



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



La nueva provincia: aspectos políticos, social, económico y geográfico de la Nueva Provincia

Paolella, Carlos A.

1945

Cita APA: Paolella, C. (1945). La nueva provincia, aspectos políticos, social, económico y geográfico de la Nueva Provincia.
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

75116

ORIGINAL

T E S I S
- - - - -

LA NUEVA PROVINCIA: Aspectos político, social, económico y geográfico de la Nueva Provincia - Antecedentes - Proyectos diversos: a) E. Julio, b) C. Pellegrini, c) Luque y Arias, d) G. Argerich. DE COMO DEBERIA SER ESTRUCTURADO EL NUEVO ESTADO FEDERAL: Razones de orden económico-geográfico- Población, Extensión y límites - Frente y Acceso al mar - Accesibilidad ferroviaria - Régimen hidráulico de la Nueva Provincia: La zona del Río Negro, El Río Colorado, Perspectivas Generales de irrigación. La parte meridional del nuevo estado: factores agrológicos. EL 15° ESTADO FEDERAL ARGENTINO DEBERIA TENER POR CAPITAL UN CENTRO MARITIMO: Fundamentos - Error que implicaría la creación de una provincia mediterránea. EL POR QUE DE BAHIA BLANCA COMO NUCLEO DE GRAVITACION ECONOMICA: Su situación geográfica y la capitalidad política - El puerto de Bahía Blanca - Extensión de la zona económica - Capacidad productiva de la región - El puerto de ultramar - El tráfico a puerto, ferrocarriles y caminos - El cabotaje (vínculo de la importación) - Posibilidades de expansión del puerto nacional - El exterior y el mercado patagónico. CONCLUSION.

Carlos Antonio Paoletta
Registro N°7270

150A
331

75116

ORIGINAL

Al
Señor Decano de la
Facultad de Ciencias Económicas
P R E S E N T E

Cuando hace tres años - 1942 - el Instituto de Finanzas Argentina escogió como tema de investigación "Los Territorios Nacionales que han cumplido las condiciones para ser declarados Provincias", no titubeamos ni un instante para solicitar la correspondiente inscripción al mismo, dado que el tema nos atraía por su rigurosa actualidad. Posteriormente - septiembre de 1943 - las autoridades nacionales enunciaron el propósito de convertir en provincias a algunos territorios nacionales, aquéllos que estuvieran en condiciones de serlo.

Realizamos el trabajo mencionado cuyo sub-tema llevaba por título "Las Industrias: Su creación y desenvolvimiento, Protección y Libre cambio: su posición frente a la del país y del extranjero - Contribuciones Municipales y Nacionales - Consumo local y excedente - Precios - La población obrera", con la plena convicción de que realizábamos una obra de verdadero interés general para la Nación.

Hoy, al emprender este nuevo trabajo, sostenemos que el problema no podría quedar satisfactoriamente resuelto en lo que atañe a Río Negro, Neuquén y La Pampa, con la simple provincialización dentro de sus actuales límites.

La solución amplia y de fondo debe buscarse en base al reconocimiento de la realidad preexistente: la unidad económica y social que integran en lo tocante al problema directamente ligado con Bahía Blanca, la zona suroeste de la Provincia de Buenos Aires, con esta ciudad a la cabeza y las del sureste de los territorios de La Pampa y Río Negro.

Esta unidad formada por valores de cohesión surgidos por el determinismo de la ley geográfica que liga estrechamente a esas zonas, se ha ido afianzando constantemente, a consecuencia de necesidades recíprocas que han buscado, por satisfacer sus fines de orden vital, las vías de canalización que le ha ofrecido espontáneamente la propia naturaleza. Y una de esas vías es sin duda la posición marítima y geográfica de Bahía Blanca.

Lo que aquí propugnamos, no es otra cosa que el reconocimiento, por vía de consagración política, de la función de capital económica que Bahía Blanca viene cumpliendo desde el siglo pasado con referencia al desenvolvimiento material de las zonas comprendidas en el radio de influencia, de esta ciudad.

El profundo y vivo deseo de Bahía Blanca toda de que le sea reconocido el derecho de ser capital de un nuevo Estado argentino, no viene así a satisfacer ningún restringido sentimiento localista o regional, sino una exigencia de gran importancia nacional: la de contribuir al equilibrio político, social, económico, demográfico del país mediante una digna y racional jerarquización de los valores materiales, de orden comarcano.

Con los elementos de juicio acumulados en este trabajo, intentamos probar cuanto expresamos, de ahí que consideremos que los mismos constituyen el más elocuente de los alegatos en pro de una aspiración que sigue siendo hoy como ayer y con más razón que ayer, la bandera y el lema de todos los bahienses.

Bahía Blanca, abril 30, 1945.

Carlos A. Pardeles

Dos consideraciones de carácter fundamental coincidente influyeron para que se pensase en la conveniencia de formar una nueva Provincia argentina y para elegir el Sur de la de Buenos Aires con territorios de la Pampa, recientemente ganados, entonces, a la causa de la civilización, para formarla: una, el hecho de que las luchas resueltas definitivamente el año 1880 entre el interior y la Provincia de Buenos Aires, no hicieron sino agudizar el magno problema argentino, reducido a la antinomia entre este último estado y el resto de la República. Otra, la circunstancia de que Bahía Blanca se perfilaba ya, a los ojos sagaces de algunos estadistas, como el emporio de una actividad agrícola y comercial, superior a todo otro centro urbano de reciente formación.

La primera de estas consideraciones era causa determinante de que se mirara con recelo el inmenso territorio asignado a Buenos Aires, como Provincia, sobre todo si se tenía en cuenta que, solo la capital, ya suponía una capacidad de absorción superior a cuanto ofrecía, a ese respecto, el resto del país. Por lo mismo se libró la batalla cuyo resultado apreciable fue la federalización de Buenos Aires, por una parte y por la otra la fundación de La Plata constituyéndose la nueva ciudad en centro político, artificial desde luego, pero realizando la misión histórica de eliminar las causas aparentes del eterno conflicto.

La solución no satisfizo, empero, enteramente a todo el mundo. Por eso surgieron uno tras otro, los proyectos que tenían como propósito fundamental segregar una parte del territorio provincial, aprovechándolo para formar una nueva provincia, consagrándole como capital de la misma la población que, por su situación geográfica y una serie de circunstancias más,

venía a ser el punto ideal para descongestionar la absorbente capacidad de Buenos Aires.

Las diferencias que podrán observarse a través de los distintos proyectos tendientes a declarar a Bahía Blanca capital de una nueva provincia hay que buscarlas en el carácter mixto de la creación, como consecuencia de la confusión de los dos conceptos a que acabamos de hacer referencia.

La fundación de La Plata no pudo satisfacer como solución porque necesariamente, fatalmente, fué absorbida por Buenos Aires y vino a ser su secuela. Así es que en cuanto surgió, nacida del deseo de engrandecer la región Sur, favoreciendo el desarrollo de Bahía Blanca, la idea de consagrar a esta ciudad Capital de la Nueva Provincia, esta idea se tomó por pretexto para librar una vez más, la tradicional batalla.

Es casi seguro que la idea surgió, por primera vez, en un periódico bahiense "El Portefío" que en el año 1884 lanzó la iniciativa que provocó - fácil es deducirla - una verdadera tempestad de apasionados comentarios. La prensa del Norte de la Provincia, especialmente, se distinguió por la severidad de sus juicios y el carácter agresivo de sus ataques. Y escribía "El Portefío" disipando recelos y suspicacias: "No necesita Bahía Blanca anexarse ninguno de los partidos limítrofes para constituirse en Provincia: suficiente tierra hay desde el Sauce Grande al Colorado y desde el Atlántico a los Andes".

El proyecto se reducía a formar la nueva Provincia mediante la anexión, a Bahía Blanca, de los territorios limítrofes, tanto provinciales como nacionales que no contaban, aún, con autoridades propias.

Hubieron de pasar algunos años - diez - para que de nuevo se suscitara la cuestión planteándose en forma distinta, pero reducida en el fondo a lo mismo. El nuevo proyecto constituía la nueva Provincia comprendiendo todo el territorio de La Pampa y los partidos de Villarino y Patagones.

En 1893 el entonces diputado nacional, háijo de Bahía

Blanca, señor Caronti, inicia sus trabajos conducentes a convertir en ciudad a Bahía Blanca. El proyecto quedó convertido en ley en el año de 1895. Pero antes de esta fecha y mientras se levantaba el censo nacional, ya se inició la posibilidad de que sus resultados, en parte conocidos, indujeran al Doctor Pellegrini a presentar su proyecto sobre la capitalización de Bahía Blanca, como centro de una Provincia de carácter esencialmente marítimo.

La Nueva Provincia, así proyectada, uniría a Bahía Blanca los territorios nacionales con ella colindantes y además los partidos de Villarino y Patagones. En cambio de tales desmembraciones se concedía a la provincia de Buenos Aires, los territorios que se encuentran al oeste del meridiano V.

