petróleo, un emporio industrial y además, que combinando los servicios con autos y camiones puede dilatar enormemente su zona de influencia.-

Per el cuadro N° 2 advertimos en el movimiento de pasajeros que, hasta el año 1934 el promedio anual no pasaba de la insignificante suma de 1.200 viajeros y en segunda un promedio de unos 3 mil, pero, a partir de 1935 el número de pasajeros de primera clase se eleva repentinamente a 29.772, mientras que en segunda se conserva el mismo nivel de guarismos.- Esto se debe a que en este año se incorporó al servicio de pasajeros los vagones sistema diessel que por ser de una clase intermedia solamente, se los ha computado en la condición de primera, mientras que el servicio deficiente de trenes a vapor con primera y segunda que se ha mantenido ha arrojado el mismo resultado de antes para la segunda clase.- Debemos hacer notar que aún mejoramiento de las condiciones del servicio sobreviene el aumento de pasajeros.-

Este ejemplo y muchos otros similares es necesario que se los tengan en cuenta para alentarnos a la idea de mejorar los servicios existentes pues ello producirá el acrecentamiento de los tráfico

El movimiento de cargas es también de escaso valor.- En el mismo período de años, el movimiento de mercaderías oscila entre los 37 mil y 40 mil tons. Cuadro N° 3, de los cuales en su mayor parte constituyen mercaderías que descienden en una proporción de uno a dos son productos que llegan procedentes de la Colonia para ser consumidos en Comodoro Rivadavia o destinados también para ser cargados en el puerto con destino al resto del país o del extranjero.-

Contrariamente a lo que podríamos pensar en un primer momento, el movimiento de ganado registra una preponderancia en el movimiento del vacuno llegando en 1935 a 2.048 cabezas, ocupa también lugares de interés el transporte de lana y cueros lanares así como también el transporte de pasto.-

Finalmente en materia de estaciones de mayor movimiento, podemos considerar a tres principales, que son: Comodoro Rivadavia, Talleres y Colonia Sarmiento.- Se observa en este cuadro (N° 4) que el movimiento tanto de pasajeros como de cargas entre Cmo. Rivadavia y Talleres

FERRO CARRIL "COMODORO RIVADAVIA A COLONIA SARMIENTO".Movimiento en las principales Estaciones.

AÑOS.	P a s a j e r o s		c a r g a s.	
	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas.
COMODORO RIVADAVIA				
1935	13.538	15.385	13.066	16.187
1934	1.531	1.866	13.914	18.620
1933	1.267	2.344	11.497	15.487
1932	1.665	2.538	11.191	12.144
1931	1.318	2.088	6.537	11.509
Totales	19.319	24.221	56.205	79.947
Promedio	5.863,8	4.844,2	11.241,2	14.789,4
T A L L E R E S.				
1935	13.965	10.257	13.724	6.817
1934	1.466	600	15.170	5.678
1933	1.902	751	13.349	3.980
1932	2.056	1.012	14.139	4.052
1931	1.479	595	12.968	4.012
Totales	20.868	13.215	69.350	24.539
Promedio	5.863,8	4.844,2	11.241,2	14.789,4
COLONIA SARMIENTO.				
1935	698	722	5.925	1.832
1934	835	980	7.646	3.618
1933	894	893	6.813	6.282
1932	955	908	6.993	2.297
1931	759	694	5.287	1.758
Totales	4.132	4.197	32.664	15.787
Promedio	826,4	839,4	6.552,8	3.157,4

FERRO CARRIL "COMODORO RIVADAVIA A COLONIA SARMIENTO".Tráfico de cargas.

AÑOS	Carga total Tons.	Toneladas kilómetros Total	Tons. por Kms. de vía	Tons-Kms. por Kms. de vía	Recorrido medio de 1 ton. de carga.-
1935	41.984	2.637.826	201,85	12.682	63
1934	43.038	3.224.282	206,91	155.013	75
1933	37.457	3.243.122	180,08	15.592	87
1932	40.457	2.953.361	194,40	14.199	73
1931	31.509	2.314.691	151,48	11.128	73
Totales.	194.445	14.373.282	934,82	206.814	371
Promedio	36.889,-	2874.656,2	18.696,4	41.722,8	74,2

(Continuación)

AÑOS	Carga ascen- dente en Toneladas	Carga descenden- te en Toneladas.-
1935	13.955	28.029
1934	14.342	28.696
1933	14.050	23.407
1932	15.175	25.282
1931	11.816	19.693
Totales	69.338	125.107
Promedio	13.867,6	25.021,4

FERRO CARRIL "COMODORO RIVADAVIA A COLONIA SARMIENTO.Tráfico de pasajeros.

AÑOS	Primera clase		Segunda clase		T o t a l.	
	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid. 1a. y 2a.	Recorrido en Kms.-
1935	29.772	2.348.451	3.397	305.069	(1) 33.169	2.653.520
1934	1.330	70.846	3.461	312.143	4.791	383.590
1933	1.475	75.225	3.558	347.547	5.033	422.772
1932	1.428	72.788	4.507	426.667	5.935	499.455
1931	1.314	69.263	3.290	315.455	4.604	384.718
Totales	35.319	2.636.601	18.213	1.707.481	53.532	4.344.055
Promed.	7.067	527.320	3.642	341.496	10.706	868.811

(Continuación).

AÑOS.	Recorrido medio			Pasaj. Kms. vía. Ns.-
	Un pas. 1a. clase	Un pas. 2a. cla.	Un pas. gral.	
1935	79	89	80	159
1934	53	90	90	23
1933	51	98	84	24
1932	50	94	84	28
1931	53	96	83	22
Totales	286	467	411	256
Promedio	57	93	82	51

(1). Se incorpora en Abril de ese año el servicio automotor.-

es el más elevado siendolo también los guarismos que los representan. Se observa algo más todavía, y es el hecho de que el gran aumento de pasajeros entre los años 1934 y 1935 se hace especialmente presente entre estas dos estaciones pues Col. Sarmiento parece no haber sentido aún los efectos del mejoramiento del servicio.-

d) Ferrocarril de Puerto Deseado a la Colonia Las Heras,-

Esta es la línea de ferrocarril más austral de la República y paralelamente a ello la de menor importancia por el momento.-

Su extensión es de unos 286 Kms. 370 mts, de trocha ancha, que ha sido tendido con un interés de carácter militar que hoy ha desaparecido y por lo tanto que ha dejado a la línea en una altura en medio de las regiones desérticas de la Patagónia y a una considerable distancia de los verdaderos centros de embarques de mercancías.-

Por el cuadro N° 2 podemos observar que el movimiento de pasajeros es prácticamente insignificante llegando en 1935 a la simple cifra de 400 pasajeros de segunda.- La media del tráfico anual entre las dos clases es de unos mil pasajeros.-

En cuanto al movimiento de cargas es aún inferior al del ferrocarril de Comodoro Rivadavia, a pesar de todo se nota un progresivo ascenso en las cifras totales, pues de 11.808 tons. se eleva en 1935 a 33.268 tons. (Cuadro N° 3) de este tráfico merecen destacarse por su importancia el movimiento de ganado lanar, que ha decrecido bastante en los últimos años variando entre más de 90 mil cabezas en 1931 y llegando apenas a 10 mil en 1934 volviendo nuevamente a repuntar.- Como consecuencia de esto el tráfico de lanas le sigue en un segundo término y después se encuentran a gran distancia de este el tonelaje del tráfico de cueros lanares, maíz y pasto.-

Se observa en los computos de los tonelajes totales que, es notablemente superior el tonelaje del tráfico descendente y ascendente, respondiendo esto al normal movimiento del transporte del

FERRO CARRIL "PUERTO DESEADO A COLONIA LAS HERAS."Movimiento en las principales.
Estaciones.

AÑOS	Pasajeros		cargas	
	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas.
P U E R T O D E S E A D O .				
1935	2.231	2.383	5.345	7.424
1934	1.963	2.082	5.281	4.334
1933	1.599	1.581	4.988	14.339
1932	1.754	1.654	4.066	8.719
1931	1.269	1.253	3.070	9.256
Totales	8.816	8.953	22.750	44.472
Promedio	1.763,2	1.790,6	4.550,-	8.894,4
C O L O N I A L A S H E R A S .				
1935	1.351	1.336	2.585	3.209
1934	1.206	1.189	2.297	3.150
1933	833	894	2.818	2.138
1932	893	908	2.500	1.789
1931	796	777	2.237	1.154
Total	5.079	5.104	12.437	11.440
Promedio	1.235,8	1.020,8	2.487,4	2.288,-

FERRO CARRIL "PUERTO DESEADO A COLONIA LAS HERAS".

Tráfico de pasajeros.

AÑOS	Primera clase		Segunda clase		T o t a l.	
	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid.	Recorrido Kms.	Cantid. 1a. y 2a.	Recorrido en Kms.-
1935	1.988	300.068	400	490.348	5.988	790.416
1934	1.921	297.755	3.399	390.885	5.320	688.640
1933	1.225	192.525	2.697	309.491	3.922	502.016
1932	1.511	225.028	2.661	310.275	4.172	535.302
1931	744	103.806	2.380	455.922	3.124	593.728
Totales	7.389	1.119.182	11.537	1.956.921	22.526	3.110.103
Promedio	1.277,8	223.836,2	2.307,4	391.584,2	4.505,2	622202,2

(Continuación).

AÑOS	Recorrido medio			Pasaj. Kms. vía. Nº.-
	Un pas. 1a. clas.	Un pas. 2a. clas.	Un pas. gral.	
1935	151	122	132	21
1934	155	2115	129	18
1933	157	115	128	14
1932	148	116	128	14
1931	185	190	191	11
Totales	796	653	707	78
Promedio	159,2	133,8	141,4	13,6

FERRO CARRIL "PUERTO DESRADO A COLONIA INGLIENAS".

Tráfico de cargas.

AÑOS	Carga Total Tons.	Toneladas Kilómetros Total	Tonela- das por Kms. vía	Tons.Kms. por Kms. de vía	Recorrido medio de 1 Tons.de carga.
1935	33.268	3.231,106	106,32	11.297	97
1934	30.859	2.706.300	107,90	9.462	87
1933	30.475	2.740.121	106,56	9.581	90
1932	12.437	2.350.593	43,49	8.219	189
1931	11.808	2.236.708	41,29	7.820	189
Totales	118.847	13.264.828	405,56	46,379	652
Promedio	25.769,4	2.652.985,5	81,11	9.272,8	132,4

(Continuación)

AÑOS	Carga ascenden- te en Tons.	Carga descen- dente en Tons.
1935	6.054	27.214
1934	4.166	26.693
1933	3.606	26.869
1932	4.166	8.271
1931	3.956	7.852
Totales	21.948	96.899
Promedio	4.389,6	19.379,8

ganado lanar.-

Las estaciones de mayor movimiento, cuadro N° 3, son Puerto Deseado y la terminal Colonia Las Heras, pero la primera de las dos es notablemente superior por el movimiento del puerto que el de la estación de la Colonia.-

IV.- PROBABILIDADES QUE TIENEN LOS FERROCARRILES EN LA PATAGONIA.-

No es dado considerar en este punto cuales serán las probabilidades económicas con que podrán contar los ferrocarriles en la región patagónica.-

Cuando en los últimos lustros del siglo pasado se tendieron los primeros rieles en el territorio de la Nación, muy distinto al presente era el panorama y el horizonte que se ofrecía a los mismos.

En primer lugar se lanzaban los rieles a una región totalmente desprovista de otros medios de comunicación como sucedía con el interior del país, donde ni el camino ni los canales habían aún sentada sus reales.- El uno por lo innecesario para las galeras y carretas y el otro simplemente por que lo que estaba en esa época de gran auge era el ferrocarril, aparte que las opiniones autorizadas hoy discuten la probabilidad de construir canales interiores, v.g.: un canal entre Córdoba y Santa Fé.-

Pero apartémosnos de esa cuestión de orden técnico del transporte y pongámonos puramente en el terreno de la economía y de la práctica.-

Al iniciar sus funciones el ferrocarril sin tener materialmente competencia, y al trazar sus primeras líneas en plena pampa se presentaron tres factores favorables que hoy en la Patagonia no existen y por lo tanto, reside allí, así como también en otras cuestiones que veremos, la conveniencia de que tales medios de locomoción sean extendidos lo indispensable.-

Los factores a que aludíamos eran: en primer término la facilidad para la construcción misma de la vía férrea.- Un kilómetro de ferrocarril trécha ancha puesto en condiciones de efectuar transportes cuesta en el llano aproximadamente \$ 50.000 m/n mientras que en las zonas montañosas el promedio puede ser elevado a \$ 100.000 m/n llegando en valores absolutos hasta la fantástica suma de pesos 500.000 m/n.-

En la Patagonia serían de este último tipo la mayor proporción de las construcciones, es decir estaríamos en presencia de

una construcción de suyo cara.-

Luego, kilómetro que se habilitaba en la Pampa comenzaba a rendir su producto.-

Esto surgía como consecuencia de que las vías iban atravesando zonas eminentemente agropecuarias y por lo tanto, con destino a la Capital Federal y a cada uno de los puertos marcaban las toneladas de todas las especies que en aquel entonces encontraba como mejor medio de conducción terrestre el ferrocarril.- Luego las líneas férreas comenzaban a producir beneficios a medida que sus rieles se iban internando en el territorio.-

Esto no ocurre en la Patagónica, el territorio de estas gobernaciones, de tipo meseta, constantemente azotado por el viento solamente cuenta con agricultura y ganadería las regiones de los valles y que apartandonos de ellos, muy poco, por no decir nada, tienen para transportar los ferrocarriles, por lo tanto, para encontrar cargas tienen que alcanzar forzosamente la cordillera.-

Ahora bien, si observamos que los dos únicos ferrocarriles que llegan a tener una vida relativamente holgada son casualmente aquellos que llenan estos requisitos; que podremos decir de los que aún no han logrado escalar las mesetas y pisar el suelo del otro lado de las cordilleras paralelas y del valle longitudinal?.- Simplemente que son músculos atrofiados por falta de movimiento, que son como los caños perfectamente conectados entre sí, que no prestan ninguna utilidad por que no están, conectados en sus extremos con las fuentes del elemento líquido o gaseoso que habrá de correr por su interior.-

El Ferrocarril Central del Chubut que es el que sale de Rawson, reúne a la par del inconveniente felizmente salvado de los tramos de distinta trocha, la desventaja de encontrar su punta de rieles (en el valle Las Plumas) a más de 300 kms. de la verdadera zona de exportaciones y embarque para sus vagones, la cordillera.-

Como observamos que sigue la ruta N° 25 y la 40, y tiene hasta Esquel no menos de 280 kms.- Sabemos también que ha llegado a

Esque una línea que baja desde Norquincó y que según parece se tratará de unir con la que viene procedente de Rawson.- Como se ve previamente a que la mencionada línea pueda tener perspectivas de éxito en el transporte se necesitan invertir fuertes sumas de dinero.-

Otro tanto nos corresponde decir de los otros dos ferrocarriles que restan mencionar, a saber: de Comodoro Rivadavia y el de Pto. Deseado.-

Los dos tuvieron también un fin estratégico más que económico en la época de su iniciación.- Una probable guerra creaba la necesidad de ponernos en condiciones de poder transportar tropas sobre la cordillera, para atravesar el macizo por los pasos conocidos en aquella época que se encontraban cabalmente en las proximidades de los lagos Nahuel-Huapi.- Esta es la causa por la cual el ferrocarril de Pto. Deseado no tiene zona de influencia sobre el costado derecho en virtud de que sus vías se extienden siguiendo su orientación hacia el nor-ocete.-

Por lo tanto, mientras, que el ferrocarril que parte de Comodoro Rivadavia, lleva a la Colonia Sarmiento, entre los lagos mediterráneos, el otro se pierde a la altura de Col. Las Heras a donde solo puede llegarle algo de lana y cueros lanares.- Este último se encuentra del lago Buenos Aires, a una distancia no menor de 160 kms., que habrá de ser por su construcción realmente cara, pues además de las obras de arte que es necesario efectuar la obra está destinada para un ferrocarril de trocha ancha.-

Por último la tercera ventaja que podremos mencionar consistía en la no competencia de otros medios de transporte.-

Cuando los ferrocarriles en la Nación echaron su piedra fundamental, el único motor de tracción que se conocía y se explotaba era la locomotora y el tren era el único vehículo que podía transportar grandes cargamentos sin que se le cansaran los caballos o los bueyes y, con gran rapidez.- A ello se debe su gran economía en el norte y centro del territorio.-

Pero hoy cuando se piensa en mejorar los transportes

en la Patag6nia, las cosas han cambiado fundamentalmente.-

Con el transcurso de los a6os, se ha mejorado notablemente la construcci6n de los motores de combusti6n interna y con ello se le ha aparecido al ferrocarril un formidable competidor, el autom6vil, que transporta cargas, camión que conduce pasajeros y encomienda el micro y el colectivo.-

Entre las ventajas de 6rden pr6ctico que presenta el auto, la independendencia con que se mueve, es la principal.

Mientras que el vag6n de tren solo puede marchar por los rieles, el auto entra en los mismos lugares de carga y descarga; por esta causa el cargamento se acondiciona en el punto de embarque, en el mismo sitio de origen y hasta su destino absoluto no es necesario tocarlo para nada salvo los casos de urgencia mayor.-

Por otra parte la capacidad de carga puede ser tanto como la del mismo tren mediante el empleo de muchos coches a modo de convoy y en lo que a implantaci6n se refiere, lleva consigo el indiscutible ahorro de no tener que destinar grandes sumas a la implantaci6n del camino de hierro propiamente dicho, y por el cual no pueden marchar m6s que los vagones de tren.-

Es por esta raz6n que ante la necesidad de efectuar una obra vial para cubrir las necesidades del transporte a grandes distancias de acuerdo con lo dispuesto por la Ley de Vialidad de la Naci6n la probabilidad de su empleo por medio de micros, 6mnibus y camiones ponga de hecho fuera de lugar la inversi6n de m6s capitales en la prolongaci6n de los ferrocarriles y si es l6gico que los que existen ya en explotaci6n, sobre todo aquellos que est6n en las regiones centrales de la Naci6n se los ayude para su mejor mantenimiento evitando en lo posible la concurrencia del automotor no es l6gico que estando en 6ste momento las cosas por hacerse, como en el caso de la Patag6nia con un criterio unilateral se fijen capitales en ferrocarriles cuando los mismos por virtud de la ley vial mencionada pueden quedar sin aplicaci6n pr6ctica.-

No es del caso enamorarse de tal o cual sistema de transporte, y de imponerlo sin más en cualquier zona, es el caso que si nos proponemos de hacer economía de los transportes, nos despojemos de ese afecto que nos une al ferrocarril por habernos criado viéndole correr por nuestras pampas, y no nos obstinemos en implantarlo donde no sean precisamente necesario.-

Debemos declarar también que no somos adversarios del ferrocarril, sino que en presencia del panorama económico que nos presenta el territorio patagónico no vemos la necesidad de invertir una fuerte cantidad de pesos para la construcción por ejemplo de un ramal que cierto señor proyectaba sacarlo de Toay y siguiendo aproximadamente la ruta cuarenta en forma longitudinal a la cordillera y a la Patagónica misma llegue hasta las proximidades de Santa Cruz, pues sería una obra enorme que tendría que producir y conducir mucho cargamento para lograr pagar los crecidos intereses que reportaría tales inversiones, cuyos fletes serían muy caros, como sucede con las vías más largas ya existentes, v.g.: a la Rioja o a Catamarca, los cargadores optarían por las vías naturales más baratas, los ríos y el mar y finalmente al dar déficit el gobierno de la Nación se vería en la necesidad de proporcionarle una prima de compensación.- Tendríamos pues ante la posible realización de esta obra, un tramo de ferrocarril de track ancha seguramente, para poder empalmar con el F.C.O. de no menos de 1.900 kms., tendido en casi su totalidad por terreno de montaña lleno de curvas, pendientes, puentes, cortes, terraplenes, túneles, etc., nos encontramos también ante una posible línea que estaría expuesta a los efectos de la nieve y de los deshielos y finalmente ante una situación de índole internacional como lo constituye su trazado longitudinal al límite,- Militarmente este ferrocarril reuniría pésimas cualidades.- Por la ubicación sería vulnerable en casi toda su extensión a los efectos del bombardeo, allí donde cruzara un valle transversal de los tantos que existen serían seccionados por las granadas por lo tanto bajo este aspecto sería inapte para el transporte de tropas y una hipoteca que aumentaría enormemente en el caso de un

conflicto los problemas de la defensa pues este ferrocarril constituiría un objetivo militar de primer orden para el adversario.-

Visto en su más absoluta realidad, el problema de los ferrocarriles patagónicos, es una cuestión realmente delicada porque ya existen muchos kilómetros de ferrocarriles estériles y muchos millones de pesos invertidos en ellos.-

Dos soluciones se presentan a los efectos de no invertir mayores capitales en ellos y son: o levantar sus vías y retirarlos definitivamente o en su defecto conectarlos con los servicios de camiones que ya existen y que habrán de aumentar considerablemente. En este último caso se haría factible la prolongación de algunos tramos.- Se trata pues de ponerlo en condiciones de poder trabajar en colaboración con sus grandes competidores en vez de ponerlo en lucha con los mismos.-

Lógicamente, resulta hasta triste tener que levantar rieles, por lo tanto sería de aconsejar el segundo de los sistemas.-

Veremos por lo tanto en que forma se podría llegar a prestar efectivamente ésta colaboración.-

V.- COLABORACION QUE PUEDEN OFRECER LOS FERROCARRILES A LOS CAMIONES

A pesar de la disparidad de condiciones que existen entre los ferrocarriles y los camiones, puede existir perfectamente una íntima colaboración entre los mismos de tal suerte que llegue a permitir a los vagones de tren llegar hasta donde normalmente éstos no pueden ir.-

Esta sola ayuda redundaría en el mutuo beneficio de los dos sistemas de transportes.-

A primera vista, se presenta como la normal conducción de las mercaderías hasta las estaciones de embarque, cosa por otra parte harto común en todas las otras líneas férreas existente en el país.-

En nuestro caso la situación es distinta comunmente por ésta forma de proceder, los cargamentos son objeto de un doble movimiento de cargas y descargas, pues el camión atracará al costado del vagón para efectuar el trasbordo de los efectos que conduce.-

Nos lleva en esta propuesta la idea de suprimir el trasbordo y que por lo tanto el paso de los cargamentos por los vagones del ferrocarril se efectúe sin necesidad de tal trabajo previo, que en muchos de los casos producen deterioros en las mismas e indefectiblemente las mermas y depreciaciones propias de los grandes viajes con transbordos.-

Ahora bien, la operación consistiría en proveer a los ferrocarriles de un tipo de vagones de carga de los cuales se podría separar con comodidad y rapidez el tren de ruedas para rieles de lo que constituiría el vagón propiamente dicho, de tal suerte que el mismo fuera a parar a un chasis de camión.-

En ésta forma el vagón iría por los métodos ordinarios del tren hasta la punta de rieles o a una estación cualquiera de ahí su carga seguiría sobre un chasis de automóvil con neumáticos es decir transformado en un camión.- De ésta manera los inconvenientes enumerados propios del ferrocarril serían eliminados en su casi totalidad, la necesidad de prolongar las vías hasta las regiones pro-

cordilleranas no serían indispensables y al mismo tiempo el desarrollo de la red caminera aumentaría automáticamente el desarrollo práctico de la red férrea, pues los vagones aparecerían por cualquier población.-

Creemos sinceramente, que este sistema nos ofrecería uno de los medios más convenientes para lograr la contribución directa al transporte de uno y otro elemento que hoy están en pugna y que, los centenares de kilómetros que ya existen y aún mismo los que se llegarán a construir más adelante, constituirán la avenida central de un tráfico cuyas líneas secundarias estarían atendidas por sendos servicios de camiones con chasis desmontables.-

En el caso de ser aplicado este sistema, se justificaría una prudente prolongación de la línea en dirección al oeste, puesto que cuando se efectuaran envíos a los puertos que serán los más, mientras más pronto alcance el camión a la estación ferroviaria a los efectos del viaje directo será más conveniente pues no se discute las cualidades de celeridad que cuenta a su favor el ferrocarril.-

Aconsejamos también, en el supuesto caso de que se implantara este sistema que, a los efectos de fomentar la formación de pequeños capitales, los chasis de autocamiones sean de propiedad particular de la conductora misma; con ello, al mismo tiempo que se estimula a buscar cargas, puesto que trabajarían por un tanto, la empresa ferroviaria se podría desvincular del cuidado y trato de los motores pues sería directo interés de su dueño y conductor.-

Fijado el tipo y marca de auto a emplearse el ferrocarril solo tendrá a su cargo la identificación del "chauffeur" que se interesará por el negocio, y por intermedio del banco o de la empresa constructora de los chasis obtener si fuera necesario un crédito para la adquisición de coche en forma análoga al procedimiento seguido por los colectiveros.-

El coche se entregaría completo y entonces, contra entrega de una caja cargada por parte del conductor, el ferrocarril le entregaría otra vacía o cargada también, si se diera el caso de llevar cargamentos a las estancias.- El control de este tráfico es cosa sumamente sencilla.-

VI.- CONCLUSIONES.-

De lo expuesto sobre los ferrocarriles en la Patagónia podemos obtener como conclusiones lo siguiente:

Primero: Que los 2.500 Kms. de ferrocarril frente a la enorme extensión de territorio que presenta la Patagónia con sus 786.000 Km² son más que insuficientes.-

Segundo: Que de entrar todas las líneas, las que se encuentran en mejores condiciones son: la del F.C.S. que llega a Zapala y la del Estado que llega a Bariloche.-

Tercero: Que las demás mueren, puede decirse en un destierro o desierto, para la cría del ganado lanar, único elemento originador de tráfico comercial.-

Cuarto: Que el automóvil resta importancia al ferrocarril.-

Quinto: Que en vez de trabarse en lucha con el automóvil, el ferrocarril puede y debe buscar su colaboración.-

Sexto: Que por el sistema de transbordo indicado puedan llegar los vagones allá donde no haya podido implantarse el riel, y por lo tanto el sistema a la par de dar trabajo al camión, dilata prácticamente la extensión de las vías férreas.-

Séptimo: Finalmente que a los efectos de una mejor actuación del ferrocarril frente al camión sería suficiente la prolongación conveniente de las líneas en dirección a los Andes, dejando desde luego los presuntos ramales para el camión.-

Podemos agregar, que no creemos necesario el empizamiento de nuevas líneas, pero que si convienen que se encuentren lo antes posible los tramos en construcción del F.C. del Chubut y que, en el caso de que respondiendo a fines económicos o militares se deseara poner un nuevo tramo en el sur, éste debería partir con la misma orientación que los otros, pero desde Santa Cruz donde no será nada extraño se construya el futuro puerto militar del sur.-

CAPITULO 6º

RED CAMINERA Y TRAFICO DE AUTOMOTORES.-

- I.- La Red caminera en el sur.- Pag. 281
 - II.- Obras generales de mejoramiento vial.- Pag. 283
 - III.- Orientación general de las rutas.- Pag. 285
 - IV.- Ruta Nº 3.- Pag. 286
 - V.- Ruta Nº 4.- Pag. 291
 - VI.- Otras rutas nacionales en la Patagónia.- Pag. 294
 - VII.- Vinculación de los puertos con las zonas del interior del territorio por el camino.- Pag. 301
 - VIII.- Perspectivas del auto en el suelo Patagónico.- Pag. 303
 - IX.- Su aplicación en el transporte de pasajeros y mercaderías.- Pag. 308
 - X.- Servicio a lo largo de la ruta Nº 3 y otros.- Pag. 311
 - XI.- Aprovechamiento del automotor para el servicio público. Pag. 311
 - a) Servicio de pasajeros: (construcción y costo).- Pag. 316
 - b) Servicio de cargas.- Pag. 322
 - XII.- Conclusiones.- Pag. 324
-

RED CAMINERA Y TRAFICO DE AUTOMOTORES.-

I.- LA RED CAMINERA EN EL SUR.-

Uno de los elementos que intervendrán con decisión en el tráfico en los territorios del sur lo será sin duda alguna el factor camino.-

Cuando el ferrocarril llegó al territorio de la Nación los elementos motorizados no se conocían, por así decirlo, y puesto que lo único que existía, el tr n, exigía los rieles para su desplazamiento lógico fué que una red de cintas de acero cubriera gran parte de nuestro suelo llevando hasta las regiones más apartadas el precioso elemento de transporte de pasajeros, correspondencias y cargas de toda especie.

Pero hoy las cosas han cambiado, y mientras el ferrocarril lo consideramos llegado a su estado de plenitud, un nuevo elemento cobra impulso y se difunde por contar con ventajas que no pesen el ferrocarril y al necesitar como éste un medio adecuado para su perfecta movilidad, sus andariveles que son los buenos caminos, cobran automáticamente auge e importancia capital.-

Dejaríamos de ser economistas si pretendieramos quitar méritos al ferrocarril, más también dejaríamos de serlo, si no reconocieramos en función a las ventajas que ofrece el automevil, la importancia primordial que ha adquirido el mejoramiento de los caminos.-

Antes la huella por donde marchaba el jinete, la carreta o por donde se arriaba el ganado no exigía grandes mejoras, pero ahora, cuando los vehículos adquieren velocidades considerables y el transporte se efectúa más ligero, por huellas llenas de pozos y pantanos, el viaje se hará materialmente imposible.-

Por las distancias que ordinariamente separan a las zonas que a primera vista ofrecen cualidades para una explotación inmediata y los puertos de embarques o centros de consumo de los mismos, por las cualidades naturales de un suelo duro y receso y por la falta de líneas férreas, el camión podrá desempeñar un papel importantísimo allí y por lo tanto, la red caminera mejorada en base a un plan orgánico bien delineado habrá de ser para la Patagónica un aporte de sin igual valor.-

II.- OBRAS GENERALES DE MEJORAMIENTO VIAL.-

La República Argentina cuenta con una red caminera bastante amplia la cual está recibiendo por imperio de la ley de vialidad un impulso notable, no solamente por el aumento de su kilometraje sino principalmente por el mejoramiento de sus condiciones para el tráfico ligero.-

En la actualidad la red de caminos nacionales, sin contar los provinciales, secundarios, etc. sobre-pasa los 47.151 kms. según datos de la página 4 de la Memoria de la Dirección General de Vialidad.-

De ellos podemos determinar según este mismo informe que se encuentran en condiciones de transitabilidad permanente una extensión de 35.338 kms. distribuidos de la siguiente manera:

Pavimentados	3.080	Kms.
Mejorados	4.844	"
Con Obras Básicas	8.417	"
S/suelo natural firme consolidado	<u>18.997</u>	"
	<u>35.338</u>	"

De esto se deduce a primera vista que solo faltan recibir los beneficios de la citada ley, 11.813 Kms., mientras por otra parte se puede transitar con comodidad por su permanente buen estado el 79,4 % del total de la red caminera de la Nación.-

De este total caminero, la Patagónica cuenta con una red nacional de una extensión de 18.509 Kms. de caminos nacionales principales solamente, es decir sin contar la red secundaria que es bastante extensa.-

Según informes recibidos directamente de la Dirección Nacional de Vialidad, al año 1939 la distribución en las distintas gobernaciones patagónicas de la mencionada red caminera es la siguiente:

Neuquén	2.597	Kms.
Río Negro	4.798	"
Chubut	4.560	"
Santa Cruz	5.745	"
Tierra del Fuego	<u>809</u>	"
Total	18.509	"

Esta cifra representa comparativamente al conjunto de la red nacional el 39,3 % lo que nos dice elecuentemente que, para comenzar la región austral cuenta con cerca de la mitad de la red total de la Nación.-

No dudamos, que nuevos planes y programas de obra habrán de aparecer para la ampliación y mejoramiento de las regiones beneficiadas con el buen transporte, aparte del aumento de comodidad que reportará poder elegir una ruta u otra para ir a un mismo punto.-

Cuando más adelante observemos gobernación por gobernación las distintas rutas destinadas al servicio por la Dirección Nacional de Vialidad, veremos como, a los efectos de hacer convergir a un determinado lugar de embarque los productos de una región conveniente será efectuar algunos nuevos trasados para evitar con ello vueltas inútiles y pérdidas de tiempo.-

El mejoramiento del estado de los caminos en la zona patagónica es relativamente fácil, responde ello a la comodidad de encontrar suelo duro y poder afirmar el contrapiso con comodidad, por lo tanto, allí no es menester emplear el cemento armado, los costos kilométricos de construcción, no obstante, varían mucho debido a lo accidentado del terreno y a los innumerables obstáculos que hay que salvar.-

III.- ORIENTACION GENERAL DE LAS RUTAS.-

Virtualmente la Patagónia est  cruzada por caminos en todas direcciones, ora al costado de los ríos, o de las vías férreas, ora a lo largo de los grandes macizos cordilleranos o a lo largo de las dilatadas playas del Atlántico, o finalmente, siguiendo los valles o las laderas o cruzando regiones casi desiertas para unir con ello dos poblaciones a través de grandes distancias.-

Pero con todo, considerando en t sis general las rutas nacionales en la Patagónia pueden agruparse en dos grandes orientaciones, las que bajan de Norte a Sur como la ruta 3 y la 40 y las que atraviesan de este a oeste.-

Aparte de las dos rutas citadas anteriormente que descienden desde el norte las demás obedecen al claro objetivo de poner en contacto a estas entre sí, y por otra parte, permitir el acceso a los puertos de todas las regiones cordilleranas, que por ser las más fértil y pobladas est n en condiciones de proporcionar pasajeros y cargas en mayor número y peso.-

Desde luego, a los efectos del cálculo vinculado con el futuro transporte, nos interesa especialmente las distancias que probablemente habrán de cubrirse, por lo tanto nos permitiremos efectuar un estudio de las principales vías que el programa de la ley de vialidad ha propuesto llevar a cabo.-

Las mayores que se registran en estas regiones son las alcanzadas por las rutas 3, 40 y 23 con una extensión respectiva de 238 kms. entre Viedma y Ushuaia, de 2.270 kms. entre puerto Barrancas en el límite de Neuquén y Mendoza y Guer-Aike, empalme de la ruta 40 con la 3 en las proximidades de puerto Gallegos, y finalmente, la mayor ruta transversal en el Terr. del Río Negro, la N  23 con 648 Kms. entre Pto. S. Antonio y el Lago Nahuel-Huapi.- Debemos hacer presente, que combinando varias rutas se pueden lograr lógicamente marcas mayores, pero, nos referimos solamente a rutas únicas.-

Separaremos por gobernación los distintos grupos de rutas de tal suerte que podamos llegar a determinar en cada una de ellas cuales son las más importantes.- A pesar de éste propósito, dos de ellas habrán de hacer excepción: las rutas 3 y 40.-

RUTA N° 3.-

Saliendo desde la Capital Federal, desde el Km. 0. en plaza del Congreso, toma de inmediato rumbo al sur y cruza el territorio de la Nación a través de la provincia de Buenos Aires pasando por entre otras poblaciones las siguientes: San Justo, Cañuelas, M. Grande, Las Flores, Azul, deja a la derecha a Juárez, pasa junto a Tres Arroyos, por Euzel. Dorrego, B. Blanca y Patagones contando a la salida de este pueblo, y por lo tanto, de la provincia aproximadamente 943 kms.-

Entra en la Patagónia, por la localidad de Viedma, capital del Río Negro, después de haber cruzado el curso inferior del río del mismo nombre y continúa bordeando la costa y pasando por la mayor parte de los puertos del Atlántico sur.-

El primero en tocar en la gobernación citada es el de San Antonio, G.- Para llegar a él, el camino cambia de rumbo casi en ángulo recto, tomando dirección al oeste siguiendo a la par de la línea del ferrocarril del Estado, unas veces a la derecha y otras a la izquierda de la misma.- Este cambio brusco de dirección que se prolonga aproximadamente por unos 170 kms. se debe al perfil que presenta el golfo de San Matías en cuyo extremo oeste se encuentra el mencionado puerto.- Nuevamente toma rumbo al sur ésta ruta, después de salir de San Antonio y sale finalmente del territorio del Río Negro sin encontrar localidades de importancia.- Hasta San Antonio, la ruta N° 3 es uno de los caminos más adecuados para ir hasta Nahuel-Huapi, pues si bien podemos indicar otros quizás un tanto más cortos, pasan estos por tramos completamente desprovistos de elementos de auxilio lo que hacen un tanto peligroso por los accidentes inesperados pero factibles de ocurrir a cualquier automóvil.- Viajando por la ruta N° 3 hasta este punto y luego combinando con la N° 23, 244 nuevamente con la 23 se puede ir constantemente a la par del ferrocarril del Estado a lo largo del cual se pueden encontrar estaciones de donde pedir auxilios.-

Volviendo nuevamente a la ruta N° 3, entra en el territorio del Chubut costearo el extremo sur del golfo de San Matías casi la intersección del paralelo 40 que es el que marca el límite entre las dos gobernaciones y el meridiano 65 oeste de Greenwich en un punto del

minado Pto. A. Verde.- Sigue al sur y toma contacto con el Pto. Madryh sobre el Golfo Nuevo.-

De ambos hablaremos detenidamente en su oportunidad, solo diremos ahora que comercial, industrial y estrategicamente tienen unas perspectivas excepcionales y que conjuntamente con Com. Rivadavia des ciudades especialmente industriales del sur argentino y las principales localidades del territorio del Chubut.-

Continúa siempre con rumbo al sur tomando contacto nuevamente con la costa a la altura de la localidad de Rawson, capital del territorio para luego volverse a internar y después de unos 350 kms. aproximadamente de recorrido llegar hasta la floreciente ciudad de Com. Rivadavia.-

Respecto a esta localidad no habremos de decir nada por el momento, pues dejamos el comentario para la descripción que más adelante haremos de localidades consideradas como centros de gravedad en la futura orientación de los transportes en el sur.- Pero adelantamos nuestro juicio por el cual si existe alguna población con derecho a ser una gran ciudad lo es para un futuro no lejano, Com. Rivadavia.-

Volviendo a nuestro tema, la ruta 40 abandona el territorio del Chubut casi en contacto con el mar y a poco de sobre-pasar el paralelo 48 toma contacto efectivo con el mismo a la altura de Caleta Oliva

Sigue rumbo al sur aproximándose a Pto. Deseado hasta una distancia no mayor de 50 kms. en la estación del ferrocarril a Col. Las Heras denominada A. de Biedma, para luego continuar por el interior del territorio de Santa Cruz y después de un recorrido no menor de 250 kms. llegar nuevamente a la costa a la altura del Puerto de San Julian.-

Nuevamente se interna, con rumbo al sudoeste para cruzar los ríos Chico y Santa Cruz donde empalma primero con la ruta 288 y luego con la 289 que la unen con el puerto del mismo nombre, Santa Cruz localidad que está llamada a ser también muy importante por hallarse a la salida de dos ríos perfectamente navegables y, por lo tanto, aptos para traer desde el interior mercaderías de todo género para luego ser reembarcadas para su transporte a Buenos Aires o al exterior.-

Continúa la ruta con rumbo al sur pasando cerca de puerto Coyle y después de cruzar el río Gallegos dobla hacia el este para lle

gar al puerto del mismo nombre.- Este puerto es la capital del territorio, lo habremos de citar como puerto en su oportunidad, diremos por ahora que es la puerta de salida de una gran región ganadera precordillerana y que no será nada extraño también tenga asiento en él una base naval.-

En su última etapa a la población de Ushuaia, la ruta N° 3 a poco de salir de Río Gallegos es cortada por el límite internacional, pero sigue del otro lado del Estrecho de Magallanes arrancando sobre la costa inmediatamente después del Co. Espíritu Santo; en su camino toma contacto con el mar a la altura de Bahía de San Sebastián y luego a la altura del puerto de Río Grande, para después de pasar por el extremo este del lago Fagnano, doblar al sur oeste y llegar finalmente a la Capital de Tierra del Fuego, Ushuaia.-

Importante resulta mencionar en este último tramo un inconveniente que hará, a no ser sanjado por la ingeniería, mantener prácticamente separada del resto de la Nación a la capital fueguina.- Se trata pues de la valla que opónese al cómodo tránsito del último tramo de la ruta N° 3.-

El Macizo andino que después de pasar junto al Fagnano en dirección al Co. San Diego alcanza a la Isla de los Estados, intercepta mencionada ruta, dejando solo una huella de herradura intransitable en los meses del invierno.- Cuando el tiempo lo permite, el tráfico se efectúa por automóvil hasta una cierta distancia, luego a caballo e en mula; después de cruzar los más empinado de la sierra se vuelve a tomar otro automóvil para continuar del otro lado el viaje.-

Por lo tanto, a decir de cierta persona muy bien informada, el Sr. Gobernador del territorio de Tierra del Fuego, es en la práctica un huésped distinguido de la cárcel de Ushuaia.-

Como habremos observado, por el relato y por los mapas, esta ruta recorre de norte a sur toda nuestra costa atlántica, al mismo tiempo que va tomando contacto con casi todas las rutas transversales que vienen de la pre-cordillera.- Por ésta causa la que nos ocupa será de primera importancia en la coordinación del tráfico de autobuses y camiones.-

Por otra parte, el trazado sobre una zona de suelo duro y de muy pocas serranías, tiene a la par de un piso firme y apto para tomar velocidades, las características de los caminos de llanuras, es decir: pen-

dientes muy tendidas, curvas muy amplias y por el hecho de haber sido construida en gran parte sobre terreno fiscal, donde se ha podido por las condiciones propias del suelo, se han hecho rectas muchas de las cuales se acercan a los cien kilómetros de extensión.-

A estar a las informaciones de la Dirección General de Vialidad, ya es transitable en toda la región patagónica, excepto en el tramo que corta la Cordillera en el Territorio de Tierra del Fuego.-

Su pavimentación, en la zona de la Pcia. de Buenos Aires, por las condiciones blandas del suelo exige que se lo haga de cemento armado y esta obra ha sobre-pasado ya a la ciudad del Azul encontrándose en las vecindades de Chillar en el resto del territorio del sur, las propiedades del suelo permiten la fijación del mismo para efectuar lo que se ha dado en llamar la obra básica definitiva que consiste en abovedar y terraplenar el suelo aprovechando los mismos elementos que lo constituye.-

Falta la obra de puentes sobre los grandes pasos de agua que normalmente se lo efectúa por medio de balsas, el último puente que se cruza es el que está tendido sobre el río Negro, entre C. de Patagones y Viedma.-

Falta también solucionar el paso a la altura del lago Fagnano para dejar definitivamente comunicada la capital de T. del Fuego con el resto del país, así como también buscarle solución a la situación planteada por el hecho de verse obligado un automovilista de pasar por territorio extranjero para llegar a las costas del Estrecho de Magallanes.-

Para el primero de los problemas, el que nos ofrece la cordillera, obligará sin duda alguna, si es que no guía al gobierno el propósito de dejar aislado al presidio de Ushuaia por razones de seguridad, a efectuar la construcción del camino de tipo de montaña recortándolo en la misma ladera de las sierras, y a nuestro juicio lo más conveniente sería, para evitar los efectos de las grandes nevaciones que se lo construyera bajo galerías a modo de recobas.-

Comprendemos que será sin duda alguna una de las obras más caras de toda la ruta, pero también nos debemos dar cuenta que se trata de brindar comunicación a la ciudad capital más austral de la República y a la población continental más austral del mundo.-

De no ser así, nos adherimos a la idea del Gral Sarobe, sobre la conveniencia de trasladar a Río Grande la sede del gobierno del territorio Fueguino.-

Para la solución del segundo de los problemas enunciados, sería necesario o desviar la ruta hacia el este o hacerla salir al norte del cabo Dungenes al Atlántico, o en su defecto gestionar la enagenación por parte del Gobierno Chileno de un Corredor en dirección al Estrecho de Magallanes.- Esto último lo creémos remotamente probable.- La salida al Atlántico en una zona al norte del Co. Dungenes es también problemática por las condiciones del mar y de la costa, pero como la travesía del estrecho se tendrá que hacer irremediamente por vapor, si bien este podría salir por el momento desde Río Gallegos, lo conveniente será localizar un pequeño abrigo para el atracó de la embarcación o balsa a motor que se destine al servicio, para que saliendo de allí llegara hasta la Bahía de San Sebastián o más arriba, a la desembocadura del río Guller a la altura de un punto denominado Alm. Brown, donde se volvería a retomar la ruta N° 3.-

Urge la necesidad de aumentar las comunicaciones con un territorio que posee las mejores maderas de la Patagónia, que cuenta con una situación ideal para ser una base pesquera de gran importancia, y donde en la actualidad solo llega cada mes, y eso si va, un pequeño transporte de la Armada.-

V.- LA RUTA N° 40.-

Paralelamente, si con ese término podemos llamar, marchar a lo largo de nuestro límite con Chile una ruta que bajo la denominación de ruta 40 sale desde Huaitiquina en el deslinde de Chile y la Gobernación de los Andes, y después de pasar por las provincias andinas de Salta y Catamarca, La Rioja, San Juan y Mendoza, entra en el territorio de la Patagónia al cruzar el río Neuquén a la altura del Pto. Las Barrancas.-

La longitud total de esta ruta es de unos 4.905 kms. más o menos pero en la región patagónica solo recorre 2.270 kms. y termina en el territorio de Santa Cruz, en el punto denominado Güer-Aicke donde empalma con la ruta N° 3 unos kilómetros antes de llegar al puerto de Río Gallegos.-

En su recorrido a lo largo de la Patagónia no pasa por el momento por localidades de alguna importancia, pero por hallarse en su gran parte desarrollada dentro de la región pre-cordillerana, es decir donde en un cercano porvenir habrá de tener asiento una serie de grandes industrias teniendo por base los cuantiosos yacimientos que se conocen además de las riquezas de la fauna y flora regional, la ruta 40 está llamada a desempeñar un papel quizás más importante que la misma ruta N° 3.-

Para dar una idea de los centros que podrá enlazar, cuando el desarrollo minero sobre todo, tenga la amplitud que le corresponde a una Nación como la nuestra, haremos una breve reseña de los sitios por donde vá pasando, al mismo tiempo que indicaremos los yacimientos vecinos que ya se conocen por el informe que anteriormente pusimos en éstas páginas.-

Dijimos que entraba en el territorio de la Patagónia a la altura del Pto. Barrancas sobre el río Neuquén, pues bien, ahí dentro de un radio no mayor de 50 kms. se encuentran yacimientos de carbón y auríferos.- Más al sur al pasar por Chos-Malal recibe el empalme de la ruta 231 por la que puede llegar carbón y sal, además de dos rutas complementarias que pasan por lugares donde se han denunciado la presencia de oro y cuarzo aurífero.-

Pasa después por la población de Zapala, que sabemos e

punta de rieles de la más larga de las líneas del F.C.Sud a 1.381 kms. de Buenos Aires.- Hacia el lado este, es decir a unos 84 kms. antes de llegar a Zapala se encuentra la estación de Plaza Huincul, alrededor de la cual se explota con todo éxito un gran yacimiento de petróleo.- Para el lado oeste de esta misma ruta se encuentra sobre la ruta 22 la localidad de Las Lajas, y sobre un ramal de esta última la localidad de Pichunches.- Dentro de esta zona se conocen minas de carbón, rafaélita, sal, plomo, galena y haritina, alguna de ellas ya en explotación.-

Empalma también el tramo final de la ruta 231 que sale desde Chos-Malal, que pasa por Loncopahue donde se conoce la existencia de plomo, plata y galena.- Llega también a este punto, Zapala, una ruta complementaria que viene desde Aluminé donde se conocen minas de hierro, plomo y plata.-

La última localidad que podemos nombrar por donde pasa dentro del territorio del Neuquén es Chimehun a donde llega una ruta complementaria procedente de Junin de los Andes, zonas donde se conocen minas de plomo y plata.-

Por el paso Flores, la ruta 40 cruza el límite entre las gobernaciones del Río Negro y Neuquén donde encuentra la localidad de Pileanien punto de empalme con la ruta 23 que viene desde Nahuel-Huapi, en cuyas inmediaciones se conocen yacimientos de carbón.- Poco antes de sobrepasar los límites entre el Río Negro y el Chubut pasa por la localidad de Norquincó a donde llegan caminos secundarios provenientes de regiones donde se conocen minas de petróleo, carbón y oro.-

Ya en el Chubut, pasa por Est. Maitén donde se encuentra con la ruta 258, que viniendo desde la cordillera ha pasado por lugares donde se conocen yacimientos de carbón.- Más al sur a una altura de unos 80 kms. de esta última localidad se encuentra con la ruta proveniente de Esquel en cuyas inmediaciones también hay carbón.-

Al pasar por Tecka se encuentra con una red secundaria que viene también de una zona andina donde se conoce la presencia de carbón, oro y cuarzo aurífero.-

Antes de abandonar el territorio de Santa Cruz pasa por Gder. Costa donde la ruta 264 la comunica con San Martín de los Andes, y luego a Paso Río Mayo, donde llegan las rutas 272 desde Los Andes y la 26 que va Com. Rivadavia.