Este proyecto no se presenta hasta el año 1900.

Proyecto de "LA NUEVA PROVINCIA":

Entre tanto el diario "La Nueva Provincia" inició su publicación en el año de 1898 y su título constituía y constituye, una bandera de autonomía. Desde el primer momento inició la publicación de una serie de artículos tendientes a demostrar la conveniencia de la creación del nuevo Estado y como tantas otras veces la campaña fué obstinadamente contrarrestada por la prensa del norte de la provincia, opuesta, sin razones atendibles, a dicho proyecto.

"LA NUEVA PROVINCIA" designaba, como límites convencionales del nuevo Estado a crearse, con capital en Bahía Blanca, lo siguiente: Al Norte, el paralelo 35 en su deslinde actual con La Pampa central y el paralelo 36 que separa de Mendoza y San Luis a La Pampa; al Sud, el Río Negro desde el Limay hasta el Océano; al Este, el meridiano V y los partidos de Puán, Adolfo Alsina, Villarino y Patagones y al Oeste, el meridiano X desde el paralelo 36 hasta la confluencia del Limay y el Río

Negro.

La superficie total de nuevo Estado abarcaba una extensión de 234.252 kilómetros así distribuídos:

La Pampa.....	155.907	Kms.
Río Negro.....	63.000	"
Patagones.....	15.455	"
Villarino.....	9.325	"
Aolfo Alsina.....	5.625	"
Puán.....	3.775	"
y Bahía Blanca.....	6.175	"

"La Nueva Provincia" renovó y ha renovado incesantemente su proyecto, no desistiendo en ningún momento lo que ha constituido su bandera.

En uno de los primeros artículos aparecidos en dicho diario al respecto, ese pensamiento fué desarrollado en los siguientes términos: "Nadie nos podrá negar, llegado el caso de esa creación anhelada, la necesidad que existiría de hacer una provincia viable y no de vida anémica, atada al presupuesto federal, como otras, desde el primer instante de su creación como estado autonómico. Para obtener un resultado tan mezquino, mejor sería no tocar las cosas; pues a más de evitarse una inmeralidad más cual lo constituiría eso de agregar la nueva provincia al núcleo de las que dependen de la voluntad del César imperante, se librarían también las finanzas nacionales de semejante erogación. Más ésto no habría de suceder si se hiciera a nuestra ciudad capital de la nueva provincia que proyectamos y a los partidos limítrofes parte integrante de la misma. Con Bahía Blanca y la valiosa agregación que hacemos, esa provincia tendría elementos de vida suficientes y hasta podría ayudar con sus arterias ferroviarias que se desparraman por el territorio argentino, al desenvolvimiento de sus latitudes, lle-

vando la vida y la actividad de que tanto carecen y necesitan. Con la delimitación que haríamos a la nueva provincia, resolveríamos todo eso. Haríamos converger a esos puntos gran parte de la inmigración que se estanca en la capital federal y provincias litorales. El perímetro que hemos indicado encerraría para la nueva provincia inmensos elementos de riqueza y prosperidad, según datos fehacientes que tenemos recopilados sobre la materia".

Pasado el primer momento de efervescencia, la cuestión se actualizó nuevamente cuando el Doctor Pellegrini presentó su largamente incubado proyecto.

PROYECTO PELLEGRINI: El Doctor Carlos Pellegrini - uno de los grandes estadistas que tuvo el país y en cuyo gobierno se fomentó con amplio sentido de la realidad y las posibilidades materiales de la Argentina una digna y proficua política económica - tuvo siempre fe en el porvenir de Bahía Blanca y de los territorios nacionales cercanos. Ese sentimiento, era tanto hijo de su amplia visión de gobernante como fruto de la educación recibida en el hogar. Hijo del ingeniero Carlos E. Pellegrini, que en 1859 visitó Bahía Blanca integrando una "comisión exploradora", y que poco después formulaba aquel formidable vaticinio de que este centro sería "antes de 100 años" "una ciudad floreciente", "una ciudad que regarán fuentes naturales, que reedificarán pintorescas villas a lo largo del romántico Napostá, con "un puerto de condiciones inmejorables, el primero de la República Argentina", no podía menos que interesarse de algún modo concreto para estimular los factores naturales del progreso de esta región a fin de que rindieran los más amplios beneficios. Fué así que en 1900 el señor Pellegrini, a la sazón senador nacional, daba a conocer su proyecto creando en Bahía Blanca la capital de La Pampa. La moción de Pellegrini estaba

redactada en los siguientes términos:

"Artículo 1°: El P.E. gestionará del gobierno de la Provincia de Buenos Aires la permuta de una parte del territorio de la Provincia comprendido entre la costa del Océano al Este, el Meridiano Quinto al Oeste, en una línea que comprende la ciudad de Bahía Blanca al Norte y el Río Negro al Sur, por la parte del territorio de La Pampa Central, limitrofe con la Provincia, que considere equitativo.

"Artículo 2°: Realizada la permuta por el territorio cedido por la Provincia, queda ésta incorporada al territorio de La Pampa Central, cuyo límite sur se extenderá hasta el Río Negro y desde el Atlántico hasta el territorio del Neuquén cuya capital y residencia de las autoridades estará en Bahía Blanca.

"Artículo 3°: La Provincia de Buenos Aires conservará la propiedad de las tierras fiscales que existen en el territorio cedido.

"Artículo 4°: Las causas judiciales existentes en los juzgados y tribunales de los territorios a que se refiere esta ley, serán continuadas y terminadas por los jueces y tribunales ante quienes fueron iniciadas.

"Artículo 5°: Queda autorizado el P.E. para convenir con el gobierno de la Provincia todo lo que se refiere a las cuestiones administrativas de los territorios permutados."

Se hizo furiosa oposición a este proyecto que, sin embargo, fué aprobado y convertido en ley, por unanimidad, el 12 de junio de 1.900.

Lo que no se pudo lograr fué que se llevara a la práctica. Pudo más el sistema de las dilaciones y así pasó el tiempo hasta que cayó en el olvido la ley y ésta quedó sin efectos positivos, como la concretación de una aspiración que

el tiempo parece haber condenado a no pasar de aspiración per irrealizable.

Pero, por otra parte, la iniciativa del doctor Pellegrini - como es natural - causó en Bahía Blanca un ambiente altamente favorable. Todo indicaba que había llegado, por fin la hora de contar con una nueva provincia. Casi el mismo día de formalizarse la presentación de dicho proyecto, las figuras más representativas de Bahía Blanca en aquel entonces se unieron para apoyar, con un gran movimiento de opinión, el pensamiento del Dr. Carlos Pellegrini.

Fué así que en un acto público que se efectuó el 29 de mayo Don Enrique Julio - fundador y director del diario "La Nueva Provincia" - expresó en un discurso que suscitó gran entusiasmo entonces "Dirijamos los ojos a la República del Norte, a la patria de Lincoln que ha asombrado al mundo todo con los tributos que ha rendido a la civilización y nos convencemos que buena parte de esa asombrosa prosperidad se debe a la honradez, al patriotismo con que los norteamericanos han practicado la hermosa constitución que los rige desde hace un siglo... Allí - prosigue el discursante - el penón de la unidad nacional flamea en todos los ámbitos del país y el vivificante principio de la descentralización va salpicado de ricas provincias, de populosas ciudades su fértil territorio, sin que ninguna provincia y entiéndase bien - se niegue a desprenderse de sus centros poblados para dar margen a la constitución de nuevos estados que compartirán con los existentes la hermosa labor del engrandecimiento de la Nación. Merced a ese espíritu liberal, levantado, grande del pueblo norteamericano, sus primitivas 13 provincias se han convertido en 36, la que se irán multiplicando a medida que las necesidades reales

men nuevas descentralizaciones. A llí, por fortuna no se ha levantado la teoría absurda de las desmembraciones de los estados provinciales porque ante la unidad nacional no hay más desmembraciones que la patria y cuando ésta se diseña en el horizonte, el pueblo soberano se pone de pie, como un solo hombre, para oponerse a ella con su esfuerzo y su sangre. Solo los límites que los egregios varones de nuestra independencia señalaron con el filo de sus aceros o con las irradiaciones de sus genios, solo esos límites nos son sagrados; pero los que ha trazado en el interior el pueblo argentino, por medio de sus representantes, son mutables, necesariamente mutables, por la voluntad de esos mismos pueblos, siempre que las necesidades lo reclamen, siempre que las aspiraciones de progreso le imponga como en el caso de Bahía Blanca".

Cabe destacar - y este es un aspecto fundamental de problema - que el Doctor Pellegrini se oponía a la provincialización de La Pampa con los límites tradicionales, por razones que han servido de base siempre para sostener la necesidad de que el nuevo estado federal debe limitar con el Océano Atlántico, pues de lo contrario no se contribuiría a otra cosa que a la fundación de una nueva provincia mediterránea más y, sobre todo, de menguadas posibilidades de vida.