En el territorio de Santa Cruz pasa por zonas donde no se han efectuado estudios adecuados para descubrir y fijar la presencia de los yacimientos.-

No es del caso, pensar que esa región sea estéril en materia de minas primero porque no hay razón para ello puesto que se trata del mismo macizo andino, y segundo, por que apoya nuestra tesis sobre la gran riqueza minera que encierran esas montañas, el hecho a que hacemos referencia respecto a unas minas de carbón descubiertas y verificadas por una comisión de ingenieros del M.O.P. de la Nación que remontó el río Santa Cruz. Dicha mina fué localizada por el Ing. Ricardo M. Ortiz presidente de la mencionada comisión, la situó sobre las márgenes del cherrillo del Centinela tributario del lago Argentino.- El informe que insertamos en este trabajo respecto a tal yacimiento fué presentado por referido señor, y lo ponemos con el deseo de demostrar la riqueza minera que existe y se desconoce en esa región.-

Después de pasar por el lago Argentino, la ruta 40 toma rumbo hacia el sud-oeste, y abandonando la cordillera busca la costa del mar y en el sitio denominado Guer-Aike se termina confundiéndose con la ruta 3 que como dijimos la conduce hasta puerto Gallegos.-

Debemos agregar algo más respecto de la probable importancia que habrá de adquirir la ruta 40; en toda su extensión a lo largo de la Cordillera, se entiende en la región patagónica, va por la zona de los bosques que orlan los valles, los ríos y las laderas de las montañas sobre la costa de los lagos.- Además en la zona más austral, a la altura de los lagos Viedma y Argentino, en la actualidad casi todas las tierras pertenecen a particulares, porque son muy aptas para la cría del lanar.-

Per lo tanto, se unirá para el futuro a la riqueza de los yacimientos existentes y los que luego se descubran, la explotación gradual y técnica de los bosques, con todos los aserraderos y fábricas que podrán haber, así como también la explotación más intensa del ganado adaptable allí.-

Si agregamos todavía la cantidad de saltos de agua que razonablemente deberán de existir en las regiones montañosas, que describe muy habilmente el Gral. Sarobe, habremos de reconocer forzosamente la probabilidad de poner fábricas de electricidad que moverán por muy poco precio todas las industrias abaratando considerablemente el costo de la producción.-

Todo esto deberá ser tributario en gran parte de la ruta 40.-

VI.- OTRAS RUTAS NACIONALES EN LA PATAGONIA.-

Vamos a tratar en esta parte, lo relacionado con las rutas que, con una menor longitud solo cruzan regiones de una misma gobernación o a lo sumo dos de ellas. Por lo general son caminos trazados transversalmente y por lo tanto la mayor parte de ellos constituye enlaces entre las dos grandes rutas que en las páginas anteriores mencionamos.-

Muchas de estas llegarán a constituir elementos de gran valor para el tráfico de mañana, puesto que lo más razonable será para el transporte de las mercaderías, la colaboración del buque y el ferrocarril con el camión.-

A los efectos de poder conocer por lo menos en parte la red con que se cuenta para ello, haremos un análisis de las distintas rutas que existen en cada una de las distintas gobernaciones.-

Neuquén y Río Negro:

Estas dos gobernaciones se encuentran enlazadas principalmente por dos líneas férreas, una que va por el valle del Río Negro, pasa por Neuquén, la capital del territorio del mismo nombre y llega hasta Zapala en el corazón mismo del territorio andino.- Esta línea pertenece al F.C.Sud., es la más larga de todas las que posee la empresa y su punta de rieles Zapala dista de Buenos Aires, (Estación Constitución) 1,381 kms. de Bahía Blanca 680 kms. aproximadamente y recorre por el territorio patagónico la distancia de 573 kms. que media entre estación Río Colorado y Zapala.-

La otra línea es la que entra por Viedma, pertenece a los Ferrocarriles del Estado y empalma con el F.C. del Sud. que la une a Buenos Aires en Carmen de Patagones.- Toma también el rumbo oeste y después de pasar por San Antonio, que fué en un principio el punto de partida de la línea atraviesa el territorio de la Gobernación del Río Negro por su parte más ancha, a lo largo del paralelo 41 de longitud sur para llegar finalmente a Bariloche (terr. del Neuquén) sobre los celebres lagos del Parque Nacional de Nahuel-Huapi.- Tiene una extensión de 820 kms. y la estación Bariloche dista de Buenos Aires, (también Constitución) 1.742 kms. Los trenes cubren normalmente esta distancia en 38 hs. 50 minutos.-

Acompañan a estas dos líneas férreas sendas rutas camineras que habrán de ser favorecidas, en el caso de un tráfico de turismo, por

la presencia de las estaciones de ferrocarril, aptas para proporcionar cualquier socorro en el caso de algún accidente o simple falla en los motores de los autos.- Por lo tanto acompañan al F.C.S. en su línea por la Patagónica la ruta nacional Nº 22 y que viene desde B. Blanca.- En la parte que recorre por la mencionada región, es decir entre Río Colorado y el límite cordillerano es aproximadamente de unos 600 kms. por lo que se la puede considerar como una de las rutas transversales más largas de la región.-

El Chosle-Choel empalma con las rutas 247 que viene desde Conesa donde empalma esta a su vez con la 248 que proviene de C. de Patagones y la 250 que por la costa derecha del Río Negro después de atravesar 283 kms. llega procedente de Viedma.-

Recibe luego las rutas 152 que viene de Gral Acha y la 150 que llega de Santa Rosa.-

Si observamos el mapa, veremos que la ruta en cuestión una vez que llega a pasar a Gral. Roca en el valle del Río Negro, se desprende de ella y se abren en abanico nuevas rutas que marchan unas hacia el norte y otras hacia el sur, pero todas rumbo al poniente, a la Cordillera.

Ellas son: al norte la 234 que sale desde Confluencia y después de 320 kms. de recorrido en dirección al noroeste empalma con la ruta 40 a unos 40 kms. más o menos de la localidad andina de Chos-Malal y la 231 que a través de 176 kms. en plena cordillera une las localidades de Zapala con Chos-Malal; al sur salen desde Gral. Roca la 242 con 488 kms en dirección sudoeste que alcanza las proximidades de Neuquén que se encuentra sobre la cordillera y a muy pocos kilómetros del límite con Chubut al sur y con Chile al oeste, sobre la ruta 40.- Más adelante, desde la estación Senillesa sale la ruta 241 que llega hasta la ruta 23 por la cual se puede ir por un lado a Nahuel-Huapi y por el otro a Viedma. Más adelante y ya en territorio del Neuquén se desprende la ruta 237 que recorre el río Limay y llega al Parque Nacional de Nahuel-Huapi después de recorrer una distancia de 388 kms.

El Ferrocarril del Estado es acompañado también por varias rutas que siguen paralelamente a sus vías en todo el transcurso del viaje.-

En un principio la ruta 3 lo acompaña por espacio de unos 170 kms. aproximadamente entre Viedma y San Antonio. luego como

dijimos anteriormente, esta continúa al sur.-

Luego sale de San Antonio la ruta 23 que marcha a la par de la línea del ferrocarril por espacio de 260 kms. más o menos y en la estación Sierra Colorada toma un tanto al norte para continuar luego su trayectoria al oeste y sudoeste para encontrarse nuevamente con el ferrocarril en Comayo; luego se separa nuevamente y a una distancia de unos 10 a 12 kms. de Pilcaniyen que es la estación del ferrocarril sobre la ruta 40 punto donde también es cortada por la 23.-

La ruta 23 tiene una longitud entre San Antonio y el lago Nahuel-Huapi de 550 kms.- Entre la estación Sierra Colorada y Comayo acompaña al ferrocarril otra ruta la 244 con una extensión de unos 250 kms.-

Existen también algunas rutas complementarias y secundarias que esperamos serán en breve sendos caminos de enlace entre las rutas principales.- Se los puede observar muy especialmente en el territorio del Neuquén.-

Para terminar diremos que en gran parte las rutas mencionadas se encuentran en buenas condiciones para el tráfico de automoviles, más es de lamentar que muchas de ellas se encuentren en condiciones deficientes para un tráfico realmente intensivo y que solo posean como la ruta 23 una obra básica que solo le permite la clasificación de regular. La ruta 40 se encuentra favorecida por las condiciones naturales del terreno más a pesar de la obra básica efectuada solo se le puede llamar bueno en algunas partes.-

Territorio del Chubut:

A primera vista observamos que la falta de vías férreas hará posible el gran desarrollo del transporte automotor, pero ello hace desde luego indispensable el trazado de una bien orientada red caminera.-

Dos pequeñas líneas de ferrocarril salen para el interior; la que parte de Rawson y la que sale de Com. Rivadavia.- La primera sabemos que se pierde después de 240 kms. aproximadamente en la estación Alto de las Plumas y la segunda, llega al valle de los lagos Musther y Colhue-Huapi a través de una distancia de 197 kms. en la estación de Gol. Sarmiento.-

Las rutas principales que podemos citar son:

Ruta 258 que partiendo de Pto Madryn pasa por Telsen

y Gastre, alcanza la ruta 40 de Est. Maifén y llega a Epeyuen sobre la ruta 259 después de un recorrido de 794 kms.

Ruta 25 que sale de Rawson y después de pasar por Las Plumas, pasa Paso de los Indios, Pampa de Agnia, alcanza también a la ruta 40 a la altura de Esquel.- El recorrido de esta ruta que se realiza por el centro del territorio del Chubut cuenta con una extensión de 666 kms. y provista de obra básica está en buenas condiciones para el tráfico permanente.-

La ruta 26, sale de Com. Rivadavia y alcanza a la ruta 40 en Paso Río Mayo después de haber pasado por Km. 163 del F.C. a Col. Sarmiento.- Esta ruta tiene 264 kms. de longitud, de Km. 163 parte la ruta N° 270 que vá a Col. Sarmiento y sigue viaje hasta San Martín de los Andes empalmando con la ruta 40 después de 261 kms.

Otras rutas de menor importancia son: la 259 que une El Bolsón con Esquel a través de una distancia de 221 kms. y que luego empalma también con la ruta 40, la 264 que sale de Gdor. Costa en dirección a los Andes y finalmente podríamos citar la 272, 273, ambas en dirección al límite internacional, la primera que sale de Paso Río Grande y la segunda de Mata Magallanes ambos puntos sobre la ruta 26 que viene como hemos dicho desde Com. Rivadavia.-

Debemos agregar a estas rutas la muy importante denominada 3 que vimos anteriormente y que podemos decir enlaza todas las cabeceras de las distintas rutas nombradas anteriormente.- Como dijimos también es transitable merced a las obras básicas efectuadas en ellas en toda su extensión por el territorio así como también gran parte de las mencionadas para esta gobernación especialmente.- Como veremos más adelante estas rutas jugarán un papel importantísimo en el sistema de comunicaciones terrestres que se habrán de desarrollar en un futuro muy cercano, sobre todo aquellas que vinculen la pre-cordillera con las localidades de Pto. Madryn y Com. Rivadavia.-

Existe también una red de enlace compuesta por rutas complementarias y secundarias que se desarrollan sobre la zona pre-cordillerana y seguramente habrán de ser muy importantes en su papel de mañana muchas de las cuales habrán de pasar a un papel principal en un futuro muy cercano.-

Territorio de Santa Cruz:

Este territorio presenta analogas condiciones para el desarrollo de una vasta red caminera, sobre todo cuando se pongan en marcha las distintas industrias extractivas que habrán de dar origen la explotación de los distintos yacimientos de la zona pre-cordillerana.-

Existe también un ferrocarril.- Se trata de una línea aislada como las del territorio del Chubut perteneciente a los ferrocarriles del Estado.-

Une la localidad de Pto. Deseado con la de Col. Las Heras a través de 283 kms. de vía.-

Fuera de esta línea no hay otro elemento de tráfico terrestre más o menos rápido que el automóvil.-

Ahora bien, en lo que respecta a la red caminera es bastante pobre, existe en el territorio grandes extensiones de tierra sin un camino más o menos transitable, como sucede en la zona comprendida entre las 279 y la 284 donde hasta los senderos se pierden en el interior de la meseta.- Desde luego que por la naturaleza del piso, probablemente es posible viajar en cualquier sentido, pero en el caso de que no puede encontrarse ninguna huella que le defina un rumbo.-

Más no obstante lo dicho podemos citar las siguientes rutas.-

La 279, que sale de Pto. Deseado, corta la ruta N° 3 pasa por las estaciones Fitz y Las Heras, cruza la ruta 40, pasa por el costado del lago Buenos Aires para llegar al límite de la Cordillera con Chile en el sitio denominado Portezuelo, después de recorrer 472 kms.-

La 28 que parte de San Julian tiene una longitud de 252 kms. y pasa por Tamel Aiken llegando después de cruzar la ruta 40 a Es. Torres al pie de la Cordillera.-

Del puerto de Santa Cruz salen en dirección al oeste dos rutas, la 288 que toma por el costado norte del río Chalia y que va hasta un punto denominado Cancha Rayada ubicado al pie de la Cordillera y sobre el lago San Martín y la 289-90 que tomando por el sur del Río Santa Cruz cruza la ruta 40 a la altura del punto La Argentina y después de pasar por Carlos Steck a márgenes del lago Argentino llega hasta otro punto

Buenos Aires, sobre la cordillera y al borde del mismo lago.- La ruta 289 solamente recorre el tramo comprendido entre Santa Cruz y el empalme con la ruta 3.- Por su parte la ruta 288 se encuentra con la ruta 3 a la altura de Paso Ibañez sobre el río Santa Cruz, la longitud de la primera de las rutas mencionadas es de 252 kms. y la que separa a Santa Cruz de la localidad Buenos Aires, sobre el lago del mismo nombre es de 325 kms.-

La última ruta de alguna importancia que encontramos es la 293.-

Esta ruta se desprende de la ruta 3 que la comunica con Pto. Gallegos a la altura de Guer-Aiken, y después de pasar por la localidad de el Zurdo ubicada en el deslinde sur de la Nación, es decir sobre el paralelo 52 sigue aproximadamente el límite internacional hasta volverlo a tocar a la altura de Cancha Carretas.-

De este punto parte una ruta que va al puerto chileno de Natal sobre el golfo Alte. Mont. y también llega la ruta argentina 292 que ha salido desde la Esperanza sobre la ruta 40.- Entre estas dos rutas nombradas es decir, la 292 y la 293 que suman 300 kms. aproximadamente se recorre una zona considerada como una de las más fértiles y aptas para la ganadería sobre todo con innumerables estancias, es lo mejor que pesé en este renglón la gobernación de Santa Cruz.- Prueba de ello es que todas esas tierras están enagenadas y que a la par de la ruta existen varias localidades más como: Bartleti, La Comisaría el Turbio, Rospen-tek, Primavera, Baisser, Tapi-Aiker y otras.-

Dos últimas rutas podríamos citar y ellas son la 284 que cruza por el sur del departamento de Deseado, por una zona casi desprovista de población a causa de su poca capacidad para cultivos o ganadería y que llega por fin al pie de la cordillera.- En su último tramo al cruzar la ruta 40 tiene probabilidades de un buen tráfico.- La otra ruta es la que parte de H. Saunders en dirección al sur y al llegar al deslinde con Chile el camino prosigue hasta llegar al puerto chileno de Magallanes.-

Existen otras rutas de menor importancia en la gobernación de Santa Cruz como ser: la 277 y la 280 así como también varias rutas complementarias como la que va de Col. Las Heras a Galeta Oliva, la que va de Paso la Construcción a Bahía Laura y Mata Grande sobre la ruta 3, la

que une las rutas 28 con la 288 y otras muchas consideradas secundarias por el momento sin quitar que más adelante pudieran ser de mayor importancia.-

Gobernación de Tierra del Fuego:

Fuera de la ruta 3 que como sabemos es el camino nacional que viene desde Buenos Aires, esta gobernación no cuenta por el momento con ninguna otra ruta principal.- No será nada extraño que en un futuro muy cercano las dos rutas complementarias que son las que parten desde Río Grande hasta el lago Fagnano pasando por Estación la Rubi y la Teresita y la que saliendo de Río Grande también llega en dirección al norte hasta la Ea. Ila. Argentina, se transformen en rutas principales.-

Esto es muy factible por el grado de fertilidad del suelo, por los magníficos bosques de robles y colihues con que cuenta amén de las riquezas mineras que se conocen, que harán ingresar cantidades de pobladores que sin duda alguna habrán de radicarse en ella.- El aumento de población provocará el aumento del producido de las zonas, y con ella el aumento del tráfico de las mismas.- Es este aumento de tráfico el que sin duda alguna habrá de producir como consecuencia el aumento de categoría de las carreteras.-

VII.- VINCULACION DE LOS PUERTOS CON LAS ZONAS DEL INTERIOR DEL TERRITORIO POR EL CAMINO.-

A cada uno de los puertos que existen a lo largo de la costa Patagónica corresponde una superficie de tierras que se dá en denominar, "zona de influencia del puerto".-

Debemos tener en cuenta estas zonas de influencia porque ellas habrán de influir directamente en la orientación de futuros caminos, lo que dará por resultado a su vez el aumento o disminución de tales superficies de tierra.-

Cuando clasificamos los puertos, de acuerdo con lo que a nuestro criterio podría prometer para la Nación, tuvimos en cuenta no solamente el cargamento que por ellos salía sino también su ubicación en el territorio y el probable tráfico de pasajeros.-

Pusimos en un primer término a Com. Rivadavia, luego en segundo a Viedma y Río Grande, en tercer puesto San Antonio, Madryn y Desierto y finalmente todos los demás entre los que están San Julian, Santa Cruz, Pto. Gallegos, Ushuaia.- Nos interesa pues conocer la posibilidad de llegar a ellos desde tierra adentro por medio de los caminos.-

Comodoro Rivadavia por ejemplo surge sola por la presencia de los yacimientos de petróleo, habrá de ser seguramente una ciudad fabril en donde la industria extractiva habrá de tener su preponderante papel.-

Cuenta en la actualidad con más de 20.000 hs. lo que indica por ese solo hecho su potencia actual y sus posibilidades para el porvenir.- A una distancia considerable de la Capital Federal y de los principales centros civiles como podría ser B. Blanca esta ciudad patagónica cuenta con todos los elementos necesarios para satisfacer las necesidades de una población culta, sobre-todo con las exigencias que pueden tener por ejemplo los jefes e ingenieros de los distintos yacimientos, los distintos profesionales, los jefes militares y civiles de las fuerzas regulares y de la población y sus respectivas familias en su mayor parte procedentes de urbes llenas de comodidades.- Tiene por lo tanto vida propia.-

Dicho esto surge de inmediato la necesidad de analizar la forma más conveniente de llegar a ella y los medios con que se puede

viajar con comodidad y rapidez sobretodo en materia de transporte de pasajeros.-

Nos interesa^Yésto se aplica a todos los puertos, dos cosas: primero, la forma de llegar por tierra desde el interior, segunde la forma de llegar por mar.-

El tráfico en uno y otro elemento es por el momento deficiente.-

En tierra por falta de caminos adecuados, cosa que se va solucionando en virtud de la ley 11.658, luego por el empleo en el transporte de pasajeros de colectivos o micros de condiciones poco adecuados para los grandes viajes y por sobretodo esto la falta de coordinación entre los transportes terrestres y los marítimos.-

VIII.- PERSPECTIVAS DEL AUTOMOVIL EN EL SUELO PATAGONICO.-

Cuando, con las mejoras de la técnica de las construcciones el hombre vió facilitarse el medio de conducción de su persona a través de las distancias, jamás pensó que la suspensión del vehículo le permitiera alcanzar grandes velocidades y sobre todo, que con un simple movimiento de palancas el cambio de rumbo iba a producirse a paladar.- Solo es realidad de aquel ideal sin forma determinada, en estado potencial por así decirlo que constantemente tuvo el hombre en su imaginación.-

Desde los primeros tiempos, trató por los medios a su alcance de librarse de las fatigas de las grandes marchas, por lo tanto, el primer hecho de montarse sobre el lomo de un animal para que lo transportara, más que un deporte significó el abastecimiento de una necesidad.-

Así fué la invención de los más rudimentarios elementos como la balsa, para andar por el agua sin mojarse, el carro arrastrado por bestias entre las cuales fuera gran figura nuestra ya legendaria carreta los acompañan, los distintos carros que a través de la historia figuran como grandes y únicos medios de movilidad, llegando hasta el mortífero carro de asalto de los ejércitos de antaño.- Pero la técnica progresa a la par de la civilización de los pueblos y se navega en mejores condiciones y con naves más grandes arrastradas por los vientos, mientras que a la par los carros que ya reciben el nombre de coches para distinguir los destinados al transporte de pasajeros, se alivianan permitiendo su mejor deslizamiento y aumentan en comodidades para el mejor halago del viajero.-

Más no quedan allí las cosas, el hombre necesita forzosamente sobre-pasar las velocidades que le pueden imprimir el viento y las bestias, necesita aumentar por lo tanto la fuerza que lo impulsa, para aumentar con ello la velocidad.-

La fuerza, la potencia en sí se soluciona con el aumento de las bestias atadas al carruaje, o al aumento de los paños expuestos al viento, más no la velocidad.- Para ello era necesario aplicar otro elemento, que teniendo fuerza tuviera a la par velocidad, y que diferenciándose de las bestias no se cansara.- El hombre lo comprendió atinadamente así y se abocó a su búsqueda, a su invención.-

Hurgó la misma naturaleza en que vivía, para encontrarle nuevos elementos y después de trabajar sin descanso y de sucesivos descubrimientos apareció la rudimentaria máquina a vapor.-

Podemos decir que ello marca una etapa en las industrias del mundo pues la mencionada máquina que la aplica en infinidad de formas para producir el movimiento; se había dado el gran paso, el medio para producir energía.-

Su aplicación en los transportes invadió lo dos campos: el vehículo terrestre y el marítimo, el carro y el navío.-

La falta de carreteras y el peso de la misma maquinaria, llevó a los industriales a posarlo sobre carriles especiales, y ya guiados por las cintas de acero, los rieles, no hubo ningún inconveniente para acoplar a una máquina poderosa, la locomotora, una serie de carros adaptados para su remolque, los vagones.- Ello dió origen a los actuales trenes que mejorados cada vez han maravillado con su velocidad, comodidad, regularidad de sus viajes, más las cosas han seguido marchando.-

El hombre no solo necesitaba el vehículo para las grandes distancias, sino también para las cortas, necesitaba pues un vehículo más manuable.-

Existía un mineral líquido y combustible que se lo usaba para el alumbrado y he aquí que la ingeniería descubre y aplica sus condiciones de fuente de energía, no ya calentando el agua para darle presión al vapor, sino directamente ejerciendo tal presión sobre la superficie de un pistón.-

Estamos pues en presencia de los primeros motores a explosión con todos los inconvenientes de los inventos nuevos y no perfeccionados, pero también frente a un instrumento que tanto daría que hacer a los ingenieros, a los constructores de vehículos rápidos por un lado y por el otro desencadenaría la desesperada lucha por acapararse las fuentes del precioso fluido.-

El automóvil fué mejorando año tras año.- Paralelamente al motor a explosión surgió otro sistema el de combustión denominado de acuerdo con el nombre de su inventor alemán "Dissel".-

El mejoramiento de la técnica en la construcción del automo-

mil le ha abierto el horizonte que parecía reservado solamente al ferrocarril, es decir poseer capacidad para cubrir las grandes distancias.-

El perfeccionamiento dió a sus máquinas mayor potencia, mayor coeficiente de resistencia y menor consumo de combustible.- Ello dió por resultado el aumento de su radio de acción y por lo tanto admitir su empleo en las distancias.-

Si los dos tipos de motores, el de explosión y el de combustión interna son de muy buenas condiciones, a los efectos del tráfico de grandes cargas para largas distancias presenta mejores condiciones el segundo de los nombrados, que entre paréntesis, se lo construye con mucho éxito en nuestro país.-

A los efectos del fin que nos lleva nuestra obra, cual es el mejor transporte para la Patagónia, podemos recalcar las aptitudes que tiene este vehículo para absorber gran parte del tráfico de la zona.

El ferrocarril, como vimos en su oportunidad no se ha desarrollado en el suelo austral de nuestra Nación, por dos razones: una porque la producción, sobre todo agrícola-ganadera, no es de mayor importancia y segundo, consecuencia de la primera, porque no cuenta con una población y un tráfico suficiente como para cubrir los intereses de los capitales que hay que invertir para la implantación de una línea férrea.-

Sabemos que su instalación, requiere en primer término la adaptación del terreno para su explotación, es decir, se necesita efectuar las obras que habiliten el suelo para el tráfico terraplenándolo y tendiéndole los rieles, construir las estaciones, efectuar todas las instalaciones de señales, telégrafo, galpones, etc., en una palabra lo que se puede llamar el material fijo, luego hay que pensar en el material rodante, locomotoras y vagones que son de suyo muy caros y recién después de haber sido puesto en marcha pensar en ganar por concepto de pasajes y fletes

Descontado está que tales obras no son para un día y por esto implica la fijación por parte de la empresa de un gran capital que forzosamente con su amortización va a incidir en los gastos de explotación de la misma empresa.- Es necesario echar mano a las entradas para cubrir los servicios y erogaciones propias de la conservación de los m

nos materiales, fijados en el terreno, en otros términos, de los rieles, de los terraplenes, de los balastros, de las obras de arte, en fin de una serie de elementos menores que forman las instalaciones y que se deterioran con el uso y el tiempo.-

En nuestro particular se nos plantea desde luego la disyuntiva de elegir entre el ferrocarril y el camión.-

Al tratar de los ferrocarriles dijimos que lo que allí existía en esta materia era muy deficiente por no tener una zona de influencia adecuada, por ser muy cortos, por lo llegar a la pre-cordillera y sobretodo por el hecho de ser líneas troncales derivado del hecho de no tener entre ellas empalmes.-

No podemos desde luego dejar sin efecto esos tramos ni conviene prolongarlos demasiado corresponde probablemente llevarles hasta sus estaciones más lejanas la mercadería que habrán de transportar hasta los puertos.-

Este servicio se deberá efectuar necesariamente con camiones

El camino tiene sobre el riel una ventaja indiscutible y es el hecho de poder ser abordado en todos y cada uno de sus puntos, el riel solo lo es por las estaciones por otra parte, el camión que está preparado para marchar libremente y no sometido a la dirección del riel, puede llegar hasta el mismo punto de embarque y destino.- Nos referimos al hecho, por ejemplo, de la probabilidad que tiene uno de estos vehículos de poder llegar hasta el mismo rastrojo o corral para ser cargados, y de poder efectuar el transporte hasta la casa misma del consignatario.- Esto no lo puede efectuar el ferrocarril a menos que construya un ramal.- Más aún, la construcción de un ramal implica la necesidad de una inversión, y por lo tanto la necesidad de una probabilidad de embarques periódicos, lo que obliga al cargador a aceptar una especie de monopolio del transporte, el de la compañía ferroviaria que le haya tendido el ramal.-

El camión va hoy acá y mañana allá; por otra parte, una interrupción de la vía en el ferrocarril corta a la línea en dos partes longitudinalmente.- En el caso del camión no.-

Una interrupción en el camino tendrá que ser muy grande o

estar el camino en muy malas condiciones para que ello pueda tener por efecto la interrupción del tránsito.-

Al tratar en particular la Patagónia, los efectos producidos por la ley nacional de vialidad en materia de mejoramiento de caminos, en obras es ya absolutamente notoria.-

Sobre un terreno naturalmente apto para los caminos afirmados y lisos que permiten el tráfico regular la probable red a construirse ofrece un amplísimo horizonte al tráfico de autos que no se verá entorpecido por la presencia de anteriores líneas férreas a las cuales se debe tratar de no quitar el tráfico normal de cargas.-

En la Patagónia por el hecho de no haber casi ferrocarriles el camino está llamado a desempeñar su verdadero papel.- La inversión que implica su trazado, no solamente habrá de beneficiar a la empresa que explote una línea de camiones o colectivos, sino también a todo el venciario que podrá viajar en sus coches particulares.-

Construido el camino, marcharán a lo largo de él, no solamente los servicios regulares que establezca una empresa, sino también los vajes aislados del pequeño conductor que tiene uno o dos coches con los cuales trabaja en aquellos transportes menores que vulgarmente les llamamos "changas", que no tienen por que ser dejados de tener en cuenta.

La aparición del moderno vehículo, el automovil y el asimilarlo a los caminos patagónicos servirá para enlazar las poblaciones aisladas como sucede desde hace años con las poblaciones en igualdad de condiciones del centro y norte de la República que nos las habían unido los ferrocarriles.-

IX.- SU APLICACION EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCADERIAS.-

Hemos planteado en el capitulo anterior la situacion de la Patagonia, por el hecho de encontrarse desprovista de ferrocarriles y de poseer un suelo naturalmente apto para la construccion de caminos afirmados.-

Resiste a pocos analisis la ventaja que puede tener el ferrocarril, sobre todo si nos ponemos en el terreno practico del presente cuando el automovil esta tan perfeccionado.-

Debiendo ser mejorados de acuerdo con el plan caminero dispuesto por la ley N° 11.658 todas la rutas nacionales de la Patagonia como tambien las demas de la Nacion seria poco oficioso efectuar a las ya grandes inversiones por parte del Estado para la red vial, nuevas inversiones para el trazado de lineas ferreas, porque si es cierto que existen urgencias, en materia de transporte, el volumen probable del movimiento a efectuarse por el momento no es tan grande como para justificar a la implantacion de los dos sistemas y si el trazado de un ferrocarril implica la construccion de un camino al cual se le colocan rieles para el paso de los trenes, inhibiendolo al trafico de los demas vehiculos, logico es que si existen unidades motorizadas sobre neumaticos el camion, capaces de reemplazar a los vagones del tren, no se construyan las vias ferreas y por el contrario con lo que se ha ahorrado por ello se lo emplee en la fabricacion de autos.-

Se trata pues, de ver si en el terreno en que nos ocupamos efectivamente existen probabilidades de ser empleado el mencionado vehiculo para los distintos tipos de transportes, por los distintos tipos de caminos, y para las distintas rutas.-

En efecto: con una longitud de ferrocarriles no mayor de 2.600 kms. nos encontramos que a partir de las estaciones: Las Plumas punta de rieles del ferrocarril procedente de Trelew, de Col. Sarmiento, punta de rieles del ferrocarril que sale de Com. Rivadavia. y de Col. Las Heras punta de rieles del ferrocarril que sale de Pto. Deseado ninguna de las cuales alcanza la zona cuya explotacion realmente habra de iniciar a las gobernaciones del sur en una era de efectivo progreso

De esta resulta que, el elemento de que podremos echar mano es el camino, el cual sabemos tiene ya una vasta red en ellas y sobre las cuales la Dirección Nacional de Vialidad ha puesto singular atención.-

Sin desconocer que los ríos permitirán la salida de la mayor parte de los productos propios de su cuenca, el camión, el auto en general está llamado forzosamente a transportar todo aquello que escape al ferrocarril, y los buques y como uno y otro tienen relativamente poco que ofrecer resultará que se podrá contar por miles de kilómetros los que estarán a cargo de este servicio.-

El servicio que tendrán por delante y que ya se está realizando en forma un tanto incipiente es enorme, y todos los tipos de camiones podrán tener el él su aplicación.-

Dos grandes grupos de transportes deberán tenerse primordialmente en cuenta, el de pasajeros y el de cargas.- Ambos son de indiscutible importancia y a su vez de absoluta diferencia.-

Cada uno tiene problemas distintos que atender y ambos son dignos, por la fundamental misión que deberán cumplir entre los pueblos del sur, del más detenido estudio.-

Habrán de cruzar todas las rutas, deberán efectuarse todos los tipos de transportes, y por ello debido a la multitud de panoramas que se habrá de considerar, el problema que así se plantea dista mucho de estar solucionado.-

Se deberá tener en cuenta el tipo de vehículo, de acuerdo con las exigencias del camino y de lo que el camión, por ejemplo, habrá de llevar encima, pues no es lo mismo el transporte de animales vivos que el transporte de combustibles líquidos, no es lo mismo transportar fruta fresca, que llevar troncos de árboles.-

Por otra parte, en el conjunto de las rutas existentes de los territorios del sur, dos son las características primordiales de las mismas, a saber: primero el camino de llanura, con muy pocas pendientes y con curvas de grandes radios, y en segundo término, el camino de montaña accidentado con grandes pendientes y curvas muy pronunciadas.-

En el primero se podrán emplear las unidades grandes, en el

segundo, se las tendrán que reemplazar por unidades más livianas y más chicas por lo tanto con mejor movilidad.-

Fuera de dos rutas, la 40 a lo largo de la cordillera y la 3 a lo largo de la costa, las demás que son en su mayoría transversales no sobrepasan los 500 kms. lo hemos visto ya, por lo tanto, estas últimas son distancias que se podrán transitar en el transcurso del día, sobre-todo para el tráfico de pasajeros, cosa que es muy importante de tener en cuenta.-

Los vehículos que se destinen al tráfico de viajeros, deberán llenar las necesidades en general, más no será necesario tener en cuenta las necesidades vinculadas a los coches dormitorios, pues, estará en destino al caer la noche.-

Ya veremos en el punto pertinente a las condiciones propias de los vehículos cual será la mejor disposición de cada tipo.-

X.- SERVICIO ACTUAL A LO LARGO DE LA RUTA N° 3 Y OTROS.-

Poca información tenemos respecto a los distintos servicios de micros y ómnibus que transitan ultimamente en la Patagónica.-

Nos dirigimos con tal objeto a los gobernadores de los territorios enviandoles sendas cartas para efectuarles las preguntas pertinentes relativas a los distintos servicios de automotores que normalmente se explotan por el hecho de que en las instituciones oficiales que deberían tener relación con las mismas aún no saben nada.-

Del único gobernador que tuvimos respuesta fué del de Neuquén con fecha 14 de Agosto de 1940 autorizó a su señor Secretario Don Hector E. de la Llosa para que respondiera a todas las preguntas bajo su firma personal.-

Por esa única comunicación, supimos la importancia que tienen los transportes por autos en aquellas regiones.-

El mencionado tráfico está realizado por pequeñas empresas las cuales seguramente llegarán a ser grandes con el tiempo.- Los recorridos son relativamente cortos.- Todo esto lo podremos comprobar en la transcripción que hacemos de la lista que especialmente redactó para enviárnosla.-

Dice así:

Líneas de Omnibus y Empresas de Colectivos con servicios regulares.-

Omnibus y Colectivos.-

de Neuquén (capital)

- Empresa "ALTO VALLE" - Neuquén a Plotier: 15 kms. todos los días.-
- Empresa "NEUQUINA" - Neuquén a Cordero (R. Negro) 35 kms. todos los días.-
- Empresa "EL VALLE" - Neuquén a Villa Regina, 93 kms. todos los días.

de Zapala

- Empresa "GARCIA" - Zapala a Covunco (cuarteles del R. 10) 20 kms. todos los días.-
- Empresa "GARCIA" - Zapala a Junin de los Andes, 222 kms. dos veces por semana.-

Camiones.-

de Zapala

- Empresa "ALVAREZ Y MACARINI" - Zapala a Chos-Malal, 227 kms. todos los días lunes.-
- Empresa "GARGALLO" - Zapala a Nerquin: 180 kms. lunes y Jueves

Empresa "GARCIA" - Zapala a Junin de los Andes: 222 kms dos veces por semana.-

Nota: En tiempo de verano aparecen nuevas líneas de camiones y ómnibus con destino a los parajes de turismo, como Termas de Copahue, lago Aluminé, etc.,.-

Por lo tanto observamos que esta clase de servicios, lejos de ser desconocida está, por lo menos en esta gobernación, perfectamente establecida con líneas regulares, tanto de ómnibus como de colectivos, así como también, lo están atendidos por camiones los servicios de cargas.

Observamos además que el factor clima influye en que se exploten o no algunos servicios.- La nota de informe dice que en tiempo de verano aparecen servicios en las zonas de turismo.- Ello es debido a que los caminos se cubren de nieve e impiden el tránsito de los automóviles.-

Ahora bien, creemos estar en lo cierto al decir que la línea de colectivos más importante del sur es aquella que recorre la ruta Nº 3 entre las localidades de San Antonio y Pto. Gallegos para luego tomar rumbo al oeste y llegar hasta "Punta Arenas" (Chile).-

Este recorrido que lo podemos calcular en unos 1.600 km lo efectúan los coches en unos tres o cuatro días de marcha, pues las demoras suelen pronunciarse como consecuencia del mal estado de los caminos, a causa de los temporales que suelen azotar las costas.-

No tenemos mayores detalles del sistema que emplean para la realización del viaje, no hemos podido recibir contestación de las cartas dirigidas a la gerencia de esa compañía en el Pto. de San Antonio y a Trelew.-

Las empresas de información de turismo solo dan las tarifas que insertamos a continuación, más no pueden dar los horarios porque estos están sometidos a los acontecimientos del viaje.-

Únicamente aseguran que a la llegada del tren proceden de Buenos Aires, siempre existen algunos ómnibus de esta empresa que esperan a los posibles pasajeros que se dirigen hacia el sur.-

Luego esta compañía o compañías que efectúan el trayecto hasta la ciudad chilena, parecen no estar organizadas debidamente, y solo funcionan por el hecho de que en cualquier forma que se trate a los pas-

jeros preferirán siempre viajar por ellos y no por los vapores con sus pésimos servicios.-

Tarifa que rige entre San Antonio y Magallanes (Punta Arenas-Chile)

Según la empresa "Villalonga"

Desde San Antonio:

	ida.	ida y vuelta.
a Pto. Madryn	\$ 20.--	\$ 36.--
a Trelew	" 25.--	" 45.--
a Com. Rivadavia	" 55.--	" 99.--
a Deseado	" 85.--	" 153.--
a San Julian	" 115.--	" 207.--
a Santa Cruz	" 140.--	" 252.--
a Río Gallegos	" 165.--	" 297.--
a Punta Arenas	" 195.--	" 351.--

Como se verá por lo expuesto, el servicio a lo largo de la costa atendido por ómnibus y por vapores, deja mucho que desear.- Solamente el servicio paralelo de aviones es regular y rápido, pero su capacidad de transportes es reducido y el costo de los viajes muy caro, no está al alcance del pobre.-

XI.- APROVECHAMIENTO DE LOS CAMINOS PARA EL SERVICIO PUBLICO.-

OMNIBUS, MICROS Y CAMIONES.-

Desde luego todos los caminos que se han trazado en la Nación tienen por fin primordial el servicio público, para ese fin se los ha construido, y con ese fin se los mantiene en buen estado.-

Más, es el hecho que en esta zona sur, ellos pueden realizar una función mucho más amplia, más bien dicho pueden ser de una utilidad más apreciable.-

El mejoramiento del sistema automotor que sobrevino después del trazado de las principales líneas férreas en nuestro territorio ha paralizado el desarrollo de éstas y la Patagónia es una de las zonas más afectadas por esta deficiencia debido a que las líneas existentes son como dijimos ya, simples tramos troncales.-

Confirmada esta causa como la generadora de la falta de importancia y de eficacia de las tres líneas más australes de ferrocarril a primera vista parecería que su modificación consistiría en prolongar y ramificar a las mismas hasta la pre-cordillera.-

Pero a nuestro juicio y salvo mejores opiniones, esta medida no es la más aconsejable.- La prolongación será necesaria pero con ciertas limitaciones.- En efecto, en primer término, los Ferrocarriles del Estado invierte en las líneas, cuyas obras están paralizadas, un gasto enorme.- Por su parte la Dirección Nacional de Vialidad, mejora las distintas rutas y las hace perfectamente transitables, y a su vez las fábricas de automóviles de los distintos tipos producen modelos cada vez de mejores performances.-

Esto lo hemos expuesto con detalles anteriormente, luego y sin ningún esfuerzo surge una nueva concepción, la de implantar a lo largo de esos caminos ya mejorados, un servicio de ómnibus y camiones que realmente pongan al alcance de toda la población los beneficios de esos caminos.-

¿Cuenta la Nación, con los suficientes elementos como para poder analizar y realizar esta empresa? Sí.-

En primer lugar, la industria de los transportes por medi

de los ómnibus, micros y colectivos así como también de camiones es cosa que hace tiempo se practica entre nosotros.-

Y aún más, se practica en el mismo terreno donde nosotros pretendemos que se haga en forma absolutamente regular, barata y cómoda.-

Es decir que desde todos los puntos de vista sea un servicio realmente económico.-

Por lo tanto, antecedentes como para decir, "este tipo de transporte en el terreno de los hechos tiene éste y éste inconveniente ésta y ésta ventajas", los hay y se puede recurrir de inmediato a una gran cantidad de datos bien documentados.-

Y a los efectos de proveer de los elementos necesarios, del material rodante para cubrir con creces este proyectado servicio también

En materia de experiencia, que es lo que enunciamos en el primero de los conceptos, se cuenta con la historia y desarrollo de toda la vasta red de micros que por iniciativas privada y local se ha extendido por todo el territorio, formando así una verdadera malla, en su mayor parte inconexa pero que ha ido supliendo y cubriendo todos aquellos servicios cortos que el ferrocarril no lo hacía, uniendo estaciones que no están a lo largo de una misma línea férrea y que por lo tanto el tren obligaba a efectuar una gran vuelta y atendiendo así necesidades cada vez más efectivas por el aumento de las poblaciones rurales y el intercambio entre ellas.-

Primero lo hicieron con coches improvisados, más tarde con vehículos que teniendo otro destino se los adaptaba para una especie de transporte mixto de cargas livianas y algunos pasajeros, más tarde sobre chasis destinados a camiones y finalmente sobre chasis especialmente contruidos por las principales firmas, de los EE.UU. sobre todo, fueron apareciendo los distintos tipos de coches destinados al tráfico de pasajeros, y cargas livianas generales.-

Hoy, de la misma capital y en competencia directa con los ferrocarriles salen verdaderos convoyes de tres o cuatro o más autobuses con destino a las regiones de veraneo, sobre todo a Mar del Plata.-

Nadie, hasta los mismos profanos en la materia, por el simple hecho de haber viajado en los coches podrá dejar de distinguir per-

fectamente las ventajas y los inconvenientes que presentan y es por ello por la probabilidad que existe de que los mismos absorban realmente gran parte del tráfico de la Patagónia, nos permitimos en este punto efectuar algunas observaciones para el mejor servicio de pasajeros y la mayor probabilidad de éxito para los empresarios.-

La primera medida tendiente al mejoramiento de los servicios de esta naturaleza está en la ley de coordinación de los transportes.-

En ningún momento aconsejamos la monopolización de los mismos.-

Esto traería como consecuencia inmediata el desmejoramiento en la atención para con el público.-

En las empresas que sobrepasan ciertos y determinados límites el minucioso control se hace muy difícil por una parte, lo que deja casi en libertad de acción a los empleados quienes por lo regular no son celosos cumplidores de sus deberes y esto origina mal trato a los pasajeros en múltiples aspectos que detallaremos en el capítulo referente a organización y combinación de servicios.-

Aunque aparentemente impresionara como que nos apartamos un tanto del tema central de nuestra tesis, créemos no obstante no hacerlo con introducirnos un tanto en el campo técnico de las construcciones automotrices para aconsejar algunas modificaciones en la configuración de los chasis y por ende de las carrocerías de algunos tipos de ómnibus y camiones a los efectos de adaptarlos más especialmente al servicio que pretendemos darle a la Patagónia.-

a) Servicio de pasajeros.-

Hasta el presente, todos los servicios de pasajeros se efectúan a lo largo de rutas que cuentan con poblaciones y estaciones de auxilio relativamente cerca uno de otro, y cuando no llegara a suceder así, se da el caso de que el tráfico sea lo suficientemente intenso como para permitir el auxilio rápido de algún coche que se encontrara accidentado.-

Pero es el caso que la Patagónia, más que nada por su propia configuración presenta la oportunidad de poner al servicio público, línea de pasajeros por rutas que hacen verdaderas travesías en el desierto.

Se plantea el caso de que mejorada por ejemplo, la ruta N° 3 se hace perfectamente factible unir las poblaciones de la costa por medio de omnibus que deberan efectuar travesias como la que media entre San Antonio y Pto. Madryn de más de 200 kms. o la que separa a Rawson de Com. Rivadavia de más de 350 kms. entre las cuales no existe ni una estación de servicio, cuanto más poblaciones o auxilios ni la posibilidad de encontrar agua potable.-

Esta ruta ya está servida por una meritoria compañía de omnibus que, malgré su buena voluntad no alcanza a brindar a los pasajeros las comodidades que el enorme viaje exige.- El miembro informante entre otras necesidades que no son del caso describir, decía que en un viaje que duró entre cinco y seis horas no se pudo para una sola vez de asiento.-

Por su parte, otro, vinculado a las esferas docentes de nuestra facultad, nos presentó el caso de un viaje efectuado en auto por él en el transcurso del cual realizó una travesía de 125 kms. entre Fte. Gral. Roca y Cerro La Policia, en un día de verano, no tenían en el trayecto más que dos aguadas y hacia en esos momentos no menos de 40 grados sobre cero de calor.- Está demás decir la suerte que hubieran corrido si una falla del motor hubiera parado el coche.-

Pero admitamos que la ruta N° 3 pudiera ser servida por muy buenos vapores y se hiciera innecesario el gran autobús.-

Existen otras, absolutamente mediterráneas como la que une Neuquén con Bariloche, la de Norquincó a Gral Roca, la ruta 258 que une Epuyen al pie de la Cordillera con Pto. Madryn sobre el Golfo Nuevo; la N° 25 que uniría a Esquel con Rawson, el trayecto entre Esquel, San Martín, Colonia Sarmiento y Com. Rivadavia, la ruta 279 entre el lago Buen Aires y Pto. Deseado, y así como estas muchas otras todas las cuales sobrepasan los 200 kms. que carecen como dijimos de poblaciones intermedias y de estaciones de auxilio.-

Para estas los servicios de autobuses que en la actualidad se conocen son insuficientes.-

En primer lugar los vagones que hasta ahora se emplean son relativamente livianos, y por lo tanto, en las distancias largas agotan y el cansancio de un constante traqueteo todas las energías y si el pasajero es una persona con alguna dolencia, experimenta las mayores molestias.

cias del viaje agotador.-

Por nuestra parte tuvimos la oportunidad de viajar en un micro de Buenos Aires a Mar del Plata; se trata de una ruta particularmente transitada y perfectamente pavimentada en toda su extensión, más aún provista de innumerables poblaciones y estaciones de servicios de auxilios de todas clases, pues bien, viajábamos en uno de los vagones más modernos como lo habrán advertido muchos de los lectores existen algunos tramos en que estando pavimentado de cemento armado las uniones de los blockes producen un efecto particular en la vibración del coche, pues bien eso fué suficiente para que una joven, ubicada en la parte posterior del vehículo volviera el desayuno y un señor comenzare a sentir palpitaciones debiendo suspender su viaje en Dolores.- Por carecer de amplitud tuvimos que permanecer sentados constantemente, y a los efectos de que los pasajeros pudieran descansar de esa posición y tomar algún refrigerio, en el transcurso del viaje se efectuaron dos paradas de un cuarto de hora aproximadamente con el consiguiente retraso en el viaje.-

En el supuesto caso que el mismo viaje se hubiera tenido que efectuar a lo largo de una carretera de los mismos 401 kms. de la ruta N° 2 pero sin ningún tipo de auxilio, ni la joven se hubiera podido reponer de las pérdidas y el venerable señor de las fatigas de su corazón.

Por otra parte a nosotros nos vino muy bien dar de cuando en cuando algunos pasos.-

Considerando estos inconvenientes que provenían primero por el hecho de ser un tanto liviano y no poseer más que dos ejes el coche y segundo por trabarse de un vagón un tanto estrecho donde los pasajeros deben permanecer quietos y a bordo del cual no se cuenta ni con el más modesto W.C. que un avión normal de pasajeros posee.-

Nuestras observaciones de esta naturaleza nos ha inducido la idea de proveer como complemento de este trabajo de un modelo que reuniera aún mejores condiciones de comodidad para el viajero.-

Nos encontramos en primer término con las disposiciones vigentes en materia de las dimensiones máximas de los vehículos que pueden circular por los caminos carreteros; según ellos las dimensiones maye-

res que admiten formar un prisma rectangular de 10 mts. de largo ,2.40 mts. de ancho y 3 mts. de altura.-

A los efectos de dar el mayor volumen para el alojamiento de los pasajeros, nos vamos a valer del vagón de tipo semi-remolque, empleando como es natural el tren delantero como elemento motriz.- Pero por lo tanto estamos en presencia de un vagón articulado.- Daremos pues algunos detalles del mismo.-

Tren delantero:

Sobre un chasis de dos ejes con una distancia media de 2.80 entre uno y otro y cuyas medidas y detalles podrán observarse en el plano adjunto irían instalados: en el sub-suelo un motor a combustión sistema Dissel de unos 175 H.P. y tanques de combustibles y lubricantes además en la carrocería se podrán alojar: amplia cabina frontal de conducción (doble puesto), un W.C. caballeros y dos W.C. damas, una cocina y despensa y finalmente a popa el plato giratorio sobre el que habrá de descansar la parte delantera del acoplado.-

Tren acoplado o retrotren:

Tendrá las dimensiones máximas permitidas por las disposiciones vigentes que enunciemos en párrafos anteriores.-

Poseerá una capacidad holgada para 48 pasajeros sentados, un pequeño buffet en la parte posterior además de un balcón con vista hacia atrás lo que le permitirá a los pasajeros caminar a lo largo del pasillo central, llegar hasta el fondo, contemplar el panorama, tomar alguna cosa bebida por ejemplo, y hacer tertulia y sobre todo le permitirá moverse y no tener que permanecer inmóvil en su asiento todo el largo viaje.-

Los asientos permitirán al viajero tener distintas posiciones, dentro de la condición de sentado, mediante cambios a la posición del respaldo.-

Hemos dicho también que en el tren delantero existe una cocina de ella habrá de salir el almuerzo durante el viaje, que se servirá en los mismos puestos de viaje de cada pasajero sin más hacer que abrir una mesa plegadiza del costado de la ventanilla.-

Las medidas y la distribución de las cosas se podrán

apreciar perfectamente en el plano que adjuntamos.-

Se observará además que existe entre el cuerpo delantero y el posterior una comunicación cubierta como estamos acostumbrados a ver en la mayor parte de los trenes que corren por nuestras vías férreas, además inmediatamente después de la puerta de acceso entre los dos vagones existen también en el posterior, dos pequeños toiletes.-

Las ruedas serán de un alto total de 0,95 mts. de donde el piso de las cabinas se encuentra por encima de un metro o metro y cinco centímetros.- Esto permite: primero separar lo más posible a los pasajeros del nivel del suelo a los fines de evitar los efectos del polvo que pudiera levantarse al mismo tiempo los efectos de cualquier tipo de impacto que pudiera tener lugar en el choque con algún auto o camión; segundo en el amplio espacio que queda entre las ruedas, más notable aún por el alto de las mismas y el nivel del piso de la cabina, se destinará para el depósito de combustibles, agua potable, repuestos, y equipajes, los cuales por su ubicación darán forzosamente gran estabilidad al vehículo.-

Observarán también los señores lectores, que el espacio que media entre los ejes posteriores es también de 2.80 mts.

Normalmente la separación de tales ejes es la indispensable para la ubicación en línea de las dos ruedas, por el hecho de que al entrar en una curva el raspaje contra el piso en su desplazamiento lateral, se hará más notable a medida que aumenta la distancia entre los referidos ejes.-

En nuestro caso resultaba necesario separar más a tales ejes por razones de suspensión, entonces para evitar los fatales efectos del roce por el gran desplazamiento lateral, dispusimos que el último de los dos ejes perteneciera a un sistema independiente de ruedas movibles locas al modo de las rueditas de las patas de una mesa o una cama.-

Por este sistema la cola del vagón remolcado podrá desplazarse a derecha e izquierda teniendo como eje al primer par de ruedas y el segundo, en lugar de hacer fricción por su condición de orientación indiferente, le seguirá con toda docilidad y sin desgaste alguno de la superficie exterior del neumático.-

Con esto, nos permitimos presentar a la consideración de todos, un vehículo sobre cuatro ejes, mucho más pesado que los demás de su especie, con más comodidades y confort, que por rutas bien abovedadas y firmes como permite el suelo patagónico puedan efectuar travesías superiores a los 500 kms. sin que el pasaje tenga necesidad de descender del coche.-

Si a esto le agregamos que puede tener radio, no solamente para recibir música para los pasajeros sino también para pedir auxilios en el caso de algún accidente, calefacción central, aire acondicionado para los días de mucho calor o mucho frío, agua caliente para los mismos casos, etc., creémos que sobre todo en ciertas y determinadas rutas el autobús que ofrecemos llena todas las necesidades.-

Se argumentará la cuestión nieve, como gran inconveniente para la marcha del mismo, pero a nuestro juicio, primero: cuando hay mucha nieve, no pasa nadie y cuando siendo poca ya interrumpe el tráfico, este vehículo por la altura y tamaño de sus ruedas pasa perfectamente.-

Construcción y costo.

Una firma argentina constructora de camiones con motores a combustión interna sistema Dissel ha presupuestado el chasis de este tipo entre los 37.-- y 40.-- mil pesos y costando solo el motor de seis cilindros de esta potencia unos 15 a 18 mil pesos.-

Otra de carrocerías, informa, que para efectuar un trabajo de la índole del que ofrecemos a consideración en materia de comodidades para el público costaría aproximadamente entre 12 y 15 mil pesos por lo tanto, el equipo completo puesto en condiciones de servicio podría costar más o menos unos \$ 70.000, se le calcula una vida media de 25 a 30 años al chasis aunque no sería nada extraño que su motor tuviera que ser objeto de reparaciones naturales del uso.-

De acuerdo con estas consideraciones creémos que el coche no es caro y por lo tanto su adopción es perfectamente factible.-

b) Servicio de cargas.

Cuando tratamos en la parte referente a los ferrocarriles la probabilidad de efectuar servicio combinando de pasajeros y de cargas con los distintos servicios automotores que podría crearse, mencionamos al pasar un procedimiento especial que podría ensayarse a los efectos de una íntima colaboración entre el riel y el camino.-

Dijimos en aquella oportunidad que se podría intentar efectuar un transbordo no ya de las mercaderías como se da el caso comúnmente, sino del cubo del vagón, donde van acondicionados los efectos que se cargan de tal suerte que, ahorrándose un enorme tiempo en el traslado de los efectos por un lado, se evitaría al mismo tiempo los deterioros y mermas que sufren en tales operaciones.-

En Inglaterra, se suele emplear unos chasis especiales que los hacen remolcar con un tractor sobre el cual se pueden llevar grandes pesos, como hemos tenido oportunidad de ver en ilustraciones de las cuales se conducía por este sistema a una locomotora completa de gran tamaño.-

No pretendemos por nuestra parte, sacar de los rieles al vagón completo, pues se llevaría sobre el chasis un peso inútil correspondiente al de las ruedas, elasticos y cuadro del vagón.-

Nos permitimos sugerir la idea de que se construyan vagones de cajas desmontables así como también camiones, ya sea del tipo de semi-remolque o ya sea del tipo grande común de 5 ó 6 tons. de tal suerte que llegado el vagón ferroviario a una estación se despojará de su caja y depositada esta, sobre el chasis del camión continuará viaje por los caminos hasta el lugar de carga o descarga.-

Respecto de este sistema de transbordar las cargas, existen ya antecedentes en los EE.UU., y a nuestro juicio creemos que ya a resolver gran parte de los inconvenientes que surgen de las luchas entre el camión y el tren.-

Efectuada la construcción de uno y otro chasis especialmente para este servicio combinado, el cambio de uno a otro sería una maniobra muy sencilla con el empleo de un puente transbordador.-

Mediante él, la operación de cambiar de un chasis a otro duraría contados minutos.-

Según el dibujo que adjuntamos, a la par del vagón se puede aparear el camión; aflojadas las prensas que sujetan al vagón la caja, se procedería a su traslado, tomándolo de los 4 costados, para luego de soliviarla efectuar un trayecto escaso hacia un costado y depositarla sobre un camión.-

En el caso de que se tratara de un vagón muy grande, o que se pensara cargar efectos muy pesados se puede dividir la caja en dos secciones iguales e independientes que serían depositadas en dos camiones distintos.-

La industria nacional está en condiciones de poder proveer el equipo completo de chasis para trenes y para autos de este tipo, así como también las cajas y los transbordadores completos.-

No vamos a dar los nombres de las firmas porque no es nuestro propósito efectuarle propaganda a ninguna institución comercial, pero si, podemos decir con satisfacción que se trata de una firma netamente argentina.-

XII.- CONCLUSIONES.-

De lo expuesto en este capítulo podemos entresacar las siguientes conclusiones:

Primero: el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad de la red caminera, mejorará notablemente las condiciones de vialidad de los territorios en la Patagónia.- Las dos principales rutas a saber, la N° 3 y la N° 40 deberán ser puestas en condiciones definitivas de tránsito lo antes posible, sobre-todo la primera de las dos, por las cuales ya existe un servicio de ómnibus discreto.-

Segundo: es necesario llegar definitivamente con el camino hasta Ushuaia.- Habla muy poco en favor de la Argentina, el aislamiento en que se encuentra esta localidad, la más austral del mundo.- Resulta ser por ello una ciudad penal, donde como consecuencia de tal aislamiento, se encuentran encerradas en ella hasta sus más honestos habitantes.-

Tercero: será muy conveniente crear un tipo de ómnibus que provea mayores comodidades para el servicio de los pasajeros que habrán de recorrer largas distancias, también convendrá adoptar un sistema de camiones que pueda trabajar en combinación con los vagones de carga de los ferrocarriles.-

Cuarto: el servicio más importante es el que se sostiene a lo largo de la ruta N° 3 y es para ella muy especialmente, que nos permitimos ofrecer el tipo de ómnibus ampliado.-

Quinto: finalmente el servicio de los puertos también podrá ser atendido por los automotores, tanto en el tráfico de pasajeros como en la conducción de cargamentos.-

Sexto: los elementos de la industria nacional están en condiciones de poder proveer todo el material rodante necesario.-

CAPITULO 7º

DE LOS TRANSPORTES AEREOS.-

- I.- De las distintas rutas que puede ofrecer la Nación Argentina. Pag. 332
- II.- Líneas aéreas al sur.- Pag. 334
- a) La Aere Posta Argentina S.A.- Pag. 335
 - b) Servicio y horario de la Aero Posta Argentina S.A. Pag. 338
 - c) Contribución a la línea por parte del Estado.- Pag. 340
 - d) Crítica al procedimiento.- Pag. 343
 - e) Es necesario unir a Ushuaia con el resto de las líneas aereas.- Pag. 345
 - f) Línea Aerea a Esquel.- Pag. 350
 - g) Prolongación de la línea al sur.- Pag. 352
 - h) Beneficios de la línea.- Pag. 353
 - i) Cuestión anti-económica que plantean los pasajes caros en las rutas aereas en el sur.- Pag. 354
 - j) Modo de salvar este estado de cosas, y de proveer al abaratamiento de las tarifas de los aviones.- Pag. 358
- III.- Material de vuelo.- Pag. 360
- a) El Junkers JU. 52/3 m.- Pag. 363
- IV.- Las Islas Orcadas del Sur.- Pag. 368
- a) Orientación de la ruta.- Pag. 374
 - b) Condiciones meteorológicas de las Islas Orcadas.- Pag. 376
 - c) Características generales que deberá reunir el avión destinado a este servicio.- Pag. 380
 - d) Un tipo de avión que probablemente podría ser empleado en este servicio.- Pag. 383
- V.- Conclusiones.- Pag. 385
-

DE LOS TRANSPORTES AEREOS.-

Otro de los elementos de transporte que están destinados a prestar realmente una eficaz colaboración en la marcha y progreso de la zona sur de la República, lo constituye sin duda alguna el avión.-

Sobre las grandes distancias, donde la necesidad del transporte se suele hacer sentir con imperiosa urgencia en cualquier momento de la vida común de los pueblos, por las múltiples necesidades que estos tienen, las cuales pueden hacer crisis cuando menos se las espera, el transporte aéreo al que se le puede dar un coeficiente de enorme seguridad, como lo demostraremos más adelante, viene a resolver en gran forma, las tribulaciones que pasaría un grupo de personas civilizadas, que por un hecho circunstancial de su existencia, se encontraran normalmente aislados y que una enfermedad por ejemplo, los pudiera obligar a buscar lo más rápido posible, un centro urbano que les proporcione los medios para conjurar la dolencia.-

La velocidad, es el principal patrimonio del avión, ha ido recibiendo los aportes de la técnica y ya no se encuentra sola; otros dos grandes factores se le han unido y estos son: la comodidad y el alto grado de perfeccionamiento alcanzado, que se traduce a su vez en dos grandes cosas: mejor calidad de las máquinas y mayor técnica en su empleo.- La primera de estas dos últimas condiciones contiene: mayor capacidad de resistencia de los materiales empleados en la construcción, mejores y más perfectos motores, mayor número y más prácticos elementos de navegación, mayor rendimiento o vida de la máquina, mayor capacidad o alcance de vuelo y mejores condiciones para resistir las inclemencias de los elementos; en la segunda de las condiciones se pueden incluir: más exp-

riencia en materia de vuelos, como consecuencia más técnica en el mismo, y en la utilización de los medios de navegación, absoluta posibilidad de navegar a ciegas, posibilidad de mantenerse en contacto por la radio con los aeropuertos y poblaciones que se sobrevuelan y aún el mantenimiento del avión en ruta por medio del radio-goniómetro.-

Este es en síntesis el cuadro del avión y las necesidades que puede llenar.-

I.- DE LAS DISTINTAS RUTAS QUE PUEDE OFRECER LA NACION ARGENTINA.-

Nos vamos a referir en esta parte a la probabilidad que puede tener una ruta en el territorio de la República Argentina de transportar o no transportar pasajeros y correspondencia.-

Debemos dejar bien asentado el concepto por el cual en el presente, tal como se presenta la aviación y con los elementos y exigencias que esta lleva consigo, no hay línea aérea que dé realmente beneficios pecuniarios y por lo tanto si una nación quiere tener rutas de esta naturaleza en su territorio, tiene necesariamente que subvencionarlas.-

Ahora bien: hay rutas y rutas.-

Hay rutas que más o menos pueden marchar, es decir, producir algo.-

Habría otras que no producirían materialmente nada y existen otras, entre las que podemos contar la que va al sur que, sin llegar a dar dividendos, tiene un movimiento de pasajeros cada vez más creciente y en la actualidad su servicio resulta escaso, comparandolo con la demanda que de él se hace en materia de pasajeros y correspondencia.-

En todos los viajes, las máquinas van y vienen con la carga completa de uno y otro renglón.- En todos los viajes, los pasajeros tienen que esperar turno.- La causa ya la veremos.-

A los efectos de analizar someramente estos tres aspectos nos vamos a permitir llevar a consideración tres rutas distintas que pudieran salir de Buenos Aires.-

Para que una ruta aérea sea a los pasajeros de algún interés, tiene que beneficiarlos netamente en materia de combinación de horarios y sobre-todo en ahorro de tiempo.-

Por ejemplo: si consideráramos una línea aérea entre Buenos Aires y Rosario, probablemente en ninguna forma llegará a marchar, no por otra razón sino porque se encuentran las dos ciudades muy cerca una de la otra, servidas por camino pavimentado de la mejor calidad y por dos líneas de ferrocarril, la del Estado y la del Central Argentino, que

absorben por un lado todo el intenso tráfico por las comodidades que ofrecen y mucho más barato, lo efectúan con una celeridad sobretodo los ferrocarriles que nada tienen que envidiar a los mejores servicios de su género en el mundo.-

Sobre una distancia de 360 kms. más o menos, a este sistema de comunicaciones, el avión no tiene nada que hacer.-

Su velocidad no permite marcar grandes diferencias y el costo del pasaje termina con la competencia del avión, pues, por ser tan bajo ponen al avión en la disyuntiva de tener que poner tarifas muy por debajo de sus necesidades, produciendole enormes pérdidas o de eliminarse del servicio.-

Esto último fué lo que aconteció a la Corporación de Transportes Aéreos, en su ruta entre estas dos ciudades.- Durante el espacio de tiempo que efectuó el tráfico no logró transportar ningún pasajero y llevó poca correspondencia.-

Por lo tanto tuvo que suspender sus servicios.-

El tiempo que se ahorra por la velocidad del avión no justifica su empleo, porque a él hay que agregarle el traslado hasta el aeródromo para tomarlo, el transbordo a la máquina, el nuevo transbordo en el aeródromo de destino y el viaje final de éste, al núcleo de la población meta del viaje.-

El viaje del avión dura aproximadamente una hora, entre los traslados, el que habrá de hacer en Buenos Aires y en Rosario, se invertirá otra hora, que menos de media hora para cada uno, luego tomar el avión, instalarse con toda la delicadeza que el vehículo requiere, es decir entre todo dos horas y media.- El ferrocarril con horarios fijos, con enorme superioridad de carga y de comodidades, por razones de amplitud cubre la misma distancia en cuatro horas y minutos.-

La diferencia no es notable y el pasajero la desprecia porque no le proporciona grandes beneficios, luego el empleo del avión no se efectúa simplemente por cuestiones de orden práctico.-

Si la ruta la planteáramos sobre una distancia aproximada de 690 kms. que es más o menos la distancia que media entre Buenos Aires y Córdoba, ya las cosas se presentan con mejor aspecto porque ha-

ciendo desfilan todas las consideraciones hechas para la ciudad del Rosario la diferencia horaria se haría más notable y por lo tanto más apreciable por la mayor distancia horaria.-

Pero si en lugar de ser Córdoba la distancia que se nos ofrece, fuera a Tucumán o Salta, las cosas cambiarían completamente de aspecto por la relación de tiempo existente entre los horarios más veloces que el ferrocarril puede ofrecer y las marcas que puede poner al alcance del público un avión.-

Si la ciudad del Rosario se encontrara a la distancia de Tucumán o si más bien dicho Tucumán tuviera la potencia económica de Rosario, un servicio de aviones tendrá razón de ser aún contra viento y marea.-

Solamente con pensar que, mientras el más rápido servicio de trenes como es el que nos ofrece el F.C. C. A. emplea 22 horas sin contar todo el tiempo que el viajero invierte para llegar a la estación y luego trasladarse en la localidad de destino, hace pensar en la conveniencia que se tendría si el día que se pierde en el viaje más bien dicho los dos días, porque habría que ir y venir el pasajero se lo pudiera ahorrar netamente.-

Debemos pensar, que normalmente la persona que viaja con urgencia de ordinario se trata de sujetos vinculados a los grandes negocios ya sea por sus intereses personales o por que pertenecen a la dirección de una gran firma comercial y descontando los que viajan por urgencias de índole familiar ya sea por desgracias o por fiestas, lo cierto es que en uno y otro caso lo mismo les es gastar doscientos que trescientos pesos.- Lo que les interesa es ganar tiempo.-

Si tenemos en cuenta que para la realización de las grandes operaciones comerciales o financieras se destinan como es natural, salvo excepciones, las mejores horas del día; para un hombre de negocios resulta una oferta muy tentadora aquella en virtud de la cual una empresa de transportes pone a su disposición un medio de comunicación que le permite en una semana en que debe efectuar irremediamente una operación de 1.150 kms. de distancia ahorrarse prácticamente dos días.-

Hay que ver lo que representa para un negociante cualquiera que gira miles de pesos por día hacer este ahorro de tiempo. Mientras más encumbrado es el negociante, mientras más grande es el volumen de sus giros, mientras más monetizado está, más avaros es en materia de tiempo y si una operación hoy aquí que le produce tanto y mañana otra en Tucuman que le produce cuanto, si este señor tiene a su alcance un avión que lo lleve en ese interín entre una y otra operación, lo toma, paga el pasaje caro pero va a Tucuman.-

El servicio de horario de trenes que rige al día de hoy en que se escriben estas páginas es el siguiente:

	F.C.C.A.		FF.CC. del Est.
Buenos Aires (Retiro) hoy	11.40	hoy	17.--
Tucuman	mañana <u>9.40</u>	mañana	<u>22.05</u>
Total	<u>22.-</u>		<u>27.05</u>

En otros terminos, mientras el F.C.C.A. emplea 22 horas para cubrir la distancia y el FF.CC. del Estado 27 Hs. 05' un avión para recorrer el mismo trayecto que por ser en línea recta lo podríamos estimar en unos 1.000 a 1.100 kms. a razón de un promedio horario de 200 kms que es lo mínimo que puede dar un avión de transporte bimotor o trimotor cubriría la distancia en cinco horas.- Por lo tanto ese viaje se puede ubicar comodamente entre las horas destinadas al reposo y sin menoscabo de efectuar las de más intensa labor.-

Un avión entonces puede salir normalmente a las 18 hrs. y llegar a uno u otro destino a las 23 ó 23,30 es decir dejando comodamente el resto de la noche para pernoctar y tomarse un cómodo descanso de sueño.-

Luego una persona podría comodamente terminar sus tareas a las 17,30 tomar el avión a las 18, volar hasta las 23 hrs. y estar en un hotel ya sea en una u otra ciudad a las 23,30 y a las 24 tomar reposo con toda comodidad de tal suerte que a la mañana siguiente se encuentre en condiciones de descanso como para iniciar sus tareas como si estuviera en la localidad de origen y sin haber efectuado ningún viaje.-

Si este señor ha hecho el viaje para un negocio determinado, por la noche de ese mismo día puede regresar en la misma forma que

cuando vino.-

Por lo tanto el tiempo necesario para el viaje queda practicamente anulado pues las horas que se emplean no estorban para las normales ocupaciones.-

Este servicio, cuando la Ciudad de Tucuman alcance la importancia comercial de la ciudad del Rosario, será de incalculables beneficios para esta clase de pasajeros.-

Existe una línea internacional entre Buenos Aires y Montevideo que trabaja con suma intensidad, no por que la distancia sea grande, pues las separa apenas unos 200 kms. sino que el elemento que las separa es el agua y por lo tanto el vehículo abligado es el vapor cuya marcha es normalmente lenta y toma para tal servicio muchas horas.

Habiendo la probabilidad de poder realizar una diligencia por la mañana o por la tarde y estar nuevamente de vuelta en su casa como si hubiera hecho un paseo por las afueras de la ciudad, cualquier persona que tenga más o menos medios económicos emplea el avión en lugar del buque, máxime cuando este no cobra un pasaje exagerado.-

Esta línea tiene que marchar forzosamente también por razones de ahorro de tiempo que no proviene de la distancia a cubrir sino como dijimos por el elemento que las separa y la disparidad de velocidades que hay entre el avión y el buque.-

Con respecto al sur se asocian los dos factores mencionados anteriormente para favorecer y justificar el tráfico de aviones la distancia y los demás medios de transportes que le pueda hacer competencia.-

La Aero Posta Argentina S.A. cubre con su línea la respetable distancia de 2.550 kms. que es la que separa a Buenos Aires con Río Grande (T. del Fuego).-

Su utilidad es de indiscutida importancia pues en esa zona el transporte, como hemos visto al tratar marina y ferrocarriles, dista mucho de ser eficiente, por esta razón el avión que acerca a las poblaciones entre si y a su vez con la Capital Federal tiene que ser

forzosamente utilizado, y aún que por cuestiones de orden técnico, por más transportes que efectúe la línea no da dividendos, a la Nación y con ella al Estado, interesa siempre como servicio público su implantación, mejoramiento y sostenimiento.-

El medio más común para viajar desde Buenos Aires, a los puertos del sur es el vapor que tarda varios días hasta Puerto Madryn que es uno de los más cercanos que no están unido a la Capital por otro medio directo.-

Si al vecindario de esta última localidad se le ofrece un servicio que conduce a los pasajeros hasta la metrópoli en el día, está demás hacer comentarios sobre cual se habrá de elegir, máxime si se ofrece paralelamente el 100 % de seguridad como se lo puede comprobar en la estadística que adjuntamos más adelante y un costo por pasaje relativamente moderado.-

Madryn es como dijimos el primer núcleo de población aislado de la red general que se encuentra una vez pasado Pto. San Antonio que cuenta con ferrocarril hasta Buenos Aires, la situación de ventaja a favor del avión se acentúa a medida que nos alejamos más y más hacia el sur.-

Demás está decir pues la necesidad que cubrirá el avión que ofrece traer en el día a los pasajeros provenientes de Comodoro Rivadavia, Deseado, Santa Cruz o Río Grande del Sur.-

II.- LINEAS AEREAS AL SUR.-

Dijimos que la Patagónia presenta un terreno apropiado para este sistema de transportes, puesto que aisladas en medio de las distancias, las pequeñas poblaciones sienten la necesidad de encontrarse vinculadas a los centros urbanos por un medio de locomoción que siendo seguro sea a su vez de mucha rapidez.- Más aún y debemos decirlo con cierta ironía pero haciendo con ello honor a la verdad, los pobladores del sur argentino tienen menos miedo a un viaje por avión que efectuar la misma trayectoria por automotores sobre rutas poco transitadas con distancias efectivamente dilatadas y por huellas muy poco preparadas para el tráfico automotor-

Para la Patagónia el tráfico aéreo no es desconocido y la línea más importante en aquellos territorios de la Nación, es la de la Aéro Posta Argentina, como dijimos que partiendo de Bs. As. (Aeropuerto de Pacheco) se orienta al sur y después de efectuar su primera escala en D. Blanca, recorre toda la costa patagónica finalizando en Río Grande del Sur (T. del Fuego) con unos 2.550 kms. aproximadamente de extensión.-

Esta línea en momentos de escribir estas páginas ha cumplido ya diez años de explotación.-

Por su parte el Ejército argentino, que ha sido factor de muchas iniciativas de verdadero progreso para la Nación, mediante su cuerpo de aviación ha tendido una nueva línea en estos días que saliendo de Buenos Aires (El Palomar) llega a treves del territorio de la Pampa a Neuquén y después de costear la Cordillera por su zona oriental termina en la localidad de Esquel (T. del Chubut)

No dudamos que habrá de ser muy interesante este servicio pues la calidad del material de vuelo, tanto humano como mecánico es de primer orden y por lo tanto se producirá el acercamiento de la zona pre-cordillerana a la Capital.- Como turismo, el Parque Nacional de Nahuel-Huapi se encontrará verdaderamente beneficiado pues los 1.742 kms. que en un ángulo casi recto separan a la Est. Constitución (Ba, As.) de San Carlos de Bariloche y que el F.C. los cubre en 48 ks.50', el avión que recorrerá solamente la hipotenusa de este triángulo imagina-

rio efectuando tres etapas, Santa Rosa, Neuquén y Bariloche, recorre los 1.324 kms. en no más de 7 $\frac{1}{2}$ a 8 horas.-

a) La Aéro Posta Argentina S.A.-

Para el año 1929 llegaba ya hasta Buenos Aires la línea de la Compañía Generale Aéropostale de nacionalidad francesa y que la presidía en aquel entonces Mr. Marcel Bouilloux-Lanfont.- A esta empresa la asesoraba el Capitán Aviador y guerrero del catorce don Vicente Almandos Almonacid.-

En el deseo de ampliar sus servicios, en aquella constante lucha entre las potencias de mantener las más amplias redes aéreas puesto que estas no son sino expansiones militares disimuladas como líneas comerciales, solicitaron y obtuvieron de los poderes de la Nación, dos líneas en nuestro territorio: una que saliendo de Buenos Aires llega en un principio hasta Comodoro Rivadavia.-

Así fué que para el 1º de Noviembre de 1929 se inaugura la línea al sur en su primera extensión, saliendo de B. Blanca, San Antonio y Trelew y en 1930 se prolonga hasta Río Gallegos con escalas en Pto. Deseado, San Julian y Santa Cruz.-

Los primeros pilotos fueron Jean Mermoz, Paul Vachet y Antoine de Saint-Exupery.-

Hasta el año 1936 la empresa se encuentra bajo la dirección de los directores franceses, durante él existe un período de unos ocho meses, es decir de Octubre de 1931 a Mayo de 1932 el servicio fué realizado por la Dirección de la Aeronautica Civil con los materiales e instalaciones de la aéro-posta; luego la retoma la mencionada empresa mediante un subsidio de \$ 10.000 mensual y 25.000 lts. de nafta por igual fracción de tiempo.- En una palabra a una empresa extranjera a una expansión militar francesa por un servicio en nuestro propio territorio se le entregaba la nafta y se le cubrían los déficit.- Pero hay algo más aún, en 1933 el subsidio mensual fué aumentado de \$ 10.000 a \$ 15.000.-

Durante la permanencia bajo la administración francesa de la compañía, el tráfico se efectuó con aeroplanos monomotores

Lato.-

Emplearen dos tipos uno de cuatro pasajeros y luego uno de ocho.-

Estamos en el año 1936, y el servicio de la Aeroposta sufre en esa época un cambio fundamental, pues comienza por mudar de dueños y como directa consecuencia, de personal navegante y de máquinas.-

Fue en esa oportunidad cuando un grupo de capitalistas argentinos encabezados por el Almirante Ismael F. Galíndes, y los doctores Ernesto Pueyrredón y Adolfo García Pintos (hijo) después de haber adquirido casi todas las acciones de la mencionada sociedad toman la administración de la misma y proceden a su reorganización completa.-

Fue renovado el material de Navegación, adquiriéndose tres trimotores alemanes "Junker" provistos de la última palabra en material de conducción y vuelo, con una capacidad para 17 pasajeros, 3 tripulantes, compuestos por: un piloto, un radio-telegrafista y un mecánico viajante.-

Por otra parte se mejora también el servicio auxiliar en tierra, con la instalación de talleres en: Pacheco y de emergencia en cada punto de escalas y ampliando y mejorando los campos de aterrizajes. Además el servicio se extiende hasta Río Grande, enlazándose de esta manera la Capital de la Nación con una de las localidades más australes del país y que no dudamos está llamada a ser un gran centro industrial y comercial, que dista de su metrópoli unos 2.500 kms.-

El servicio, al cual ya estaban acostumbrados las poblaciones del sur, fue recibido con gran beneplácito por estas y aún por las mismas autoridades de la Nación; por esta causa a la par del número de pasajeros que aumenta cada día se asocia el mayor volumen de correspondencia y sobre todo este el subsidio del mismo Estado con \$ 150.-- por cada 100 kms. de vuelo efectuado.-

Adjuntamos un cuadro demostrativo del tráfico realizado por las distintas empresas desde su iniciación, que hemos actualizado al 31 de Dic. de 1939, a los efectos de poder completar el informe sobre el tráfico del año entero.-

Cuadro demostrativo del servicio realizado en 10 años por la Aero Posta
Argentina S, A.-

Año	Viajes efectuados	Horas de vuelo	Kilómetros recorridos Kms.	Correspondencia Transportada.-
1929 (2 meses)	36	239 h.12'	35.280	361 kg.395
1930	211	1.942 h.31'	283.076	2.830 kg.184
1931 (6 meses)	102	918 h.03'	140.008	1.647 kg.274
1932 (7 meses)	119	1.144 h.39'	173.380	3.739 kg.111
1933	211	1.492 h.29'	295.190	5.600 kg.998
1934	208	1.914 h.11'	292.640	5.489 kg.837
1935	209	1.979 h.19'	299.075	6.173 kg.728
1936	209	2.041 h.30'	320.320	7.109 kg.415
1937	211	1.970 h.18'	330.471	7.897 kg.111
1938	208	2.021 h.31'	420.586	9.052 kg.410
1939	209	2.025 h.---	422.856	10.052 kg.---
1939 (10 meses)	174	1.699 h.48'	352.886	8.261 kg.103

Cuadro demostrativo del servicio realizado en 10 años por la Aero Posta
Argentina S.A.-

Año	Aero paquetes transportados	Pasajeros transportados	Regularidad	Accidentes Pasaj. Person de la Empresa
1929 (2 meses)	70 kg. 266	102	89.80 %	0 0
1930	3.369 kg. 132	763	93.15 %	0 0
1931 (6 meses)	3.261 kg. 630	237	99.20 %	0 0
1932 (7 meses)	1.932 kg. 727	408	98.10 %	0 0
1933	3.212 kg. 607	706	99.70 %	0 0
1934	3.895 kg. 401	804	99.--- %	0 0
1935	4.314 kg. 518	789	98.--- %	0 0
1936	5.081 kg. 934	1.060	96.--- %	0 1
1937	5.814 kg. 021	1.281	98.--- %	0 0
1938	6.033 kg. 381	2.130	100.--- %	0 0
1939	6.607 kg. ---	3.039	99.--- %	0 0
1939 (10 meses)	5.277 kg. 010	2.447	99.--- %	0 0

29 Set 1939

James

En Octubre del año 1937, la empresa sufre la reorganización, se efectúa la adquisición e incorporación del nuevo material de vuelo, los tres trimotores Junker JU.52-3m., y con ello se aumenta la capacidad de transporte en todos los renglones.-

Basta para ello observar los datos consignados en los años 1938 y 1939 con un número más o menos igual de vuelos aumentan los kilogramos de correspondencia y aeropaquetes y se triplica el número de viajeros al mismo tiempo que la técnica del personal navegante queda demostrada con las cifras de 99 y 100 % de regularidad y 0 - 0 accidentes.-

b) Servicio y horario de la Aéro Posta S.A.-

No es nuestro propósito hacer ninguna clase de propaganda a una empresa comercial como a primera vista se presenta el servicio de la Aéro Posta Argentina muy por el contrario.- Tal servicio es una realidad, en uno de los tantos puntos con que soñamos algún día formar la red vasta de las comunicaciones en el sur a cuya carencia imputamos sin más trámite, la falta de adelanto que hoy es dado comprobar.

A los efectos de dar una idea de lo que es un servicio aéreo a través de una gran distancia, insertamos el itinerario del actual servicio, que no dudamos habrá de ser ampliado dentro de muy poco tiempo por las exigencias de las mismas zonas por donde pasa.-

Ya se muestra Com. Rivadavia como una localidad de singular importancia.-

Lo acusa el doble servicio de aviones de que dispone en la semana, poniéndose de relieve las ventajas del correo especial que sale los jueves a las 7 horas para llegar a las 15.06 del mismo día para regresar el viernes saliendo también a las 7 horas de allá para llegar a Buenos Aires, también el mismo día a las 15 horas.-

Horario de "Aeroposta Argentina S.A."

. I T I N E R A R I O .