En los fundamentos de su proyecto el Doctor Pellegrini sostuvo que cuando se fijaran los límites de La Pampa deslindándolos de las provincias circunvecinas "se le encerró, se le privó de todo acceso al Océano", razón por la que entendía que significaría "un grandísimo inconveniente para el desarrollo de La Pampa", convertirla en provincia con sus límites actuales.

Por lo demás - añadía más adelante - "la provincia de Buenos Aires tiene una gran extensión de terrenos sobre la costa del Océano al sur de Bahía Blanca" que agregados al territorio de La Pampa central permitiría que esta nueva provincia

"estuviera frente al mar y, por consiguiente, contara con puertos marítimos que serían la base de una de las grandes provincias argentinas, por el desarrollo industrial que puede adquirir, dadas las vías de comunicación que la ligan a todos los grandes pueblos de la República ". Este concepto fundamental sigue siendo, hoy como ayer, la fuerza madre del derecho de Bahía Blanca a ser convertida en capital de un nuevo estado argentino.

PROYECTOS LUQUE y ARIAS: Aún deberían hacerse algunas tentativas más. Fueron sus autores el diputado Tomás J. Luque y el gobernador José Inocencio Arias.

En el año 1904 surgió un nuevo proyecto de ley, que como los anteriores, iba enderezado a convertir en realidad el anhelo de creación de la 15a. provincia argentina con Bahía Blanca como centro capital. Lo presentó al Congreso el diputado nacional Dr. Tomás J. Luque. Pocos días después de tener entrada circuló una versión errónea: de que la iniciativa tendía a federalizar la zona de Bahía Blanca y la porción territorial de La Pampa necesaria para estructurar la base de un nuevo estado federal. Ese equívoco se difundió tanto que el propio Dr. Luque se dirigió con fecha 20 de julio de 1904 al director del diario "La Nueva Provincia" para aclarar el alcance de su iniciativa. "No señor - expresaba - estoy harto de territorios federales y federalizaciones". Luego de señalar la inconveniencia de estas soluciones precarias añadía: "Bahía Blanca y sus felices habitantes merecen algo más: merecen ser capital de la provincia y de una gran provincia, tal como lo informa el proyecto que he presentado...". Bahía Blanca - añadía - tiene que ser, no solo la capital de la nueva provincia que proyecto, sino la capital de hecho de los territorios del sud, su centro directivo regula-

der y proveedor de sus intereses y necesidades". Al fundar su iniciativa en la Cámara, el mismo diputado dijo: "Los territorios nacionales no serán nada ni realizarán su porvenir bajo la administración que hoy rige", añadía: "El territorio de La Pampa necesita complementarse con un puerto como la ciudad de Bahía Blanca que le sirve de cabeza y centro a la vez" porque "Bahía Blanca está llamada a ser el centro adonde concurren todos los territorios del sur con sus productos por ser el punto más comercial, y nuestro puerto principal sobre el Atlántico. Está llamada a ser la gran capital del sur. Es necesario, pues, que el territorio de La Pampa, para completar su desarrollo con sus elementos de vida y de prosperidad, tenga una cabeza directiva, tenga un centro de comercio como Bahía Blanca...".

El proyecto del diputado Luque estaba concebido en los siguientes términos:

"Artículo 1°: Créase una nueva provincia que se denominará "Bahía Blanca", que tendrá por capital la ciudad del mismo nombre y cuyo territorio lo formarán el terreno de La Pampa central y el que comprende los partidos de Patagones, Villarino, Bahía Blanca y la fracción que fuese necesario tomar de los partidos limítrofes de la provincia de Buenos Aires, hasta dar con el paralelo 38 y meridiano Quinto.

"Artículo 2°: Los límites de la nueva provincia serán: por el este el meridiano V hasta el paralelo 38; una línea que partiendo por este paralelo hasta el sur toque los límites de Bahía Blanca del límite de este Partido al Océano Atlántico hasta dar con la desembocadura del Río Negro; al oeste el meridiano V en la parte comprendida entre los ríos Colorado y Negro y el límite actual del territorio de La Pampa central; al sur el límite actual de dicho territorio que es el curso del Colorado y el Río Negro en su desembocadura en el Océano Atlántico; y al nor-

te, los mismos límites de La Pampa central".

"Artículo 3°: Las tierras y edificios de la Nación que existieran en el territorio de la Provincia, pasarán a poder de la misma creada; la de Buenos Aires conservará la propiedad de las tierras fiscales que tuviese en el territorio cedido".

Como los proyectos anteriores éste cayó pronto en el olvido. Sobre todo porque al desaparecer el nombre de La Pampa que se conservaba en el de Pellegrini, encontró fuerte oposición en dicho territorio.

No cesaron por ello las tentativas. La última partió del mismo gobernador de la Provincia de Buenos Aires, José Inocencio Arias, la que tenía un carácter distinto a los otros proyectos.

Fué presentado a principios de junio de 1912 y, en esencia consistió en federalizar una parte de la provincia de Buenos Aires, nacionalizar La Plata, instalando en dicha ciudad la sede del gobierno nacional y compensar a la provincia con la anexión de tierras de los territorios de Río Negro y La Pampa, convirtiendo a Bahía Blanca en la capital del nuevo Estado, que resultase de tales modificaciones. Se federalizaban cincuenta kilómetros alrededor de Buenos Aires, con los partidos comprendidos en dicha extensión.

El nuevo proyecto contó con grandes probabilidades de ser llevado a la práctica. En Bahía Blanca encontró el más franco auspicio. Se constituyó una comisión permanente que tomó a su cargo realizar trabajos concurrentes a sostener el proyecto; se realizaron giras de propaganda por la zona, constituyéndose comisiones locales que desde el primer momento secundaron los trabajos de la comisión local y el mayor entusiasmo dominó durante algún tiempo.

En un memorial enviado al Senado de la Nación, en aquel entonces se manifestaba: "Sin que nadie pueda saber si el porvenir reserva a la República un régimen más estrechamente enlazado que el actual sistema federal, debemos estar a éste y practicarlo lealmente en su espíritu. Cuando nació la República

Argentina, tenía formados catorce centros geográficos separados con agrupaciones sociales propias: cada uno de esos centros ha formado una provincia autónoma. Nominalmente la de Buenos Aires tenía una vastísima extensión que abarcaba inmensas regiones ocupadas por el salvaje que solo la Nación consiguió expulsar o reducir. Más allá se encontraba un punto que nació y empezó a desarrollarse más allá de las fronteras efectivas. Este punto, llamado Bahía Blanca, tiene su esfera propia, su comunicación fluvial con tierra adentro; el comercio y la industria han consagrado sin apelación esa situación: Bahía Blanca no es punto final; es cabeza de tres ferrocarriles: el del Neuquén, el Noroeste y parte del Sud donde esas arterias comunican con el Océano, con el orbe entero, no con La Plata. Es justo, pues, que sea cabeza de la nueva provincia nacida más tarde pero con todos los requisitos de la vitalidad... La patria argentina - se expresa en otro párrafo del memorial - es una: las divisiones de gobiernos autonómicos deben hacerse por el bien de ella, primero y, por el de cada grupo después".

Es de hacerse notar que este proyecto sufrió un rudo golpe por la muerte de su autor. Cayó en el olvido y nadie lo ha hecho resurgir de nuevo.

Hubo no obstante otro ensayo. La iniciativa surgió esta vez del ingeniero Argerich, quién realizó hace más o menos diez años un trabajo minucioso destinado a demostrar la necesidad y conveniencia de crear el nuevo estado político con el establecimiento de su capital en Bahía Blanca. Expresaba el ingeniero Argerich que a su juicio, dar derechos políticos a una gobernación sobre los límites actuales, no era la solución del problema, ya que no cambiaría mucho sus posibilidades de prosperidad. En cambio - afirmaba - una provincia con Bahía Blanca como capital, fundada en el régimen hidráulico de sus zonas in-

tegrantes, la colocaría en condiciones ventajosas para prosperar y desarrollar sus grandes fuerzas potenciales de vida.

Volvió a actualizarse la cuestión en Septiembre de 1945, tan pronto como un alto funcionario de la Nación enunció el propósito de las autoridades nacionales, de convertir en provincias a cuatro territorios nacionales.

Pero, después de tantos ensayos, proyectos, campañas periodísticas, estudios minuciosos de hombres de la zona y del interior del país hemos llegado a casi un siglo y cuatro de la fundación de Bahía Blanca - 11 de abril de 1928 - y en el caso preguntar si se ha renunciado para siempre a la formación de un nuevo Estado argentino que tenga a Bahía Blanca por capital. El tiempo ha permitido confirmar los más halagüeños auspicios. Bahía Blanca es, de hecho, la capital económica y geográfica de un extenso territorio. Todo está indicando que esa evolución última sería de conveniencia suma; no solamente para la ciudad sino para toda la zona. La Plata está muy lejos y si la distancia es mucha geográficamente lo es aún mayor políticamente.

El problema sigue, pues, planteado en los mismos términos y todos los elementos del mismo llevan fatal e inexorablemente, a la misma solución: la constitución de un Estado, de una nueva Provincia, con vida política propia, como reflejo y consecuencia natural y lógica de la vida natural desarrollada en la región al calor de la ciudad que, a poco más de un siglo de su fundación, es, sin duda, una de las más importantes de la República y figura, por derecho propio entre las que tienen asegurado un más brillante destino.

Con los elementos de juicio acumulado en este trabajo intentamos probar cuanto expresamos, de ahí que consideremos que los mismos constituyen el más elocuente de los alegatos en pro de una aspiración que sigue siendo hoy como ayer y, con más razón que ayer, la bandera y el lema de todos los bahienses.

COMO DEBERIA SER ESTRUCTURADO EL NUEVO ESTADO
FEDERAL CON BAHIA BLANCA COMO CAPITAL.-

Estudio realizado en base al pensamiento central del
ingeniero Guillermo Argerich.

Desde la iniciativa de Pellegrini, muchas veces se ha pensado en la conveniencia de que esta ciudad, sea la capital de una nueva provincia argentina. Diversas tentativas en ese sentido, como ya hemos visto, han ido a parar a consideración del Congreso Nacional, en el que funciona una comisión ad-hoc de Territorios Nacionales. Allí han sido estudiadas perspectivas de provincialización de varios territorios; a veces se pensó en someterlos a un régimen nuevo distinto del que rige. También se ha considerado la posibilidad de supresión de algunas de las gobernaciones o la refundición de ellas con provincias - caso del territorio de Los Andes - o aún entre sí mismas.

Mucho se ha hablado de provincializar La Pampa pero en nuestro sentir el asunto no ha sido bien enfocado y vinculado. Provincializar La Pampa, como se ha dicho comunmente, sería fundar un estado pobre y de vida vegetativa; darle el impulso que imaginamos, sería crear un formidable emporio de grandeza económica y social.

La provincia de La Pampa debe crearse con Bahía Blanca por capital. Esta ciudad en cualquier sentido que se la considere se impone por un actual progreso y sus futuras perspectivas como la capital indiscutida del Sud del país. Ubicada en una región sui generis que podemos considerar el escalón hacia la región semi-árida pampeana-patagónica, debe vincularse a tal factor ambiental, del que no podrá desprenderse ni con el andar de los siglos. Una ubicación semejante, que puede ser objetable para el criterio mezquino de ciertas personas, entre ellas las que habitan regiones de indiscutida bonanza de clima y fertilidad de suelo, no lo es si consideramos a la Nación en sí que necesita tener sus tierras pobladas; ni del punto de vista de la existencia del hombre que tanto en este país como en otros busca desenvolverse donde puede y le conviene radicándose por consecuencia en medio ambientes dis-

tintos. No es insensato vivir aquí o en parajes más áridos. Lo que lo es, es no a/moldarse a la región y si en nuestros lares no tenemos sitios adecuados que nos sirvan de ejemplos para normas eficientes de vida y ambiente, no salir de nuestras fronteras y buscar otros lugares del mundo donde en sitios análogos se ha^{ya} hecho experiencias en tal sentido, que nos dépa/uta de lo nuevo que debemos hacer o de lo que sea necesario corregir, como una ineludible necesidad de adaptación pa/ra mejor a/frontar la lucha por la existencia.

Como norma de lo que en Bahía Blanca y su región se pueda ha/cer, creemos que lo más adecuado que podemos enfocarlo como ejemplo a seguir, es Estados Unidos y por similitud de regiones (considerada la latitud) a California. Ubicado ese estado, en gran parte de zonas áridas y semi-áridas es un emporio de prosperidad y progreso. Allí se ha interpretado la productividad de la tierra en su forma cabal y unidas, diremos, la civilización y la barbarie siguen a la par un ritmo cuya cadencia debe a/justarse la realidad de la vida. Vemos, cercado por medio de un la/do el máximo de adelanto del progreso agrícola-ganadero, hortícola, frutal, forestal, manifestado en el esmero de las explotaciones en las partes fértiles o de riego y del otro los pastoreos de haciendas ordinaria/s criadas en forma trashumante, como única manera de afrontar los ca/mpos resecos, infértiles, llenos de pedregales, con pastores indios o mejica/nos. En esta Nueva Provincia que nosotros comcebimos, no otra cosa deberíamos ha/cer según se tratase de campos pobrísimos a los cuales no va/le la pena introducir mejoras ni valorizar en forma alguna y si dedicar toda clase de empeño a que produzcan el máximo, las ricas tierras que con insignificantes esfuerzos bien encaminados podría ponerse bajo cultivo seguro, más o menos intensivo por acción del regadío organizado.

Es por ello que pensamos que Bahía Blanca debe ser eliminada de la provincia de Buenos Aires; por su zona semi-árida y a causa de ello debe pasar a formar parte de una nueva provincia, de una

rica provincia , en la cual vaya a la cabeza de todo un problema que se basará en abarcar un conjunto de tierras irrigables, suelos actualmente infértiles por falta de aguas y aguas que porque nadie las toma van a engrosar las del mar, pasando frente a nosotros en forma de avalanchas dañinas y casi siempre sin prestar utilidad alguna.

Al decir que debemos tomar el ejemplo de California y no parangonar nuestra zona con otras de este país, lo hacemos porque en la Argentina la casi totalidad de las regiones de regadío tales como Mendoza, San Juan, La Rioja, Río Negro, etc., basan su existencia en la utilización de la tierra regable que es la única habitable pues el resto del suelo de dichas provincias o territorios es de montañas o valles que representan un desierto absoluto en los cuales si no hay riego no es posible la vida civilizada.

Lo que sucede en California es bien distinto de lo que pasa en nuestras provincias áridas y es por ello que decimos que deberíamos hacer algo parecido a lo que ellos hacen. En el caso de la nueva provincia a que nos venimos refiriendo tendríamos tierras del tipo dry-farming (debemos considerar aquí nuestro medio ambiente, las corrientes de vientos, y los campos en exceso aranosos que se ponen voladores) también tierras del tipo irregable y tierras de desierto absoluto.

El actual Sud-Oeste de Buenos Aires y el Sud-Este de La Pampa deberían formar un régimen aparte dentro de las explotaciones factibles en el país, con un criterio más o menos cambiante dentro de ella por la variedad de los suelos y su aplicación, sobre los cuales ya hay experiencia ganadera y agrícola

Las tierras áridas de la provincia que entendemos se deberá formar y que prácticamente están en el desierto, por falta de agua potable para beber, tanto para los hombres como para los animales (aguas a grandes profundidades, salobres y en general intomables), por carencia de aguas de lluvia que hace que los campos no puedan

poblarse pues están en perpétua sequía, por salitrales, monte bajo y sucio, vizcacherales; puma's, etc.etc., tierras de absoluto desierto, que así nos animamos a denominar y con las que no convendrá tomar ninguna medida ni prestarles ninguna atención, puesto que espontáneamente van a seguir encontrando pobladores como sus actuales ocupantes, mestizo de indio, o gente de poca cultura, acción o iniciativa, que algún provecho le sacan y a las cuales, de hacer algo el Estado más bien que inducir a que las trabajen debería tratar de encauzarlas a otras actividades más lucrativas, útiles y seguras.

ESTRUCTURACION DE LA PROVINCIA: Bahía Blanca debería ser la capital de una provincia argentina de formidable pujanza y al decirlo estamos seguros de ello siempre que se le diese el rumbo correcto a que se debe orientar su destino. Para conseguirlo deberíamos proceder a incorporar a la nueva provincia a formarse, que bien puede llamarse La Pampa: de la provincia de Buenos Aires, los partidos de Adolfo Alsina, parte Sud de Coronel Suárez, parte de las Sierras de Pringles, Dorrego, Saavedra, Tornquist, Bahía Blanca, Puán, Villarino y Patagones; a estos territorios se les agregaría la mayor parte (que es la más árida) de La Pampa actual, más la porción del territorio de Río Negro que va desde el actual deslinde de La Pampa (delimitado por vía del Río Colorado), hasta más allá del Río Negro, por una línea que a más o menos la mitad de la distancia existente entre las vías de los Ferrocarriles del Sud y del Estado, dividiere la zona de influencia y accesibilidad a cada una de ellas.