Km.	Hs.	Escalas	Dom.	Lun.	Mar.	Mier.	Juev.	Vier.	Sab.
		Bs. Aires.	5.00		18.06.....	7.00		15.06	
567.6	2.42'								
		B. Blanca	7.42		15.24		9.42	12.24	
307.4	1.29'		8.07		14.59		10.07	11.59	
		S. Antonio	9.36		13.30		11.36	10.30	
284.7	1.22'		9.51		13.15		11.51	10.15	
		Trelew	11.13		11.53		13.13	8.53	
337.7	1.38'		11.28		11.38		13.28	8.38	
		C. Rivedavia	13.06		10.00				
258.9	1.15'		13.36		9.30		15.06...	7.00	
		P. Deseado	14.51		8.15				
223.3	1.05'		15.06		8.00				
		San Julian	16.11		6.55				
99.9	0.30'		16.26		6.40				
		Sta. Cruz	16.56		6.10				
190.5	0.55'		17.11		5.55				
		R. Gallegos		9.00	17.05				
276.7	1.20'		18.06	5.00				
		R. Grande		10.20	15.45				

Servicio efectuado por trimotores Junkers para 17 pasajeros.

c) Contribución a la línea del sur por parte del Estado.-

El Estado Argentino, como todos los estados del mundo por razones de carácter militar y político, cada vez que lo puede hacer se vinculan a las líneas aéreas que pasan por su territorio, máxime cuando se trata de líneas o empresas netamente nacionales.-

El nuestro, hace pues otro tanto.-

Dijimos en tópicos tratados anteriormente, que en un principio y a los efectos de que la Patagónia contara con una línea aérea que la uniera con la Capital, subvencionó a una empresa extranjera, con tal de que la misma realizara los viajes al sur.-

Ahora, en presencia de una empresa argentina completamente, bien constituida y dirigida económica y técnicamente bien, su influencia decisiva no dejó de hacerse sentir mediante una prima por kilómetro recorrido.-

Como sabemos, la Dirección General de Aeronautica Civil, órgano vinculado al Ejército por múltiples causas a pesar de depender del Ministerio del Interior, es la Repartición encargada de controlar como su mismo nombre lo indica la aviación civil y comercial.-

Es casualmente por su intermedio que el Gobierno concede los permisos necesarios para las líneas aéreas en el país, y es ella también la encargada de asignar y distribuir las subvenciones y primas que concede a los clubs y a las compañías de aeronavegación.-

Ahora bien, volviendo al tema que nos interesa, las subvenciones a las empresas de transportes aéreos por el mismo principio que la ley Mitre, por ejemplo, garantiza a las empresas ferrocarrileras el 6.8 % de interés sobre los capitales invertidos a las que se dedican al transporte aéreo, tan rápido como oneroso, garantiza gran parte de su subsistencia mediante una contribución al trabajo efectuado, es decir por kilómetro recorrido.-

En nuestro caso, la Aero Posta Argentina, recibe \$ 1,50 m/n, por kilómetro efectivamente volado.-

La empresa para efectuar la liquidación de tal prima debe proceder en la siguiente forma:

1^a.- En el convenio que firman entre el gobierno por una parte y la respectiva empresa de aéro navegación donde se estipulan todos los permencres, se determinó conjuntamente con la prima que estarían autorizados a cobrar, la distancia que media entre un punto y otro de las distintas etapas.-

El Gobierno por intermedio del Instituto Geográfico Militar determinó estas distancias llegando a establecer las que siguen:

De Buenos Aires a Bahía Blanca	Kms. 567.6
" Bahía Blanca a S. Antonio O.	" 307.4
" S. Antonio O. a Trelew	" 284.7
" Trelew a C. Rivadavia	" 337.7
" C. Rivadavia a Pto. Deseado	" 258.9
" Pro. Deseado a San Julian	" 223.3
" San Julian a Santa Cruz	" 99.9
" Santa Cruz a Río Gallegos	" 190.5
" Río Gallegos a Río Grande	" <u>276.7</u>
Total	" 2.556.7

A esta distancia que por la forma en que está calculada permite hacer cálculos a priori sobre el monto de las primas que se podrán cobrar, se la multiplica por el número de viajes en uno y otro sentido que se han efectuado cada mes y su producto se le multiplica a su vez por el valor unitario de la prima, es decir por el precio estipulado para kilómetro de vuelo efectivo, \$ 1,50 m/n.-

La factura así confeccionada por la Aéro Posta Argentina, es presentada a la Dirección General de Aeronáutica Civil la que, una vez comprobada la exactitud sobre la declaración de los correos efectuados da su visto bueno para su liquidación y pago.-

Cada una de estas liquidaciones se transforma en un expediente que sigue el trámite ordinario de cobro de una factura en la Tesorería de la Nación, la cual después de un trámite administrativo bas-

tante largo hace por fin efectivo el pago.- Este proceso dura más o menos de un mes y medio a tres.-

Respecto a la prima que cobra, por kilómetro recorrido, los directores de la empresa, efectúan entre otras objeciones las siguientes:

a) que relacionada con los gastos efectivos, la contribución es relativamente escasa.-

b) que ese trámite es efectivamente engorroso.-

Con este antecedente recibido de una fuente desde luego interesada efectuamos las averiguaciones del caso para llegar a establecer hasta que punto puede llegar a afectar el tráfico del sur estos dos inconvenientes enunciados.-

Desde luego, la empresa desearía una mejor remuneración, basada en que las trayectorias entre etapa y etapa no se hacen exactamente con el recorrido indicado teóricamente con la distancia determinada entre dos poblaciones.- En la práctica del vuelo se producen desvíos por múltiples razones vinculadas con el vuelo mismo de las máquinas, ya sea para decolar, o para desviar una tormenta haciendo un rodeo en una palabra como ellos mismos llaman "aumento en el recorrido de las máquinas por razones de mejor servicio y seguridad."-

De la investigación resultó que el gobierno también había tenido presente tales maniobras y que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica la tal mejora constituye realmente una cuestión un tanto vidriosa por el hecho de que están en pugna dos potencias: la Empresa y la Dirección.-

Pero poniéndonos en un punto medio sin pretendernos erigir en jueces creemos como cosa muy probable que la Dirección de Aeronáutica haya procedido con un tanto de restricción y que, ha preferido dar una contribución estricta para estimular la buena administración de la empresa y esta por su parte se vea en la necesidad de mantener tarifas altas para compensar los ingentes gastos.-

d) Crítica al procedimiento para el pago de las primas.-

Dejando de lado el monto que por tal concepto cobra la empresa aérea, pues en el caso de un reajuste deberían de ser consultadas las finanzas más íntimas de la misma y por lo tanto no es posible que las publicaciones en estas páginas, puede ser objeto de crítica la forma en que se paga a la misma esa contribución oficial ya asignada.-

Es verdaderamente anti-económico el sistema y atenta directamente contra el estado financiero de la empresa a la cual se desea beneficiar; las inútiles demoras que impone el régimen administrativo de los pagos con la intervención en cada uno de los casos de la Contaduría General de la Nación resulta en extremo engorroso.-

Si es cierto que el fin de carácter administrativo que se persigue es loable por el hecho de que se trata de ajustar las cuentas antes de que se produzcan las erogaciones, no es menos cierto que la demora en tal trámite es en este caso realmente condenatoria.-

El volumen de las cuentas que pasan por la Contaduría al cabo del día y que aumentan constantemente producen en la práctica una demora espantosa en el cobro de las más urgentes facturas y si es perdonable que se tengan especiales cuidados y trámites con los pagos de operaciones aisladas o particulares que no se habrán de repetir más de una vez como sucedería con la adquisición de un artículo cualquiera, no lo es cuando se trata de la liquidación de una factura que visada por una Institución de responsabilidad como es la Dirección General de Aeronáutica que autoriza la ejecución de la entrega de una prima de estímulo concedida de antemano por el Gobierno de la Nación.-

Para la ejecución de pagos de esta naturaleza, por su carácter de periodicidad y por la circunstancia de tratarse de una prima de ayuda resulta para quien los ejecuta una tarea realmente molesta todos los meses del año efectuar el largo proceso de la liquidación y pago de una prima autorizada y fijada como si se tratara de un tema completamente nuevo y distinto del anterior cobro.-

Creemos que el procedimiento a pesar de ajustarse a

USHUAIA.

φ = 54 49 S

ω = 68 19 W

Normales meteorológicas de la serie hasta el año 1920.

MESES	Temperatura del aire				Humedad Relativa	Nebulosidad esc. 1 a 10	Lluvia	
	Media mensual	Absoluta					Total caído	Nº. de días.
		Máxima	Mínima	Amplitud				
Enero	9.7	29.5	-2.0	31.5	80	6	49.2	9
Febrero	9.5	26.2	-2.5	28.7	69	6	51.3	9
Marzo	8.2	23.5	-3.0	25.5	82	6	45.3	8
Abril	4.7	18.2	-6.2	24.4	78	6	44.5	10
Mayo	2.6	19.0	20.2	39.2	80	6	37.2	9
Junio	0.7	14.0	18.2	32.2	83	6	40.4	7
Julio	0.9	12.5	21.0	33.5	84	6	30.1	8
Agosto	1.8	15.0	14.5	29.5	79	6	21.6	8
Septiembre	4.0	16.1	-8.0	24.1	76	6	30.4	7
Octubre	6.1	21.1	-4.2	25.3	74	6	34.5	7
Noviembre	6.9	23.5	-6.0	29.5	73	6	39.5	10
Diciembre	8.4	26.7	-3.0	29.7	71	7	45.6	11
Media Totales	5.3				76	6	469.6	103
Valores Abs.		29.5	21.0	50.5				

(Continuación)

MESES	Número de días de viento.								
	N.	N.E	E.	S.E	S.	S.W	W.	N.O	Calma.
Enero	1	1	1	1	2	15	1	2	7
Febrero	2	0	0	1	2	12	1	2	8
Marzo	2	1	1	0	2	10	2	2	11
Abril	2	1	1	1	1	9	2	3	9
Mayo	2	1	1	1	1	9	2	2	12
Junio	3	1	1	1	2	9	3	2	8
Julio	2	1	0	1	2	10	2	3	10
Agosto	4	0	0	0	1	9	3	3	11
Septiembre	3	1	1	0	1	10	3	2	9
Octubre	2	0	1	0	1	13	3	2	9
Noviembre	1	0	1	0	1	16	3	2	6
Diciembre	1	0	1	0	2	17	1	1	8
Totales	25	7	9	6	18	140	26	26	108

los términos de las disposiciones legales está por su naturaleza fuera de foco.-

Los pagos de esta naturaleza a nuestro juicio deberían seguir un procedimiento más rápido análogo al de los pagos de sueldos y pensiones o por lo menos que la Dirección General de Aeronáutica debería estar autorizada para efectuar los mismos por medio de cheques de su firma, lo que abreviaría el trámite de unos meses a unas horas.-

Nos permitimos por lo tanto aconsejar que se autorice a la citada institución de aeronáutica a efectuar los pagos con cargo.-

Estando, como hemos dicho, fijada de antemano la longitud del recorrido a lo largo de la ruta, perfectamente se puede calcular con anterioridad el recorrido total que habrá de hacer el avión al cabo de un servicio de un mes.- Llegado el fin de este, el Correo comunicaría el cumplimiento y la regularidad del mismo, cosa que resulta muy fácil como consecuencia de la atención que este tiene que prestar a la correspondencia que las máquinas transportan, por lo tanto, autorizada la Dirección para ello, podría efectuar el pago dentro de las veinticuatro horas a más tardar contadas desde la presentación de la Compañía para su cobro.-

Por su parte la Dirección General de Aeronáutica podría rendir cuenta de los pagos efectuados conjuntamente con todas las demás cuentas que hubiera pagado con su caja semestral o anualmente a la Contaduría General de la Nación.-

En esta forma, sin recargar mayormente a las funciones administrativas de la Dirección, resultarían directamente beneficiados por la rapidez del trámite la Compañía aérea y por la contribución a descongestionar el movimientos de papeles la Contaduría General.-

e) Es necesario unir a Ushuaia con el resto de las líneas aéreas.-

Comprobados los beneficios resultados que ha traído consigo el tráfico aéreo en el sur de la Nación y después de haber

analizado las condiciones en que se encuentra la empresa así como también su personal de vuelo y las perspectivas de aumentar el servicio con mayor número de vuelos y aviones más amplios, surge una pregunta casi espontánea: ¿Porqué no llegan hasta la capital fueguina?.-

Confesamos que esos términos nos presentó a nuestra mente la intriga por saber cual es la causa en virtud de la cual las mismas máquinas que efectúan 2.550 kms. de vuelo efectivo hasta llegar a Río Grande, no vuelan un poco más y llegan hasta la capital del territorio.-

La indagación no tardó en dar sus frutos y dada la lógica que rodea a la causa que impide por el momento la prolongación de la línea, nos honramos en poner en estas páginas la discriminación de tal cuestión, no sin el íntimo deseo de que las cuestiones se subsanen y la ruta aérea llegue por fin a Ushuaia.-

La localidad fueguina se encuentra en línea recta a no más de 120 kms. de la de Río Grande.- Más, para efectuar este viaje la máquina debe en primer término una vez que ha partido de esta última población sobre-volar un tramo de pocos accidentes geográficos de unos 60 kms., luego pasar por encima de la sierra Beauvoir con una cota de 800mts., el extremo del lago Fagnano y por último una serie de cadenas de montañas más elevadas aún que llevan el nombre de sierra Alver, sierra Valdivieso, picos Cinco Hermanos, Oliva, Vinsiguerra, etc., cuya altura según la información recibida llega a los 1.500 mts. terminando con la cadena de los montes Martial que dominan la Bahía de Ushuaia.-

A dicha bahía la bañan las aguas del Canal de Deagle con un ancho en ese punto de unos 10 kms. a cuya orilla opuesta se elevan ya los contrafuertes de la isla Navarino donde la cota mayor de una marca de 1.200 mts.-

Ahora bien, las máquinas con que cuenta la Aero Posta tendrían que efectuar este viaje elevándose por lo menos a 1.650 mts. en un vuelo de por sí accidentado.- Por otra parte, las condiciones atmosféricas son bastante desfavorables, en verano los chubascos impiden a veces la visibilidad por la intensidad de los mismos y en invierno

menudean las cerrazones producidas por las lluvias, los granizos y los temporales de nieve.- Más, a juicio de los técnicos de la Aéro Posta Argentina, la dificultad mayor la constituye el callejón que presenta el canal de Beagle encerrado entre las cadenas de montañas en la falda de una de las cuales habrá forzosamente de aterrizar la máquina.- Juzgan la maniobra arriesgada con ese tipo de máquina en buen tiempo, que es casualmente la excepción, por lo tanto el correo que se caracteriza por su regularidad y por su seguridad se encuentra minado por su base ante la peligrosidad de aterrizaje en momentos de malas condiciones atmosféricas.-

La cuestión llegada a Ushuaia la solucionan afectando al servicio no al probable aeródromo que podría existir venino a la población sino empleando el espejo de agua que ofrece el Canal de Beagle.

Entonces tendríamos en vez de aterrizaje, un acuaticizaje que con una superficie notablemente mayor se puede tomar contacto con las aguas donde sea más cómodo y a entera elección del piloto.-

Esto daría por resultado la necesidad de emplear una máquina de tipo anfibia, destinada especialmente para tal servicio, dotada como es natural de un poder de motores, de una cabina, de un instrumental de navegación y de un personal de vuelo apropiado para el mismo.

La empresa no se niega a afrontar el compromiso de tener a su cargo el mencionado servicio, lo que no está dispuesta, y eso lo creemos enteramente justo para conservar entre los pasajeros el tan merecido prestigio, es afrontar la responsabilidad de la seguridad del vuelo o más bien dicho del aterrizaje en esas condiciones en Ushuaia.-

Las máquinas de que disponen no son aptas para enfilear allí y por otra parte el espacio es reducidísimo, luego el peligro de una catastrofe es efectivamente grande.-

Esto es lo que detiene a la empresa a prolongar su servicio.-

Pero como hemos dicho ya el inconveniente no es insalvable y ellos mismos enuncian su probable solución.-

Lo primero es emplear como aeropuerto el canal de Beagle y por lo tanto el avión anfíbio de que hicimos mención.-

En segundo término, no es conveniente arriesgar el vuelo sobre las erizadas crestas de los montes que guardan las espaldas por así decirlo de la población de Ushuaia, y efectuar entonces un vuelo más largo pero mucho más seguro.-

La ruta sería la que siguen de ordinario los aviones de la armada cuando van hasta aquellas latitudes. Salir de Río Grande en dirección al S.E. para pasar por entre el lago Fagnano y sierra Irigoyen para luego sobre-volar una parte baja de la sierra Lucio Lopez y llegar así al canal Moat.- Una vez aquí virar en dirección O.NO. enfilando rumbo al Canal de Beagle, que se puede lógicamente volar a poca altura.-

Desde luego el viaje se alarga, pues al llegar al canal de Moat procedente desde el Río Grande se han recorrido ya 150 kms. y luego en la enfilada hasta Ushuaia sobre el Canal de Beagle se cubre otra distancia no menor de 100 kms.- Por lo tanto el viaje se alarga a 250 kms. en vez de 120 kms. que es el directo.-

Pero a los efectos de la seguridad del vuelo, del pasajero y aún mismo de la correspondencia y tripulantes está hártamente justificado el empleo de unos minutos más y el alargamiento de la tirada a recorrer por regiones mucho más fáciles y cómodas.-

Ahora bien, hemos hecho toda esta reseña de cosas para llegar a algo tan importante como el cambio de máquina para este tipo de viaje.-

Se trata de la financiación de la misma.-

La adquisición de la máquina o máquinas, la instalación de algunas radio-estaciones a lo largo de la ruta para los informes de meteorología necesarios, el personal adiestrado, los materiales fijos que hay que instalar, insumen gastos que están por muy encima de los que con la actual contribución oficial no se podría materialmente cubrir.- Es menester por lo tanto la ampliación de la misma, a razón de un vuelo por semana, se sumarían al fin del año 26.000 kms. cuyos gas-

tes serian superiores a todas las entradas que por el régimen presente se consiguen.-

Pero es el caso, que la capital del territorio está practicamente aislada y por lo tanto merece que por ella el Estado efectúe un gaste extraordinario.-

Por nuestra parte creemos conveniente que el servicio lo efectúe la mencionada empresa y no directamente el Estado como también se aconseja por el hecho de que estando en su vivo deseo al no tener una mancha en su foja de servicios no escatimará esfuerzos para que ello sea así.-

Si el vuelo lo efectuaran aeronaves de la Armada, por ejemplo, el personal sin duda alguna estaría variando muy a menudo por razones del servicio militar, en cambio en el caso de la empresa particular, sin que por esto se eluda el control del Estado por medio de las instituciones especialmente creadas para ello, desempeñaría el servicio un personal especializado que no hace otra cosa que por lo tanto reúne a las buenas condiciones de la máquina las inmejorables aptitudes del hombre.- No es el hecho de que los pilotos de la Armada Nacional sean de inferior capacidad técnica, no.- Pero si, debemos estar completamente de acuerdo en que el piloto militar y el piloto civil constituyen dos técnicas completamente distintas.-

El mismo Capitán de Navío Marcos Zar, jefe de las escuadrillas de la Armada Nacional, decía en unos escritos publicados en el diario "La Nación" "el piloto militar debe ser un hombre arriegado" El civil por lo contrario "extremadamente prudente".- El piloto militar se larga a volar sobre regiones que casi no conoce, en cambio el piloto civil debe conocer la ruta como la palma de la mano, para saber en todo momento donde está y como debe conducirse.-

En resumen: creemos a nuestro juicio, que lo más correcto para solucionar el problema de la comunicación de Ushuaia con Buenos Aires consiste en:

a) efectuar un nuevo convenio con la Aero Posta Argentina para dotar de un nuevo tipo de máquina y proporcionarle una prima espe-

cial para ese tramo final.-

b) dotar a lo largo de la ruta de tres a cuatro radio-estaciones de las cuales una es indispensable en el codo que haría la ruta en la orilla del Canal de Moat.-

c) finalmente proveer a los dos puntos de esta etapa de elementos necesarios para atender las necesidades de las máquinas en servicio.-

f) Línea aérea a Esquel.-

A 1.521 kms. de la Capital Federal calculados a lo largo de la ruta a seguirse por las máquinas que atravesaran en diagonal el territorio de la Nación, empujada en los contrafuertes andinos, se encuentra la población patagónica de Esquel.-

Risueña como todas las poblaciones de montaña, más chica parece aún por la inmensidad de las cumbres que la rodean.- A pesar de su indiscutible importancia esta población argentina hallabase separada de los principales centros argentinos por falta de vías directas de contacto de donde resulta que, en pleno territorio patrio, por efecto de las distancias se encontraba bloqueada, aislada de su patria y por su proximidad al límite internacional muy vinculada a Chile.-

Con efectos del empuje por el cual han cobrado vida todas las actividades tendientes a unir más el sur de la Nación consigo misma y del cual participan felizmente todos los elementos de la misma ha surgido algo realmente plausible, una línea aérea.-

El ejército que, a través de nuestra historia se caracterizó por sus obras de patria, ha hecho una vez más honra a su glorioso pasado y en un gesto propio de su carácter poniéndole a ello la nota de singular colorido y sin más explicaciones que la de que "es necesario" ha entresacado de sus elementos los mejores y los ha abecado a la misión honrosa de unir al sur de la patria con su propia metrópoli.-

Estamos pues frente a una nueva ruta aérea al sur que la llamaremos N^o 2, que a través de la Pampa y del Neuquén llega por ahora

hasta Esquel pero que más adelante, y ello no está muy lejos, unirá a lo largo de la ruta 40 todas las poblaciones de la pre-cordillera por el norte con Buenos Aires y por el sur con Santa Cruz o Río Gallegos.-

Hace algún tiempo la Aero Posta Argentina, efectuó algunas diligencias para obtener el permiso necesario para un servicio directo hasta la Est. Bariloche.- Lógicamente este figuraba como un ramal que partiera desde la red principal que en aquella época se iniciaba en B. Blanca.- Se hicieron algunos ensayos pero luego quedó en nada.-

Fué después de aquel entonces cuando el ejército tomó a su cargo la empresa de llevar adelante y al terreno de los hechos la unión por medio del avión de las primeras poblaciones cordilleranas de la Patagónia con la Capital Federal, como un primer paso hacia una línea, consta de cuatro etapas que son: de "El Palomar" base aérea militar a Santa Rosa, capital del territorio nacional de La Pampa, con 552 kms. de recorrido; de Santa Rosa a Neuquén capital del territorio nacional del mismo nombre con 416 kms. de distancia; luego a Bariloche sobre los hermosos lagos de Nahuel-Huapi con 356 kms. y finalmente a Esquel sobre el territorio del Chubut a 197 kms. de la anterior localidad citada.- En total como dijimos al principio suman 1.521 kms. de vuelo efectivo lo que da como resultado unas 11 horas netas de viaje.-

El objetivo que persigue el ejército al establecer este servicio es en primer término proveer a la Nación de un medio de argentinización de todas esas poblaciones que estaban casi abandonadas así mismas en el más absoluto desamparo.-

Este servicio que será librado al público dentro de muy poco permanecerá a cargo de la aviación militar hasta que se realice algún convenio con empresa civil, que lógicamente no son las instituciones armadas de la Nación las que deberán estar al servicio del público.-

Los pobladores que resultan beneficiados con la misma y los que más adelante lo sean con su prolongación se encuentran sumamente interesados y como ya lo hemos dicho, tienen una vinculación

con el tráfico aéreo y están más familiarizados con el que los mismos habitantes de los principales centros urbanos y a juicio de los mismos aviadores resulta risueño comprobar que tienen mucho menos aprehensión por los posibles accidentes los pobladores patagónicos que los posibles pasajeros que podrían salir de Buenos Aires....

g) Prolongación de la línea al sur.-

Una vez que sea establecido con carácter definitivo el servicio regular a Esquel, la línea será prolongada más al sur efectuándose para ello los correspondientes estudios y vuelos de ensayo a los efectos de garantizar la aeronavegación de los correos.- Debemos adelantar que toda la ruta a seguir es ya conocida por las fuerzas aéreas del ejército y de la armada y que por lo tanto la preparación no consiste en ir a conocer el trayecto, como muchos habrán de creerlo, sino simplemente en familiarizar con la misma al personal navegante dando así el mayor coeficiente de seguridad al pasajero.-

Probablemente la prolongación se efectúe tocando los siguientes puntos: en Chubut: Tecka al sur del paralelo $43^{\circ}30'$ de latitud, San Martín sobre el 44° de lat. sur, y Paso Río Mayo al sur del paralelo $45^{\circ}30'$, en Santa Cruz: Lago Buenos Aires, localidad sobre el lago del mismo nombre, Tamei Aiken punto ubicado sobre la ruta 28 que viene procedente del puerto de San Julián, y luego probablemente serán también más al sur algún punto cercano al lago San Martín, al lago Buenos Aires y al lago Argentino de donde probablemente o tomará rumbo a Río Gallegos o efectuará previamente un rodeo siguiendo la ruta 293 alcanzando en tal caso el paralelo 52 que es nuestro límite sur con unos 2.700 ó 2.800 kms. en total.-

Estas distancias serán salvadas por las máquinas con un servicio que aunque no está todavía determinado se efectuará en dos días, es decir un primer tramo hasta Esquel probablemente, donde los pasajeros podrán pernoctar para luego seguir viaje según corresponda en dirección a Buenos Aires o para Río Gallegos.-

Será necesario previamente a todo esto, perfeccionar la infra-estructura de la ruta actualmente en preparación hasta Esquel es decir, efectuar la construcción de aeródromos, con los hangares necesarios, así como también las comodidades necesarias para los señores pasajeros y pilotos; levantar las estaciones meteorológicas y las del servicio de radio y principalmente proveer del material de vuelo necesario y suficiente para no tenerles que exigir a las máquinas un trabajo excesivo y a su vez permita las prolijas revisiones preliminares de todos los vuelos.-

Establecida y ya en marcha la primera parte de esta ruta, recién resulta aconsejable su prolongación, que sin duda alguna requerirá aún más ensayos así como también mayores cuidados en todos los detalles, pues se trata de un servicio aéreo de montaña.-

Ponemos de relieve los dos grandes factores que deciden el éxito de estas empresas en lo que al transporte y regularidad se refiere.- Coinciden dijimos dos elementos a saber: primero buena elección de las máquinas o aviones, segundo, un empleo de las mismas con la mayor prolijidad, técnica y prudencia.-

En materia de elección del material de aviones las dos rutas serán servidas por Junkers JU. 523m.; luego la experiencia de la Aéro Posta habrá influido seguramente y luego en la manera de tratar los aviones el ejército pone la mayor pulcritud.- Los aviones se usan si, pero no se destrozán.-

Se calcula que habrá de intensificarse el servicio, que se habrá de necesitar varias máquinas pero por el momento solo se necesitarían dos máquinas, más adelante con el servicio prolongado será menester aumentarlas a tres o cuatro.-

h) Beneficiarios de la línea.-

Nos ocuparemos ahora de los beneficios que esta línea da a prodigar tal servicio cordillerano.-

Hasta ahora lo unico que sabemos de las ventajas del avión, nos ha llegado por la Aéro Posta Argentina.-

Ahora, otro núcleo de poblaciones serán objeto de incalculables beneficios con el tráfico aéreo.-

Si las poblaciones de la costa, con el común medio de transporte por el mar, recibieron con los brazos abiertos la llegada del aeroplano, que no dirán las que se encuentran a pie de la cordillera, que a los efectos de viajar de un punto a otro se veían obligados a transitar por caminos completamente desamparados y expuestos a todos los peligros.-

Enlazadas entre sí por las vías militares las poblaciones que se encuentran a lo largo de la cordillera serán las primeras en sentir los beneficios de este servicio.-

En segundo término se encuentra un elemento que vá a marchar dentro de muy poco, nos referimos a la Gendarmería Nacional.- Distribuida de acuerdo con lo que hemos enunciado anteriormente, todos sus cuarteles y destacamentos se encontrarán a lo largo del macizo andino y por lo tanto la ruta aérea los habrá de visitar todos y cada uno de ellos.- Está demás decir para cuantas cosas la Gendarmería habrá de recurrir a los servicios aéreos.-

Finalmente otro gran elemento vá a ser notablemente beneficiado, el turista y con él el turismo, en sí toda la región de los grandes lagos, tanto en el parque Nacional de Nahuel-Huapi como en los demás del sur.-

Creemos firmemente que, por las perspectivas económicas que tiene esta región y la comodidad de transportarse por avión atraerá enormemente a los hombres portadores de capital y por lo tanto factores de impulso y de comercio.-

La población cada vez se familiarizará con su empleo por lo tanto no nos debería extrañar que este servicio supere dentro de muy poco a la ruta del Atlántico.-

1) La cuestión anti-económica que plantean los pasajes caros para las rutas aéreas del sur.-

Es del dominio de todos que el costo de los pasajes de

las distintas líneas aéreas es efectivamente caro, por lo tanto, que los mismos solo están al alcance no del que efectivamente pudiera necesitar en un momento dado todos los beneficios del transporte rápido, sino de aquel otro que pueda darse el lujo de viajar por avión.-

Puesta en esta situación de hecho que nadie discute salta de inmediato la interrogación de cual será la población de la Patagónica argentina que necesitará ordinariamente los aviones, cual la que lo ocupará ocasionalmente y cual la que necesitándolo imperiosamente no corre el riesgo de no poder hacer uso del mismo por no tener el dinero para pagar el pasaje.-

Más aún, en todas partes se pregona que tales líneas tienen carácter de fomento para esas zonas.- No lo discutimos desde luego, por que entre tener la presencia del servicio y no tenerlo hay mucha distancia, pero es del caso suponer que mientras por una parte se coloca al alcance de los viajeros las comodidades del avión por otra se la quita mediante las vallias de los grandes aranceles.-

Nadie pone en duda que es precioso ir hasta Comodoro Rivadavia en el día e también a Río Gallegos, pero nadie discute tampoco que es un pasaje regalado, cobrar hasta Comodoro Rivadavia \$ 232.50 y hasta el otro punto indicado \$ 360.--.-

Esta situación es necesario modificarla, no es posible tal cosa, pues de seguir así, llegar hasta Río Gallegos por la otra línea puesto que es más larga habrá de costar por lo menos unos \$ 500.-- lo que nos es tolerable y sobretodo que no estará al alcance de muchos.-

Vamos pues a tratar de ver que es lo que pasa en la parte administración de la empresa aérea y como podemos zanjar en parte estas dificultades.-

¿Que es lo que interviene en la formación y cálculos de las tarifas?.-

Entran tres factores, a saber: intereses de los capitales, sueldos y jornales del personal y amortización de esos capitales de acuerdo a cada una de las inversiones que se hacen con los mismos.-

De estos tres elementos, los dos finales son los de mayor importancia por la forma en que se realizan, sobre todo en las empresas particulares.-

Los sueldos y jornales, tienen la particularidad de ser especialmente altos para poder exigir a los pilotos la mayor dedicación a sus tareas y el mejor de los cuidados.-

La tripulación de un servicio aéreo no puede ser reducida a lo indispensable, pues el más mínimo inconveniente puede privar a los pasajeros del avión del elemento indispensable para el viaje.-

El piloto no va solo, lo acompaña un copiloto, con quien comparte las responsabilidades del vuelo, va un radio-telegrafista, elemento de tanto interés en la aeronavegación y finalmente un camarero, destinado a la atención de los pasajeros.-

Por lo tanto un avión regularmente grande, como en nuestro caso resultan serlo los trimotores Junkers lleva a su bordo a un personal no menor de tres hombres, todos ellos bien rentados.-

Viene luego la amortización de los capitales según sus inversiones.-

La amortización más brava es la del material de vuelo, los aviones.-

Estos que son muy caros de por sí tienen particularmente poca vida garantizada y mientras un buque por ejemplo, está en condiciones de prestar servicios a los treinta o cuarenta años de labor la garantía que pueden tener los aviones no sobrepasan los cinco años, siempre y cuando la calidad del personal navegante sea de primer orden y las empresas cuyos servicios prestan los cuiden en determinada forma de lo contrario la vida de estas máquinas disminuye muy pronto.-

A esto debe también agregarse otros dos grandes factores: el costo de las reparaciones ordinarias destinadas al mejor funcionamiento de los aviones y al costo del combustible que consumen que es de por sí muy caro y que los motores consumen a granel.-

Agreguemos a esto las amortizaciones de todas las demás obras que en el caso de una empresa argentina como la Aéro Posta

tiene que hacer por no existir a lo largo de su ruta, como las obras de hangares, alambrados, galpones, instalaciones de radios, etc., que forman parte de la infra-estructura de la línea que le correspondería haber sido efectuados por la Dirección de Aeronáutica Civil, nos vemos frente a un problema de capitales que la empresa deberá hacer frente con sus entradas.-

Tenemos todavía algo más que agregar para plantear el problema financiero de la compañía de aeronavegación, se trata de la explotación en si de la ruta aérea.-

El avión presta utilidad cuando en las distancias descuenta un gran número de horas a otro medio cualquiera de locomoción que sobre el mismo trayecto se pudiera utilizar, es el caso de la probabilidad de éxito de las líneas al sur pues ni el ferrocarril ni el vapor le pueden presentar lucha en cuanto a los horarios establecidos.-

Ahora bien, el avión para poder cubrir en una etapa distancias apreciables necesita por el enorme consumo de nafta de sus poderosos motores destinar a esta gran parte de su capacidad de carga y de espacio.- No es del caso que nos pongamos en cálculos pero fácil resulta imaginar el block, el volumen y peso que representará la nafta necesaria para alimentar a tres motores de unos novecientos caballos c/u de poder lanzados a gran velocidad durante largas horas.-

Luego si para aumentar el radio de acción se necesita castigar la capacidad de carga pagable a que precio por kgs. se tiene que elevar el costo de la tarifa de una línea aérea para hacer frente a los innumerables gastos con probabilidades de éxito.- Lógicamente mientras las cosas estén dentro de estos marcos, mientras la técnica no disminuya los excesivos gastos que hemos presentado, ninguna línea aérea puede ser económicamente realizable, necesitará indefectiblemente el directo apoyo oficial.-

Pues bien, planteado de esta suerte el problema, veamos a nuestro criterio cuales serán las principales soluciones que se nos ofrecen, sobre todo para nosotros y muy especialmente para nuestras líneas al sur.-

j) Modos de salvar este estado de cosas y de proveer al abaratamiento de las tarifas de aviones.-

Lo que nos interesa bajar, no son los aranceles postales o de encomiendas, sino aquellas tarifas que inciden sobre el pasajero mismo y que por su alto costo, solo queda al alcance de los que se encuentran en la cúspide de lo que se llama pirámide económica, de una población.- Entre otros términos, queda solamente al alcance de los pocos que tienen con que pagar esos pasajes tan caros.- Un servicio para beneficiar a tan pocas personas no redundará en beneficio de la economía de la Nación.-

Salvo la opinión más autorizada que pudiera oponerse a esto, a nuestro entender dos serían los medios que a primera vista saltan para mejorar este estado de cosas.- Uno responde a una cuestión de técnica aeronáutica y la otra a una cuestión de orden financiero.-

El primero consistiría en cambiar el tipo de motor a explosión por uno a combustión.-

Esto nos permitimos aconsejarlo como una primicia a algo que está por aparecer entre los productos de la industria nacional. Se trata pues de un motor especialmente construido para aviación que está en preparación en los laboratorios de los productos ya presentados que habrá de ser de inmejorables condiciones técnicas.-

Es el cambio de tipo de motor, una de las probables soluciones que si bien no resolverán del todo el problema habrá de quitar uno de los grandes factores de encarecimiento de las tarifas, cual lo es el combustible a emplearse.-

Este motor habrá de consumir fuel-oil diésel y por lo tanto a la par de disminuir el gasto de su mantenimiento por ser un producto mucho más barato que la nafta de aviación, aumentará también la capacidad de carga de los aviones pues en igualdad de condiciones con los motores de explosión, los de combustión interna diésel consumen muchos menos litros.- Por lo tanto existe la probabilidad de un doble ahorro, en gasto de combustibles y en lugar y peso destinado al

mismo dentro del avión.-

La segunda de órden financiero, consistiría en un aumento en la prima por concepto de vuelos efectuados.-

No se trataría en este caso de aumentar lisa y llanamente la contribución al sostenimiento por parte del Estado, sino a un complemento que se podría imponer como adicional en las tarifas de otros tipos de transportes a efectuarse en la misma Patagónia.-

Cuando su desarrollo económico se acentúe, y los ríos, por ejemplo comiencen a efectuar el tráfico intensivo de salida y entrada de los distintos productos, veremos que como consecuencia directa de este desarrollo de las negociaciones comerciales un volumen enorme de toneladas de cargas habrán de pedir flete para ser transportadas por los barcos fluviales y de navegación de cabotaje.- Y otro tanto irá a suceder con las rutas a lo largo de los caminos y que no menos habrá de pasar con el movimiento de pasajeros, que viajen por tren o por ómnibus.-

La propuesta consiste entonces en poner una sobretasa pequeña por ciento y proporcional a todas las tarifas que habrán de regir en los distintos trayectos por los ríos, caminos y ferrocarriles, destinando exclusivamente al mantenimiento, mejoramiento y abaratamiento de las tarifas de los aviones de las distintas rutas comerciales.-

Esta sobretasa deberá ser aplicada solamente a todos los transportes que existen al sur del valle del río Colorado, puesto que las líneas aéreas están destinadas a beneficiar las poblaciones de nuestra Patagónia.-

Por esta entrada, que sin duda alguna sobrepasaría en mucho el peso cincuenta que se le concede a la Aéro Posta y pudiendo duplicar o triplicar el aporte de estímulo las compañías aéreas contratarían a su vez el compromiso por el cual "apoyándose en esta nueva sobretasa a su favor, deberán bajar hasta los límites razonables las tarifas de los distintos pasajes".-

Sería a nuestro criterio algo muy conveniente que se asociara a esta sobretasa a su favor el hecho de que la Dirección de Aeronáutica Civil cumpliendo su misión se hiciera cargo como le corres-

puede de la implantación de las rutas y por lo tanto de la constitución de aquella "infra-estructura" que ya hemos mencionado.-

Más aún, en el caso de Aéro Posta Argentina para su recorrido de dos vuelos por semana o uno como en algunos puntos más australes, se necesita mantener personal rentado que fuera de los momentos en que deben atender las necesidades de los pasajeros que van a tomar el avión que aún no ha llegado, no tienen nada que hacer y que siendo varios también gravitan en los gastos de explotación y por lo tanto en el aumento de las tarifas.- Sería de desear que esos hombres tuvieran otras funciones en otras vías de transportes y por lo tanto con ellas se repartiría el costo de los sueldos.-

Aliviada de todos estos gastos, la empresa aérea y recibiendo a su vez este aumento de entradas podría comprometerse a no superar con los pasajes un máximo de 150.-- \$ para las más largas distancias, lo que sería algo muy módico y aceptable.- Además, podría proveerse a la institución de unos "pasajes de pobres" que estarían solamente reservados para los habitantes pobres de las gobernaciones del sur y que bajo certificado de la policía v.g.: la Gendarmería de su efectiva pobreza, se lo consideran gratuitamente desde cualquier punto patagónico a cualquier otro y muy especialmente a Buenos Aires.-

Desde luego estos serían limitados a dos o tres por viaje y se expondrían solamente de la Patagónia a Buenos Aires, ida y vuelta y nunca de Buenos Aires al sur puesto que siendo los habitantes del sur los que contribuyen con su obolo a los mismos, lógico es que los beneficiarios de estos pasajes brindados por la empresa, estén solamente reservados a los pobladores del sur.-

Con esto el aeroplano no podrá ser por ahora ningún negocio para ninguna empresa privada, desempeñaría su verdadero papel en nuestro sur argentino: velocidad, acercamiento, auxilio, fomento y accesibilidad a los modestos presupuestos por el bajo costo de los pasajes.- (Asistencia social)

III. MATERIAL DE VUELO.

Cuando se trata de competir en velocidad, por ejemplo con los magníficos servicios ferroviarios como en los Estados Unidos, el avión a adoptarse tiene forzosamente que recurrir a las grandes velocidades y a las grandes distancias y por ello debe tratarse entonces de disponer de máquinas muy potentes, muy perfiladas, sumamente veloces reduciendo entonces en mucho el porcentaje destinado a carga útil.-

Pero a los efectos de servir a la Patagónia, lo que interesa, para efectuar un servicio de esta naturaleza, no es un avión extraordinariamente veloz puesto que las necesidades por urgentes que sean por lo ordinario permiten el empleo de otros tipos de máquinas quizás más seguras y a su vez más cargueras que las anteriormente citadas pues como dijimos, lo que obliga en los EE.UU. a las grandes velocidades no son precisamente las urgencias iguales en todas partes sino la necesidad de llamar la atención del viajero acostumbrado a otros vehículos también veloces.-

Se ha elegido el trimotor por varias causas.-

El avión monomotor con que se inició el tráfico al sur tiene el grave inconveniente en todas las rutas aéreas de obligar a las máquinas a descender por falta de velocidad en cualquier parte, donde se produzca una falla en el motor.-

El avión bimotor del cual estábamos tan acostumbrados a ver por la presencia de los Douglas que usan en sus servicios la Pan América, suelen presentar el caso de que una falla en uno de los dos motores lo obliguen también a bajar en el primer sitio que se encuentre porque el otro no alcance a contrarrestar el peso muerto del motor parado, más el resto de la máquina, cargada con el pasaje, equipajes, etc., además de algún viento en contra o de costado o acumulación de nieve si el viaje se efectúa por zonas frías.-

La empresa que nos ocupa en este momento emplea como dijimos tres máquinas Junkers JU. 52-3m., cuyas características pueden verse en los gráficos e informes adjuntos.-

Estas máquinas, cuyo modelo cuenta ya con unos 10 años de antigüedad, posee sin embargo características que sin duda alguna son en su tipo las mejores, una estabilidad perfecta, una potencia en sus motores muy por encima del esfuerzo a que se los somete, lo que permite la tranquilidad para quien los usa de saber que a más de las buenas condiciones del material de que están hechos, poseen una reserva de potencia disponible, para todas las emergencias que se puedan presentar: las tormentas, los vientos en contra y los aumentos de velocidad que por cualquier razón de urgencia se necesiten.-

Así usan sus aviones la empresa, que tiene tres en servicio y cuya construcción data de tres años de antigüedad.-

Solamente un uso moderado de las máquinas, una mano maestra para conducir las y un cuidado no menos esmerado de las mismas reunido a una capacidad de transporte nunca culminada no por falta de pedidos sino por razones de mayor seguridad, los trimotores que no han sido empleados nunca exigiéndoles su mayor rendimiento han dado por resultado un 99 % de regularidad y un 100 % de seguridad según puede comprobarse en las estadísticas que adjuntamos.-

En estas condiciones se puede ofrecer al público un servicio garantizado.-

Como los motores marchan normalmente durante los viajes con 75 u 80 % de su potencia, en el caso de que se observe en cualquiera de ellos una anomalía por insignificante que sea el piloto procede sin más a detener su marcha y sin necesidad de acelerar a fondo los otros dos puede proseguir normalmente su viaje.- Si el que se ha detenido es un motor ladero, en la parte firme del timón de dirección se efectúa una variación automática de posición fija la que compensa de inmediato el desequilibrio de las fuerzas producida por el motor detenido y la lógica desorientación de la máquina.- Estas máquinas son aptas para levantar vuelo con dos motores.-

Por no tratarse de máquinas tan aerodinámicas los pasajeros cuentan con más comodidad y al mismo tiempo posee comparativamente mayor capacidad para el transporte de encomiendas y cargas.

(correspondencia).-

En la actualidad emplean estas máquinas de 17 pasajeros; están garantizadas por cinco años y solo llevan en el presente tres de uso.-

Si cuando las compraron resultaron suficientes para las exigencias del servicio de aquel entonces, hoy no lo son.- En todos los viajes por falta de sitio se quedan pasajeros sin poder viajar.-

Probablemente, si la situación europea lo permite estas máquinas serán cambiadas al término de su garantía por otras Junkers con una capacidad de 28 pasajeros.-

a) El Junkers JU. 52-3 m.

Dijimos en puntos anteriormente tratados que la empresa comenzó sus servicios haciendo volar en su línea aviones monomotores de dos tipos, uno de cuatro pasajeros, luego otro de ocho.- Más cuando llegó la reorganización de la misma este material fué también renovado empleando otro completamente distinto y de superior calidad.-

Nos referimos en este momento a los actuales Junkers Tipo "JU. 52-3m.".-

Como también informamos anteriormente este poderoso avión tiene la ventaja sobre los anteriores de poseer la potencia propulsora generada en tres motores los que le brinda por razones de esta misma pluralidad de máquinas motrices un grado de seguridad en la realización del vuelo y es teoría que aceptamos por lo razonable, que guardando siempre las relaciones de peso y desplazamiento de la atmósfera, similares a estos tipos de aviones podemos estar seguros de su eficacia y seguridad mientras mayor sea el número de sus motores por que la falla de uno de ellos en pleno vuelo su detención produce un peso muerto proporcionalmente menor.-

Estamos pues en presencia de los famosos aviones Junkers La Pampa, Patagónia y Tierra del Fuego, que así se llaman las tres unidades de la flota de la Aéro Posta Argentina S.A.-

A los efectos de completar nuestro informe sobre el material de vuelo en el sur argentino, y teniendo en cuenta que son máquinas de este mismo tipo el que ha sido empleado por el ejército en experiencia que viene realizando para la futura línea regular a Esquel, vamos a insertar en estas páginas las principales características que reúnen las mismas.-

El avión JU. 52-3 m. es un trimotor enteramente metálico de alto rendimiento para el transporte de pasajeros y carga sobre todo si se lo destina a efectuar un servicio de condiciones meteorológicas no muy favorables donde otras máquinas, sin recorrer precisamente algún peligro se hace difícil su conducción.-

Tales características son:

Construcción completa de metal, lo que da una garantía en materia de incendios, o simplemente aflojadura de las uniones por el relajamiento de las encoladuras.-

Ala baja, lo suficientemente resistente como para proteger la cabina en los casos de accidentes.-

Se trata de una máquina que puede ser empleada indistintamente como avión terrestre o hidro aunque no posee características de anfibia.-

Gran carga de pago unida a un gran radio de acción.-

Una cabina comparativamente grande, con capacidad suficiente para instalar las comodidades necesarias para el transporte de pasajeros.-

Gran velocidad de viaje, mientras posee una baja velocidad de aterrizaje como consecuencia de poseer alas ranuradas de diseño Junkers.-

Sumamente rústico y sencillo en su construcción, de fácil reparación de sus piezas y de fácil accesibilidad.-

Su modalidad más saliente, consiste en la facilidad con que se le pueden montar distintos tipos de motores europeos y americanos, v.g.: tres "Siemens S.H.22, tres Wright-Cyclone, tres Jupiter Pegasus o Mercury, tres Armstrong Ponther o Tiger, tres Gnome et Rhone

Ebr. 9, tres B.M.W. Hornet A. u Hornet B..-

En nuestro caso las máquinas de la Aéro Posta se encuentran equipadas con motores B.M.W. de 660 H.P. cada uno lo que le da una potencia total de 1.980 H.P. mientras que los de la línea a Esquel, poseen tres motores Wright-Cyclone de fabricación nacional de unos 800 a 850 H.P. cada uno.-

Dimensiones y Rendimientos de Ju. 52-3 m.