Como la Nación recibiría de la Provincia de Buenos Aires la parte del territorio que hemos citado y como la Nación posee la parte Nordeste de La Pampa actual, que no se incorporaría a la nueva provincia, transferiría a la provincia de Buenos Aires, en compensación parcial de territorio, esos distritos que lindan con Buenos Aires, Córdoba y San Luis, parte del territorio de La Pampa que por su fertilidad y condiciones generales es la que da vida hoy en día

más que nada a ese Territorio y cuyo rumbo de salida de gente y productos diversos, es hacia el Este, es decir hacia Buenos Aires, cuyo tráfico es atendido por los ferrocarriles Oeste y Provincia/l de Buenos Aires, zona de análoga composición física de tierras que los partidos colindantes de General Villegas, Trenque Lauquen, Rivadavia y Pellegrini, con iguales cultivos, pastos, clima, precipitación pluvial y con íntima vinculación en todas formas y normas de vida rural, que es allí la vida imperante.

Los actuales distritos de La Pampa que se incorporarían a Buenos Aires, serían los de Cha/pa/leufú, Maracó, Quemí-Quemí, casi todo Ca/triló, casi todo Cchheló, Trenel, Realicó, Rancul y parte de Ca/pital.

La superficie total en kilómetros cuadrados, de los partidos de Buenos Aires, que pasarían a formar parte de la nueva provincia, sería de 52.950 y si excluimos a Villarino y Patagones, cuyo valor de campos es mucho menor siempre que no los consideremos sólidamente valorizados por una existencia positiva de ley de riesgo, tal extensión se reduce a 29.250 kilómetros cuadrados. La parte Noreste de La Pampa, que indicamos conveniente pasar al dominio de la provincia de Buenos Aires, tiene una superficie de 27.090 kilómetros cuadrados, lo que da prácticamente una equivalencia en ese sentido de disponibilidad territorial, al que debemos sumar otros factores que iremos analizando.

RAZONES DE ORDEN ECONOMICO: Si deseamos formarnos concepto comparativo en un determinado sentido del parangón factible entre la parte noreste y el resto del territorio de La Pampa, y tomásemos por ejemplo los presupuestos imperantes para el rubro "Rentas Municipales" nos encontraremos con que a los Distritos del noreste (que pasarían a Buenos Aires) les corresponde los dos tercios del presupuesto total del Territorio, pese a su mucho menor extensión territorial comparada con el resto. De igual manera, la población de esa misma

19

porción territorial es de unos 120.000 habitantes, y el resto de la Gobernación, hacia el Sud y el Oeste, tiene 70.000.

Si consideramos las áreas sembradas, también corresponde a la parte Noreste que hemos mencionado, dos tercios del total, es decir, comparada con la otra porción, en hectáreas de acuerdo a cifras del estudio que efectuó en oportunidad el Ing° Guillermo Argerich, 1.220.000 para la primera contra 650.000 para la segunda. A todo esto debemos tener en cuenta que la productividad de la región noreste es inmensamente mayor dada la fertilidad de la tierra y la mayor abundancia de lluvias. Al mencionar estos totales debemos aclarar que incluyen los cultivos de lino, avena, cebada, maíz, centeno, trigo y alfalfa.

Si comparamos las áreas sembradas entre la parte que pasaría de La Pampa a Buenos Aires, a ésta le corresponde de acuerdo a cifras del Censo Nacional Agropecuario - año 1937 - un total de 778.944 hectáreas para trigo, lino, avena, cebada, centeno y girasol y para iguales producciones del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires que pasaría a formar parte de la nueva provincia, 1.508.577 hectáreas.

Si analizáramos otros rubros del movimiento agropecuario - único renglón de productividad fuera de la sal -, veríamos en lo que a hacienda respecta, que la parte noreste envía sus ganados y frutos a Buenos Aires, sea mataderos o al Mercado Central de Frutos de Avellaneda, en cambio la parte sudeste y sud del territorio, encabeza su comercio hacia Bahía Blanca, especialmente los cereales (de los que también llegan grandes cantidades de la otra región).

La Pampa tiene un stock ganadero que se descompone como sigue: 700.000 vacunos, 1.200.000 lanares, 196.000 equinos y 130.000 porcinos.

De ellos corresponden a la parte noreste el 50% del total de vacunos, el 25% de los lanares, el 50% de los equinos y el 70%

de los porcinos. Es indudable que en todas las especies, los animales de mayor mestización y valor están en esa región, allí se explota con magnitud la industria lechera y están los establecimientos que tienen métodos más intensivos de trabajo, mejores instalaciones, alambrados y campos más seguros por la mejor tierra y abundancia de lluvias.

El stock de ganado de los Partidos de Buenos Aires a anexarse a la nueva provincia, es el siguiente: 634.000 vacunos, 2.225.000 lanarres, 290.000 equinos y 56.000 porcinos.

LA PARTE SUD DEL NUEVO ESTADO:

Todo lo que hemos dicho hasta ahora vincula el problema a la parte lindera al Meridiano V. Pasemos a ver lo que se podría afrontar al Sud.

Al considerar la parte Sud de la nueva provincia, deberíamos tener en cuenta si su zona de influencia se llevará a cabo hasta lo que corresponde al deslinde de los Territorios de La Pampa con el Río Negro o si se pudiese también incorporar parte de este último territorio, incluyendo en esta provincia la zona de regadío del Río Negro (en toda su extensión, Alto Valle y tierras irrigables en el futuro, con su caudal), zona que tiene ya por vía del F.C.Sud, su acceso a esta ciudad.

El actual deslinde de los citados territorios se demarca por vía del Río Colorado. Más adelante nos ocuparemos del río en sí mismo, cuando estudiemos la faz hidráulica de la cuestión, pero desde ya dejamos establecido que es un profundo error del punto de vista hidráulico, utilizar un río, con el que deberá procederse a regar, colocando su margen derecha en una jurisdicción y la izquierda en otra, sea de provincias o de territorios que luego utilizarán sus aguas y legislarán al respecto, por cuya causa habrá siempre falta de coordinación y armonía a menos que se decidiese dejar el mecanismo del riego en manos de la Dirección General de Irrigación de la Nación, de acuerdo a lo

facultado por la ley 5546. Por lo tanto opinamos que de hacerse una nueva provincia sea cual fuere se debería establecer el deslinde de la misma , no por el río, sino por una línea más o menos equidistante entre los ríos Negro y Colorado que dejase a cada lado la población radicada o a radicarse con motivo de la riqueza que siempre constituye un río, sea como fuente de regadío o como simple valle, en una región en absoluto desierta como aquella.

Por supuesto que la nueva provincia a crearse tendría una vida y empuje mayor si se le incorporase también el valle del Río Negro, en cuyo caso la línea sensata del deslinde iría desde la costa , rumbo al Oeste, a una distancia equidistante de los Ferrocarriles del Sud al Neuquén y del Estado a Bariloche, línea que como hemos dicho anteriormente debería corresponder a la parte práctica de influencia de cada ferrocarril, por su accesibilidad de pasajeros y cargas.

El plano que adjuntamos a este trabajo muestra la forma en que se podría ubicar la nueva provincia y si suponemos que se incorporase a ella la zona de regadío de río Negro, formarían parte de dicha provincia los departamentos de la Gobernación del Río Negro siguientes: Adolfo Alsina, General Conesa, Pichi Mahuida, Avellaneda , General Roca y parte de El Cuy. De la Gobernación de La Pampa los departamentos de Caleu Hucal, Guatraché, Atreucó, Toay, Utracán, Lihuel Calel, Curacó, Puelén, Limay Mahuida, Chicalcó, Chalileo, Loventuel y parte de Capital. De la Provincia de Buenos Aires, los partidos de que ya hemos hablado anteriormente.

FACTORES AGROLOGICOS

Todo lo establecido nos daría un régimen de tierra ubicada en regiones áridas y semi-áridas y de ahí la imprescindible necesidad de encarar su productividad ganadera y agrícola, como tal región lo obliga, más bien como para haciendas de cría y explotación extensiva de alfalfares con o sin regadío, fuera, por

supuesto, de la faz frutícola y horticola o de cultivos especializados, bajo riego. Los sembrados de cereales y especialmente trigo (que será el dominante), serán de un régimen extensivo, su producción de excelente calidad, mundialmente reconocida y cotizada como "tipo Bahía Blanca", tiene que ser movilizada por la inmensa red ferroviaria que los conduce a los puertos locales que en el 50% de los años, exportan la mayor cantidad de trigo en el porcentaje exportable del país (Rosario figura en ese parangón en el otro 50% de los años) y siempre con la mayor exportación de avena cebada y centeno de la producción de la República Argentina. Precisamente, tenemos delante nuestra una estadística de la exportación de granos por los puertos locales, de los dos primeros meses del corriente año. Dice así: Por nuestros puertos fueron exportados en febrero de 1945, 60.809 toneladas de trigo, 1.500 toneladas de avena y 3.972 toneladas de cebada, o sea, en total, 66.281 toneladas.