Dimensiones:

Envergadura.....m.	29.25
Largo.....m.	18.90
Altura.....m.	5.80

Superficies:

Alas.....m2.	110.50
Estabilizador....."	9.50
Deriva....."	2.40
Profundidad....."	5.90
Dirección....."	3.70
Alerones....."	9.40
Carga p/m2.....Kg.	99.51
Potencia p/m2....."	18 H.P.
Superficie de la cabina.....m2.	10.40

Volumenes:

De la cabina principal.....m3.	19,600
De la cabina p/equipajes....."	4,400

Habiendosele equipado a este tipo de avión con tres motores P. & W. Hornet B. lo que daba como resultado una potencia total de 1.725 H.P. se registraron en los ensayos verificados en las primeras épocas de su construcción en Alemania los siguientes datos:

Pesos:

Peso vacío en órden de vuelo, para transporte de pasajeros inclusive el equipo de la cabina, lavabo, calefacción, ventilación,

T.S.H. y alumbrado.....aprox. hg. 5.345

Carga de pago con un radio de acción de:

600 kms.....	aprox. kg.	2.639
1,000 "	" "	2.119
1.500 "	" "	1.450
Peso total en vuelo.....	" "	9.000

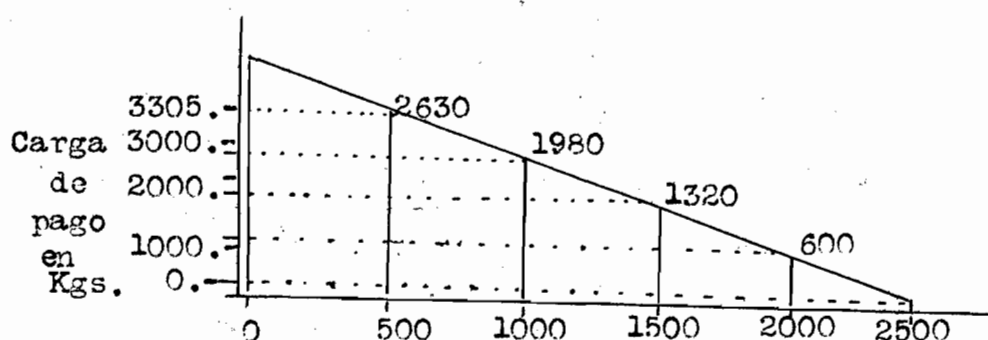
Rendimientos de vuelo:

Velocidad máxima aproximada.....	kms.	h.	250
" de viaje o crucero alcanzada con una reducción de un 30% s/. la potencia tota de los motores.....	"	"	220
Velocidad de aterrizaje con peso total de 9 tn.	"	"	98
" " " " " " " " 8' "	"	"	93
Altura de servicio.....	mts.		5.000
" " " con una potencia del 70%..	"		2.000

En nuestro caso, las máquinas destinadas al tráfico del sur, han sido equipadas con motores un tanto más poderosos, puesto que si en las experiencias que se hicieron cuando hacen cerca de diez años apareció este modelo fué con un poder total como hemos dicho de 1.725 H.P. mientras que ahora, los tres motores B.M.W. proporcionan a la máquina un poder de 1.980 H.P.

Esta sola diferencia en poderes de máquinas arroja como consecuencia un aumento de los performances registrados en las mismas que se sintetizan en los siguientes datos:

Cuadro demostrativo de la capacidad de carga



Radio medio de acción con un poder igual al 70 o 75 % de las máquinas.

Velocidad máxima horizontal.....kms.	280.-
" de crucero..... "	245.-
Altura o techo de servicio con carga.....mts.	7.000.-

Estas máquinas conducen 17 pasajeros, y tres tripulantes a saber: un piloto, un radionavegante y un mecánico.-

El radio de acción que se les ha proporcionado a estas unidades mediante la capacidad plena de sus tanques de combustibles es de 1.200 kms.

IV.- LAS ISLAS ORCADAS DEL SUR.-

Forman parte del territorio de la Nación un pequeño archipiélago denominado Islas Orcadas del Sur que constituido por las islas de la Coronación, Laurie, Powell, Larsen, Signy, el grupo de las islas denominado Inaccesibles, Montura y otras menores se hallan ubicadas aproximadamente entre los 44^o y 46^o de longitud oeste e inmediatamente al sur del paralelo 60^o y como es del dominio público tiene su sede allí un observatorio que constituye la única población y por lo tanto la guarda de los legítimos derechos de nuestra patria en aquellas desoladas regiones.-

Este observatorio debe su origen a la estada del explorador escocés Dr. Bruce que en 1903 invernaó en la Isla Laurie que la denominó así por ser el mismo nombre de su buque expedicionario y que a los efectos de su mejor permanencia construyó un pequeño refugio de piedra revestido de madera.- Esa insignificante morada se denominó "Omon House".-

Producido el deshielo del verano siguiente el Dr. Bruce volvió a Buenos Aires, dejando previamente un destacamento científico en el célebre "Omon House", presidida por el Sr. Mossman y una vez que hubo llegado a nuestra capital ofreció la constitución de una comisión argentina para ser enviada a las mencionadas islas, al presidente de la República, en aquel entonces Gral. Roca.-

Así pues la soberanía argentina en aquellas regiones data del 22 de Febrero de 1904, día en que llegó la flamante comisión científica argentina a la Isla Laurie y enarboló nuestro glorioso pabellón.-

Está demás decir que esa población austral no ha sido abandonada en ninguna oportunidad por el gobierno de la Nación y que en los momentos por que atravesamos se debe acentuar más la vigilancia y presencia de nuestros poderes en ellas, pues aunque internacionalmente se la reconoce como una pertenencia argentina, si se produjera por cualquier causa el retiro de la mencionada estación científica, no tardaría mucho en llegar procedente de otra nación una misión similar que instalándose en ellas se subrogarían a favor de su país los legítimos derechos que nos pertenecen.-

El observatorio cuya distribución estudiaremos en el plano adjunto, se encuentra ubicado en el istmo que une a las penínsulas de Makensie y Mosman con el resto de la isla Laurie entre las bahías de Uruguay al norte y de Scotiz al sur, es decir a los 60° 40' de latitud sur y a los 45° de longitud oeste, a 650 millas náuticas de la población más austral del mundo y de nuestro país, Ushuaia, que es la capital del territorio de Tierra del Fuego y a su vez a 1.700 millas náuticas de la Capital Federal.-

Todos los años esta comisión es renovada por la Dirección de Meteorología, dependencia del Ministerio de Agricultura de la Nación y una vez que la embarcación que los condujo pone proa al norte y regresa con el personal relevado, aquel grupo de hombres esforzados quedan materialmente aislados del resto del mundo y aunque haya enlace espiritual por medio de las ondas hertzianas, su situación material queda librada al destino y a sus propias fuerzas.-

No dejamos de reconocer las ventajas que tienen consigo los expedicionarios al contar entre ellos con un telegrafista y entre su instrumental con un aparato de radio potente transmisor y receptor de noticias de todo el mundo.- Pero es el hecho que si desde 1927, época en la que José M. Moneta llevó en la tercer expedición tan precioso elemento, si les es posible por medio de él transmitir noticias e informes y recibirlas a su vez, las necesidades de ese puñado de esforzados hombres no están satisfechas aún ni mucho menos.-

Hemos dicho que materialmente están aislados y eso es absolutamente cierto, pues ya de vuelta el navío que los conduce no tienen la más mínima probabilidad de volverse por sus propios medios suceda lo que suceda en el observatorio.- La distancia y sobre todo los hielos que con las bajas temperaturas se forman a su alrededor constituyen un obstáculo que impide en forma absoluta la llegada de todo buque por insignificante que sea y si se pensara en llegar hasta la orilla por medio del trineo, las enormes distancias a recorrer y luego la presencia de los trozos de hielo flotantes denominados pack-ice harían imposible el contacto entre la nave y el personal que marcha en los trineos.-

Pero he aquí, que al referirnos a estos misioneros, no mencionamos a simples aventureros, ni mucho menos a hombres delincuentes o sujetos indeseables para la sociedad, todo lo contrario, son hombres de ciencia, hermanos nuestros en nuestra condición de argentinos y es cabalmente porque son de nuestra entera confianza que el gobierno argentino les confía esa misión.-

Es cierto que se les proporciona todos los elementos que les podrá normalmente hacer falta, que se les proporciona con exceso comida, abrigos y golosinas, pero.....y lo imprevisto.-

¿Pueden estar preparados para toda clase de accidentes?

¿Pueden estar seguros de que no habrá de aparecer, por ejemplo, una apendicitis aguda que haciendo crisis en una hora exija sin dilación la intervención quirúrgica para salvar la preciosa vida?

De que un accidente, una caída por ejemplo, produzca tales fracturas que sus reducciones sean imposibles sin la intervención de médicos especialistas y elementos adecuados.- Se registran en la historia de las expediciones hechos dolorosos de esta naturaleza que comprueban la conveniencia de proporcionar un elemento de comunicación urgente en un momento dado.-

Respecto de esto hablan bien claro y con una elocuencia absoluta las cinco cruces del cementerio, nos dicen "se han vivido momentos en los que el calificativo dramático probablemente sea poco".-

La última de las cruces, clavada en el helado cementerio de las Orcadas corresponde casualmente al radio-telegrafista argentino Fortunato Escobar, muerto el 24 de Octubre de 1928.-

Más si esto no fuera suficiente, vive aún entre nosotros un hombre de ciencia, un estudioso incansable, un profesor del cual tuve el honor de ser su alumno en la Escuela Comercial Sur de la Nación el año 1930.- Nos referimos a Don Augusto Tapia, a quien considero como un martir de las Orcadas, como una víctima del aislamiento en que se vive en aquellas islas.-

El día 6 de Julio de 1920 dice José María Moneta en su libro "Cuatro años en las Orcadas del Sur", pag. 101, el Señor Tapia que

había ido a tomar unas temperaturas no volvió en el tiempo normalmente empleado, y cuando la alarma en el campamento se lo fue, a buscar encontrándose dentro de un pozo de agua helada, lográndolo sacar sus compañeros casi muerto una hora después.-

Luego de arduos esfuerzos lograron reanimarlo pero muy luego notaron que sus manos estaban heladas y sus dedos casi quemados por el frío.-

El accidente ocurrió como dijimos en el mes de Julio y el tratamiento de las quemaduras se inició de inmediato y dos meses más tarde en el de Septiembre, agotados todos los recursos con que se contaba en el observatorio en materia de medicamentos y los dedos de las manos del Sr. Tapia no presentaban signos de mejoría.- No había con que seguir las curaciones faltaban los remedios y la vida del paciente estaba amenazada.-

Quedaba solo como único recurso, el desesperado proceso de la amputación de los dedos del paciente, "pero nadie tenía el suficiente valor para señalarlo a los demás", dice Moneta.-

En las páginas 104, 105 y 106 de la obra se encuentra la descripción detallada de la dramática escena, tanto más agravada por la soledad en que se vivía.-

Había que salvar al compañero, costara lo que costara, pero lo menos si se les iba, no hubiera sido por negligencia, pero quien tomaba la iniciativa.-

Por fin el mismo Tapia que se daba perfectamente cuenta de su estado dió la orden y ofreció sus manos para la cruenta amputación.-

El momento era apremiante y se resolvieron pues a efectuar la obra.-

Se labró un acta dejando constancia de lo que pasaba, el mismo Tapia la firmó, para luego proceder a la intervención, más que intervención, al suplicio.-

Kopelmann, el jefe, fué el encargado de efectuarla para lo cual se valió de los únicos elementos con que contaban para cirugía, un bisturí y una tijera de uñas.-

No se lo pudo anestesiar, porque no tenían con qué.-

Sus compañeros lo sostenían en brazos y cuando por el dolor desfallecía el paciente lo reponían con un trago de cognac.- Así cayeron unas tras otras, la segunda y tercera falange de ocho dedos de las manos de Tapia, pues se salvaron los pulgares en medio de un sufrimiento que el escritor lo resume en los siguientes términos: "Inútil es describir los agudos sufrimientos de Tapia", pág. 106.-

¿Todo esto por qué?.-

Porque no se lo pudo traer a un sitio donde prodigarle los cuidados más adecuados.- Es opinión de algunos facultativos que los dedos se hubiera podido salvar.- Pero ahora Tapia no podrá recuperar sus dedos. jamás.-

En una palabra estaban aislados materialmente.-

Tapia salvó, y sus manos, que las he visto muchas veces, son prueba inobjetable de las verdades dichas por este escritor.- En todo un año que fui subalumno y como desconociera la odisea pasada, le pregunté una vez: "¿Dónde perdió sus dedos?.-", limitóse a contestar: "fué un accidente en las Orcadas".-

Esto que nos permite describir, dejando sus detalles para que los lea el interesado en la obra de origen, esto que nos permitimos intercalar en nuestra tesis, apartandonos un tanto quizá del tema central lo traemos como inmejorable argumento para algo que nos permitiremos aconsejar con todo el celo que nos puede dar la conciencia de la responsabilidad que tendríamos ante la probable repetición de un hecho semejante.-

¿Quién puede garantizar a una expedición que en el transcurso de su estada no pueda suceder algo por el estilo?.-

¿Quién puede a pesar de los adelantos de la ciencia médica garantizar un estado de salud tal que no se pueda ver resentida en cualquier momento por un hecho accidental de cualquier naturaleza?.-

Y si se llegara a producir, sería aceptable que en pleno siglo XX un grupo de islas a 650 millas náuticas de la tierra firme y de una población civilizada, esté a merced de su buena ventura y de los

precarios medios con que los mismos expedicionarios puedan contar para salvar situaciones de extrema gravedad.-

En nuestra condición de ciudadano argentino, nos encontraríamos abochornados si el mundo civilizado tuviera que asistir a otro hecho semejante, y personalmente responsable de tal negligencia.-

Cuando los hielos cubren las tierras de las islas y las aguas del mar y encierran literalmente a los esforzados expedicionarios el adelanto de la ingeniería moderna nos brinda un precioso medio de transporte con un alto coeficiente de seguridad y para el cual el estado del suelo no influye mayormente en el viaje del mismo.- Nos referimos al avión.-

Más seguro cada día, más potente para abreviar las distancias y los tiempos empleados, más capacidad de porte para hacer más efectiva su utilidad práctica, el avión está llamado a constituir el puente de plata que una a la Patria con las Orcadas durante todo el tiempo que transcurra entre un viaje y otro del transporte nacional que lleva las distintas comisiones al observatorio.-

Y si esa estación meteorológica no es ni una cárcel ni un destierro, porque no intentar usar de este medio de transporte para unirla periódicamente con su metrópoli.-

Si constituye uno de los grupos civilizados más australes del mundo, si son nuestros propios hermanos los que allí están, porque no tratar de llegar a ellos para traer un enfermo grave o llevarles un médico o sin llegar a tales extremos, la tan apreciada correspondencia de los seres queridos cuyo vínculo se acrecienta con la distancia.-

Nos apresuramos a adelantar que entendemos perfectamente que desde el punto de vista de la economía de los transportes, es decir del hecho de tender una línea aérea que pueda producir rendimientos, ella distaría mucho ; pero la utilidad que puede tener en un determinado momento de urgencia, supera en valor relativo a todos los gastos que para la realización de la misma pudiera efectuar el Estado.-

El establecimiento de una ruta aérea oficial a esas islas traería a nuestro juicio ventajas de otros órdenes que no son de

despreciar.-

En primer lugar obligaría a mantener un cuerpo de pilotos adiestrados para la aeronavegación a largas distancias.- Si se diera el caso de que fuera un avión de la Armada el que efectuara de vez en cuando ese viaje, serían entonces los propios pilotos de la Armada los que se beneficiarían con tal entrenamiento de suyo nada repudiable.-

Por otra parte, la República Argentina al dar un paso de esta naturaleza produciría un efecto de mucho valor en materia de propaganda internacional.-

No es cosa sencilla largarse por encima de los hielos hasta las vecindades del polo.- Ello le permitiría figurar entre los países del mundo con líneas aéreas más atrevidas del globo.-

Claro está que ello no puede tener el carácter de una empresa comercial ni tampoco un servicio muy nutrido.- A lo más un viaje al mes, y eso en los meses de verano, otoño y primavera, pero eso si se tendrá con ello los elementos materiales y humanos para en cualquier momento de emergencia poder efectuar un viaje del cual se haya podido eliminar en lo posible toda la faz aleatoria de un viaje improvisado y sin antecedentes.-

No creemos por otra parte conveniente que a los efectos de ello el Estado celebre contrato con alguna de las empresas particulares y por el contrario creemos muy conveniente que el servicio en cuestión lo efectuaran los aviadores de la Armada a quienes juzgamos con más aptitudes para sobrevolar el mar y los hielos.-

a) Orientación de la ruta.-

La aeronavegación en las zonas polares ha dejado de ser un mito en los tiempos modernos, y en los anales de este modernísimo medio de transporte figuran ya con éxito algunos vuelos realizados en las regiones glaciales.-

Poco a poco, con la adaptación de las máquinas para las bajas temperaturas y la organización adecuada de los vuelos, los

resultados han sido cada vez mejores.- Cuando el dirigible Italia se perdió en el Polo Norte, un héroe dió su vida por intentar salvarlos.- Fué el explorador Amundsen que se lanzó en su busca en un vuelo completamente improvisado y sin ninguna preparación.-

Lógicamente este hombre de tanto valor se tuvo que perder para siempre.-

Posteriormente nuevos viajes a las regiones heladas de los polos llevaron aviones consigo y efectuaron vuelos de reconocimiento de los que nada hubo de lamentar; las máquinas tenían fuselaje de madera por ejemplo, para evitar un tanto el frío exterior poseían un sistema de patines para asentarse con comodidad.- El almirante Byrd ha empleado con éxito el avión en el mismo polo sur, testigo de ello han sido nuestros dos compatriotas que lo han acompañado el Teniente Poch y el Alférez Díaz.-

El servicio aéro-postal llega a la zona sur de la Nación hasta Río Grande y ya en temas anteriores hemos expuesto el pensamiento atinado de la empresa respecto de los inconvenientes que tiene para la aeronavegación de sus máquinas la configuración de las regiones por donde habrían de evolucionar para llegar a Ushuaia.- Cuando planteamos esta situación, mencionamos la probabilidad de que la Armada Nacional efectuara este servicio, ahora nos adherimos nuevamente a esta idea, aconsejando la conveniencia de que sea este mismo servicio el que de vez en cuando llegara hasta las islas Orcadas del Sur.-

En primer lugar, el punto de partida de esta ruta polar sería la población de Ushuaia localidad más austral de la Argentina, de América y del Mundo, aunque la base de las aeronaves se encontrara en Río Grande por ejemplo en Santa Cruz.-

Sabemos que Ushuaia se encuentra a los 54°49'22" de latitud sur y a los 68°19'00" de longitud oeste, delante del cual el canal de Beagle presenta un amplio y cómodo espejo de agua para el descenso de hidroaviones.-

Velando en dirección S.E. y en línea recta, la distancia

a cubrir sería aproximadamente de unos 1.250 kms. y calculándose que avanzara a razón de unos 200 kms. de velocidad efectiva, después de descontar la resistencia de los vientos propios de la región, cubriría la distancia en unas seis o siete horas más o menos.-

Desde luego efectuar el menor recorrido por sobre el mar es algo que siempre conviene, por lo tanto no sería nada extraño que de hacerse el viaje no se lo realizara en línea recta, sino por el contrario efectuando un ángulo que tuviera por vértice la Islas Clarence que se encuentra aproximadamente a los 61 grados de latitud sur y a los 55 de longitud oeste para luego proseguir a lo largo del paralelo 61, pasar dejando a la derecha la isla Coronación, sobrevolar la isla Powell y la península Mackenzie para descender en la bahía Uruguay o Scotia según el informe que se recibiera a bordo de la máquina procedente del observatorio.-

Otra forma de garantizar el vuelo sería la construcción de un barco faro a bordo del cual se podría instalar elementos de reaprovisionamiento; por medio de su radio emisora, la aeronave en vuelo podría localizarlo y antes de entrar en la región de los pack-ice recibir el combustible consumido en la primera etapa para luego realizar el viaje final.-

El mencionado barco faro no es necesario que esté permanentemente anclado en el puerto que se le determine, pues con base en Ushuaia o Río Grande puede trasladarse con todos los elementos necesarios uno o dos días antes de la realización del viaje normal, para fondear en un lugar apropiado, y enviar radiogramas informando el estado del tiempo.-

Nota.

El viaje se efectuaría con mucha mayor comodidad si la máquina saliera de Santa Cruz a Puerto Stanley (Islas Malvinas) y luego volara hasta las Islas Orcadas.-

b) Condiciones meteorológicas de las Islas Orcadas.-

A los efectos de vislumbrar las posibilidades de sobrev...

lar las Islas Orcadas del Sur, nos vamos a valer de los informes que nos suministra el "Derrotero Marítimo", en su edición de 1923, IIA. parte.-

Esta publicación hecha especialmente para los navegantes que tengan las probabilidades de viajar por estas regiones, le relata con todo lujo de detalles las características de la costa de Nuestro Atlántico sur con todas sus islas, sus golfos, ensenadas, cabos, estrechos, con las particularidades de cada uno así como también las condiciones meteorológicas de cada una de las zonas, datos que les dá una gran seguridad en materia de navegación.-

Pues bien, en lo que a nuestro proyecto respecta, interesa profundamente todo aquello vinculado con la meteorología sobre todo: Temperaturas, vientos y nieblas.- Vamos a dejar pues que, el Derrotero Marítimo nos proporcione los informes generales al respecto, que por otra parte creemos que llegado el caso de que la empresa se intentara realizar los señores encargados de darle forma concreta y llevarle al terreno de la práctica, no contarían con el elemento más precioso de información.-

Dice así:

"Temperatura. (pag. 398): La variación anual de la temperatura en la mayoría de las regiones templadas y tropicales está regida por factores bien definidos y más o menos constantes de uno a otro año; pero en las Orcadas del Sur la presencia o ausencia de "pack-ice" (hielo flotante) en el océano que las rodea ocasiona grandes variaciones en la temperatura media mensual, de las estaciones del año y aún anualmente.- Por eso en algunos años, los rasgos climáticos son de los que corresponden a una situación continental, mientras que en otros prevalecen condiciones oceánicas excepto en un corto período después del solsticio de invierno.- La temperatura media que resulta es de $4^{\circ},5$. El año más frío fué el de 1915 con un promedio de $-6^{\circ},3$. y el más templado el de 1908 con el de $3^{\circ},0$, acudándose así una diferencia de $3^{\circ},3$, entre las temperaturas anuales.- El mes de mayor frío es el de Julio, con la temperatura media de $-10^{\circ},6$ y el de Febrero el más benigno con la media de $0^{\circ},4$ resultando una amplitud de 11° entre las temperaturas medias extremas.- El mes de más baja durante toda la serie fué el de Agosto de 1915 que dió un promedio de -18° o sea de $8^{\circ},3$ bajo la normal de dicho mes, en cambio el promedio mensual más elevado fué el de $1^{\circ},9$ que se registró en el mes de Enero de 1918, con un exceso de $1^{\circ},8$ sobre la normal del mes.- La mínima absoluta de $-40^{\circ},1$, tuvo lugar el día 3 de Agosto de 1904 entre las 11 y 12 de la noche.- La temperatura máxima observada es de $11^{\circ},3$ el día 25 de Enero de 1918 y la amplitud extrema que resulta de la serie entera de observaciones termométricas es de $51^{\circ},4$.- El mes que presenta la mayor variación de la temperatura media, es Agosto, oscilando los valores desde -18° en el año 1915 a $-3^{\circ},8$ en 1919, o sea una diferencia de $-14^{\circ},2$.- En cambio el mes de Febrero es el de menor variación de un año a otro, puesto que la amplitud de los extremos solo llega a $2^{\circ},2$ entre las más alta de $1^{\circ},4$ en 1907 y la más baja de $0^{\circ},8$ en 1905.- La temperatura media desde Abril de Mayo baja $34^{\circ},4$ y la de Septiembre a Octubre sube $2^{\circ},8$ de modo que la transición del otoño al invierno es más pronunciada que la del invierno a primavera.-

Vientos: (pag. 399) El observatorio está situado sobre un extremo expuesto libremente hacia el N. y S.E. y protegido de los vientos predominantes del Oeste por las colinas altas que forman ángulo recto con este rumbo.- Por esta causa se ha observado una tendencia decidida en las corrientes de aire de cualquier dirección a que sean desviadas por la configuración del terreno; soplando así del N. o S.E. al llegar a la estación.- En consecuencia ha sido necesario determinar la verdadera dirección por medio del movimiento observado en las nubes bajas, comprobándose entonces que la dirección dominante del viento es del oeste con un porcentaje del 30 % seguida por una máxima secundaria de 27 % del S.E.- El otro extremo corresponde a las direcciones N.E. y E. con el valor del 3 %.-

La velocidad media horaria del viento es de 18,7 kilómetros, el mes de mayor velocidad es el de Septiembre con un promedio de 20²,6 kilómetros y el de menor es Diciembre, con 14,9 kilómetros.- La curva anual demuestra un doble período, con la máxima en los equinoccios y la mínima en los solsticios.- El anemómetro está algo protegido de los vientos predominantes del oeste por colinas situadas en esa dirección; de manera que en general indica una velocidad menor, que la que se registra en una posición libre de obstáculos locales.-

Niebla o Neblina (pag. 400) El número anual de días con niebla o neblina, es de 196, con la máxima de 20 en Agosto, y la mínima de 12 en Febrero.- Expresándolo en porcentajes, basados en las observaciones horarias, el mes de Julio es el de más neblina; pues reina durante el 18 % del tiempo y la frecuencia mínima de 12 en Febrero y Diciembre.- Alrededor de las Islas Orcadas durante el verano, el mar y el aire tienen aproximadamente la misma temperatura; así es que cuando el porcentaje de la humedad relativa es alto, como es habitual, el aire se enfría hasta el punto de la saturación al contacto con el mar, mientras el exceso del vapor se condensa como niebla o neblina.- En dicha estación del año, la máxima frecuencia de la niebla es desde las 20 hs. hasta la 1 hs. y la mínima muy prolongada desde las 5 hasta las 16 horas, también se observa marcada tendencia a despejarse más la atmósfera entre las 6 y 7 horas justamente después de registrarse la temperatura mínima, y también de 14 a 15 horas cerca de la temperatura máxima diaria. La hora más clara del día es las 14 hs. con una frecuencia media de 102 casos en 1.000, y la más nebulosa a las 22 hs. con una frecuencia de 175 por 1.000.-

Los Hielos: No hay cosa más variable que la presencia de los hielos en las zonas de las Islas Orcadas.- Nos referimos por supuesto para las épocas de estío.- Los pack-ice cuando se desprenden de las grandes masas navegan a la deriva empujadas por el viento que en su mayor parte sopla de oeste a sud-oeste, de tal suerte que ya se pueden encontrar completamente despejadas las bahías de Scotia o la de Uruguay o cubierta completamente de hielos o una libre y la otra ocupada.- Cuando cierran por completo, tampoco se puede asegurar que en un determinado sitio se encuentre pista segura para asentarse la máquina, pues no solo está el grado de resistencia sino lo accidentado que puede presentarse la superficie.-

Por lo tanto la creación de esta ruta debe ser precedida por una preparación especial del campo de llegada de la máquina.-

En la zona que forma el istmo propiamente se encuentran

las instalaciones del observatorio, ahora bien, o el observatorio tendrá que desalojar el espacio ocupado para preparar el lugar de arribo, o este se tendrá que efectuar en la bahía helada que ofrezca mejores condiciones.-

Además el observatorio deberá contar entonces con una serie de elementos necesarios para la aviación.-

En primer término deberán contar con una instalación de radio como para guiar mediante el gonio de los aviones en vuelo.-

Deberá poseer un juego de luces y reflectores e instrumentos de señales para balizar el lugar de aterrizaje.-

Finalmente deberá existir también depósitos de combustibles y si fuera posible un cobertizo.-

Todas estas obras será necesario efectuarlas durante el verano, única época en que pueden arribar a esas islas los vapores.-

c) Características generales que deberán reunir los aviones que se destinen a este servicio.-

La máquina que a nuestro juicio creemos sería conveniente perteneciera a nuestra aviación naval, habrá de ser en primer término un tipo de avión que haya registrado algunos ensayos prácticos en zonas frías y que, por lo tanto, haya demostrado ya sus buenas condiciones para los vuelos con bajas temperaturas.-

Desde luego, el trayecto que habrá de servir se encuentra casi desprovisto de información meteorológica, salvo las que se tienen procedentes de Ushuaia y de las mismas islas Orcadas del Sur.-

Se conocen las condiciones que presentan uno y otro punto de descenso, pero a lo largo del trayecto solo se tienen informaciones muy generales.- Se sabe por ejemplo que se producen tormentas muy fuertes que soplan vientos del oeste y sudeste hasta de 40 a 60 kms. que antes de llegar al paralelo 60 se encuentra el límite normal de los témpanos de hielo que harían muy difícil el descenso de emergencia.-

Por lo tanto para empezar debe ser una máquina de amplio

radio de acción a los efectos de que pueda volar muchas horas sin reaprovisionamiento.-

Esto por principio se puede conseguir por el método tan común; tomar una máquina grande y para muchos pasajeros, reducirle el número de los mismos y al personal indispensable y aumentar con ello el cargamento de combustible.-

Partiendo de la base de los 1.250 kms. que es la distancia que separa el observatorio de la población de Ushuaia, tendríamos que una máquina que aspire a efectuar ese servicio debe sobrepasar un radio de acción de 1.500 kms. para poder contrarrestar con cierta facilidad las pérdidas de velocidad y las desviaciones de la ruta que producirían los vientos en contra.-

Si bien su función estará vinculada a las necesidades de nuestra Armada, su misión principal será el transporte de viajeros, será pues todo un tipo de avión postal desprovisto así, de los elementos de defensa y combate pero munido de todos aquellos otros que la prudencia aconseja disponer a bordo, como ser: un completo instrumental de aeronavegación a ciegas, goniómetro, radio y aún mismo y sin que por esto implique desdeírnos de lo manifestado en las primeas líneas de este párrafo, será muy conveniente que disponga de medios para hacer señales luminosas en el caso de un descenso forzoso, así como también elementos de defensa contra la remota agresión de un cetáceo.-

El tipo más apropiado sería pues el anfíbio provisto en lugar de ruedas de skys plegadizos para posarse sobre el hielo.- De esta manera podrá bajar con comedidad en las bahías heladas Uruguay y Scotia durante gran parte del año, y salir comodamente de Ushuaia utilizando el espejo de agua del canal de Beagle.-

Aparte de estas condiciones de carácter general, la máquina deberá poseer elementos especiales para el servicio más perfecto, relacionados estos con los viajeros que lleve a bordo.-

Razonablemente la temperatura ambiente que puede existir en Ushuaia comparada con la que habrá en el Observatorio en el mismo momento serán sumamente distintas y sin lugar a discusión alguna, en

este último será mucho más baja y más cruda.-

La cabina del avión deberá desde luego ser abrigada en un 100 % para evitar los efectos del frío por la falta de movimientos dentro de la misma, pero su temperatura deberá ser regulable para que los ocupantes al descender en el Observatorio no sufran los efectos del brusco cambio que les podría ser para su físico completamente perjudicial.-

Las personas que viajarán podrían también llevar consigo abrigos con los cuales podrán reforzar los que ya visten momentos antes de apearse de la máquina una vez llegado a Isla Laurie.-

Si es cierto que existen aviones de reducidas dimensiones con grandes radios de acción como podría ser cualquier potente monomotor moderno, no creemos aconsejable para este servicio tal tipo de máquina, pues el primer inconveniente que tiene es la situación que le crea al personal de abordó una falla en su máquina.-

Por otra parte el tamaño de la aeronave le da estabilidad y garantiza con la sobre-carga que se le puede dar de combustible el radio de acción necesario para cubrir con holgura la distancia.-

No debemos olvidar que además de un servicio que lo llamaremos irregular por el hecho de que podrá ser efectuado solamente cuando los elementos naturales permitieran el apostamiento en la ruta de uno o dos barcos faros con elementos de reaprovisionamiento y auxilio, deberá estar bien preparado para oportunidades en las cuales un pedido de urgencia del Observatorio habrá de ser atendido con la rapidez que sea del caso.- No debemos olvidar, que el motivo que expusimos como desencadenante de esta necesidad imperiosa ha sido el sacrificio a que se vió sometido el explorador Tapia durante su permanencia en el mismo.-

Por lo tanto, llegada que fuera la hora de correr en auxilio de un accidentado o de un enfermo grave, la aeronave debe transformarse en avión sanitario en contados momentos.-

A ello se debe la conveniencia de que sea una máquina grande, capaz de llevar una o dos camillas o de transformar sus asientos en tales, de contener un botiquín completo y si es posible un instrumental quirúrgico, a esto debe reunirsele las comedidades indispensables.

bles para el personal médico que se creyera conveniente.-

Si hubiera que hacer una intervención quirúrgica desde luego que no se podría practicar en el interior de la máquina si esta es de fuselaje angosto para lo cual habría que tener en cuenta la construcción del mismo para darle la amplitud necesaria o en su defecto proveer al Observatorio de una carpa aséptica especial para ello, que solamente la armarían en el caso de una operación de tal naturaleza.-

Lo más común será que el avión vaya, recoja al enfermo en una camilla, lo acondicione a bordo y después de dejar un reemplazante regresar a su base para asistir debidamente al paciente.-

Si esto se llega a cristalizar en hechos, la Argentina demostrará a los pueblos que está entre las naciones más organizadas del mundo.-

d) Un tipo de avión que probablemente podría ser empleado en este servicio.-

Hemos dicho que la aeronavegación en aquellas latitudes presenta entre otras dificultades la falta de lugar donde poder efectuar escalas, así como también, la velocidad de los vientos, sobre-todo para regresar de la isla, puesto que en esta dirección encontrarán seguramente fuertes vientos de frente.-

En los EE.UU. se ha ensayado con bastante éxito un tipo de avión anfibia el Consolidates M.28, que ha sido preparado para efectuar viajes en zonas de muy bajas temperaturas, como Alaska, y que por sus óptimos resultados no sería nada extraño, que los técnicos argentinos se resolvieran a emplearlo.-

Se trata pues de un avión de transporte militar, por cuya razón tiene una mayor resistencia en la contextura de su material.-

Puede llevar de 5 a 10 pasajeros, y como en un caso de emergencia se instalarían a bordo los menos posibles creemos que en el caso de correr en auxilio de un enfermo grave no se necesitaría más que un piloto, un telegrafista, un mecánico, el médico y cuando más un enfermero, lo que completarían cinco personas, si se trata de ir a bus-

car el enfermo, se puede suprimir el enfermero en cuyo reemplazo viajaría de vuelta el mismo enfermo.-

La velocidad con que cuenta esta máquina es respetable con una máxima de 320 kms. por hora cubre aproximadamente 2.300 kms. es decir que calculando una velocidad del viento de 120 kms. en contra la velocidad prácticamente quedaría reducida a 200 kms. pero como a 320 kms. que sería el esfuerzo que realizaría la máquina por los 2.300 kms., de radio de acción tendría unas siete horas efectivas de vuelo., resulta que a 200 kms. por hora la máquina puede cubrir comodamente la distancia de 1.250 kms. netos que separa al Observatorio de la localidad de Ushuaia.-

Debemos pensar también por otra parte, que si resulta lógico pensar que tendrá fuertes vientos que enfrentar la máquina, todos no habrán de ser de 120 kms. y por lo tanto la carga a pleno de los tanques de combustibles mientras más aminora el viento contrario, la aeronave podrá ir más lejos o en otros términos tener más probabilidades de llegar a destino.-

Entre otras características podremos citar:

Peso, con el equipo completo.....12.000 kg.
 Carga útil.....1.500 "
 Radio de acción comercial a 270 kms. hora.....3.000 "
 Potencia dos motores de 1.050 H.P. c/u.....3.100 H.P.
 Perfil: anfibia, monoplano, (bete volador).
 Vida que se le estima: 1.000 horas de vuelo efectivo.-
 Costo aproximado: 500.000 \$ m/n.-

V.- CONCLUSIONES.-

La aviación, que ha dejado de ser simplemente un deporte sumamente arriesgado para transformarse en un gran vehículo, tiene un enorme campo de acción en nuestro sur y por lo tanto debe encararse su organización con toda formalidad teniendo presente lo siguiente:

Primero: que es menester observar detenidamente las posibles rutas de mayor interés tanto en el orden político como en el económico para que, del análisis detallado de las mismas surja la conveniencia real de implantar unas u otras.-

Segundo: que con respecto a las poblaciones que existen en la Patagónica este sistema de transporte habrá de llenar una necesidad que solo ellas alcanzarán a estimar.-

Tercero: que en la faz política, el Gobierno de la Nación acentúa su soberanía en aquellas latitudes.-

Cuarto: que a los efectos de poner el servicio de los aviones al alcance del grueso de la población del sur resulta de todo punto necesario se rebajen los pasajes de los precios en que se encuentran en la actualidad y para ello, con las enmiendas que se creyeran conveniente, creemos atinado echar manos al procedimiento que nos permitimos sugerir consistente en imponer una pequeña sobre-tasa a los fletes y pasajes de los otros tipos de transportes para el fomento de la aviación.-

Quinto: que de los beneficios de esta sobre-tasa deberán estar afectadas todas las líneas comerciales del sur, menos aquellas que aconsejamos crear para el turismo directo a Nahuel-Huapi y cuyos detalles los ofrecemos a la consideración de los lectores en el último capítulo.

Sexto: que será muy conveniente la entrega a la explotación de todos estos servicios a una empresa que los reuna a todos en su mano, que sea de tipo mixto como también lo aconsejamos más adelante para el caso de los servicios públicos.-

Séptimo: que la localidad de Ushuaia debe ser unida a la brevedad posible con el resto de la Nación mediante un servicio especial de aviones que ello responde más que a un fin económico a un principio

político y nacionalista que en este aislamiento en que viven resulta que el preso más distinguido de esa localidad es el mismo Gobernador quien no puede salir de ella cuando quiere sino cuando puede.-

Octavo: que finalmente el problema de comunicar a las Orcadas aparte del factor humanitario, más que nada es un objetivo de política internacional y de propaganda, que sería un esfuerzo de mucha consideración y muy digno de ser llevado a cabo por nuestros propios pilotos.-

CAPITULO 8º

PROGRAMA DE COORDINACION DE LOS TRANSPORTES.-

- I.- Ley Nº 12.346 creadora de la Comisión de Coordinación de los transportes.- Pag. 390
 - II.- Principales centros de producción en la Patagónia y principales mercados de consumo dentro y fuera de la misma, de tales productos.- Pag. 394
 - III.- Orientación general del tráfico.- Pag. 402
 - IV.- Los tres principales factores causantes del transporte.- Pag. 406
 - V.- Combinación de los servicios.- Pag. 408
 - a) Transportes aéreos.- Pag. 408
 - b) Servicios de navegación.- Pag. 411
 - c) Servicios de ferrocarriles y automotores.- Pag. 418
 - 1º.- Servicios a los largo de la ruta Nº 3.- Pag. 420
 - 2º.- Servicios complementarios a la línea.- Pag. 425
 - VI.- Conclusiones.- / 127
-

PROGRAMA DE COORDINACION DE LOS TRANSPORTES.-

Pocas palabras bastarán para ponernos en posesión del problema que nos presenta el transporte en la Patagónia, respecto al punto de si es o nó el momento de que se intente la realización de un mejoramiento en el rudimentario sistema ya existente y que lo conocemos a través de las breves descripciones efectuadas en capítulos anteriores.-

Sus casi 131.000 habitantes que viven en sus dilatadas tierras, según el Instituto Técnico de Investigaciones Económicas de Mendoza constituye un elemento humano de insignificante valor comparado con las enormes distancias que los separa.-

Ahora bien, si por este solo enunciado fuéramos a medir el esfuerzo que se debiera efectuar para proporcionables el elemento de transporte adecuado, ello nos indicaría como producente medida, abstenernos de efectuar toda obra de grandes dimensiones, más, si consideramos que la Patagónia es suelo de nuestro suelo y patria de nuestra patria, que necesita el acercamiento a su metrópoli y una actuación directa de los poderes para su propio desarrollo, como también lo hemos visto; si consideramos que los habitantes que en ella nacen y que en ella viven son tan argentinos como los de Buenos Aires y que tienen por su simple carácter de argentinos el derecho de arribar a la capital con la misma facilidad que sus hermanos los habitantes de las provincias y gobernaciones de norte; si consideramos al mismo tiempo que ese aislamiento fomenta la desunión

efectiva con el resto del país, cosa tan peligrosa en el aspecto interno e internacional argentino y que solo puede conjurarse proveyendo los elementos adecuados de transportes que el atraso en que vive en la actualidad la Patagonia se debe en gran parte a la falta de los mismos y la ausencia de intercambio intelectual y material, y que no existen probabilidades de que salga de ese estado de cosas si no se los mejora previamente y si se tiene en cuenta en fin los anhelos de argentinización, civilización, asistencia social, economía y desarrollo comercial que fundamentalmente se proponen llevar las autoridades al lejano sur, justificará ante las mentes más discretas la tesis opuesta a la de abstención y por la cual contrariamente a aquella, se aconsejará el mejoramiento inmediato de los medios de conducción y comunicación como preciosos andariweles sobre los que marcharán la obra de construcción enunciada.-

En la Patagonia hay muy poca población, pero su escasez no es otra cosa que la directa consecuencia de la falta de explotación de las riquezas naturales por la incomodidad que reporta trasladarse hasta aquellas latitudes.-

Si es cuestión esencial solucionar el problema de la producción local, paralelamente y en un pie de igualdad con ésta se encuentra el problema de los transportes como lógico vehículo de acercamiento hacia los centros de consumo.-

Por lo tanto la orientación así como la elección del mismo, deben ir íntimamente vinculados con las necesidades presentes y futuras tanto de los habitantes en cuyo beneficio se ponen, como a las exigencias relacionadas con el movimiento de mercaderías, por aquello de que, las poblaciones se agruparán y surgirán allí donde existan elementos de vida y comercio y por aquello otro de "facilitándose los medios de transporte de las mercaderías se facilitan paralelamente los medios de vida de las mismas poblaciones.".-

Luego, a los efectos de terminar con nuestro trabajo, nos abocaremos dentro de nuestra pequeñez a efectuar las consideraciones de las distintas combinaciones factibles de realizar en el suelo patagónico en función del principio de la coordinación de los transportes, magnífica concepción moderna del mismo y "alma mater" del espíritu de la Ley No. 12.346 creadora de la Comisión Nacional de los Transportes.-

I.- LEY No. 12.346 CREADORA DE LA COMISION NACIONAL DE COORDI-
NACION DE LOS TRANSPORTES

Con fecha 5 de enero de 1937 el H. Congreso de la Nación sancionó con fuerza de ley una disposición por la cual se dispone la creación de una comisión Nacional de Coordinación de los Transportes.-

De su texto, se desprende a primera vista las buenas intenciones con que se la ha redactado y al mismo tiempo el criterio de sana economía de transportes que lleva en su espíritu y paralelamente el gran vacío que viene a llenar.-

Cuando en su principio los transportes se extendían en zonas que no contaban con otros medios de conducción, el sistema que se implantara, por deficiente que fuera, llenaba en parte los inconvenientes de una ausencia completa de estos más, cuando los sistemas se multiplican y se entrecruzan, aparece el grave peligro de la competencia ruinosa por la que se estorban mutuamente y sin llegar prácticamente a beneficiar al público, por efectos de la superposición habida, las empresas se destruyan.-

Evitar que se produzca esto es el fin que tiene la comisión creada para la coordinación de los transportes.-

Presidida por el delegado del P.E. de la Nación la Comisión aludida es elegida de entre una lista de 10 personas, para dejarla constituida con siete miembros que son: el Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, Prefecto General de Puertos, el Director General de Ferrocarriles, un representante de las empresas de transporte automotor y un representante de las empresas ferroviarias.-

Por ello el artículo No. 2 dispone que todo transporte efectuado por cualquier tipo de empresario entre varias provincias y la capital federal, quedarán bajo el control de la comisión creada al mismo tiempo que será ella quien deba conceder la autorización para implantar el servicio.- Por lo tanto escapan a las dis-

posiciones de este artículo y por lo tanto del alcance de esta ley los transportes efectuados accidentalmente por un empresario cualquiera, así como también los transportes que correspondan a los repartos de mercaderías de una casa de comercio cualquiera, -También escapan a estas disposiciones los servicios internos dentro del territorio de una provincia y aclara que ninguna empresa de transporte automotor queda bajo las disposiciones de dos jurisdicciones distintas salvo lo pertinente a las municipalidades, que lógicamente pueden reglamentar el paso de carruajes por las calles.-

El mismo artículo detalla algunas funciones diciendo que la comisión reglamentará también las condiciones que deberá reunir un vehículo automotor para poder ser empleado en un determinado servicio público; otro tanto dispone respecto a las tarifas; limita la longitud de los permisos que otorgará al espado de los diez años.-

La comisión queda autorizada por el artículo cuarto a coordinar todos los servicios por tierra y por agua, y con ese fin otorgará los permisos a que se refiere el artículo No. 2 teniendo en cuenta: las necesidades y la conveniencia de que se amplíe o se efectúe alguna modificación en el transporte, la necesidad de salvar las deficiencias del presente o del futuro o facilitar la coordinación de los medios de transporte de una zona.-

Después de una serie de disposiciones procede en el artículo No. 10 a disponer las obligaciones de las empresas que hubieren alcanzado a obtener de la Comisión la autorización para efectuar un servicio y detalla:

- a) A aceptar conducir a las personas sin preferencias de ninguna especie.-
- b) A no cobrar un valor distinto al establecido en las tarifas.-
- c) A conceder sin autorización especial de la comisión de Coordinación de los Transportes un trato distinto a algún determinado cargador.-
- d) A efectuar el servicio con la velocidad y recorrido pre establecido.-
- e) A suministrar a la Comisión todos los datos de estadís-

ticas que se les soliciten.-

- f) A asegurar los riesgos de las personas y las cargas transportadas.-
- g) A rebajar el 50% las tarifas cuando se traten de transportes efectuados para el Estado.-
- h) Finalmente dispone la obligación que tienen todas las empresas de transportar gratuitamente durante todo el recorrido a un encargado de cuidar a los alambres del telégrafo nacional y provincial.-

Dispone por último en el artículo 12 la presentación al P.E para que a su vez lo eleve al H.Congreso de un proyecto de ley que reglamente el trabajo del personal vinculado al servicio así como también el salario y las demás condiciones referentes al mismo.-

No deja de ser loable el espíritu de esta ley y entendemos que la disposición un tanto estrecha que dá en el artículo No. 2 referente a los automotores que marchan por los caminos es ampliada completamente en el artículo No. 4 con los términos "por agua y tierra".-

En estos términos quedan comprendidos los vapores, los ferrocarriles, las empresas navieras, tanto fluviales como marítimas.-Lamentamos no obstante que el servicio aéreo se escape pues también deberá ser coordinado entre las distintas rutas ya existentes en el país, así como también con los demás transportes a los efectos de lo que se dá en llamar "alcances" aplicable muy especialmente para la correspondencia.- Al determinar que las concesiones serían estudiadas en todos sus aspectos según reza en el art. No. 4 también, se observa la buena voluntad del legislador de poner los servicios de transportes en su justo punto de equilibrio económico y evitar obras improductivas e inversiones estériles.-Estas cuestiones complejas de por sí constituyen el "A.B.C." de nuestro trabajo al tratar de fijar los proba-

bles transportes que se podrán implantar en el territorio patagónico a los efectos de evitar en lo posible los gastos inútiles.-

Veremos pues como podrían aplicarse en la Patagonia, para ello, veremos primero los distintos centros de gravedad que tendrán los transportes, zonas de producción y centros de consumo y luego la aplicación de cada sistema de transporte.-

II.- PRINCIPALES CENTROS DE PRODUCCION EN LA PATAGONIA Y PRINCIPALES

MERCADOS DE CONSUMO DENTRO Y FUERA DE LA MISMA DE TALES PRODUCTOS

Antes de poder proyectar una organización de conjunto debemos forzosamente hacernos un cuadro de los principales centros de interés económico que presentará la Patagonia, por el hecho de que serán ellos los que decidirán la orientación de los mismos transportes.-

Vamos a mencionar pués, en primer término a los centros probables de producción que pueden existir a estar a las informaciones apuntadas en el capítulo de geografía económica y luego los centros o mercados de consumo o absorción de éstos productos dentro y fuera del territorio Patagónico.-

Los tres reinos de la naturaleza tienen sus representantes de gran valor productivo.-

El reino vegetal se nos presenta bajo dos aspectos a cual más interesante: en la frondosidad y dilatación de los bosques por un lado, y la fertilidad de los valles por el otro; tenemos pués, bosques a lo largo de toda la Cordillera, destacándose como lo hemos hecho notar de acuerdo con el informe de la repartición del ramo del Ministerio de Agricultura de la Nación la zona del Lago N. Huapí y la de T. del Fuego.- Se asocian a ellos los valles,, donde como hemos visto el riego hace prodigios y se obtiene de ellos: fruta, vid, azúcar y pastos entre otros productos así como también maderas de las plantaciones de álamos.- Es muy importante recordar que, las estadísticas de la producción agraria de la Cuenca del Vial y valle del Río Negro rinden un cargamento para el ferrocarril con un término medio ponderable similar al de las regiones meridionales Bs. Aires y Córdoba es decir, entre 1.000 y 1.200 Tons..por km. de vía.-

El reino animal tiene su mejor representante en el ganado lanar, que por razones de clima brinda ejemplares magníficos.- Todas las gobernaciones tienen ricos rebaños, pero, la gobernación que más se destaca es la de Santa Cruz y muy especialmente el S.O. de la misma hasta llegar a los límites con Chile.- El ganado en general se

lo encuentra en los valles y al abrigo de los bosques en la región precordillerana.-

La fauna silvestre nos presenta también el guanaco, animal que resulta imperdonable el abandono en que se encuentra y del cual dimos cuenta en su oportunidad.-

Finalmente nos encontramos en presencia del reino mineral que a nuestro juicio, creemos sinceramente juega sus destinos en partes iguales con las demás riquezas del sur y aún mismo de la Nación pues, a la par de las manifestaciones que a nuestra consideración nos ofrece el petróleo y el carbón, debemos agregar que no es la ausencia comprobada de los demás minerales lo que existe, sino la falta de investigaciones geológicas hechas por comisiones especializadas.-

No obstante esto se destacan con singulares relieves dos centros de gran importancia, ellos son: Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul así como también podemos agregar el yacimiento carbonífero de los Baguales sobre el Lago Argentino.-

Por las condiciones propias que presenta consignamos, aparte de todo, aquellos factores consecuentes con su análisis vinculándole a los transportes nos interesa considerarla en sus dos grandes grupos a saber: la pesca de agua dulce y la de aguas saladas.- La primera se habrá de confundir con las demás riquezas emplazadas a lo largo de la cordillera y seguramente su consumo habrá de ser local, la segunda como vimos de mayor importancia que la primera su producto habrá de tener mercado en el interior, aún más, en el extranjero.- Su centro de gravedad parece perfilarse en Río Grande del Sur (T. del Fuego).-

Estas serán pues, las regiones de donde ordinariamente saldrán los productos o cargamentos por lo regular pesados y de fácil conservación.-

En segundo término consideraremos los centros de consumo o absorción de los productos, cuestión tan importante como lo primero pues nada obtendríamos con poseer grandes riquezas si no tuviéramos como aprovecharlas pues de acuerdo con el más elemental principio de economía política, ese bien o esos bienes que constituyen una riqueza por el hecho de carecer de mercado consumi-

dor dejarían de ser riquezas y por lo tanto de ser bienes.-

Los mercados de consumo los podemos agrupar en dos grandes conjuntos a saber: los que se encuentran en el mismo territorio de la Patagonia, y los que se encuentran fuera de ella.- Estos a su vez los podemos dividir en otros dos grandes grupos, es decir: los que se encuentran en el resto de la Nación y a estos últimos los podemos a su vez dividir también en dos o sea: los mercados que se encuentran del otro lado de la Cordillera y los que se encuentran más allá del mar.-

Debemos tener presente que la mayor parte de ellos nos pueden ofrecer el doble aspecto de ser mercado consumidor a la par de ser proveedor de otros productos.-

Dicho esto haremos un breve comentario sobre los distintos mercados que posiblemente mantendrán relaciones con la Patagonia mediante normales intercambios de productos en el territorio patagónico.-

Comodoro Rivadavia.

Entre los centros consumidores sitos en la misma Patagonia se nos presenta en primer término la ciudad de Comodoro Rivadavia con cerca de 20 mil almas que, por la naturaleza del terreno en que se encuentra emplazada y por la índole de su producción sería a la par de un gran mercado exportador del petróleo, un gran consumidor de todos los productos de agricultura, ganadería y granja en general de los valles vecinos junto a los lagos Muster y Colhué Huapí v.g.: Col. Sarmiento.-

Nada tenemos que decir en su calidad de fuente petrolífera pues sus cualidades son dominio de todos, pero no será nada extraño que a la par de ella se desarrollen otras industrias vinculadas a la principal, la extracción de petróleo. A Comodoro Rivadavia la debemos considerar por la distancia que se encuentra de B. Blanca y sobre todo de Bs. As., como el centro de gravedad de industria, comercio y transportes del Sur.-

Las distancias que separan a las poblaciones australes de los principales centros actuales de la República son frutos de la dilatación propia de nuestro territorio y si es cierto que nos sentimos orgullosos por ello no es menos cierto que

para cubrirlas los medios más rápidos deberán emplear un tiempo más o menos largo, por lo tanto el problema de los transportes se solucionan también en parte creando a través de la distancia nuevos centros urbanos de importancia y en el caso de Comodoro Rivadavia parece perfilarse una localidad que en la Patagonia habrá de llenar tal fin.-

Plaza Huincul.

Localidad mediterránea presenta gran similitud con la mencionada anteriormente, pues aunque su ubicación es distinta una en la costa y la otra tierra adentro, las dos constituyen centros de producción petrolífera se las encuentran en una zona desértica e inepta para el cultivo y por lo tanto como la otra, el constante desarrollo de su industria extractiva dará por resultado la formación de otra población con similares necesidades que C. Rivadavia en materia de provisiones, la que habrá de recibir sin duda alguna desde otra región también vecina, el gran valle del Río Negro.- Si a esto agregamos la probabilidad que tiene de ver surgir alrededor de sus pozos otras industrias complementarias apoyadas estas por las otras riquezas minerales y forestales vecinas, creemos no equivocarnos al llamarla la hermana menor de Com. Rivadavia.- Su fuente de abastecimiento de comestibles estará en el Valle del Río Negro.-

Puerto Madryn.

Referente a esta localidad hemos hablado en el momento en que tratamos de los distintos puertos, con una atención muy especial por una cuestión que podríamos muy bien llamarlo de estrategia.- Hicimos en aquella oportunidad una serie de cálculos y proyectos de obras basándonos en las incalculables ventajas que nos brindan los dos golfos vecinos y muy especialmente de ello, el Golfo Nuevo.-

No es del caso que repitamos lo dicho en aquella oportunidad, pero como tenemos los suficientes informes como para asegurar que no pasará mucho sin que aquello comience a realizarse, lógico es que lo consideremos como de singular importancia no por lo que es hoy, sino por lo que podrá ser mañana, que lo tomemos como puerto de doble entrada, por el proyectado canal al norte y por la boca del

golfo al sur mismo nombre, como mercado consumidor y las otras como mercado de producción del fertilísimo valle Río Negro, merecen ser tenidas muy en cuenta para su tráfico interno, para el servicio que legítimamente le corresponde en su calidad de gran productor y por producir mercaderías que pueden ser transportadas por ferrocarril y por vapor.-

De menor importancia que los nombrados últimamente aparecen también en la misma Patagonia otros puntos de valor y dignos de ser considerados.-

Tenemos pues: Viedma:

Sobre la desembocadura del gran Río Negro; por su colocación geográfica deberá ser con el tiempo la llave del tráfico del litoral patagónico, tanto terrestre como marítimo y aéreo.- Su colocación en la puerta del río, comunicada directamente por ferrocarril con Buenos Aires por un lado y con los grandes lagos del Nahuel Huapí para el otro será sin duda alguna el camino obligado entre toda la Nación y la ruta internacional de Bariloche.-

Puerto San Antonio:

Cabecera del ferrocarril que une a Nahuel Huapí con el resto de la República, este puerto habrá de ser la salida de todos los productos procedentes de las zonas de los lagos, así como también, y siempre que se realicen las proyectadas obras que hemos enunciado ya, de la gran producción que podrá brindarnos ese valle perfectamente regado.-

Puerto Deseado:

No tiene por el momento gran valor, pero es sin duda una verdadera promesa. Nos referimos a las halagüeñas perspectivas que se nos presenta cuando el ferrocarril que hoy lo une hasta Col. Las Heras, se constituya en combinación con el régimen de camiones en la salida obligatoria de los productos, sobre todo minerales y maderas de la cordillera.-

Puerto Santa Cruz:

Se encuentra sobre la ría, desembocadura al mar del Río Santa Cruz, que como sabemos nace en el lago Argentino y ambos son perfectamente navegables.- Sabemos también que en la cuenca de este lago se encuentran grandes estancias, precisas y vaciadas-

tos de carbón de piedra y buenos bosques, -que a lo largo de este río existen grandes valles, perfectamente regables y que solo esperan la llegada de las obras y los labradores, que las enormes majadas de ovejas brindan toneladas de lana que será por él la salida obligatoria y por encima de ello la probabilidad de que se constituya en él la base para la flota naval militar del sur que en el presente, una vez que parte de B. Blanca no posee ni un solo puerto que realmente le sirva de refugio como Puerto Belgrano.-

Río Grande del Sur:

En el territorio Nacional de Tierra del Fuego, se encuentra un fondeadero natural que carente de obras y elementos que faciliten las maniobras de carga y descarga se perfila ya como la puerta de salida de todos los productos del norte de la gobernación así como también se destaca como base de pesca marítima del sur.-

Es por razón del aislamiento del resto del continente, por las riquezas que el territorio posee en maderas, lanas y minerales y por la fauna marina de sus costas que, a pesar de su pequeñez momentánea se lo tenga muy en cuenta para las rutas marítimas a proyectarse.-

El interior del territorio patagónico cuenta también algunas poblaciones de muy poca importancia, tales como Zapala, Bariloche, Esquel, Col. 16 de Octubre, etc.- Cualquiera de ellas puede surgir mañana como importantes centros industriales o comerciales pero por el momento nos vamos a permitir considerarlas de menor cuantía por el hecho de desconocer su verdadero valor actual pues no existe información de que haya en él alguna industria o comercio de importancia.-

Dicho esto de las poblaciones que a primera vista se presentan como centros de importancia en el territorio patagónico y descontando los muchos que podrán surgir con la marcha de los acontecimientos y el desarrollo económico y vial, nos referiremos a continuación de los principales centros que aparecen desde un principio a nuestra consideración.-

Capital Federal:

Consideramos innecesario mencionar las múltiples causas de todo orden que pueden inducir a pensar en la necesidad que

del país,, pero si alguno resulta imposible callar, es aquella por el cual es Buenos Aires centro de todos los tipos de comunicaciones del país, y por lo tanto, todo proyecto que quiera tener visos de real debe tener para nosotros los argentinos como punto de partida esta localidad.- Ella constituye el corazón económico, social y político de la Argentina y por lo tanto le corresponde por derecho e interesa a su vez por razones de comodidad que todos los sistemas de comunicaciones y transportes tengan como punto de partida a la ciudad de Buenos Aires.-

Bahía Blanca:

Después de la Capital Federal, la Ciudad de Bahía Blanca se presenta casi puede decirse como la llave "de facto" de todas las comunicaciones y transportes que pueden tener como objetivo final algún punto determinado en la Patagonia.-

Unida perfectamente con Buenos Aires por tierra, por aires y por mar y vinculada con la zona más rica de la Patagonia con su línea directa del F.C.S. y con la más hermosa de sus zonas por medio de una combinación entre este último ferrocarril y el del Estado que sale de San Antonio a Nahuel Huapí y por ser la vía obligada de la línea aérea y de vapores del sur, B.Blanca por el momento polariza todos los pocos elementos con que hoy se cuenta para viajar con dirección al sur argentino.-

Rutas a ultramar y trasandinas.

Desde los puertos australes de las gobernaciones de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, se exportan directamente para Europa, muy especialmente para Inglaterra los productos derivados de la ganadería cuyo renglón casi inclusive, lo hemos mencionado ya, lo constituye el ovino.-

Cargamentos de lana, así como también de reses enviadas en frigoríficos parten a menudo con tales destinos, los cuales si bien son de singular interés, habrá de escapar a nuestra redacción, pues, en el mejor de los casos que el conflicto bélico del viejo continente se resolviera quedarán en pie una serie de otros factores que no está en nuestra mano resolverlos y por lo tanto, deberán quedar sometidos al proceso de los acontecimientos.-

Otras posibles rutas se nos presentan a través

de la cordillera.-

Son también de carácter internacional, pero por la colocación del estado limítrofe frente a nosotros y por sus relaciones comerciales con nuestro país nos permitirá aconsejar algunas medidas para la mejor vinculación entre los dos estados.-

En la actualidad, a la altura de la región de la cordillera que abarca la Patagonia se nos ofrece a la consideración dos rutas terrestres: una a la altura del Nahuel Huapí y la otra costeando el canal de Magallanes.-

Aparte de estos dos caminos contamos también con el servicio de navegación hasta Magallanes, el que se efectúa en un doble sentido, hacia Buenos Aires y hacia Tierra del Fuego.-

De todo esto lo más importante a nuestro parecer lo constituyen las rutas de la cordillera y de entre ellas la que existe en la actualidad a la altura de los lagos de Nahuel Huapí.-

De una y otra hablaremos en su oportunidad.-

III.- ORIENTACION GENERAL DEL TRAFICO.

Veamos ahora cual será y por qué, la orientación general que a nuestro juicio probablemente habrá de poseer el régimen general de los transportes en el territorio patagónico, para sacar de él a la par de las consecuencias de orden económico propias del transporte, las consecuencias de índole práctica que seguramente habrán de originar los mismos.-

Siendo la urgencia mayor aquella que surge de la necesidad de crear la mejor vinculación entre la Capital Federal y los territorios del sur y luego las comunicaciones internas entre los principales centros en el propio territorio patagónico, la orientación general deberá estar dada por un eje central que baje desde la Metrópoli al sur y luego una conveniente distribución de las ramificaciones en éste.-

En primer término, debemos tener presente que la zona mediterránea es decir aquella que no es ni la costa ni la de la precordillera se encuentra casi completamente desprovista de población y que las excepciones que se comprueban tienen lugar a lo largo de los valles.- Por lo tanto, ningún sistema de transporte que tenga por eje una vía central a lo largo de esta cadena de altiplanos y mesetas casi desiertas, será aceptable o lógico; luego se perfilan otros dos posibles columnas vertebrales del sistema general del transporte: una que marcharía a lo largo de la cadena de puertos y la otra la que iría a lo largo de la cadena de lagos y montañas.-

La zona cordillerana no la consideramos apta para ser poseedora de esa línea central del tráfico por dos razones, la primera de orden económico y práctico; un eje de la naturaleza al que nos permitimos aludir debe ser el camino obligado de todos los tipos de transportes como consecuencia de las múltiples cosas que pueden ser objeto de conducción y por lo tanto es necesario que pueda ser factible el viaje por tierra y por agua de tal suerte que no sea necesario más que disponer la elección de uno u otro para tener de inmediato el vehículo apropiado.- No decimos nada del factor avión puesto que éste por sus características propias prescinde de las condiciones propias del suelo.-

Unido también al factor de orden económico se en-

cuentra asociado el costo material de la adaptación del terreno para una función de tanta importancia.- La construcción de una línea troncal de ferrocarril a lo largo de la cordillera insumiría la inversión de cuantiosas sumas de dinero, no solamente por el hecho de las instalaciones que hay que efectuar sino por que, dada la trocha que habría de emplearse para poderlo hacer empalmar con los principales ferrocarriles ya existentes, tendría que ser de trocha ancha y por lo tanto la obra de desmonte, terraplenes y obras de arte general, que serían muchas por la condición del suelo, absorberían desmedidos capitales.-

No somos partidarios por el momento, de la ejecución de tal obra, la cual creemos muy remota cabalmente por los factores que hemos apuntado.- Además debe descartarse, a pesar de la presencia de los lagos la probabilidad de que se pueda construir canales longitudinales de navegación también por los accidentes del terreno.-

En segundo término, por un factor de índole práctico.-

En el supuesto caso de que se dispusiera y se efectuara una línea férrea y caminos longitudinales cordilleranos tendríamos una extensión de unos 2.000 kms.. que es la distancia que mediaría entre Neuquén y Lago Argentino viaje que si bien sería sumamente pintoresco, también lo sería frío o incómodo y sobre todo por camino.- No debemos olvidar la presencia de la nieve, que se hace sentir en gran parte del año en la estación de frío desde el fin del otoño hasta muy entrada la primavera, no debemos olvidar las lluvias que son copiosas en el principio del invierno, ni los aluviones de agua como consecuencia de los deshielos al comenzar la primavera.- Todos estos elementos interrumpen materialmente el tráfico un sin número de veces en el año restándole por lo tanto la regularidad que es uno de los patrimonios más preciados en los sistemas de transportes públicos.-

Por otra parte si a pesar de todo se llegara a establecer este sistema o este camino para línea troncal de transportes, se habría despreciado la contribución natural de los ríos y la no menos valiosa contribución del mar, y luego se habría creado a lo largo del límite cordillerano un obstáculo a...

lor para el supuesto adversario allende los Andes; con los elementos bélicos modernos con los cuales se puede llevar adelante una ofensiva esta línea resulta ser sumamente vulnerable en toda su extensión, sumamente difícil su defensa la que tendría que hacerse kilómetro por kilómetro y en la cual por la orientación longitudinal de la misma, donde se le hiciera un impacto al cortarlo transversalmente dejaría de inmediato inconexa toda la zona sur que restara.-

Por lo tanto el efecto sería tanto mas grave mientras más al norte se lo efectuara.- Desde luego que el movimiento de tropas se efectuaría por otras regiones más orientales y quizás con elementos motorizados propios, pero es el caso que esa magnífica obra longitudinal cordillerana quedaría inútil.-

Luego, como mejor camino queda a nuestro modesto criterio la ruta de la costa.-

Debemos observar una cosa:

Cuando en el terreno de los hechos espontáneamente o como consecuencia de esos mismos hechos, se perfila un rumbo determinado, es sin duda alguna por que en la práctica él resulta más cómodo.-

Cuando vemos que un terreno libre un tanto grande por cuyo perímetro exterior va una amplia calle y su cómoda vereda y a pesar de ello va a campo-traviesa una minúscula huella, ello nos indica que sobre todo, de la comodidad que nos brinda la calzada exterior, el público prefiere marchar por la huellita para ahorrarse algunas decenas de metros.-

Si en el terreno patagónico, los pobladores ya han insinuado el acarreo y tráfico a lo largo de la costa, por la ruta No. 3 o por el mar, será porque en igualdad de condiciones el tráfico a lo largo de la ruta 40 será mucho más penoso.- Esto es muy digno por lo tanto de tenerlo en cuenta.-

A lo largo de la costa, pueden tenderse todos los tipos de transportes que se deseen, está en primer término el mar, apto para el tráfico de las cargas más pesadas sin que por ello pueda descartarse la posibilidad de caminos rectos, con pocas pendientes y las que haya muy tendidas y finalmente el ferrocarril que tiene su avenida en San Antonio que, en el último caso de disponerse tenderlo cree

mos sería más barato hacerlo a una discreta distancia de la costa enlazando todas las cabeceras de los ferrocarriles transversales.-

Las mas importantes poblaciones del sur se encuentran encadenadas a lo largo de la costa y solamente hacen por el momento excepción a ello las que se encuentran en el valle del río Negro y algunas dispersas y sin importancia comercial a lo largo de los valles cordilleranos.-

No se podrá tampoco despreciar lo hecho hasta el presente sobre todo en material de caminos y de ferrocarriles será necesario combinarlos de tal suerte que se complementen y no se estorben unos y otros o resulten inútiles.-

Estamos pues en condiciones de expresar que, después de todo lo expuesto lo más lógico es plantear una orientación de transportes a manera de un peine que tenga el alomo hacia la costa del mar, cuyo mango esté en la Capital Federal y cuyos dientes orientados hacia el oeste se inicien en B. Blanca y se extiendan en sendas líneas paralelas hasta el sur.-

Esta debe ser la forma que consideramos como más adecuada para iniciar lo que diríamos "primeros pasos para la creación y organización de los transportes en el sur de la Nación".

Decimos primeros pasos, por que son aquellos con los que iniciaríamos realmente la obra, por otra parte no podemos desde ahora pronosticar que es lo que más adelante podrá hacer falta, pues él estará intimamente unido al desarrollo económico y social de los territorios y sobre este asunto resulta aleatorio efectuar cualquier tipo de profecía.-

Por otra parte, nuestro estudio no puede basarse integralmente en lo que podrá suceder, hay mucho por el momento para solucionar sin que vayamos a buscar horizontes nuevos y nuevos supuestos problemas; tratemos de resolver los presentes y preparemos el terreno para cuando lleguen a los futuros.-

IV.- LOS TRES PRINCIPALES FACTORES CAUSANTES DE TRAN^NSPORTE.

En el cuadro general del transporte en sí, podemos considerar agrupado lo transportable en tres grupos distintos teniendo en cuenta no solo su volumen y peso, sino también la urgencia de su conducción, la que puede estribar en cuestiones de índole personal como puede ser la urgencia de un pasajero o la necesidad de que un elemento llegue a destino o la poca conservación de un producto; de esto ha surgido la necesidad de clasificar los factores hipotéticos que decidirán la adopción de uno u otro vehículo.-

Tendríamos pues:

- a) pasajeros de urgencia y cargas muy ligeras, urgentes
- b) pasajeros generales y cargas generales livianas, encomiendas y correspondencia.-
- d) cargamentos generales y pesados.-

Las personas que por cualquier cuestión personal necesiten ser trasladadas con premura, así como también, aquella clase de correspondencia que se desea hacer llegar lo más pronto posible, podrá y hasta deberá ser transportada por avión.- Para él están pues, reservados los viajes de mayor urgencia, ya sea por necesidad, por comodidad o simplemente por placer de volar y conjuntamente con este tipo de pasaje está lógicamente la correspondencia aérea.

Le siguen a este número de pasajeros y cargas, aquel otro mucho más numeroso, que no tiene tanto apuro, que efectúa su viaje tomándose el tiempo que necesita para ello. Se le debe agregar todas las encomiendas generalmente livianas que no tienen tanto apuro para ser trasladadas y que pueden conservarse bien y que resulta posible conducirla en los vagones furgones de los trenes generales de pasajeros. Le corresponde también las cargas pesadas de poca conservación (trenes de carga).-

Finalmente nos encontramos con las cargas pesadas de fácil conservación, nos referimos a los cargamentos por ejemplo de carbón de piedra, de minerales en general, de maderas, de productos de la industria, etc.- Su condición de pesadas, requieren que sean transportadas por vehículos más recios y por lo tanto más lentos.-

Todo aquello se gana en fuerza y capacidad de carga se pierde por lo general en velocidad.-

La primera de las tres categorías, dijimos que las reservábamos para el tráfico aéreo, pero las dos restantes habrá de ser convenientemente distribuido entre tres elementos que habrán de ofrecer su valiosa cooperación.- Nos referimos al ferrocarril, a los autobuses y camiones y finalmente a la navegación fluvial y de cabotaje.

Se trata en lo posible, y máxime ahora que lo transportable no es muy numeroso, de evitar la superposición de dos elementos que se destruyan mutuamente, por ser pernicioso a los efectos de la técnica del transporte en sí y por lo tanto antieconómico.

Los pasajeros habrán de ocupar las líneas férreas cuando directamente su viaje se pueda efectuar por él, de lo contrario deberán viajar por las rutas camineras utilizando el sistema de los autobuses.- Se tratará por todos los medios posibles de evitar los trasbordos innecesarios.-

También podrán usar el vapor para la navegación de cabotaje.- La navegación de ríos por las características de estos no interesa al viajero pues le hace perder demasiado tiempo sobre todo en viajes largos.-

Por el contrario los cargamentos pesados preferirán en todo lo posible el empleo del vapor, tanto fluvial como de cabotaje, en razones de la menor vibración en el viaje su más bajo costo y la posibilidad de conducir de una vez grandes cargamentos. A falta de éste se empleará el ferrocarril en combinación, con el sistema enunciado de los camiones. Es necesario ahorrar en toda forma el tráfico de los camiones, pues el ferrocarril puede poner tarifas adecuadas para estar en consonancia con el automotor y de esta manera se le evitan a éste las grandes jornadas que en su reemplazo las efectuará el tren.-

Veremos finalmente el hipotético empleo de cada uno de estos elementos.-

V.- COMBINACION DE LOS SERVICIOS.

Estamos pués, en presencia del punto neurálgico de nuestro propio trabajo.- ¿Como podríamos combinar todo ese mecanismo del transporte para que nos reportara el más amplio beneficio?

Hemos hecho o pretendido hacer a través de todo lo escrito el análisis desde todos los puntos de vista del problema del transporte en la Patagonia,,hemos tratado de localizar las riquezas para por medio de ello vislumbrar donde se habrán de formar los principales centros económicos y sociales de producción, de consumo, hemos visto el estado en que se encuentran los transportes en la actualidad para ver que es lo que se puede utilizar de él, hemos por fin analizado la conveniencia de aplicar un tipo u otro de transporte para cada uno de los tipos de cargas que pueden producir movimiento de interés en el territorio patagónico, ahora tenemos que ver como vamos a combinar todo este complejo conjunto de lo que ya existe y de lo que nos permitimos aconsejar incorporar para su mejor rendimiento.-

Habiendo definido en el capítulo anterior la adaptación de cada sistema de transporte y su aplicación para cada necesidad vamos ahora a tratar su organización, sistema por sistema de transporte.

a) Transporte Aéreo.

Como habrá de ocurrir con el transporte terrestre, el transporte aéreo que sirva los intereses del sur argentino deberá tener como punto de partida el aeródromo "Buenos Aires" cuyo proyecto por ley nacional no se ha realizado y cuyos beneficios serían de indiscutible valor.-

Ninguna ruta de aviones correos que efectúen servicios al sur del paralelo 35, hasta cuyas inmediaciones alcanzan los aviones del Sindicato Cóndor en la actualidad, será conveniente que la sirvan aviones de empresas extranjeras, máxime teniendo en cuenta el origen de todas ellas.- Todas las rutas que pudieran surgir en el mañana deberán continuar siendo atendidas como las que hasta ahora lo son con empresas argentinas, con pilotos argentinos y si es posible, máquinas argentinas también.-

Reafirmamos la necesidad que se lleve a efecto la

construcción de un aerodromo central en Bs. As. donde deberán aterrizar todas las máquinas de todos los servicios de pasajeros y correos que lleguen a Bs. Aires, sea cual fuere la empresa, la nacionalidad y la procedencia de las mismas.-

Los servicios al sur mientras las urgencias no reclamen su aumento será conveniente que se verifiquen en principio por las dos rutas ya iniciadas, a saber: por la costa del mar y por el lado oriental de la Cordillera.- Sus servicios deberán ser alternados es decir uno por un lado y luego otro por el otro.-

Siendo la línea de la cordillera la más larga de las dos solo se podrá hacer llegar la máquina en el día hasta San Martín (Chubut) cuando más y su recorrido se deberá continuar al día siguiente hasta la localidad de Santa Cruz o Río Gallegos como es el propósito del Estado Mayor de la Aviación del Ejército.-

Es nuestra opinión que los servicios aéreos hasta Com. Rivadavia, por un lado y hasta Esquel por el otro se efectúen día por medio es decir: que hoy salga avión para Com. Rivadavia y que regrese al día siguiente mientras que mañana, el que salga lo haga con rumbo a Esquel, para regresar a su vez al tercero.- Tendremos por ejemplo: avión a Com. Rivadavia: Lunes, Miércoles y Viernes, regresando los Martes, Jueves y Sabados y, a Esquel: Los Martes, Jueves y Sabados, regresando los días Miércoles, Viernes y Lunes de la semana siguiente.-

Con respecto a los puertos de la línea más austral se podría mantener el servicio normal de un avión por la costa semanalmente haciéndolo llegar solamente hasta Gallegos, recorrido que lo podría efectuar la empresa aprovechando el viaje hasta Com. Rivadavia del lunes para regresar con el correo del Jueves.-

Por su parte la línea de la cordillera, necesitaría forzosamente tener servicio independiente en el segundo tramo, por el hecho de que no le alcanzarán las horas del día para cubrir toda la distancia.- Luego, al día siguiente del correo llegado el miércoles o sea el jueves, puede salir un nuevo correo al sur hasta alcanzar también Gallegos, para salir luego al próximo lunes de regreso y alcanzar correo del martes en Esquel.-

De esta suerte Comodoro Rivadavia y Esquel tendrían avión

tres veces en la semana así como también las escalas intermedias de uno y otro trayecto; con dos correos por semana quedarían las localidades de Santa Cruz y Río Gallegos y uno en igual período de tiempo San Julián y Puerto Deseado.-

Tomemos ahora, el servicio a Ushuaía.

No será nada extraño que lo efectúe directamente la Armada de la Nación, pues, aparte del servicio en sí le interesará también el entrenamiento de los pilotos.-

Aconsejamos, después de reconsiderar lo dicho en la parte pertinente de este trabajo, la conveniencia de que sea efectuado con hidro-aviones siguiendo las indicaciones que aportamos de los técnicos.

Dada la poca importancia que actualmente tiene la mencionada capital fueguina, suficiente será con brindarle un hidro-avión por semana. Ahora bien, como los pasajeros ya pierden un día pues el viaje íntegro no podría efectuarse nunca en las horas de día con trasbordo por falta de tiempo, el viaje desde Ushuaía se tiene que iniciar forzosamente un día antes o terminar un día después de la salida o arribo del avión correo a Río Gallegos por lo cual es muy conveniente que la combinación se efectúe con el servicio más corto o sea por el que vá por la costa para no hacerle perder al viajero otro día en Esquel.

Por esto atendiendo los días fijados para el servicio costero resultaría que los días de viaje a Ushuaía serían los martes y los de regreso de ésta los miércoles, es decir, un día después del arribo del correo a Río Gallegos y uno antes de su partida de regreso a Buenos Aires.-

Servicio a Nahuel Huapí.

Se está destacando como lugar de gran turismo el Parque Nacional de Nahuel Huapí. El pasaje que vá allí en su inmensa mayoría se trata de viajeros de placer. Por lo tanto, o no tienen apuro, o si viajan por avión es por simple placer de viajar en avión. Este placer que no corresponde a ninguna necesidad ni urgencia bien merece un tráfico que no moleste en nada al servicio ordinario de la línea. Aconsejamos pues la implantación de una ruta única con máquinas espe-

ciales.-

Sería de desear que se trate de uno de los perfiles más veloces y también de mayor radio de acción, y si es posible, que no haga escalas en el recorrido. En una palabra un "servicio expreso" al Parque Nacional, que reúna el máximo de comodidades de confort y en combinación de horarios con las otras líneas aéreas máxime si éstas provienen del extranjero. Pero también a distinto avión, ruta, comodidad y horario deberán regir distintas tarifas de pasajes muchísimo más caras como lo indicamos en el capítulo especial.-

Creemos conveniente que, para esta clase de servicio de turismo a Nahuel Huapí se implante también un servicio similar de aviones procedente de Mendoza. Esto tendría por objeto ahorrar horas de viaje inútiles hasta Bs. Aires, a los viajeros transandinos.

También podrían ponerse líneas ordinarias a lo largo del valle del Río Negro saliendo de B. Blanca; de Rawson hasta Esquel y de Com. Rivadavia hasta San Martín, así como también de Santa Cruz hasta el Lago Argentino y dar vuelta hacia el sur recorriendo las zonas de la frontera para regresar de nuevo hasta Río Gallegos, sus servicios pueden empalmar con los servicios de las rutas principales.-

Creemos también que no habrá de tardar mucho tiempo en que las necesidades de Com. Rivadavia exija aviones diarios con Bs. Aires.

Respecto a las tarifas no creemos conveniente entrar en ningún detalle, pero sí, recordamos nuestra opinión vertida en el capítulo especializado respecto a la forma de hacer que los pasajes de las rutas ordinarias sean lo más baratos posibles, menos aquellos que correspondan a la línea de turismo desde Bs. Aires y Mendoza hasta Nahuel Huapí que las debemos considerar como pasajes de lujo.-

b) Servicio de Navegación:

Después de lo dicho respecto a la misma solo, habremos de distinguir la navegación bajo sus dos grandes aspectos: la de cabotaje y la fluvial.-

1º. - Servicio de cabotaje:

En este tipo especial de servicio deberemos distinguir dos grandes grupos: el que corresponde al servicio de pasajeros y el

que pertenece a las cargas.

2o. - Servicio de pasajeros.

Distintamente a la forma en que se encuentra organizada en el presente de acuerdo con lo que hemos indicado en el capítulo que le dedicamos, el servicio de pasajeros deberá contar con rutas, vapores y horarios especiales e independientes del servicio de cabotaje de cargas.

En primer lugar las naves deberán reunir a más de las condiciones de seguridad y comodidad una de la cual carecen en la actualidad la celeridad de navegación y como una consecuencia la justicia en los horarios.

Es ridículo, que todo un pasaje tenga que esperar que en un determinado punto de la costa, que no es ni siquiera un puerto, la embarcación se detenga el tiempo necesario para recoger unas toneladas de carga, que como consecuencia de ello los viajes resulten absolutamente irregulares en su duración y frecuencia por lo cual el pasajero no sepa ni cuando vá a salir ni cuando vá a llegar a destino.-

Los navíos afectados al servicio de pasajeros durante su viaje no levantarán una sola tonelada de carga en las escalas intermedias a los efectos de evitar las demoras consiguientes, y para ello, los servicios de carga deberán estar controlados en los puertos extremos de las rutas de pasajeros para que siempre exista la cantidad necesaria de las mismas para completar el contenido de los buques postales.-

Comodoro Rivadavia será el centro de navegación de pasajeros.

En el este convendrá que efectúen escala todos los vapores que hagan este servicio.

Mas aún, creemos muy conveniente que exista línea directa y especial a este puerto, para cuando las comodidades de embarque en el número de pasajeros lo autorice de acuerdo aproximadamente con las combinaciones y horarios que fijaremos a continuación.

Dada la longitud de la costa y a los efectos de la mayor rapidéz en el viaje por mar, creemos conveniente dividir el

servicio en dos secciones, al principio y luego en tres.

Las dos primeras serían: una hasta Com.Rivadavia y la otra desde Com.Rivadavia al Sur. Pero cuando Santa Cruz por efecto de su ubicación sea la llave de paso de todo el tráfico del Río del mismo nombre y máxime si se convirtiera en plaza naval será lógico que a los efectos del servicio en tres secciones, la primera que alcance a Com.Rivadavia, la segunda que llegue hasta Santa Cruz, y la tercera que llegue hasta Río Grande del Sur y si es posible hasta la misma Ushuaía.

Por el mismo motivo creemos muy conveniente que los navíos salieran de B.Blanca o por lo menos que zarpando de Bs.Aires, hicieran todos escalas en este puerto a los efectos de ahorrar a los pasajeros la navegación alrededor de Bs.Aires y provenientes de la Capital Federal y aún mismo del interior, Mendoza por ejemplo los alcanzarán allí llevados por el Ferrocarril del Sud mediante una combinación especial de horarios.-

Al dividir en tres secciones el servicio solo nos guía el objeto de que el pasajero que viaja con destino a los puertos más australes no pierda tiempo en las escalas intermedias. Por lo tanto habrán vapores que una vez salidos de B.Blanca efectuarán escalas en San Antonio, Puerto Madryn, Camarones y así alguna otra escala intermedia. Es decir, habrán vapores que una vez salidos con alguna otra escala intermedia lleguen hasta Com.Rivadavia solamente.-

Otra, la llamaremos No. 2 por ejemplo, saldrá de B.Blanca y viajaría directamente hasta Com.Rivadavia para luego tocar en Mazaredo, Puerto Deseado y San Julián llegar finalmente a Santa Cruz.-

Y la tercera de las rutas que, después de zarpar de B.Blanca navegase también hasta Com.Rivadavia, luego siguiera directamente hasta Santa Cruz y finalmente continuara al sur efectuando escalas en Puerto Gallegos, Río Grande del Sur y si fuera posible hasta la misma Ushuaía, a este grupo podría pertenecer también el tráfico hasta la ciudad del país hermano Magallanes, entre cuyo puerto y los de Tierra del Fuego podrían intercalarse a su vez los horarios de servicios.-

La combinación que más interesa analizar corresponde a aquella hipotéticamente que servirá al tráfico de pasajeros a Com. Rivadavia.-

Hemos enunciado ya la probabilidad que toquen en él todos los vapores de pasajeros que efectúen servicios de pasajeros al sur, cosa que hemos tenido en cuenta al determinar las escalas de las tres rutas.

Ahora trataremos de enunciar una posible combinación de horarios.-

Nos permitimos ofrecer mediante estas combinaciones dos rutas distintas para servicios directos a Com. Rivadavia es decir los que irían hasta Santa Cruz y los que llegan hasta el extremo sur. La otra si bien llega a Com. Rivadavia por efectuar escalas intermedias no nos interesa.-

Vamos a efectuar los cálculos en base al servicio rápido, es decir partiendo desde B. Blanca.

La distancia que separa a Com. Rivadavia de este puerto según la planilla de distancias del Ministerio de Obras Públicas (Dirección de Navegación y Puertos), es de 545 millas.-

Hemos calculado también que en buen servicio de vapores de un desplazamiento de unas 5.500 Tons. deberían ser más o menos unos 15 a 16 nudos lo que nos dá un tiempo de 36 horas más ó menos para cubrir la distancia.-

Luego una embarcación que largara amarras en Com. Rivadavia a las 8 horas de la mañana, llegaría a los ocho de la noche (20 horas) del día siguiente a B. Blanca para tomar tren aproximadamente a las 21 o 21,30 que lo pusiera en Bs. Aires más o menos a las 10 horas de la mañana siguiente. El viaje se ha efectuado entonces en unas cuarenta y ocho horas, mientras que de continuar en la nave hasta Bs. Aires habría tenido que cubrir la distancia de 940 millas con no menos de 70 horas de navegación. La combinación nos permitiría ganar 22 horas aproximadamente por viaje.

Desde luego mejorando el tipo de unidad, el servicio de navegación hasta Bs. Aires mejoraría notablemente también pues bajaría a 70 horas un servicio que en la actualidad oscila alrededor de las 120 a 148 horas.-

Debemos observar una cosa, es lo siguiente: como el viaje es de 48 horas, nos encontramos con que el pasajero tendrá que efectuar el viaje de ida a Com.Rivadavia, realizando la primera parte del viaje por tren y de día, ,pués de efectuarlo de noche, la navegación de 36 horas se iniciaría lógicamente en la mañana siguiente de su salida de Constitución, por cuya causa la nave llegaría a Com.Rivadavia a la puesta del sol del día siguiente, en lugar de hacerlo por la mañana como pasó en el caso contrario.-

Esto lo decimos por aquello de que los señores viajeros son un tanto esquivos a viajar largas distancias de día por tren, cosa que parece no suceder cuando el mismo viaje diurno se efectúa por vapor.

Para no hacer llegar al pasajero de noche a destino, serán indefectiblemente necesario que la partida del tren desde Bs.Aires y la del vapor desde Com. Rivadavia tenga lugar por la mañana.-

Esto se subsanaría si el puerto intermedio de trasbordo fuera el de Viedma.-

Este puerto está solo a 369 millas de Com. Rivadavia de donde el viaje de navegación se reduce más o menos a unas 24 o 25 horas y de Buenos Aires unos 950 kms. distancia que un tren expreso la podría cubrir en unas 15 horas de viaje comodamente. Luego el viaje total con trasbordo etc., no duraría mas de 40 es decir, unas ocho horas menos que en el caso anterior.-

Esas ocho horas menos nos permitirá ganar prácticamente un día de luz en cada viaje, pués al pasajero para hacerlo llêgar un mismo día por la mañana a destino, no habría que hacerlo salir por la mañana dos días antes sino por la noche, de tal suerte que solo viajaría: la noche del día de la partida, todo el día y la noche del siguiente, para llegar al alba del tercer día.-

Un ejemplo: sea un viaje de Buenos Aires a Com.Rivadavia (Vía Viedma).