En los dos primeros meses del año en curso, las exportaciones de granos por nuestros puertos fueron las siguientes: trigo 95.716 toneladas, avena 1.500 toneladas y cebada 3.972 toneladas, totalizando, en consecuencia, 101.183 toneladas. Viene a continuación la discriminación por casas exportadoras.

Los suelos de la región toda, son de fácil laboreo, de constitución esencialmente arenosa. No deben preocuparnos muchas de las plagas agrícolas y ganaderas que dan mucho que pensar en otras zonas y estamos prácticamente exentos de los peligros de invasiones de langosta voladora.

La región de la nueva provincia abarca un territorio de inmensa amplitud en lo que concierne al cultivo del olivo, del que aún - y según el ingeniero Argerich - no hay experiencias definitivas, pero que es factible, ciertos aspectos deben ser considerados para la implantación de plantaciones, el entusiasmo no debe vencer a las fases técnicas y prácticas del problema, pero puede ser una fuente de recursos importantes y ya en lo que respecta al Río Ne-

gro, Bahía Blanca, Villarino, Patagones y Dorrego, está amparado por el acogimiento del caso a la ley 11.643, pudiéndose ampliar ese radio de consideración, si se juzga conveniente y se demuestra que hay prosperidad en su cultivo.

Dentro del territorio que hemos citado, además, de las posibilidades de la ganadería, agricultura intensiva y extensiva, de secano y regadío, comercio, industria, explotación importante de bosques para leña, yacimientos de variada índole, canteras y tantos factores más, deberá considerarse también otra fuente de producción a la que no se le ha asignado mayor importancia y que en otros países es todo un problema de gobierno, nos referimos a la sal. Está esta industria hoy en día librada a la iniciativa privada.

En la nueva provincia que sugerimos, existen una gran cantidad de salinas ya trabajadas y que constituyen la mayoría de las existentes en el país. Se explotan algunas de las que están relativamente más cerca de los medios de transporte, por ser un material que con la libre competencia no admite mucho flete, pero además de esas más próximas hay otras muchas dentro de todo este territorio. En la actualidad cercanas a ferrocarriles tenemos las de Abramo, Anzoátegui, Jacinto Arauz, Bernasconi, Cardenal Cagliero, Carhué, General Manuel Campos, Guatraché, Hidalgo, Nicolás Levalle, Patagones, Tres Lagunas, Vatteone A., Rondeau, Villa Iris,

Más lejanas como hemos dicho hay otras, en el Partido de Patagones hay tres que son fiscales de la Provincia, las de Algarrobo, del Inglés y de la Piedra. Otras más lejanas como la de Callaqueo al Sud-Este de La Pampa y varias otras más lejos aún, hasta cerca de las sierras de Lihuel Calel.

El haber pensado en la configuración y límites expresados, es un motivo plenamente estudiado por factores de lógica, accesibilidad, productividad, economía y significación de influencia convergente a esta ciudad, Bahía Blanca.

FRENTE Y ACCESO AL MAR

En la actualidad solo hay una provincia argentina que tiene territorio que da frente al mar y en este caso ya tendríamos otra con esa ventaja, pues ese deslinde con el Atlántico iría desde el Quequén Salado hasta el Río Negro.

Cabe consignar - simplemente a título informativo - que allá por el año 1920 el doctor Alfredo Hudson, en una conferencia realizada en el Instituto Geográfico de Buenos Aires, dió a conocer una idea interesante a la vez que original y que consistía en un proyecto de modificación de límites interprovinciales y territorios nacionales, presentado luego al H. Congreso de la Nación, por los diputados Octavio S. Vera y Benjamín Villafañe.

Según dicho proyecto, se transforma sin mayores erogaciones a todos los estados provinciales y nacionales, arrancándolos de la incómoda y estrecha situación en que hoy se encuentran, convirtiéndolos a casi la totalidad en estados ribereños de nuestros caudalosos y navegables ríos, para que de esa manera puedan emanciparse de la tutela central y puedan aprovechar las ventajas inmensas de introducir y exportar por vías fluviales el producto de sus industrias ganadería, etc.etc., salvándolas de su "eterna ruina y su eterno tributarismo", como se expresa en los considerandos del proyecto de ley.

En los fundamentos del proyecto, el doctor Hudson decía: "Es urgente resolver este problema político y social, el que está llamado a evitar el congestionamiento de millones de habitantes que se aglomerarán en la Capital Federal - como posteriormente ocurrió - con gravísimo perjuicio para ella, ya que nadie ignorará que en nuestro país está ocurriendo un fenómeno que cada día alarma más y más a los hombres de pensamiento, que meditan en las funestas consecuencias que de modo inevitable sobrevendrán, si las cosas continúan en sentido de gigantesco crecimiento de esta Metrópolis, donde la vida se hace materialmente imposible para todas las clases sociales".

23

De acuerdo con las ideas del citado autor, los límites de las gobernaciones de La Pampa, Río Negro, y Neuquén - que son los que en nuestro caso interesan conocer, aún como meros antecedentes - quedarían así modificados:

El límite de la gobernación del Neuquén con La Pampa será el Río Colorado, desde su nacimiento en todo su curso hasta desembocar en el océano.

El límite entre La Pampa y Buenos Aires al sur será una línea que saliendo de la costa a la altura de Puerto Belgrano vaya directamente de este a noreste, hasta encontrar el límite actual que las divide.

El límite del Neuquén con la gobernación del Río Negro será el Río Limay, que actualmente la separa hasta la confluencia con el Río Negro, continuando este río como límite, hasta su desembocadura en el océano.

Bahía Blanca como capital, tiene de ventaja en lo que a la Nación concierne, que todos los motivos de acción de la misma, dentro de la organización normal de una provincia están ya en movimiento, Bancos, Cámara y Juzgado Federal, Obispado, Colegio Nacional, Escuela Normal, Industrial y de Comercio, puertos, Aduana, instalaciones de Yacimientos Petrolíferos, Región Militar, Cuartes, Prefectura, Puerto Naval, Base Aérea y tantas cosas más que en otro sitio tendría que crearse y gastar para ello mucho dinero.

Tiene esta ciudad un caudal considerable de sociabilidad manifestado en toda forma, además de sus recursos económicos.

Tiene una red de líneas ferroviarias que forman un tejido tupido a su alrededor y con ellas la seguridad de que en caso de ser declarada capital de provincia, tendría una indudable y efectiva vinculación con los puntos que de ella irradian.

Colegios, bibliotecas, instituciones, culturales y deportivas y tantas cosas más que huelgan para este trabajo.

AMPLIA ACCESIBILIDAD FERROVIARIA:

Convergen a Bahía Blanca las vías que vienen desde el Río Negro y Neuquén; desde Patagones y siguen rumbo al Sud a los lagos; desde Toay atravesando La Pampa; rumbo al Norte y Este, las tres líneas que por distintas rutas van a la capital federal por todas las cuales llega la influencia de nuestra ciudad.

El motivo de incluir los partidos que se han citado de Buenos Aires, en la nueva provincia a formar, es entre otros, el de sustraerlos a un medio inadecuado, para incorporarlos a un ambiente más dentro de su finalidad.

La provincia de Buenos Aires es rica y nuestra región es pobre y por ello desentona en múltiples aspectos, para la comprensión de los gobernantes que en gran mayoría viven en otras regiones distantes del desierto y que salvo accidentes llegan a comprenderse de las necesidades de nuestra zona.

REGIMEN HIDRAULICO DE LA NUEVA PROVINCIA:

Todo lo que arriba se ha venido desarrollando tiene por base armonizar a una región con su régimen hidrométrico, que le marca rumbos evidentes.

Pasaremos a ocuparnos ahora del régimen hidráulico, que tiene que estar vinculado evidentemente con la vida de la nueva provincia que se proyecta y que, como dice el ingeniero Argerich, deberá ser uno de los factores más grandes, sino el mayor de sus recursos de prosperidad.

En lo que respecta a la Provincia de Buenos Aires y a La Pampa, este problema no ha sido encarado en forma real hasta ahora, todo ha salido de la iniciativa privada, restringida por múltiples causas, entre las que deben figurar, la incomprensión, la falta de capital y en gran parte el inconveniente de la inexistencia de una ley de riego en la provincia de Buenos Aires, que no solo no tiene ley, sino que tampoco tiene tradición de riego alguno en su territorio.

Debemos excluir de estas opiniones dentro de la región de que nos estamos ocupando, por supuesto, lo que se refiere a la faz del regadío en Río Negro, jurisdicción nacional.

Se incorpora/se o no dicha zona a la proyectada, nos concretaremos a enunciar con referencia a la misma, unos someros datos ilustrativos, porque el problema del Río Negro y su regadío es bien conocido y en caso de agregarse esa parte de tierra, no haría más que aumentar la potencialidad de esta gran región.