Partida de Bs.Aires (Constitución) a las 18 hs.			
Llegada a Viedma- al día siguiente	"	9	" tot.15 hs.de tren
Salida de Viedma- mismo día	"	10	"
Llegada a Com.Rivadavia al otro día	"	11	" " 40 " n.de viaje

Por el momento dos cosas se oponen a este precioso viaje

combinando de 40 horas: primero, la falta de rapidéz de los trenes y sobre todo de los buques en servicio, segundo la falta de comodidades para efectuar las maniobras de atraque en el puerto de Viedma.-

Más, es de esperar que cuando C.Rivadavia exija por su importancia viajes especiales de esta naturaleza, el puerto de Viedma esté en condiciones y la línea de ferrocarril hasta el mismo, esté servida por trenes de tal rapidéz que cubran la distancia en el tiempo indicado que no es mucho pedir.-

Respecto a la continuación de cada una de las rutas forzosamente sus servicios tendrán horarios directamente vinculados a las exigencias del tráfico a Com.Rivadavia y por lo tanto éste será más rápido que en la actualidad.-

Calculando un promedio de 12 nudos hora y con una duración media en las paradas de las escalas de dos horas, los barcos llegarían 40 horas después de su partida de Com. a Santa Cruz y los de viaje directos después de la escala en Comodoro solo serían de 24 horas, para luego seguir haciendo escalas al sur, de tal suerte que un navío de la carrera transportaría a los pasajeros mediante la combinación de B.Blanca en 48 horas a Com.Rivadavia y en 72 horas, (24 horas después) en Santa Cruz.

Como dijimos anteriormente, estas naves no deberán efectuar cargamentos nada más que en los puertos extremos, es decir en Bs.Aires o en Bahía Blanca para la Patagonia y en Com.Rivadavia los de la primera ruta, en Santa Cruz los de la segunda y en alguno de los puertos australes Río Grande o Magallanes para los de la tercera ruta, con destino a Bs.Aires.-

3o.-Servicio de Cargas.

Para esta clase de navegación no es posible realmente establecer horarios; los cargamentos se presentan con una discontinuidad asembrosa, y por lo tanto resultaría un tanto aleatorio establecer horarios fijcs. Por esta razón en la actualidad en que la navegación de pasajeros se encuentra intimamente vinculada con la de los cargamentos, la cuestión horarios está completamente sometida a las cargas y en desuso. Sin embargo se puede decir que es cosa indispensable, si se quisiera favorecer el tráfico de cargas por los ríos,

que estos estén verdaderamente secundados por el servicio de navegación de cabos.-

Por este principio de suyo razonable, será muy conveniente mediante la ampliación del número de unidades cargueras proveer a la salida a su debido momento de los picos de cargas de los distintos puertos muy especialmente a los afectados por los envíos llegados del interior por vía fluvial.-

IV. La navegación fluvial.

También debemos efectuar el desglose entre el tráfico de pasajeros y el de cargas.

El más importante de los dos habrá de ser en todo momento el movimiento de cargas por los motivos ya expresados.

V. Tráfico de pasajeros.

Casi todos los ríos de la Patagonia corren por valles muy fértiles a lo largo de los cuales existen caminos hasta las vías del ferrocarril.-

Por esta razón hemos visto que el tráfico fluvial de pasajeros a lo largo de toda la extensión de los ríos no tiene realmente aplicación pues más cómodo le va a resultar a los viajeros emplear el colectivo o el tren.-

Solamente podremos esbozar la probabilidad de un tráfico de pasajeros mediante un servicio de lanchas rápidas como los que tenemos al alcance de nuestra observación en el Delta del Tigre. Lo concebimos a lo largo del río Negro, desde Patagones hasta Conesa y cuando más hasta C. Choel y probablemente a lo largo de lo que constituye el gran valle.-

Todos ellos serían servicios cortos con lanchas de poco desplazamiento y mucha rapidéz. También podrá aplicarse a medida que se lo necesitara a lo largo del Santa Cruz y de sus afluentes así como también por los ríos Chubut, Coyle y Gallegos. Estos servicios por tener carácter local escapan a la probable coordinación general y solamente se encontrarían vinculados a ella cuando la intensidad del transporte sea tal que sus servicios sean parte de un viaje grande.-

Otro servicio de pasajeros que tendrá probabilidad-

des de éxito lo es el de turismo a lo largo del río Santa Cruz. Este río que permite el tráfico de unidades mayores hasta el mismo Lago Argentino nos permitiría la navegación de placer lograr descanso solaz. Sus horarios solo deberán coordinarse en juego con los navíos de la carrera que trajeran turistas.-

4o. - Servicio de cargas.

Debe efectuarse con naves especiales y está destinado principalmente a darle salida en combinación con los de cabotaje a todos los productos pesados y de fácil conservación de la precordillera.

Los dos ríos que se perfilan para esta clase de tráfico son: el de Santa Cruz y el Río Negro. Este último deberá ser objeto precisamente de una obra de ingeniería en sus fuentes para regular el módulo de sus aguas, como lo hemos enunciado anteriormente.-

El Santa Cruz si se le llega a modificar algunos rápidos, presente un caudal mayor, lo que permitiría la entrada y navegación por cargueros menores, con un calado de unos dos metros y un desplazamiento de 2.500 toneladas.

Esto facilitará el tráfico con maderas y minerales que se efectuaría sin necesidad de trasbordos.-

c) Servicio de Ferrocarriles y automotores.

No desconocemos, puesto que las hemos analizado anteriormente con algún detalle, las profundas diferencias que existen entre los servicios ferroviarios y los probables servicios de omnibus y micros en cualquier parte y por lo tanto en su hipotética aplicación en la Patagonia.-

Pero es el caso que si se desea no entorpecer un servicio con el otro, a los efectos de no presentar dificultades económicas propias de las superposiciones a las empresas, máxime en los lugares donde escasean los pasajeros, debemos y estamos en la necesidad de hacer en conjunto el programa de servicios.-

Como lo hemos enunciado anteriormente, obra en nosotros el deseo, contrariamente a otras opiniones, de no proceder a levantar las vías y a aniquilar completamente los ferrocarriles existentes

puesto que, bien o mal trazados, se han invertido en ellos muchos millones de pesos, cosa que no se debe despreciar, y luego, que el problema que nos ofrece ni desde el punto técnico de la construcción de ferrocarriles, ni desde el punto de vista de la economía le falta solución.

Solamente es necesario, como le hemos intentado, conocer en general la orientación que habrá de tener el transporte y valiéndose de éstos informes orientar las próximas rutas de transportes efectuar las construcciones ferroviarias indispensables para darle a los mismos una profundidad razonable y finalmente proceder como le hemos indicado, a efectuar las combinaciones con los distintos servicios de automotores.-

Nos toca ahora, ver en rasgos generales, cuales podrían ser las principales relaciones que podrían tener estos dos sistemas de transportes tan distintos y a su vez con tantos puntos de contacto y tantas probabilidades de efectuarse competencia mutuamente desfavorable.-

Debemos tener presente también, que será a este tipo de transporte al cual habrán de acudir la mayor parte de los probables pasajeros, pues se trata de un servicio que podrá ser barato y por lo tanto al alcance de la mayor parte de los bolsillos, poseer la seguridad del viaje por el tamaño y resistencia de sus materiales de que está formado al mismo tiempo podrá transportar un número de pasajeros bastante elevado, máxime si se complementa su acción con el empleo de autobuses sistema semi-remolque de cuatro ejes como el que hemos mencionado en el capítulo dedicado a los caminos y automotores.-

Por otra parte, dada la cantidad de cosas que es menester realizar y el tiempo que habrá que esperar para poner en condiciones la navegación de cabotaje para efectuar servicios regulares de navegación con horarios prefijados y llegando aún perfeccionamiento tal que permita su combinación con los trenes de las principales líneas férreas de la República, no sería nada extraño que el trabajo de coordinación de los transportes sea posible iniciarlo con los ferrocarriles por una parte y los ómnibus, micros y camiones por la otra.-

No queremos decir con ésto algo que signifique borrar con una mano lo que se ha escrito con la otra, es decir: después de haber llegado hasta establecer un cálculo de horario de ser-

vicio entre Bs. Aires y la Costa Sud, (Comodoro Rivadavia por ejemplo), auspiciar ahora un sistema que venga cabalmente a dar muerte al proyecto enunciado. Muy por el contrario, en primer lugar, nosotros no nos casamos con ninguna de los sistemas, sino que simplemente enunciamos todas las combinaciones que a nuestro criterio creemos pudieran adoptarse. Además, después de haber dicho que faltan puertos, que hay que construirlos, que es necesario una flota adecuadamente rápida, que es necesario construirla en el mismo país empleando para ello los recursos de la industria y la técnica nacional, después de haber calculado lo que podrá costar esas obras y el tiempo que habrán de insumir en el mejor de los casos, lógico resulta pensar que, en el deseo de concluir con el aislamiento en que se encuentran los pobladores del sur, y efectuar más rápidamente el enlace de las combinaciones prefijadas se recurra a los ferrocarriles que ya están construídos y a los autobuses que son mucho más baratos para su adquisición y sostenimiento dejando para un proceso más lento a la obra marítima-

Un autobús sistema semi-remolque de cuatro ejes, no puede costar más de \$ 100.000, mientras que la construcción de una de las naves será necesario proveer cuesta de suyo mucho más, por lo tanto, resulta más cuerdo recurrir por el momento a los ómnibus en combinación con los trenes para comenzar a mejorar los servicios.-

10.- Servicio a lo largo de la ruta No. 3.

Tender una línea de ferrocarril que partiendo de San Antonio tome rumbo al sur, creemos que constituiría una inversión fabulosa de dinero a parte de las demás erogaciones especiales vinculadas con el buen servicio y atención de las vías. Mientras que, aprovechando el hábito que se ha formado entre los pobladores de trasladarse por ómnibus de poco valor en cuanto a las condiciones de comodidad que pueden ofrecer, con más razón si se instala servicio con vagones flamantes y cómodos, estamos en lo cierto al creer, en el mejor porcentaje de los pasajeros, que sin estar dispuestos a perder inutilmente tiempo en demoras de atraque carga y descarga como ahora sucede con los vapores ni llevar consigo tanta urgencia como para necesitar el avión, se sirva del siste-

ma combinado de trenes y autobuses.-

Por ello, veamos cual sería la posibilidad de servir de inmediato a nuestro lejano sur mediante el ferrocarril y autobuses.-

Dijimos en páginas anteriores, que salía desde la estación de San Antonio Oeste una línea de colectivos que a través de 1.700 kms. apróximados recorría practicamente toda la extensión de nuestras costas marítimas de la Patagonia alcanzando finalmente la población chilena Punta Arenas, la más importante de la región austral del país hermano.-

Por lo tanto, no se trata en la práctica de algo nuevo, sino por el contrario mejorar lo más posible a un servicio que ya está en ejercicio y por lo tanto ya es conocido por las poblaciones.-

Este mejoramiento que debe alcanzar todos los horizontes debe afectar también al tren rodante con todos sus pormenores, al sistema de horarios y también, cosa de suma importancia, a los valores de los fletes y pasajes.-

Es un error elevar desmesuradamente los valores de éstos últimos, pues traba el movimiento de los pasajeros y en una sección por ejemplo donde pasarían de varios cientos los viajeros, por efecto de la carestía de tales boletos su número se reduce a insignificantes decenas.-

Es un error muy de los criollos, en su desesperación de querer ganar mucho y rápido elevando desmesuradamente los precios, pues lógicamente el mercado consumidor se restringe aunque se involuntariamente simplemente porque no tiene con que pagar.-

Resulta mucho más conveniente en la práctica bajar el precio de costo a lo razonable y ganar en la cantidad de pasajeros transportados que es la faz contraria a elevar el costo unitario de los pasajes.

Por el momento, un servicio de esta naturaleza debe calcular las entradas con arreglo a los valores de los pasajes de población a población, pues lo normal será que no efectúen casi escala en los puntos intermedios por ausencia de las mismas y cual corolario éste que, los autobuses deberán cruzar por inmensas regiones completamente desoladas desprovistas de todo auxilio, carente de agua y de me-

dios de comunicación.-

Teniendo esto en cuenta mencionamos la posibilidad de poder adoptar unidades motorizadas mucho mayores, con una capacidad de vida también mucho mayor y paralelamente con elementos y comodidades a bordo mucho más importantes que las que pueden ofrecer las construcciones actuales.-

Se trata pues del primero de los puntos que debe de considerarse en las mejoras, el referente al tren rodante. A él se refiere lo descripto en el capítulo "Red caminera y tráfico de automotores", cuando después de detallar lo referente a caminos presentamos un posible modelo sobre cuatro ejes, para 48 pasajeros y comodidades. Un detalle de mucha importancia será proveerlos de radio-telefonía, no solo receptora, sino también transmisora, para poder solicitar auxilios en los momentos que pudiera encontrar alguna dificultad o accidente en el camino y no exista una línea telegráfica o telefónica cerca.-

De lo que nos habremos de ocupar lo más detalladamente posible en este capítulo, será la cuestión de los posibles horarios.-

Los informes que nos han llegado, referente a esta línea no son sumamente claros. No pudimos por otra parte conseguir información directa, no se nos contestó la correspondencia que remitimos al Chubut.

La empresa de turismo que nos facilitó el costo de los boletos, nos dijo también lo inseguro que resulta llegar a destino a la hora determinada. Nos llegó a decir, que hasta el mismo viento cuando soplaban en contra hacía perder tiempo al vagón, que las grandes distancias que debía atravesar para unir una población con la otra llegaban a sumar horas que lo obligaban a pernoctar unas noches en un pueblo y otras en otro anterior.-

Con máquinas más poderosas esto no llegaría a suceder.

Por lo tanto, teniendo en cuenta las distancias aproximadas que separa una población de otra, según el cuadro que adjuntamos, tendríamos:

De San Antonio a Pto. Madryn

kms. 230

De Pte. Madryn a Rawson	kms.	65
" Rawson a Com. Rivadavia	"	370
" Com. Rivadavia a Pto. Deseado	"	260
" Pto. Deseado a San Julián	"	265
" San Julián a Río Santa Cruz	"	140
" Santa Cruz a Río Gallegos	"	210
" Río Gallegos a Punta Arena (Chile)	"	250
Total		<u>1.790</u>

Con un promedio de 80 kms. por hora se podría ofrecer el siguiente servicio:

Basándonos en el actual horario de ferrocarril, el tren que llega a San Antonio un sábado a las 17,25 horas ha salido de Bs. Aires (Constitución) el viernes anterior a las 19.10.

Luego:

Si se lograra hacer salir ese mismo tren a las 8 horas de la mañana del mismo día, al pasajero que deseara llegar hasta Com. Rivadavia, se lo podría poner dentro de las horas de luz del día Sábado siguiente en dicha ciudad, y por ende en todas las intermedias: Pte. Madryn, Trelew y Rawson.

El tren salido con este horario, a la misma velocidad que lo hace hasta ahora, podría encontrarse en San Antonio Oeste a 7 horas de la mañana, más o menos y entonces los 670 o 700 kilómetros que el autobús debería recorrer para cubrir la distancia pasando por las poblaciones indicadas, lo podría efectuar con un promedio de ochenta kilómetros en unas diez horas, es decir que le permitiría llegar a Com. Rivadavia antes de la hora de cenar.-

Por el momento y a estar a los informes que se nos suministraron los autobuses salen de San Antonio recién al siguiente día.

La segunda etapa de este viaje, que bien podría ser la última se efectuaría entre Com. Rivadavia y Punta Arenas.

Debemos tener presente que nos interesa tener un buen servicio con la localidad Chilena, por que ella es importante en primer término, y luego porque hablaría muy bien en favor de la Argentina, que la ciudad chilena tuviera mejor servicio por el lado argentino que por el lado chileno.-

Por otra parte, dada la topografía del territorio chileno a lo largo de la cordillera en aquellas latitudes será muy difícil que pueda competir con un servicio nuestro de esta magnitud, si tenemos además en cuenta que el presunto pasajero podrá

seguir viaje a Chile partiendo directamente por ferrocarril desde B. Blanca, nos encontramos que no será nada extraño que esta ruta internacional nos brinde prácticamente la hegemonía sobre el Estrecho de Magallanes.-

Pero apartándonos de la cuestión internacional, poniéndonos íntegramente dentro del campo de la economía de los transportes, resulta de mucho interés estimular el tráfico de los pasajeros posibles de esa localidad por nuestras líneas.-

Los novecientos kilómetros que más o menos separan a Com. Rivadavia de esta última ciudad, pasando por todas las localidades, puertos de la costa atlántica argentina, pueden ser cubiertos fácilmente, sosteniendo siempre el promedio de los ochenta kilómetros e una once o doce horas de viaje.-

No nos debemos olvidar que, contrariamente a lo que ocurre en la actualidad, el tipo de autobús que ofrecemos para el servicio permite a los señores viajeros atender a sus propias necesidades a bordo, pues cuenta con comodidades para comer, posee un pequeño bar, así como también un balcón y espacio para esminar, completando a todo esto la presencia de W.C. independientes para damas y caballeros.-

Los viajeros no tienen porque detenerse para descansar, o para comer, etc..-

Luego, el viajero que dijimos habría de llegar a Com. Rivadavia por la noche del día siguiente de su partida de Bs. Aires, podría llegar a su vez a la noche del tercer día de viaje a la localidad chilena.-

Adjuntamos pues un posible horario a fijarse para el recorrido completo.-

Horario.-

(por tren)	Bs. As. (Constitución) v.g.:	un lunes a las	8.--	hora
"	Bahía Blanca	" " " "	18.--	"
"	Patagones	" martes "	0.01	"
"	San Antonio Oeste	" " " "	7.30	"
(Por auto-bus)	San Antonio Oeste	" " " "	8.--	"
"	Pto. Madryn Lleg.	" " " "	10.45	"
"	" " Sal.	" " " "	11.--	"
"	Rawson Lleg.	" " " "	11.45	"
"	" " Sal.	" " " "	12.--	"
"	Com. Rivadavia Lleg.	" " " "	17.--	"
"	" " Sal.	" miércoles	6.--	"

(Por auto bus)	Puerto Deseado	Lleg.	V.g.:	un	miércoles	a	las	9,30	hs
	"	Sal.	"	"	"	"	"	9,45	"
	"	San Julian	Lleg.	"	"	"	"	13,15	"
	"	"	Sal.	"	"	"	"	13,30	"
	"	Santa Cruz	Lleg.	"	"	"	"	15,15	"
	"	"	Sal.	"	"	"	"	15,30	"
	Río Gallegos	Lleg.	"	"	"	"	"	19,15	"
	"	Sal.	"	"	"	"	"	19,30	"
	Punta Arenas (Chile)	Lleg.	"	"	"	"	"(hora arg.)	24,--	"

El último tramo a Chile se lo podría efectuar el día Jueves, a los efectos de no extenuar al pasajero con un viaje continuado de 18 horas y en este caso el autobus podría efectuar un recorrido más amplio pasando por las principales zonas de la región al "Vértice" sud oeste de la estación de Santa Cruz y luego cruzar a Chile.- En este caso brindando más seguridad al viaje se puede hacer de día.-

Esta última etapa de la Línea (Constitución) por mucho tiempo la única ruta internacional más austral de la Nación.-

2º.- Servicios complementarios a la línea.-

A medida que el autobus fuera pasando por los distintos pueblos, otros servicios menores deberán desprenderse para conducir a los pasajeros que hayan efectuado el transbordo.-

Así por ejemplo: al pasar por Rawson, deberá salir un servicio a Trelew, que podría ser atendido directamente por el ferrocarril local, llevando entonces combinación hasta punta de rieles.-

Igualmente nos ocurriría al llegar a Com. Rivadavia con el ferrocarril a Col. Sarmiento y al llegar a Pto. Deseado con el ferrocarril a Col. Las Heras.-

Interesará mucho atender a los traslados de los pasajeros que descienden en Santa Cruz y Río Gallegos.- Se deberá poner en estos casos servicios del mismo tenor que el que llega por la ruta N° 3 para transportar viajeros hacia el lago Argentino y hacia el vértice sud-oeste de la Nación, que es una región poblada por estancias muy ricas.-

Calcular horarios para los ferrocarriles constituye algo impropio pues ya lo existen perfectamente determinados por oficinas técnicas especializadas y solo en el caso de que este servicio se llegara a cumplir, lo único que se tendría que hacer sería transp

los guarismos de acuerdo a las exigencias del momento.-

También resulta sumamente ridículo pretender fijar horarios y servicios en las demás rutas, pues por falta de población y lo que es más por el hecho de no encontrarse las rutas perfectamente definidas y mejoradas, tales servicios deben ser determinados sobre el mismo terreno v.g.: los que se podrían establecer a lo largo de la ruta N° 40 así como también los distintos empalmes entre esta y la N° 3 o entre esta y las puntas de rieles de los ferrocarriles.-

Otro tanto resulta para los servicios de cargas.-

La cuestión horarios en la práctica están constantemente variando pues responden a las necesidades locales.-

Si nos pusieramos en esta tarea desde aquí y sin conocer los detalles de cada una de las regiones, dejaríamos de escribir una tesis con visos de realidades para transformarla en una grotesca novela, cosa que por propia dignidad no es posible.-

Sin embargo, siguiendo siempre el sistema de coordinar servicios, el régimen del transporte de cargas deberá ser complementario a las principales ya mencionadas, los ríos y los ferrocarriles, por lo tanto ellos no deberán constituir grandes rutas sino simplemente elementos de contacto entre un río o una vía férrea y los distintos puntos de embarque de cargas ubicadas tierra adentro y dentro del radio de acción determinado por la relación entre los precios de producción y venta y las distintas tarifas fijadas.-

VI.- CONCLUSIONES.-

De lo expuesto en el presenta capitulo se desprende:

Primero: la ley creadora de la Comisión Nacional de Coordinación de los Transportes N° 12.346 se encuentra poseida del mejor espíritu tendiente a la cooperación de los distintos medios de conducción, verdadera economía de los transportes.- Su fin es cabalmente evitar por todos los medios legales posibles los irreparables inconvenientes de una competencia entre sistemas distintos de transportes superpuestos, que originan de inmediato la guerra entre los distintos empresarios, con el lógico triunfo del más fuerte y la destrucción de los capitales invertidos por el otro competidor.-

Segundo: la disposición en el territorio patagónico de las distintas zonas de producción, así como también los distintos mercados consumidores (tanto internos como exteriores del territorio) se encuentran ya perfectamente determinados y con esa base puede labrarse por lo tanto un plan perfectamente bien orientado.-

Tercero: Disponiéndose de los medios naturales con que se pueden contar con los ríos y la dureza del suelo apto para la construcción de buenos caminos, además de la discreta prolongación de los ferrocarriles, hace perfectamente factibles las comunicaciones dentro de los distintos mercados.-

Cuarto: Fijado los conceptos factores que pueden ocasionar o dar lugar a los transportes, es conveniente que se provean a los mismos con la mayor celeridad posible.-

Quinto: Las rutas aéreas solucionan el tráfico a largas distancias y de suma urgencia.- Tres rutas se perfilan como más importantes a saber:

- a) la ruta del Atlántico.-
- b) la ruta de la Cordillera.-
- c) la directa a Nahuel-Huapi que proyectamos.-

Complementarían a las dos primeras, la ruta hasta Ushuaia y su eventual prolongación hasta las islas Orcadas del Sur.-

Sexto: Seguirá en rapidez el servicio combinado entre los ferrocarriles y los autobuses, especialmente en el tráfico de pasajeros y cargas entre la Capital Federal y los distintos puntos de interés en las gobernaciones del Sur.- Por otra parte, esta combinación nos permitiría la obtención de un servicio adecuado con inversiones mínimas.- El primer servicio que debe tenerse en cuenta para mejorarlo es el que recorre la ruta N° 3.-

Séptimo: Respecto a la navegación tanto fluvial como de cabotaje debe tener como primer objetivo proveer a la salida de los distintos cargamentos, frutos del grado de industrialización que puede ir alcanzando poco a poco con el normal desarrollo de las mismas.- El servicio de pasajeros deberá encararse cuando a un servicio de puertos bueno se le pueda adjuntar un servicio bueno de vapores.-

Octavo: Respecto al posible servicio de ultramar nuestra condición de nación neutral nos obliga a guardar silencio y a no intentar lanzarnos al mar para exponernos a cualquier contingencia.-

Noveno: Respecto a las rutas internacionales que nos vinculan con Chile juzgamos correcto que sean objeto de estudios especiales.-

En su carácter de internacional no es posible efectuar una propuesta sin consultar la posible información que pudiera provenir del país hermano a los efectos de conocer cuales serían las posibles combinaciones que existirían en mejora de las ya empleadas por los turistas que salen desde Nahuel-Huapi o los que llegan por el Canal de Magallanes.-

CAPITULO 9^a

INDÚSTRIAS AFINES

a) Industria naval.

- I.- Los astilleros.- Pag. 431
- II.- Los principales problemas.- Pag. 439
- III.- Análisis.- Pag. 444
- IV.- La impresión de los bancos.- Pag. 449
- V.- La coordinación de esfuerzos.- Pag. 451
- VI.- Proyecto.- Pag. 453
- VII.- Posibles caminos para llegar a la reorganización de los astilleros.- Pag. 456
- VIII.-- Ante-proyecto del convenio.- Pag. 461

b) Industria de Motores.

c) Producción de aceros y metales.

INDUSTRIAS AFINES.-

A modo de un corolario de todos los problemas expuestos en el transcurso de nuestro trabajo, adjuntamos en estas últimas páginas una somera relación de las industrias que consideramos como afines directas al transporte mismo y por lo tanto como intimamente vinculadas al desarrollo de este merecen, aunque sea muy brevemente, las consideremos en nuestra tesis.-

La industria nacional se encuentra en condiciones de abastecerse de lleno a proveer todos y cada uno de los vehículos que serían necesarios más, para que ello deje de constituir una falla en nuestro régimen económico, muy poco será necesario hacer y como consecuencia de ello, podemos decir también que nuestra patria se encuentra al borde de iniciarse efectivamente como país industrial.-

Observaremos en primer término aquellas industrias relacionadas con la construcción y reparación de naves, teniendo en cuenta las necesidades vinculadas al tráfico de costas y fluvial.-

Luego consideraremos la hipotética provisión de motores no solamente para las embarcaciones sino también para los automóviles y aún mismo a los ferrocarriles, en donde deberemos tener presente que los trenes pueden ser también sistema diésel o eléctricos y finalmente consideraremos la probabilidad de proveernos de aceros, hecho que afecta por igual a casi todas las industrias y que en la actualidad se encuentra sumamente incipiente por la poca atención que ha recibido la industria siderúrgica.-

Omitiremos desde luego entrar en muchos detalles así como también de ocuparnos de otras que vinculadas al transporte son de menor importancia o están ya resueltas como los combustibles líquidos y los neumáticos.- Respecto a los aviones omitiremos decir algo puesto que carecemos de información.-

a) LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA.-I.- LOS ASTILLEROS.-

Una de las ramas de la industria mayor en la Argentina y que más porvenir tiene en un futuro cercano, es sin duda alguna la relacionada con la navegación, en una palabra los astilleros.-

Si examinamos con alguna detención el informe del primer censo de la industria nacional, que en la actualidad prosigue los trabajos de relevamiento periódicos bajo la denominación de Estadística Industrial Permanente, dependiente del Ministerio de Hacienda de la Nación, dispuesta por ley N° 12.104, observamos que para el año 1935 la situación era, según el cuadro N° 1 - Pag. 660 de la publicación efectuada por la Dirección General de Estadística, a cuyo cargo está el cumplimiento de aquella disposición, la siguiente:

INDUSTRIA NAVAL - CENSO 1935

Cap. Federal Prov. y Terr.	No. Est.	Obre- ros.	Sueldos y Salar.	Materias primas.	Produc- ción.
TOTAL	82	1.888	3.198.431	1.501.874	8.446.336
Cap. Federal	12	407	742.777	217.516	1.963.809
Buenos Aires	61	1.356	2.374.840	1.172.385	6.085.189
Santa Fé	6	52	29.216	30.675	176.238
Otros	3	73	51.598	81.298	221.100

Teniendo en cuenta este cuadro y relacionándolo con las urgencias navales en tópicos apuntados anteriormente, es lógico que de dicha publicación en la que se han incluido todos los talleres afectados a esta industria, por pequeños que fueren, discriminemos del

total publicado, aquel conjunto pequeño en su número pero grande en su valor que, dada la envergadura de sus instalaciones nos interese conocer en virtud a que los mismos pueden hallarse capacitados en cualquier momento para abocarse a la realización de construcciones mayores.-

La publicación de referencia no hace mención de dichos talleres en forma especial, lo que nos obligó a solicitar de esa dependencia el informe especial del pequeño grupo que nos interesa.-

Los establecimientos de industria naval con que cuenta el Gobierno de la Nación (Ministerio de Marina), no han sido incluidos en este censo por cuestiones particulares, luego los datos que se consignan se refieren solo a la industria privada.- Ahora bien, son casualmente estos últimos los que nos interesan y de entre estos muy especialmente, como ya lo hemos dicho, aquellos que son capaces de hacer construcciones mayores.-

¿Cuáles son estos astilleros?

Como decíamos anteriormente la información publicada por la Dirección de Estadística contiene el núcleo completo de los talleres que trabajan en construcciones y reparaciones vinculadas a la navegación civil y comercial, es decir que están incluidos los astilleros que fabrican botes en los mismos clubs y todos aquellos menores que por sus condiciones distan mucho de poder efectuar en un momento determinado construcciones de mayores tonelajes.-

Solicitamos pues el desglose y el día 2 de Diciembre de 1939 nos lo fué entregado por la dirección técnica de la sección de Estadística industrial de la Dirección General de Estadísticas de la Nación el correspondiente informe.-

Las planillas que nos dieron las hemos incorporado literalmente en este trabajo por tratarse también de una colaboración oficial.-

Son pues datos oficiales.-

Estas contienen dos cuadros:

a) uno consignando los datos correspondientes a info-

nación general, v.g.: número de establecimientos, número de los motores, potencia, combustibles consumidos, materias primas, etc..-

b) el otro, estableciendo una comparación entre el personal obrero ocupado por cada mes.-

Tanto en uno como en otro cuadro se dan los datos correspondientes al año 1937 y en los dos se efectúan comparaciones con el año 1935 que fué el del censo con que se inició la Estadística Industrial.-

Con este material que es un tanto anticuado pues ya tiene más de dos años de vejez, trataremos de formarnos una idea de lo que es en la actualidad la importancia de la industria.-

En primer término consideremos el cuadrito con los datos generales de la industria, que hemos sacado de la publicación del Censo del 31 de Octubre de 1935.-

Vemos en él, que de suyo la industria es de valor pues con un total de 82 establecimientos, habían empleados 1.888 obreros, se habían pagado \$ 3.198.431 por conceptos de sueldos y \$ 1.501.874 por materias primas, totalizando la producción \$ 8.446.336.-

Contiene también la distribución de la industria por unidad territorial, es decir, las provincias y territorios que tienen más de un establecimiento y los que solo cuentan con uno de acuerdo con los términos de la ley se los ha agrupado en un solo rubro: "Otras".-

Si lo observamos un instante, veremos que la Pcia. de Buenos Aires es la que tiene mayores cifras en todos los rubros, ello es debido a dos causas, primero a que no se han considerado los astilleros y talleres de la Armada Nacional, segundo a que en la Pcia. de Buenos Aires están instalados todos los del Delta que fabrican y reparan yates, lanchas y canoas, además del gran número de clubs de remo que tienen su industria propia, por ello, de los 82 talleres que se censaron en total, 61 le corresponden a esta provincia.-

Consideremos ahora el primero de los dos cuadros en-

tregados especialmente por la dependencia oficial de estadísticas.-

Como habíamos dicho efectúa una prolija comparación de todos los datos requeridos a los industriales.- Por lo tanto al efectuar las relaciones con el año del Censo, los totales de la cuarta línea de datos son los mismos del total del primer cuadrado general, pues ambos corresponden al censo de 1935.-

Especialmente figuran los datos correspondientes al grupo de los astilleros mayores y en su nota al pié, la Dirección de Estadística consigna los nombres de los mismos.-

- Ellos son: 1) S.A. Astilleros Hansen Puccini, Ind. y Com.
 2) Cía. Argentina de Navegación Mihanovich Ltda. (con 2 talleres)
 3) "Pesgar" Pesquerías Gardella Ltda.-
 4) "Ribereña del Plata" Cía. Americana de Comercio S.A.-
 5) Sucesión de Buenaventura Lucich.-
 6) "Astillero Campana" Henning y Judy. (que no dió datos para 1937)
 7) "Astillero Sanchez" de José Sanchez.-

Ahora bien, si por un lado el número de los astilleros aumenta para el año 1937, el de aquellos que a nosotros nos interesa disminuye por la ausencia del astillero Campana.-

Apesar de ello, todos los datos que se relacionan al grupo que nos interesa lo vemos aumentar, lo que indica que los restantes están en marcha y que en realidad adelanta.- Que mientras en 1935 contaban con un total de 932 obreros o sea el 49,3 % sobre el total de totales, en 1937 cuentan con 1.130 lo que corresponde a un 54,5 % es decir más de la mitad y eso, sin contar el astillero Campana que nos consta positivamente que ese año ha trabajado.-

Lo mismo podemos decir de sus instalaciones que reflejan sus ampliaciones en el aumento de las potencias de sus distintos motores, pues de 533 H.P. en motores primarios, van a los 838 y otro tan-

to sucede con los motores de corriente comprada que de 1.276 pasan a 1.344 H.P.

Los pagos por concepto de sueldos, es lógico que aumenten con el aumento del personal ya enunciado así como también los gastos por concepto de combustibles y de corriente eléctrica, pues es una consecuencia directa del aumento de unidades y de potencia en los motores.-

Pero donde ha habido realmente un progreso efectivo es en materia de trabajos y obras.-

Este progreso se puede comprobar perfectamente en dos casillas; una para las materias primas y la otra para los productos elaborados.-

Las materias primas pasan de 834.502.- pesos a \$ 3.445.394.- Este salto de \$ 2.610.892 es un índice inequívoco de progreso y sobre todo de haberse trabajado, pues en las declaraciones se han solicitado expresamente, los materiales consumidos y no los comprados con miras de consumirlos más adelante, por lo tanto se ha trabajado en materia de construcciones navales.-

Esto que acabamos de decir viene a complementar las causas del aumento de la producción.-

Obras de importancia encargadas por particulares y por encargos efectuados por el Estado han dado por resultado que de pesos 4.568.653.- se saltó a \$ 7.583.739.- es decir que casi se duplica el valor de sus obras y que el pequeño grupo alcance a igualar a la producción total del año 1935.-

A este respecto podemos añadir algo.- El Estado que ha demostrado su interés por adelantar estas fábricas, les ha confiado obras que son del dominio público.-

Desde luego, ello ha valido en gran forma para que este progreso se realizara, pero, todos los buenos deseos del Estado se hubieran estrellado sino hubiera encontrado a su vez la buena capacidad técnica de los establecimientos particulares.- Esto lo prueba el hecho verosímil de que unos han sido favorecidos con los encargos y otros no;

que unos han cumplido ya con sus obligaciones y han entregado sus obras terminadas mientras que otros están aún en ellas.-

Pero falta aún un dato, y es aquel que nos da la idea de como han evolucionado durante el año estos establecimientos.-

A diferencia de otras industrias, los astilleros de esta magnitud, puede darse el caso de no serles factible entregar las obras terminadas todos los meses, puesto que a lo mejor una, que les absorbe toda la capacidad de producción dura todo el año, o más tiempo aún; entonces hay que recurrir a un indicador, del ritmo del trabajo.- Ello puede conseguirse más o menos mediante el número de obreros ocupados durante cada mes del año.-

La Dirección de Estadística nos entrega en el segundo de los cuadros el informe, pues contiene el número de obreros empleados por este núcleo de astilleros mes a mes.-

Como el Censo de 1935 abarcara de Julio de 1934 a Junio de 1935, la comparación de Enero a Junio de 1937 se hace con los mismos meses del año 1935, pero los de Julio a Diciembre de 1937 se efectúan con los mismos meses del año 1934.-

Ahora bien, en la observación de los guarismos relacionados con este dato y referente a los astilleros en cuestión, se contempla para el año 1937 una tendencia de constante aumento con mínimas ondulaciones.- Se inicia en Enero con 867 obreros y termina en Diciembre con 1.130.-

Como vemos la industria que nos ocupa no es nada despreciable, es valor de su producción es respetable, su desenvolvimiento es progresivo y sus probabilidades muy halagüeñas.-

Más adelante veremos cuales son sus principales problemas a nuestro juicio y ello lo hacemos no para apesadumbrarnos, sino para proceder con el tino y la energía de quien conociendo al adversario se prepara para la lucha.-

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA INDUSTRIA DE ASTILLEROS NAVALES EN EL PAIS, SEGUN INFORME DE LA DIRECCION

GENERAL DE ESTADISTICA DE LA NACION

Comparación de los años 1935 y 1937

ESTADISTICA INDUSTRIAL a 1937	No. de establ.	Empleados	Obros.	Motores primari.	Motores eléctri. a corr. comprada	Personal administr. técnico y obrero	Materias primas - técnico	Combusti - bles y lubricantes consumid.	Corriente eléctrica comprada para f.m.	Productos elaborad.
Astilleros y talleres navales	95	207	2.072	1.010	2.246	4.819.238	4.531.312	142.589	73.782	13.084.593
Datos correspondiente a los siete establecimientos especializados	7	119	1.130	638	1.344	2.446.438	3.445.394	88.407	30.903	7.583.739
Relación en por cientos	7,3	57,6	54,5	62,8	59,-	50,-	75,5	--	--	58,-
<u>Censo Industrial 1935</u>	Datos al día de relevamiento (31-X-935)					Datos del ejercicio 1º Julio 1934 a 30 Junio de 1935				
Astilleros y talleres navales	82	154	1.888	1.001	2.139	3.198.431	1.501.874	68.180	60.964	8.446.336
Datos correspondientes a los ocho establecimientos especiali - sades	8	88	932	533	1.276	1.717.562	634.502	47.822	24.021	4.569.653
Relación en por cientos	9,7	63,7	49,3	53,2	59,1	53,1	53,3	--	--	53,3

Personal Obrero ocupado en astilleros y talleres navales.

Meses.	A Ñ O 1935.-		A Ñ O 1937.-	
	Total del rubro	Datos de 8 establec.	Total del rubro	Datos de 7 estableci.
Enero	1.857	907	1.705	867
Febrero	1.796	905	1.647	827
Marzo	1.839	954	1.908	969
Abril	1.457	699	1.818	961
Mayo	1.553	786	1.853	979
Junio	1.706	951	1.946	995
	<u>A Ñ O 1934</u>			
Julio	1.710	930	1.769	913
Agosto	1.768	919	1.922	997
Septiembre	1.830	945	2.074	1.012
Octubre	1.741	976	2.098	1.052
Noviembre	1.714	939	2.190	1.066
Diciembre	1.838	894	2.072	1.130

II.- LOS PRINCIPALES PROBLEMAS.-

Presentados que han sido los establecimientos industriales, pasemos a ves algunos de los grandes problemas relativos a su propia existencia.-

Entre los numerosos que sobre ellos se ciernen, a nuestro juicio y admitiendo siempre la existencia de otros, tres merecen especial atención, son ellos:

a) La necesidad o el compromiso moral que tienen de acompañar a la patria en su colocación a la cabeza de todos los estados de la América del Sur y de acercarse con su capacidad industrial y económica a las grandes potencias del norte y ultramar.-

b) La posibilidad cercana o remota, pero la probabilidad siempre del surgimiento de una firma industrial extranjera, más poderosa que todos los industriales existentes en nuestro país, que asentando sus reales en el mismo, avasalle en cualquier forma y por cualquier medio a los talleres ya existentes, que constituyen hoy una de las flores de la industria argentina que vienen luchando y haciendo patria desde tiempo atrás, y que al son de sus fraguas y martillos sus obreros criollos y extranjeros unidos por un mismo ideal, forjan con su trabajo tenaz la grandeza de la Patria y la seguridad de sus hogares.-

c) La necesidad de prevenir este golpe, es decir: como hacerse aptos para en cualquier momento poder efectuar cualquier tipo de construcciones y proveer estas obras en las mismas condiciones que los grandes astilleros de las naciones industriales extranjeras.- En una palabra, tener las cosas en tales condiciones de no hacer accesible la entrada del presunto competidor.-

No pretendemos creer ni por un momento, que estos tres puntos citados son los únicos problemas que los afecta.- No, existen otros, existen otros que golpean el régimen interno de alguno de ellos en particular y que por nuestra parte confesamos desconocer, pues una lamentable indiferencia o inexplicable desconfianza o falta de asis-

tencia hacia el estudiante universitario, parece haber dado como resultado la no obtención por nuestra parte de una gran cantidad de datos de caracteres propios de la industria.- Queremos creer para justificar esta actitud, que ella responde a un exceso de celo de sus secretos administrativos y técnicos, cosa muy lógica con todo lo relacionado al periodismo y a la publicidad pero no justificado cuando se tratara de informes destinados a orientar a un estudiante universitario que, guiado de las más sanas intenciones lo presentaba y se constituía en su garantía el mismo Director del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, Ing. Don Teodoro Sanchez de Bustamante.-

A pesar de esas escasas informaciones obtenidas, vamos a intentar abocarnos al planteo de los tres problemas enunciados a tratar de sondear sus puntos críticos y en base a ellos proponer sus probables soluciones respondiendo así al espíritu del estudiante argentino: "los intereses supremos de la Nación".-

Los tres puntos enunciados responden a su vez a una situación de conjunto.-

Los astilleros citados forman el plantel principal de la industria naval privada, pero ninguno de ellos sin embargo, está en condiciones de competir con la industria similar extranjera, más, es necesario reunir todos los medios posibles a nuestro alcance para que lleguen a serlo y que las grandes obras hoy encargadas al exterior sean de una vez por todas botadas en aguas argentinas.-

Exigirles que acompañen el ritmo de la Nación es un deber, más, obligarlas a que se hagan capaces de tales obras en períodos de tiempo y en condiciones iguales a sus colegas de ultramar en una forma repentina sería una medida completamente anti-económica, pues no están en condiciones para ello.- Hay que propender a que crezcan y se desarrollen siguiendo el ciclo normal de todas las instituciones huma-

nas y no obligarlos a que se estiren como un elástico, pues un esfuerzo de tal índole traerá aparejado el desequilibrio económico y financiero de la institución, verdadero puntal que mantiene la existencia de un organismo privado y como directa consecuencia, el incumplimiento de ulteriores compromisos, el desorden industrial y comercial, el alejamiento de sus clientes y el inminente peligro del fracaso y de la quiebra.-

Pero, he aquí, que en el exterior se han dado cuenta ya de la presencia de tales industriales argentinos y de las probabilidades que tienen con el desenvolvimiento económico del país.-

Hoy están distraídos por las construcciones urgentes y las carreras armamentistas de la presente guerra, más, algún día esto habrá de terminar y las enormes instituciones que surgieron como directa consecuencia de esas mismas urgencias de alarma y de lucha, al suspender sus grandes tareas le restarán simultáneamente sus grandes ingresos y si lógico es pensar que tendrán trabajo motivado por la renovación de los materiales afectados al tráfico del mar y a las grandes armadas, les alcanzará también el tiempo para emplearlos en nuevas conquistas, llegar a nuevos mercados y seguramente ésto que nos atrevemos a decir, habrá de constituir una necesidad para ellos por los apremios en que pueden verse para cubrir los grandes intereses de los cuantiosos capitales por ellos invertidos.-

Si a esto agregamos los peligros materiales de la guerra motivados por la constante amenaza del bombardeo y el espíritu de absorción e infiltración de las naciones poderosas, demás está decir lo alerta que deberán encontrarse los industriales argentinos y los esfuerzos que habrán de hacer para conjurar tal amago.-

Si esto decimos observando la actitud en el extranjero, conveniente será que observemos que es lo que pasa en nuestro país.-

Ha estallado la guerra que tanto se trató de evitar y que tantos males habrá de producir al mundo civilizado y debemos confesar que no sabemos cual será el rumbo final de las operaciones bélicas y en que pueden encontrarse envueltas las naciones de América y sobre todo las del Sur.- Si desde luego siguiendo una acertada política nos llegamos a poder mantener en condición de neutrales sin llegar a ninguna urgencia armamentista, a bien seguro que deberemos exigir el máximo a nuestra industria; más, si la dignidad de la Nación y las glorias de nuestra bandera se encontraran por un momento agravadas y el decoro nacional nos colocara en la situación de tener que entrar en el conflicto bélico, se encontrarán nuestros astilleros en condiciones de proveer las nuevas construcciones o reparaciones con la prontitud y eficacia que nuestra propia Armada lo necesitara?.- No abriguemos en nuestros pechos la idea de iniciarnos en ninguna contienda por nuestra propia voluntad, pero si debemos y estamos en la obligación de prever las posibilidades de vernos arrastrados a ella.....y entonces?.-

Aún siguiendo el ciclo normal, si materialmente alguno de nuestros astilleros fuera capaz de alcanzar por si solo tales dimensiones de un momento a otro, esta maniobra sería de suyo muy poco beneficiosa, pues dado el poco desarrollo que tiene en la actualidad nuestra marina mercante y las escasas adquisiciones que la marina de guerra efectúa, el crear a fuerza de crédito un organismo industrial de esa magnitud, constituiría una inversión de capitales destinada a no tener remuneración conveniente, más bien dicho a no alcanzar los límites del más moderado interés.-

Pero esto no constituye un obstáculo para que, como argentinos, no estemos dispuestos a lograr la mayor capacidad de nuestros talleres navales oficiales y privados.-

En cuanto a los primeros podemos decir que el Estado se preocupa mucho, pero limitado como está a las partidas del presupuesto, los centros de esta industria con que cuenta el Ministerio de Mari-

na, ven un tanto trabada su acción y urgente desarrollo.-

En lo que a la industria privada se refiere, su marcha si bien no está dificultada por la acción del presupuesto, ésta sería más rápida y su porvenir más cierto si se encontrara en un ambiente con más espíritu de mar.-

Y en cuanto a la forma con que se podría por un lado, conjurar el peligro de la aparición de un nuevo estillero filial de uno extranjero y por otro satisfacer las probables urgencias con los talleres navales argentinos ya existentes, para defendernos en una palabra, sea el siguiente análisis y su adjunta propuesta.-

III.- ANALISIS.-

¿Qué sucedería si se intentara llevar subitamente por cualquier tipo de crédito a cualquiera de los astilleros existentes hasta la condición de industrial de primera magnitud?.-

Observemos y saquemos a nuestro juicio los pormenores más interesantes.-

En efecto: la industria naval privada se encuentra en realidad dando sus primeros pasos y esto mismo parecen haberlo entendido así las autoridades de la Nación que hoy tratan de estimular su desarrollo.-

Si consideramos el encomiable empeño puesto por las instituciones privadas en la construcción de los barcos avisos pedidos por la Armada Nacional, prueba elocuente de ello lo es el buen resultado que de los mismos se ha obtenido en los ensayos primeros, y luego en los trabajos a que se les ha destinado después, y al mismo tiempo si medimos el esfuerzo que ello les ha insumido, comprendemos bien pronto que en la faz técnica, en lo referente a la ciencia y al arte de construir embarcaciones de esta naturaleza están al día, más, en lo referente a la capacidad de producción es decir a los medios con que cuentan para realizarlas, no.- Para confirmar lo que en uno y otro sentido decimos, observemos nuevamente el caso de los avisos construidos para la Armada.- Entre ellos no hay diferencia técnica apreciable con los producidos por los astilleros oficiales de Rio Santiago, más por el contrario, conocemos las grandes dificultades con que han tropezado los astilleros particulares para poder dar cumplimiento a sus compromisos y paralelamente la enorme cantidad de tiempo que debieron emplear para dar finiquito a sus obras.-

Necesitan en primer término un conjunto de máquinas capaces de poder efectuar las manipulaciones previas a las chapas y vigas de acero para darles el perfil necesario antes de ser colocadas en el casco de la embarcación que es lo que constituye la sección cal-

dería que debe producir con la celeridad necesaria que exige la construcción encargada; un varadero suficientemente apto para contener las obras de gran tamaño, puesto frente a un canal lo suficientemente profundo (dragado), de tal suerte que permita la botadura de cualquier tipo de vapor y en cualquier momento y no, como en el caso que nos ocupa, en el cual unidades aproximadamente de unas dos mil toneladas, cuando llegó el momento de la ceremonia, ésta no pudo llegar a feliz término a causa de una bajante.- Si a esto agregamos los talleres mecánicos de motores y ajustaje completo, grúas y plumas, motores e instalaciones eléctricas, muelles terraplenes, galpones y tinglados, vías férreas, locomotoras y vagones y todo esto emplazado en una superficie de tierra lo suficientemente amplia como para dar holgada cabida a todas las instalaciones y navíos en construcción o reparación, y si por encima de todo esto recordamos la necesidad de que actúe en él un personal lo suficientemente técnico, numeroso y especializado por cuya competencia merece cierta estabilidad en sus puestos y una remuneración de servicios conveniente al rango de sus funciones y a su vez que estén dirigidos por un cuerpo de ingenieros realmente especialistas, vemos bien que un organismo de esta naturaleza que quisiera alcanzar una envergadura de importancia, no se improvisa, que su realización constituye la reunión de un conjunto de factores de una complejidad tal y la necesidad de poner en giro un capital tan importante que son menester bases económicas muy sólidas para sostenerse con probabilidades de éxito.- Montar una fábrica de esta magnitud implica de por sí una fuerte inversión y si a todo lo dicho sumamos el valor de los materiales de construcción, el combustible, los sueldos y jornales, el servicio de intereses de los mismos capitales, amortizaciones de todo orden e infinidad de gastos por reparaciones en los talleres, seguros, etc., huelgan a nuestro entender comentarios para apreciar el volumen monetario que constituiría la empresa.-

Ahora bien; están nuestros astilleros en una posición tal de llegar a ser organismo de estas dimensiones de un mo-

mento a otro?.-

Podemos contestar categoricamente que no.%

¿Porqué?.- ¿No hay acaso entidades bancarias capaces de proporcionar el crédito necesario para proporcionar esas ampliaciones?.-

Desde luego que sí.-

Pero, hemos considerado por un momento el panorama y las perspectivas que tendría un astillero particular, que de la noche a la mañana consiguiera efectuar una transformación de tales operaciones?.- ¿Sabemos por un momento con que podrá contar para sostenerse en el tren de vida que se habría impuesto?.- ¿Contaría en nuestra Patria con el trabajo necesario para poder alimentar la capacidad de absorción de esos talleres?.-

Ciertamente la situación planteada sería muy poco afortunada.-

Obtenido que fuere por medio del crédito la ampliación de sus fábricas, se encontraría el astillero con que todo lo que tiene prácticamente lo debe, pues si ha realizado alguna operación de crédito y con ella ha pagado todas las ampliaciones, este dinero será a su vez de la institución prestamista a quien le deberá el capital y los intereses, es decir, pesará sobre sus hombros una enorme deuda hipotecaria flotante y como directa consecuencia la responsabilidad de su servicio y la urgente necesidad de consolidarla.-

Y con que podría solventar estas obligaciones el citado astillero.-

Nada más probable que con el importe de las reparaciones y obras que efectúe de acuerdo con el ramo de su industria.-

Y bien, ¿cuales son las obras y quienes se las pueden encargar?.-

El Estado, las empresas navieras y pesqueras y en último término los clubs y los civiles afectos a la navegación de placer.-

Referente a las empresas navieras y a las empresas de pesca ya hemos hecho mención en tópicos tratados anteriormente en los cuales destacamos su capacidad de compra, muy relativa por cierto.-

Luego entonces, queda el Estado como principal cliente que haría sus adquisiciones principales por intermedio de la Armada Nacional (ministerio de Marina), Navegación y Puertos (Ministerio de Obras Públicas), Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Ministerio de Agricultura), etc., así como también algunas obras que podrían ser encargadas por los gobiernos de las provincias del litoral.-

Luego es el Estado el principal contribuyente como en los países de ultramar.-

¿Pero serían sus planes adquisitivos lo suficientemente amplios como para alcanzar a cubrir las necesidades del astillero en cuestión?.-

Quizás no, y mucho tememos que fuera necesario asignarle una prima de subvención.-

¿Y sería este un sistema realmente económico para la industria naval argentina y para las finanzas de la Nación?

Prácticamente, no.-

¿Y no tendría la oportunidad de recibir trabajo procedente de pedidos del exterior?.-

Nos inclinamos a creer también que no.- Que a pesar de los lazos de confraternidad que manifiestan tener los países de América, en la realidad de los hechos, la práctica demuestra ser muy distinta, y por la sola causa de no querer confesar su situación de inferioridad de condiciones ante nosotros los argentinos, a bien seguro que no nos encomendarían la ejecución de sus obras y aunque remotamente existiera la probabilidad de que nos dieran alguna construc-

ción, este constituiría un caso aislado y por lo tanto esto no es conveniente ni lógico tenerlo en cuenta.-

Hey, el principal renglón de trabajo de nuestros astilleros lo constituye las reparaciones y no las obras.-

Pero considerando todo esto, La Nación Argentina deberá esperar de brazos cruzados que solos y librados a sus propias fuerzas crezcan los astilleros particulares?.-

Tampoco.- Lo que queremos manifestar con lo dicho es que, impulsar a un determinado astillero particular cualquiera con estas probabilidades a una obra de tal magnitud, constituiría una operación financiera equivocada, pues terminada que fuera la obra que le dió origen, no tendría materialmente trabajos con cuya remuneración hacer frente a las obligaciones contraídas y se encontraría ipse-facto en una situación de desequilibrio en su economía interna y al borde del desastre financiero de un concurso o de una quiebra.-

No queremos decir tampoco que no exista la probabilidad que un día los pequeños astilleros de hoy alcancen las dimensiones de sus colegas de ultramar, pues ello es muy factible, como lógica consecuencia del desarrollo industrial de la Nación, más repitiendo lo expuesto anteriormente, ello debe responder al desarrollo normal de las instituciones privadas, empleando para esto el tiempo necesario y sufriendo las evoluciones propias de su industria y de su técnica, y no un espectacular surgimiento sin una base realmente consolidada, es decir: con un capital propio y no por el contrario con una deuda flotante, con una clientela segura y no con una incertidumbre absoluta en cuanto a las fuentes de recursos.-

IV.- LA IMPRESION EN LOS BANCOS.-

Tratando de obtener un mejor concepto del probable porvenir de los astilleros particulares de la Nación, nos permitimos llegar hasta los despachos de varios gerentes de instituciones bancarias, que en su constante relación con los industriales y comerciantes tienen la oportunidad de pulsar las condiciones económicas de todas las actividades de la plaza y por esta razón se encuentran en buenas condiciones para emitir un juicio.-

Desde luego, dadas las características propias de sus funciones, son muy parcos para informar, pero no obstante, sin llegar ni mucho menos a dar informes de carácter particular, tuvieron la fineza de evacuar algunas de las preguntas formuladas.-

Habiéndoseles consultado el crédito que merecen los astilleros, coinciden todos en afirmar que cada solicitud de anticipo, aún en el caso de provenir, por ejemplo dos de una misma institución industrial, son objeto de un detenido examen cada una y por separado acordado el crédito correspondiente porque los mismos se otorgan no en relación a la solvencia del solicitante sino en virtud de la categoría de la obra que vá a ejecutar.- Esta forma de proceder no nos causó extrañeza pues él constituye el trámite general y ordinario de la administración y regularización de los créditos por los bancos.-

Pero lo que más nos llamó la atención es el hecho de que coincidiendo todos en estar de acuerdo con las grandes probabilidades que tienen en un futuro muy cercano los señores industriales de la navegación por las múltiples razones de orden comercial y militar que brindará el mañana de la Nación, manifiestan también que no se ha dado el caso de que, por tratarse de un astillero el solicitante, la institución bancaria haya tenido más largueza al conceder el crédito.- No se aventuran por nada en anticipar cual sería su actitud concreta si esta industria tomara mayores

proporciones, más un alto funcionario de un banco oficial nos informó que a su criterio, como en todos los casos que a los efectos de mejorar las condiciones de cualquier gremio o industria se ha concedido un crédito extraordinario, no sería nada extraño ni nada nuevo, que ya fuere a un determinado astillero o a una organización del tipo que nos permitimos esbozarle, lograra facilidades muy especiales para esta clase de operaciones.-

En otro términos: los bancos están de acuerdo con el enorme desarrollo que deberán adquirir con el tiempo los astilleros particulares y todos se muestran muy accesibles para iniciar negociaciones con nuevas bases.-

V.- LA COORDINACION DE ESFUERZOS.-

Pero es el caso que las construcciones navales de mayor magnitud pueden y deben efectuarse en el país para acrecentar nuestra industria y a su vez que emigre menos oro de nuestras arcas al extranjero.-

El Gobierno de la Nación por intermedio del Ministerio de Marina está empeñado en realizar un inmejorable adelanto, con un encomiable esfuerzo amplía las instalaciones de Río Santiago con el evidente propósito de efectuar tales construcciones.-

Por lógica razón este organismo oficial en su faz técnica será sin duda alguna el modelo hacia el cual deberán converger todas las miradas de todos los industriales privados para formar a su imagen sus propios talleres.-

Más, nos preguntamos: ¿Desde el punto de vista económico y prescindiendo de la faz técnica que descontamos es de lo mejor, a que precio de costo va a salir el crucero de batalla o el transporte o el destructor de mar, sumándole al valor neto de la unidad la parte alícuota de la amortización del capital invertido en las instalaciones y nuevas ampliaciones del astillero?.-

Desde luego no hay construcción, y sobre todo las efectuadas en el extranjero, que no se recargue el costo real de la misma con una prima por concepto de amortizaciones y lo que es más seguro con una pingüe ganancia.-

Pero nos decimos: ¿los astilleros particulares argentinos, tienen o no, alguna probabilidad de intervenir en la realización de los programas navales de la Nación?.-

La respuesta es muy sencilla.-

Si lo intentan hacer individualmente será muy posible que fracasen.- Más, si unen sus fuerzas en una cooperación de trabajo es muy factible que puedan participar con ventajas en las grandes licitaciones del Estado.-

Per lo tanto, en este capitulo, nuestro proyecto no aboga por la ayuda a un determinado astillero, por las causas manifestadas anteriormente, ni tampoco al aconsejar la unió n de los industriales que nos ocupa, la posibilidad de formar un trust.-

Simplemente vamos a insinuar la conveniencia de organizar debidamente a los dueños para que reunidos en una forma especial puedan concurrir a las licitaciones ya enunciadas.-

En el título siguiente veremos en que forma lo podríamos efectuar.-

VI.- PROYECTO.-

Existe entre los astilleros particulares argentinos una cierta unión propia de los colegas que practicamente no se estorban.- Desde luego todos ellos son celosos guardianes de su propia independencia y en todas las circunstancias tratarían de conservar la libertad en su administración interna.-

Proponemos como un medio a nuestro juicio adecuado para solucionar la situación planteada, la siguiente medida: -"Constituir con todos los astilleros particulares de que se dispone un Consorcio de Astilleros Navales Argentinos, formado no por la fusión material de los distintos talleres, sino por el contrario por la unión o entendimiento entre sus dueños mediante un acuerdo plurilateral debidamente estudiado y protocolizado en virtud del cual se prestarán el mutuo apoyo para concurrir de esta manera juntos bajo esta denominación u otra cualquiera a participar en las licitaciones de las grandes obras de su ramo.-"

Por lo tanto lo que preconizamos con esta proposición es la colocación de los astilleros en una posición tal que, conservando intacta su independencia de acción para realizar los trabajos que particularmente obtuvieran de sus propios clientes, llegada que fuera la oportunidad estuvieran todos de acuerdo para trabajar para una misma obra.-

Mediante ello, el Consorcio de Astilleros Navales Argentinos una vez adjudicada la obra a su favor distribuiría entre los distintos talleres asociados el trabajo a realizar, de manera tal que por esta sola razón todos producirían para una misma construcción formando así un gran astillero en conjunto, evidentemente muy superior a cada una de las partes aisladamente.-

Este sistema presenta una doble ventaja entre nosotros.

a) mientras no haya una obra grande para ejecutar, los astilleros trabajarían en sus habituales tareas.-

b) llegada la hora de la empresa de gran aliento, es-

tarían todos organizados para trabajar juntos en la misma obra.-

De este modo por ejemplo, mientras uno cualquiera pudiera ser Hansen, Puccini y Cía. coloca en su varadero la quilla de un crucero y se dedica a construir las costillas para la armazón de dicha nave, enfrente en el astillero "Sanchez" se podrían hacer algunas de ellas y sobre-todo fabricar remaches simultáneamente en el Lucich y en el Campana se cortarían, moldearían y perforarían las chapas para el ferro de la misma embarcación para que en un determinado momento y ya terminado el esqueleto, llegara al muelle de Hansen, Puccini el revestimiento metálico debidamente preparado para colocado de inmediato.-

De esta suerte, en mutua colaboración los obreros de los astilleros de Hansen, Puccini y de Sanchez podrían ser secundados paralelamente por los de Campana y Lucich y esos decimos estos, por cualquier otro que hubiera entrado en la construcción citada.-

Esto daría por resultado la intervención de todos los industriales capaces en una misma obra siempre que esta fuera grande, cosa que no se hubiera podido efectuar en el país sin la intervención de los distintos organismos privados.- Por otra parte estarán con nosotros los lectores de estas páginas, que a los efectos de la faz comercial del asunto, resultará más hacer algo del conjunto grande formado parte del consorcio propuesto, que no hacer nada por la inexplicable vanidad de querer ser absolutistas.-

Técnicamente los distintos informantes de que nos hemos valido para conocer las características fisionómicas del astillero opinan que es probable esta organización y por nuestra parte nos permitimos asegurar que desde el punto de vista económico y ministerial es perfectamente factible.-

Hoy por hoy los astilleros particulares, como dije anteriormente solo viven de las reparaciones que efectúan a los

vios y de algunas construcciones que se les encarga, pero siempre de menor importancia y es por ello, dada su escasa envergadura que dejamos sentado el precedente que si desean triunfar con este sistema proyectado necesitan como la piedra angular de su existencia un absoluto y sincero acuerdo entre si.-

Deben estar persuadidos que por el momento aisladamente nada podrán hacer, por lo tanto es la comunión de fuerzas la que los podrá auxiliar, y que esta unión no tendrá porque alterar el régimen particular de cada uno de sus miembros siempre y cuando de suyo ofrezcan una solvencia y seguridad razonable.-

Se trataría por lo tanto de un tipo de sociedad de dueños de astilleros y no de astilleros.-

En párrafos anteriores hemos hecho algunas consideraciones sobre las posibilidades que podría tener este tipo de institución.- Nos permitimos agregar a ello la opinión personal que, reunidos de esta manera todos los intereses de la industria en un solo interés, constituyendo por la agrupación de sus talleres una entidad de gran valor y llevando por bandera la grandeza de la Nación, aparte de los razonables intereses que por el carácter de la misma industria implican para el mismo Estado, les podrá resultar más fácil la obtención de ventajas especiales, de las cuales hoy no gozan y que no nos atrevemos a enunciar por saberlas muy prematuras y cuyas determinaciones recién se hacen palpables en el terreno de los hechos.-

VII.- POSIBLES CAMINOS PARA LLEGAR A LA ORGANIZACIÓN DE LOS AS-
TILLEROS.-

Para llegar a la efectiva formación de este convenio entre los astilleros, como ya dijimos anteriormente es indispensable el mutuo acuerdo entre las distintas administraciones.-

Desde luego, ello implica que exista una comunidad de intereses o más bien dicho que una necesidad los afecte a todos por igual.- Por ejemplo: si supieramos por un momento que fueran gravados por un impuesto común que a todas luces estuviera mal aplicado, sería cosamuy fácil reunirlos para solicitar su derogación.- Pero, a pesar de ser preconizante de la idea de reunirlos para el momento en que se los precisara, nos inclinamos a creer que ello sería una tarea muy laboriosa, sobre todo llegárselos a persuadir que no se tiene la intención ni de hacerlos fusionarse, ni disminuirles su independencia.-

Tenemos a nuestro entender dos caminos que creemos nos conducirían al mismo fin: el primero, por la iniciativa misma de los astilleros y el segundo por la directa insinuación del estado.-

Este último nos parece sería el más fácil y el más breve de los dos.-

Veamos no obstante cuales serían las etapas por las que seguramente pasaría la primera de las rutas.-

A iniciativa del astillero que se creyera más capaz y por notas explicativas deberá convocarse a los demás dueños a una asamblea, en la cual una persona de ascendiente moral en el gremio y debidamente empapada en el asunto daría una breve conferencia sobre el tema que los reunía, recalcando las ventajas que persiguen, evacuando todas las consultas que se hicieran y finalmente presentando el ante-proyecto.- Sería cosa muy conveniente, se invitara a formar parte de la reunión a un delegado del Gobierno, casualmente por ser el Estado el principal cliente con que podrá contar el consorcio.-

En dicha asamblea se elegirá una comisión que estando facultada para representarlos en cualquier momento, esté encargada a su vez de revisar el ante-proyecto, darle forma de acuerdo con las

circunstancias, introducirles las enmiendas que creyera conveniente y por fin ponerlo a consideración de todos los interesados, pudiendo hacerse para ello una nueva asamblea.-

Estos estatutos conviene que contengan entre otros puntos las disposiciones siguientes:

a) cada uno de los dueños de los astilleros pactantes lo continúa siendo en forma absoluta de sus respectivos establecimientos industriales.-

b) como consecuencia de la cláusula anterior, seguirán siendo también directores y administradores de sus respectivos intereses para su mayor grado de solvencia.-

c) quedan facultados para contratar libremente todas las obras que sus respectivos talleres sean capaces de efectuar y que sus clientes quisieran confiarle, fuere cual fuere la magnitud de la misma.-

d) la sociedad o corporación o consorcio así constituido, por medio de sus representantes legales, quedará facultada para presentarse en nombre propio a las grandes licitaciones y una vez adjudicada y siempre que hubiera varios varaderos disponibles, se procederá a efectuar el sorteo a los efectos de fijar en cual habrá de ponerse la quilla de la nueva embarcación.- Luego se procederá a efectuar la distribución del trabajo de acuerdo con la capacidad industrial de los asociados (1).-

e) cuando se trate de una obra del Estado, este nombrará una comisión permanente inspectora, paralelamente a la cual deberá actuar una delegación técnica de la institución.- Por esta causa razonable de eficiencia industrial, no se podrán en la o las naves en construcción ni un remache que no traiga impreso el sello de garantía de la delegación técnica inspectora.-

f) los pagos de las obras se harán según las normas corrientes a la institución y esta procederá a efectuar la distribución de los mismos, según los trabajos efectuados por cada uno.-

g) Los astilleros miembros de la asociación así propuesta,

podrían conservar la libertad, llegado el caso de presentarse una obra de no participar en ella, siempre y cuando las obligaciones contraídas se lo impidan y las urgencias del Estado no requieran una mayor celeridad.- Cuando un astillero se escusa de participar en la obra nueva, deberá probar ante la sociedad sus compromisos y estos deberán haber sido contraídos con relativa anticipación al surgimiento de la licitación adjudicada.- Por el mismo motivo, todos los compromisos contraídos con posterioridad a la fecha de la licitación harán presumir mala fé por parte del beneficiario de la misma y por esta razón, comprobada que fuere tal cosa será objeto de las sanciones que se determinen.- Una vez aceptado el compromiso de participación en la obra y que este fuera debidamente protocolizado, el astillero firmante de esta obligación no podrá tomar otra obra que pudiera distraer el correcto cumplimiento de su principal compromiso.-

(1) - A los efectos de trabajo o más bien dicho de la distribución del trabajo conjuntamente con la organización de la proyectada asociación, se hará un exámen técnico de las condiciones particulares de los talleres de cada astillero.- De él surgirá el valor que podrá ser determinado entre otras formas en dos principalmente: una, mediante una clasificación cualquiera, v.g.: por puntos, 10 para el mayor, 9 al que le sigue, 6 a otro más chico, etc.; de esta suerte y ya clasificados de antemano, cuando le sea adjudicada una obra de acuerdo con el puntaje se podrá efectuar la distribución de las partes de la misma.- El otro sistema que nos permitimos ofrecer a consideración es, después de haberse efectuado el mencionado exámen, determinar para cada astillero la especialización que habrá de tener en las grandes construcciones; v.g.: unos haran costillas, otros prepararan el forro, otros se especializarán en la fabricación de remaches de todos los tipos necesarios, así llegado el momento cada uno sabrá ya que es lo que le corresponde hacer.- Creemos que esta sería la forma mejor de distribuir la tareas.-

A los efectos de poder completar el utilaje de tra-

bajo de los astilleros participantes y que de acuerdo con la clasificación anteriormente propuesta, cada uno cuente con el instrumental necesario para el más eficiente desempeño de sus funciones el Consorcio o Asociación que se formará, podría gestionar un crédito bancario especial a muy bajo interés y pagadero de acuerdo con las obras que se realicen.-

Quando la obra adjudicada consista en la construcción de una serie de naves gemelas, y a los efectos de su mejor construcción se procederá a poner las quillas en un mismo varadero, desde luego siempre y cuando el tiempo de que se disponga lo permita, teniendo en cuenta que recién cuando sean botados unos cascos podrán ser colocadas las otras quillas en el varadero.- Si la urgencia obligara a efectuar construcciones simultáneas, se habilitarán el mayor número de varaderos posibles, pero la especialización de cada astillero habrá de continuar inalterable, ^{es} pues en ella que radica la eficiencia y seguridad de las obras.-

Veamos ahora la segunda forma que concebimos como probable quizás el más fácil medio para llevar a los astilleros a la organización deseada, es decir, por medio de la iniciativa oficial.-

A nuestro juicio el poder ejecutivo de la Nación se encuentra hoy en mejores condiciones que ninguna otra entidad para efectuar en cualquier momento la patriótica invitación a los industriales privados.-

Ello es cosa muy lógica dada la autoridad moral que tiene sobre ellos y sobre todo que un pedido emanado de los poderes de la Nación equivale sin temor a equivocarnos a una cuasi orden, la cual no tendrían inconveniente en cumplir, pues a pesar de los beneficios que le traerían, la dificultad inicial que el otro procedimiento traería consigo, consiste en que los astilleros se pongan de acuerdo tratando todos en un mismo pie de igualdad.-

Por intermedio de un ministerio cualquiera, el que se creyera más conveniente, el Poder Ejecutivo de la Nación, po-

drá elaborar un programa bajo las bases anteriormente expuestas e introduciéndoles las modificaciones que juzgare más razonables de acuerdo con las circunstancias en que se redacten y entonces convocar a una asamblea a los señores directamente interesados como en el caso planteado anteriormente.-

Otro sistema en virtud del cual el Poder Ejecutivo de la Nación podría llevar adelante esta empresa, sería encargandoles la misma a un determinado astillero.- Pero en este caso la institución de referencia si bien se encontraría en situación de privilegio y ello le allanaría mil dificultades que le podrían servir para efectuar el llamado en nombre propio y por mandato del poder estadual, puede brindarle la oportunidad de concederse a su favor algunas ventajas que no es nada conveniente que existan porque produciendola hostilidad entre los industriales, minaría por la base la solidez de la institución a crearse.-

Una vez efectuada la convocatoria y que tuviera efecto la asamblea, el procedimiento a seguir coincidiría en un todo con lo expuesto anteriormente.-

Es conveniente que la asociación de los dueños de astilleros, tenga responsabilidad propia e independiente de los distintos industriales que la forman a los efectos de poder actuar con libertad en el comercio, en la industria y aún mismo en la justicia.-

Convendrá también que constituya un fondo de garantía a los efectos de su solvencia, aparte del que habrá de constituirse especialmente para cada una de las licitaciones.- Uno y otro fondo de garantía habrá de efectuarse con la contribución a prorrata de los asociados.-

VIII.- ANTE-PROYECTO DEL CONVENIO.-

A los efectos de completar el proyecto de organización que nos proponemos, expondremos a continuación un boceto conteniendo las principales cláusulas que convendría estuvieran incluidas en el ante-proyecto que se pondría a consideración de los señores propietarios de los astilleros.-

Este podría estar redactado en los siguientes términos:

" Considerando:

" Que la industria privada de los astilleros en la República Argentina se encuentra técnicamente capacitada para abocarse a cualquier obra naval.-

" Que su escaso desarrollo material constituye la única causa que les impide participar en las grandes obras.-

" Que por esa razón el Estado en primer término y luego las instituciones privadas se dirigen al extranjero, para la realización de las mismas.-

" Que existe la posibilidad para cualquier momento que una fuerte firma extranjera instalara un poderoso astillero en nuestro país y cortara el camino a los ya existentes.-

" Que procediendo aisladamente los astilleros que representamos están muy lejos de alcanzar ese grado de capacidad a que aspiramos.-

Que considerando las ventajas del Sr.,..., de cuyos detalles se desprende la conveniencia de unir las fuerzas para un mismo fin.-

Y que sobre todos nuestros intereses están los de la Patria en su triple carácter de político, económico y militar que son para nosotros los argentinos los intereses propios, la Asamblea de propietarios y directores gerentes de los astilleros privados de la República Argentina reunidos en sesión plenaria y finiquitado que fué el debate disponen:

" Artículo 1.- Queda constituido un consorcio mediante la asociación individual de los dueños de los siguientes astilleros:

" a) N.N. por el astillero Hansen, Puccini y Cia.

" b) M.M. por el astillero.....

" c)

"

"que figurando bajo el nombre de.....tiene por fin poder concurrir
"en conjunto y participar así en las licitaciones públicas para las
"grandes obras navales que resuelva efectuar el país.-

" Art. 2.- Los astilleros que participen en esta organización
"por el propio carácter de la misma, conserven intacta su independen-
"cia de acción y administración.-

" Se nombra una comisión compuesta demiembros la que
"se podrá renovar cada dos años, estará presidida por un delegado del
"Ministerio de Marina sin voz ni voto, salvo en los casos de empate,
"y asesorados por el Sr. N.N. autor del proyecto con voz pero sin
"voto.-

" Art. 3.- Esta comisión de acuerdo con las bases estableci-
"das y las condiciones técnicas que plantee la situación creada en-
"tre los astilleros, procederá a redactar los estatutos definitivos
"los cuales serán aprobados definitivamente en una nueva asamblea.-

" Art. 4.- Esta comisión queda también facultada para interve-
"nir en representación provisional del consorcio en cualquier lici-
"tación que surgiera hasta la constitución definitiva del mismo.-

b) INDUSTRIA DE MOTORES.-

Nos corresponde ahora decir algo respecto a los elementos de propulsión que a nuestro juicio creyéramos más adecuados para los distintos tipos de transporte que hemos analizado.-

Dos factores concurrentes que no escapan a la primera observación, nos ha hecho decidir a aconsejar la adopción del sistema diesel o diésel eléctrico adaptado a cada especie de vehículo v.g.: navegación, automóviles, etc., y el eléctrico propiamente dicho para los ferrocarriles.-

Tales factores concurrentes son: en primer lugar, las estadísticas mundiales de transporte sobre la adopción universal de la propulsión por este sistema, en segundo término, la particular configuración del suelo donde se emplazarían.-

Por el primero como un ejemplo las estadísticas de Lloyd de Londres acusan la iniciación de las obras navales con este tipo de motor para el año 1925.- Luego en el año 1931 el tonelaje de las naves de este tipo habían aumentado en un 11 % y más tarde hacia el año 1935 se contaba con unos 5.000 barcos de este tipo que desplazaban un tonelaje de 10.600.000 tons. con el nombre de motonaves.-

Con respecto a las condiciones que presenta particularmente nuestro país, se conjugan a su vez tres factores, los cuales son: en primer lugar, el hecho de existir ya una fábrica de motores de combustión interna sistema diésel que constituye no solamente una joya en la industria local sino que también uno de los talleres donde se efectúa la producción de más alta calidad en este tipo de motor pues sus productos superan en cualidades técnicas a muchos tipos del mismo género de procedencia extranjera; luego, el hecho por todos conocidos de poseer la R. Argentina inmejorables yacimientos de petróleo y finalmente por existir la posibilidad en el sur de instalar grandes hidroeléctricas.-

Desde luego para cada tipo de vehículo los señores ingenieros tendrán que determinar el tipo de motor que corresponde, pero es el hecho de que ya existe en el país las fábricas necesarias para proveer de ese esencial elemento tanto en motores a

combustión como motores eléctricos.-

En una entrevista que logramos conseguir con uno de los directores de la fábrica de motores a combustión después de haber tratado el tema muy detenidamente, nos llegó a decir, "lo único que necesitaban era indicación del tipo de motor, el tiempo necesario para xx construirlo poniéndose finalmente de acuerdo en materia de precios.

Es nuestro deseo, que la industria local sea favorecida por todos los medios y muy especialmente estimulada con pedidos interesantes; pues bien, a la par de presentar la necesidad de mejoramiento de las condiciones en que se encuentran los estilleros, creemos de buena economía, proporcionarles discretos pedidos a los señores industriales en motores y chasises pues es de esta suerte como se les proporciona una prima equitativa: "a los trabajos efectuados".-

Las naves de cabotaje que indicamos en el capítulo de Navegación y Puertos, las de navegación fluvial mencionada en el capítulo especial, así como las lanchas que también indicamos en ese capítulo y aún mismo los motores de los autobuses que aconsejamos en la parte vinculada con la vialidad están orientados en su faz propulsiva hacia el equipo de este tipo de motores con el premeditado fin de proporcionale consumidores a nuestros propios combustibles y colaborar al mejoramiento de la industria privada.-

c) PRODUCCION DE ACEROS.-

Un elemento que sin duda alguna afecta a enorme cantidad de industrias es aquella cuya producción nos dá los distintos hierros y aceros aplicables en múltiples usos y con respecto a los cuales se está sintiendo los efectos de la escasez que produce la guerra, por el hecho de que en el país no se funde el precioso metal en el volumen que se lo necesita.-

La explotación de las minas de hierro no se efectúa en el país, al menos no figuran en la estadística minera de la Dirección General de Minas y Geología de la Nación.- Por otra parte la Estadística Industrial para el año 1937 solamente acusa fundiciones de hierro y acero que producen solamente 18.556 tons. entre los dos artículos con un valor total de \$ 4.088.971, pero estos industriales solamente emplean lingotes de hierro de otras calidades inferiores, hierro viejo y aún mismo aceros provenientes también de materiales usados.-

Por otra parte, una gran fuente de aceros no figura en este dato.-

Nos referimos a la producción de la Fábrica Militar de Aceros que no suministra dato alguno por su condición de institución vinculada a los secretos de la defensa nacional.-

También consume esta fábrica materiales usados.-

No vamos a discutir las cualidades de uno y otro origen del metal, ni la capacidad técnica de los industriales, más, solamente haremos notar la enorme falta que hace llevar adelante esta industria que a nuestro juicio la debería encarar directamente el Estado.-

No vamos tampoco a entrar en disquisiciones respecto a la forma en que deberán efectuarse cada una de las explotaciones que probablemente dará lugar esta industria, pues ello nos haría apartar enormemente del tema que nos hemos fijado, pero debemos dejar constancia que nuestra Nación no podrá solucionar sus problemas vitales del transporte si previamente no soluciona por un lado la forma de producir los vehículos que necesita y por otro, la producción de hier-

rrros y aceros como materia prima indispensable para toda clase de industria con afinidad a los transportes.-

CAPITULO 102

INFORME FINAL

Cuando dos años atrás iniciamos este trabajo con el vivo deseo de producir algo de interés general, de efectuar un aporte a los intereses de la economía del sur argentino en función a sus propias fuentes de riquezas y a la inspiración de la ley creadora de la Comisión Nacional de Coordinación de los Transportes, no nos llegamos a imaginar por cierto el sinnúmero de dificultades que deberíamos vencer, fruto de las deficiencias que descubriríamos en el transeurso de nuestra investigación y que llegaríamos al mismo tiempo a constatar el poco contacto que tienen los organismos oficiales de la metrópoli con las gobernaciones argentinas del sur.-

Creimos encontrar estadísticas y solo hallamos la incertidumbre de unas cifras calculadas aproximadamente que, consideradas como ciertas llevaban consigo grandes probabilidades de error.- Quisimos conocer la población por lo menos, fuimos a la fuente máxima, y la Dirección General de Estadística de la Nación carecía de tales datos.- Nos debemos conformar entonces con los informes de una repartición provincial.-

Quisimos conocer a fondo la producción mineral, que por ciertos informantes privados demostraba ser muy rica y la Dirección de Minas y Geología de la Nación solo conoce por encima la distribución de los grandes yacimientos del sur de la nación y ni prestó oídos a nuestro pedido.-

Solo Y.P.F., modelo de organismo fiscal, tuvo la información necesaria respecto al petróleo.- Algunas personas realmente estudiosas, con un alto grado de comprensión de las necesidades porque

pasan esas comarcas patagónicas, tuvieron también la deferencia de suministrar nos informaciones de gran valor, v.g.: la presencia de carbón de piedra en Sierras Baguales, sobre el lago Argentino que hemos descrito en su oportunidad.-

Felizmente el desencanto por las deficiencias constatadas no nos desanimó y proseguimos las indagaciones.-

Recibimos un informe ~~por~~ completo referente a bosques, suministrado por la dependencia correspondiente al Ministerio de Agricultura de la Nación y fué completado con informes verbales sobre los distintos cultivos que los señores ingenieros agrónomos en cumplimiento de sus misiones de inspección de bosques han podido observar en el transcurso de sus viajes.-

De la Dirección de Tierras y Colonias conseguimos la información del estado en que se encontraba la tierra pública y principales zonas enagenadas ya.-

Más después de llegar a determinar las distintas riquezas y su aproximada ubicación geográfica, menester era determinar los elementos de transporte con que se contaba lo que dió lugar a los estudios que adjuntamos respecto a la navegación aérea y marítima, a los ferrocarriles y autobuses.- Requería al mismo tiempo, que conociéramos también las condiciones que ofrecían los ríos como vías naturales para la salida de los distintos productos, en otras palabras si los ríos con que cuenta la Patagónia son o no efectivamente adaptables para la navegación fluvial.-

Con este fin visitamos en primer término a los directores de la Aéro Posta Argentina, luego a la Dirección de Aeronáutica Civil y finalmente al Comando de la Aviación Militar.- En las tres partes fuimos atendidos con toda deferencia y se nos suministraron toda clase de informaciones en su mayor parte verbal, consecuencia de los diálogos con los señores Jefes.-

Para la información relacionada con la navegación, solicitamos dos tipos de datos, distintos entre sí y concurrentes a la vez.- Ellos eran: los vinculados con la navegación propiamente dicha y la relacionada con la construcción y reparación de naves en el país.

Tanto en una como en otra tuvimos que vencer serias dificultades.-

En la Prefectura General Marítima no se nos recibió.-

Fuimos a ella en tres oportunidades distintas con idéntico resultado.-

En las compañías vinculadas al tráfico de pasajeros a los puertos de cabotaje del sur, se mostraron un tanto esquivas.- Un jefe de la Importadora y Exportadora de la Patagónia después de habernos esperar un buen rato no nos recibió.- En cuanto a la Compañía Antonio Delfino, informó sin reticencia alguna respecto a sus dos principales navés, el Comodoro Rivadavia y el Buenos Aires.-

Con relación a los cargamentos transportados durante un año por los cuatro principales vapores que efectúan el servicio de pasajeros, lo obtuvimos mediante el despojo de los datos necesarios de toda una publicación privada referente al movimiento general de cabotaje en el puerto de Buenos Aires.-

El movimiento de pasajeros fué materialmente imposible determinar.- Respecto a los puertos contamos con la invalorable colaboración del Ing. Don Ricardo M. Ortiz, profesor que estuvo un tiempo vinculado a la docencia de la Facultad de Ciencias Económicas.- De él y de las publicaciones que de él recibimos, logramos agrupar toda la información referente al tema en cuestión que insertamos en nuestro trabajo.- Es una de la pocas personas que, profesionales en otra rama de la ciencia, demuestra realmente conocer economía.-

Vinculada directamente a la navegación marítima se encuentra la navegación fluvial.- Fué también este mismo señor quien nos facilitó toda la documentación necesaria que nos sirvió para desarrollar los tópicos referentes a la misma que figura en nuestra tesis.-

También debemos mencionar la valiosa cooperación e información recibida del ingeniero Gandolfo ante quien fuimos presentados por el señor anteriormente nombrado.-

También contribuyó a lo mismo la documentación existente en el Institute de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de cuyo director recibimos gentilmente la autorización para retirar en préstamo la documentación que sobre la materia figuraba en la biblioteca.-

Con respecto a las industrias vinculadas a la navegación debemos decir, haciendo honor a la verdad y sin que esto constituya lamentaciones de mártires, que ello constituyó una verdadera peregrina-

ción donde encontramos toda suerte de obstáculos e inconvenientes que han tenido como principal causa la falta de condiciones técnicas de los administradores y directores de los distintos establecimientos industriales.-

La documentación obtenida consistió en un informe que adjuntamos procedente de la Dirección General de Estadística que suministrada no sin dificultades y después impresiones personales recogidas en las distintas visitas efectuadas a los mismos astilleros.-

No escapa a nuestro agradecido recuerdo las finezas de que fuimos objeto en estas oportunidades por parte de los siguientes señores: Sánchez, dueño del estillero del mismo nombre, del señor Leupold de Y.P.F. y aún mismo del escribano del partido de Las Conchas quien finalmente entre otras cosas nos allanó las dificultades que se ofrecían para lograr una información exacta respecto a la navegación isleña.-

En cuanto a la parte destinada a los ferrocarriles, la información se consiguió por intermedio de las memorias de la Dirección General de Ferrocarriles, y su respectiva oficina de estadística.- Datos sueltos generales de la Dirección de Ferrocarriles del Estado y datos sueltos obtenidos de particulares como la gerencia del Ferrocarril del Sud.-

Donde tuvimos relativa facilidad para la obtención de los datos fidedignos, fué en la parte referente a los caminos y automotores.-

Por la gentil mediación del Dr. Roberto Mañé, asesor entrado de la Dirección Nacional de Vialidad, fuimos presentados al señor Pedro Barbé, quién nos interiorizó de la forma en que salvaban los distintos obstáculos que la naturaleza presentaba.- Con este mismo señor discutimos también las deficiencias que presentaban los actuales servicios de autobus.-

Más tarde completamos la información técnica del material rodante mediante la consulta a distintas fábricas de chasis y carrocerías.- Dicho esto respecto a la forma en que fuimos ayudados y viendo informaciones, salta a la vista el gran camino que recorrer a las instituciones oficiales, salvo honras...

obernaciones contacto que corresponde.-

No es falta de proyecto lo que existe pues estos son grandiosos y quizás inspirados en el más sano de los sentimientos patrióticos pero, todo está supeditado al expedienteo de los informes y las resoluciones y mientras tanto las partidas se votan y desaparecen en inversiones que no llenan el cometido que sería de desear.-

A la Patagónia la privilegiada naturaleza de nuestra patria no le ha negado nada que la inhiba de ser una región importantísima dentro de nuestra propia Nación; cuenta con toda clase de riquezas, distintas por cierto de las que existen en otras regiones argentinas, más no por ello menos importantes.- Tales riquezas necesitan ser explotadas, lo necesitan ellas para rendir sus frutos, lo necesita la Patagónia para enriquecerse con ellos y lo necesita la patria para confirmar su independencia.- Es necesario pues llegar hasta ellas.-

Facilitando por todos los medios posibles la llegada del capital humano a la futuras zonas de producción, nos encontramos en el centro de gravedad de la solución del problema que tanto preocupa a las esferas oficiales.-

Con su inmigración e incorporación al suelo patagónico archivaran todos los demás elementos.-

Al analizar el problema del transporte, lo hemos hecho en vista a todos los demás factores que intervendrían en el desarrollo económico del sur argentino, pues entendemos cabalmente que el fin primordial de éste es favorecer el desarrollo de las demás economías.-

Lo decimos como corolario de todo lo expuesto en el transcurso de la obra y con la responsabilidad que corresponde: "mientras el régimen administrativo que rige el acrecentamiento de las riquezas y de los transportes en el sur argentino no evolucione, sea más amio en sus concepciones y más práctico en la ejecución de los mismos la Patagónia se debatirá infructuosamente sin adelantar y cual unironía del destino vegetará indefinidamente en medio de sus naturales riquezas.-"

El País espera la culminación de tal obra.-