LA ZONA DEL RIO NEGRO:

En la zona de Río Negro, hay unas 60.000 hectáreas bajo riego, de un total empadronado para ese fin, de 70.000 hectáreas. La relación de lo regado y cultivado, con respecto a la superficie empadronada como regable es, posiblemente, la que guarda más armonía en el país.

Como el riego en esa zona se efectúa por Administración Nacional y sin intervención alguna de los regantes, por intermedio de la Dirección General de Irrigación de la Nación, la que mantiene intendentes de riego, que aplican los reglamentos confeccionados ad-hoc para ese fin, tal vez ese ha sido en gran parte uno de los motivos del mantenimiento de esa armonía entre lo regado y lo empadronado, que sufre una tan inmensa desproporción en Mendoza, si tomamos el caso por ejemplo, en que lo regado son 270.000 hectáreas y lo empadronado como tal excede de 600.000 hectáreas, lo que obliga a cálculos deficientes, encarece el riego y perjudica a los regantes auténticos que buscan la productividad del suelo y no un propósito de especulación del mayor valor de la tierra para venderla y no para trabajarla.

El Gobierno de la Nación es dueño de esta región y solo a sus disposiciones sería necesario atenerse al efecto de la disponibilidad territorial.

De acuerdo a lo que antes hemos indicado con respecto a la configuración de la nueva provincia, de igual modo sucedería al

afrontar el problema del río Colorado, si bien sus márgenes corresponden a dos territorios distintos, son tierras patrimonio de la Nación y sería fácil modificar la línea de deslinde.

Si pasamos al límite del Meridiano V, ya es distinto, el problema habrá que afrontarlo entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires.

Citamos arriba todo eso conexas con Río Negro, sin mayores datos a los que solo agregaremos, que la capacidad regable del río es de más de 500.000 hectáreas, de las cuales hay unas 607.000, como hemos dicho, bajo riego.

Pasaremos a ocuparnos ahora del problema del río Colorado, que es importantísimo y sobre el cual hay estudios de toda seriedad.

EL RIO COLORADO:

La utilización de las aguas para riego de este río, es aún muy relativa debido en parte a algunos de los factores apuntados anteriormente.

Entre esos estudios debe citarse en primer término el del Ingeniero Rodolfo E. Ballester, actual Director General de Irrigación del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, quién pronunció ya en el año 1932, en el Centro Nacional de Ingenieros una conferencia sobre el tópico y que el 3 de octubre del año 1942, de nuevo dictó otra conferencia en la Filial Bahía Blanca del Colegio Libre de Estudios Superiores, sobre "El Río Colorado", su sistematización y aprovechamiento".

El Río Colorado recibe agua, que tiene sus nacientes en una extensión de 200 kilómetros de la Alta Cordillera de los Andes y forman los ríos "Grande", "Barrancas" y "Butaco". El caudal de agua que forma al Río Colorado corresponde en un 68% al primero de los citados; el 30% al segundo y el 2% al tercero. Tales nacientes están situadas a 1.700 metros de altura sobre el nivel del mar.

El río atraviesa embarrancado en casi todo su curso, por regiones en las que la precipitación pluvial es mínima, completa-

mente irregular, por consecuencia ambiente de desierto. Desde que se forma el río hasta su desembocadura tiene un recorrido de 930 kilómetros. La irregularidad del caudal de agua entre el verano y el invierno hacen pensar en la conveniencia de que se efectúen obras factibles de embalse, trabajo este ya a estudio muy adelantado en la actualidad. El mayor caudal de agua en el régimen de este río se produce hacia fines de noviembre ó principios de diciembre, época de verdadera necesidad de riego y, si agregamos a esto, simplemente a título informativo, que sus aguas desde sus nacientes hasta su desembocadura corren siempre sobre el nivel de las tierras circundantes - único río de América que tiene esta característica - fácil es deducir cual es la importancia del aprovechamiento sistemático y con un criterio técnico de sus aguas, como así la facilidad con que ello se puede realizar, dado esta condición que mencionamos y que ningún otro río del país posee.

Pero, todo este asunto ha sido tan bien estudiado por el ingeniero Ballester que huelgan los comentarios al respecto, siendo lo mejor para cualquier información, remitirse a las conferencias que hemos citado y que han sido publicadas.

Según el estudio del Ing^o. Cipolletti efectuado en el año 1899, las áreas regables con el río abarcarían una extensión de 275.000 hectáreas, pero opinamos que esa superficie debe ser mucho mayor, creemos - como afirma el ingeniero Argerich - que se pueden regar perfectamente en Villrino más de 240.000 hectáreas y en Patagones más de 100.000 (todo ello por gravitación) y con las aguas de este río. Nos estamos refiriendo al regadío con el Colorado, claro está, pues en Patagones donde hay unas 300.000 hectáreas de tierras fiscales existen también perspectivas de irrigación por gravitación con el Río Negro, a lo que debemos también sumar las factibilidades de regadío en el Valle de Viedma (Río Negro), todo lo que forma un problema completamente a parte.

Si consideramos que en Villrino y Patagones hay campos - los visitamos hace algunos pocos días - en que por iniciativa privada

se riega/n lotes de varios miles de hectáreas, (es cierto que en su casi totalidad en forma imperfecta), que algunos de esos campos regados no tienen una orientación técnica adecuada, como ya lo hemos dicho, que no hay en parte estabilidad para permitir tomar como base sólida tal clase de explotación, pues los dueños al carecer de ley de riego, no los pueden valorizar cabalmente como campos de regadío, teniendo muchos de ellos deudas que los afectan desde antes de la pasada crisis y que son completamente desarmónicas con lo que como campos reditúan en la actualidad si se los considera como tierras de secano y mucho mayor aún si se les afronta desde el punto de vista regable.

En los últimos años, la iniciativa privada ha hecho maravillas al respecto, los campos han cambiado de mano, el riego es toda una realidad, la Dirección de Irrigación de la Nación, como antes expresamos, lleva efectuados trabajos de magnitud y la "Comisión pro-Riego de Villarino" y el consorcio "Canal Mayor Buratovich", con todo empeño se ocupan del asunto y son autorizadas fuentes de información para cualquier elemento que quisiese recabarse en el sentido apuntado.

LAS PERSPECTIVAS GENERALES DE IRRIGACION:

Si consideramos todos los factores expresados y los parangonamos con el resto del país, dado que el riego en todo esto es factible, veremos, que si la nueva provincia contase con estos dos ríos, tendría como evidente recurso de vida, la tierra regable de alrededor de 1.000.000 de hectáreas entre el río Colorado, el río Negro y otras pequeñas vías de agua, próximo todo ello a las puertas de los puertos y pensemos que no podría llegar a ser una región así, si la comparamos con Mendoza solamente, en lo que al aspecto regable concierne, que tiene un total actual de 270.000 hectáreas bajo riego, o del país todo cuyas superficies actuales bajo irrigación suman 908.000 hectáreas, entre lo regado por la Administración Nacional o por las provincias que tienen leyes de riego o han delegado en la Nación el poder administrador, por vía convencional, en base a la ley 5546.

Nos ocuparemos ahora del régimen hidráulico circundante a Ba-

hía Blanca. Su atracción habitual y permanente que la ciudad ejerce sobre la zona en lo que a la Provincia de Buenos Aires se refiere, va justamente hasta donde nacen las aguas que corren a este rumbo.

Tenemos en este régimen hidráulico el Sauce Grande (que ya provee de agua de consumo a la ciudad), el Sauce Chico, el Napostá, y el Chasicó y siempre en la zona de influencia el arroyo de Las Mostazas, afluente del Sauce Grande y el Quequén Salado con su afluente Indio Rico a los que consideramos en el extremo este de la región.

El Sauce Grande además de su provista de agua, podría suplir regadío especialmente antes de desaguar al mar, hay posibilidades de embalsarlo y podría ser un interesante renglón de pesca en agua dulce.

El Sauce Chico, que corre por el deslinde de Bahía Blanca con Villarino, es inexplicable que no esté con un régimen de aguas debidamente encauzado y que muy bien podría atender el riego de unas mil hectáreas situadas hasta un máximo de siete leguas de distancia de la ciudad, donde podría producirse frutas y verduras en cantidad para la misma (frutas y verduras que en general se traen de otras regiones). La falta de sistematización en este riego conspira contra la buena armonía de los vecinos, se ve perturbada por la distinta jurisdicción vecinal de sus márgenes, siendo de notarse también la noción inconsulta de los regantes que a la larga conspirará sobre el mantenimiento de la fertilidad de los predios.

El Napostá, embalsado, y esto será un hecho pues lo va a afrontar en breve la Nación, además de no hacer los habituales daños cuando inunda, - aún está muy fresco entre nosotros el recuerdo de una avalancha imprevista de sus aguas que el año pasado y en febrero del corriente determinó el desborde de las mismas y el hecho de que por espacio de varios días se vertiera sobre algunas calles de la ciudad - puede servir para proveer de agua de consumo y regar el Valle por donde pasa, su caudal en esas condiciones alcanzaría a atender un regadío de 500 a 1.000 hectáreas. Repetimos entonces, que

el entubamiento y embalse del Napostá es un problema que requiere urgente solución no solo para evitar las periódicas inundaciones, sino también para facilitar el aprovechamiento de sus aguas en forma racional, para el regadío y la producción hidroeléctrica.

Debemos aclarar que refiriéndose al tramo inferior del Río Colorado como también a los pequeños ríos o arroyos antes citados, el riego debe ser bastante medido y considerado como un factor de regulación climatérica ante la irregularidad de las precipitaciones, pero que en algunos años para ciertos cultivos y plantaciones, pueda ser del todo innecesario.

PROVISTA DE AGUA POTABLE Y ENERGIA HIDRAULICA:

El régimen de las aguas circundantes a Bahía Blanca, independientemente de la utilización momentánea en regadío, deberá estar afectado siempre a la provista del consumo con miras a la expansión de la ciudad y al así decir no debemos olvidar que es factible contemplar lo también como recurso de fuerza hidráulica perfectamente razonable.

Si alguna vez se construyese la canalización proyectada para el Río Colorado, rumbo a Tnte. Origone, sería cosa muy fácil poder atender la provista de agua de esta ciudad, con solamente una cañería de 30 kilómetros, lo que significaría tener una toma de agua a menos de la mitad de distancia de la actual, sobre el Sauce Grande y con una fuente incomparablemente superior, prácticamente inagotable para este destino como sería la que provee el Río Colorado.

Cuando nos referimos a la parte sud del nuevo estado que propiciamos, manifestamos que constituía un profundo error desde el punto de vista hidráulico, utilizar un río, con el que deberá procederse a regar, colocando su margen derecha en una jurisdicción y la izquierda en otra, sea de provincias o de territorios que luego utilizarán sus aguas y legislarán al respecto, por cuya causa siempre habrá falta de coordinación y armonía.

Es así que a esta altura del presente trabajo nos enteramos con verdadera satisfacción que es propósito del Gobierno Nacional instituir un régimen de nacionalización para el uso de los ríos inter-

provinciales, a fin de que los beneficios de esos caudales alcancen por igual, sobre bases equitativas, a todas las zonas establecidas sobre sus márgenes. Desde hace tiempo se viene propugnando una solución de esa índole pues por muchas razones - económicas, jurídicas, sociales - el Estado Nacional es el que debe dirigir todo lo relativo a las actividades de policía, jurisdicción, navegación, pesca, etc. en esos ríos. En la actualidad el régimen de aguas con relación a los territorios provinciales - y como ya lo consignáramos antes de ahora - está condicionado a las leyes vigentes en cada uno de esos estados, lo que ha dado lugar a muchos casos de fricción, pues en no pocas circunstancias - especialmente en los períodos de lluvias escasas - la retención de la mayor parte del caudal por parte de algunas provincias ha afectado necesidades vitales de otras. Que la Nación puede y debe propender a la organización de un sistema único del agua, lo demuestra lo que se ha hecho en los campos de incidencia de las leyes de vialidad, de control de carnes, de vinos, del Banco Central, para no citar más que algunos de los muchos ejemplos.

El Director General de Irrigación de la Nación, Ingeniero Rodolfo Ballester (citado anteriormente), ha sostenido, al respecto, la tesis de la unidad geográfica o de la intangibilidad del río. Son muchas las opiniones coincidentes en el mismo sentido. El Centro de Investigaciones Permanentes de Aguas, del Seminario de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional, aconsejó hace años la sanción de una ley a favor del racional aprovechamiento de las aguas interprovinciales. A su vez, ^{la} Conferencia Nacional de Abogados, celebrada en Tucumán el 13 de diciembre de 1936, formuló el siguiente voto: "Que el uso y aprovechamiento de esas aguas debe ser regulado por el Congreso; que la ley que así lo establezca dejará el uso del agua que corresponda a cada una de las Provincias interesadas a la reglamentación que hagan las legislaturas locales; que las provincias interesadas conservarán, sin embargo, la facultad de celebrar tratados entre sí que resuelvan la equitativa y racional

distribución de las aguas comunes". Por su parte, el ex-Presidente, Gral. Justo, al asistir a la ceremonia de la colocación de la piedra fundamental del dique de Quiroga, de Santiago del Estero, expresó que esa obra - ya en construcción - necesitaba del complemento "de previsoras medidas de otro orden", pues "cuando se trata de ríos que recorren más de una provincia se hace indispensable regular, entre el Gobierno Nacional y los gobiernos locales interesados, el aprovechamiento de sus aguas. Ello no puede quedar librado a la acción aislada de cada provincia. Es necesario establecer un régimen legal que se inspire en la equidad y consulte los múltiples intereses en juego..."

En un congreso del agua reunido en Mendoza en el año 1943 se aprobó, entre otras ponencias, una de los delegados de Santiago del Estero, La Pampa, Escuela de Estudios Argentinos y Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de Santa Fe, que rezaba así: "Que el problema del aprovechamiento de los ríos interprovinciales o interterritoriales como base para la distribución equitativa de la hidráulica, de acuerdo a los derechos respectivos que dada la urgencia invocada recomienda también la creación de un ente técnico que tome a su cargo esa tarea.

También existen en el Congreso nacional varias iniciativas sobre la materia. Una de ellas, de la que es autor el doctor Lorenzo Fazio Rojas establecía que "el P. Ejecutivo Nacional ejercitará el control del uso y aprovechamiento de las aguas de los ríos interprovinciales, con la finalidad de evitar que las provincias, usuarios y propietarios ribereños impidan o perturben la libre y fácil circulación de sus aguas, asegurando la equitativa distribución de las mismas y, su mejor aprovechamiento en cada provincia, teniendo en cuenta su extensión, población y necesidades, sin perjudicar las derivaciones legalmente autorizadas y reconocidas que se ejerciten a la fecha". Como fundamento de esta iniciativa - que posteriormente fue reiterada en el Congreso por el doctor Alfredo L. Palacios - expresábase que "el pueblo es uno en la Nación y tiene derecho a reclamar un elemento tan esencial para la salud y desenvolvimiento de

toda/s sus actividades concurrentes al progreso y bienestar de la República".

Tales antecedentes atestiguan una coincidencia fundamental de opiniones sobre la materia, porque nacen del examen integral de todos los aspectos - social, económico, jurídico, político y geográfico - de un problema cuya subsistencia es inadmisibile.

Para terminar con el proyecto del nuevo estado que propugnamos cabe establecer aquí que sin elementos definitivos de información, pero ateniéndonos a los varios que hemos logrado en la búsqueda del caso, estimamos que esta nueva provincia podría tener un total de 365.000 habitantes, de los cuales 242.000 pertenecerían a los Partidos actuales de la Provincia de Buenos Aires; 76.000 a la parte de La Pampa que antes hemos mencionado y 47.000 que corresponden al Valle del Río Negro y su zona inmediata de influencia.

SEA CON LA INCORPORACION TOTAL O PARCIAL DE LA PAMPA O SOLAMENTE CON RIO NEGRO Y NEUQUEN, LA NUEVA PROVINCIA DEBE TENER POR CAPITAL UN CENTRO MARITIMO COMO BAHIA BLANCA:

Coincidentes los juicios^{que} hemos examinado, de que el estado que se cree con la integración total o parcial de cualquiera de los territorios de La Pampa, Río Negro o Neuquén, debe desembocar al mar por vía de los puertos de Bahía Blanca, no se advierte, empero, la misma identidad de opiniones con respecto al problema de su configuración geográfica.

Los primeros proyectos estuvieron más o menos acordes en ese sentido. El del fundador del diario "La Nueva Provincia", don Enrique Julio, tomaba como base - según lo hemos visto - el territorio de La Pampa, más el sur de Buenos Aires.

La iniciativa del doctor Carlos Pellegrini, incluía la mayor parte de esa misma gobernación, otorgando la zona norte, en permuta, a la provincia de Buenos Aires, como compensación material del desprendimiento de varios partidos limítrofes a Bahía Blanca. El proyecto del diputado nacional Dr. Tomás J. Luque, al crear la "Provincia de Bahía Blanca" partía asimismo del concepto de que el nuevo estado de-

bía estar constituido con la mayor parte del territorio pampeano.

Pero la/s nuevas idea/s en consideración, surgidas en los últimos tiempos, importan sino variantes fundamentales de aquellos pensamientos un alcance estructural distinto. Propugnadas por dos prestigiosos vecinos de Bahía Blanca - a las que han de seguir otras sin duda - el ingeniero Guillermo Argerich y el Señor Domingo Proncato, se fundan en nuevos conceptos impuestos por el adelanto económico que se ha operado en las últimas cuatro décadas en las distintas zonas de influencia de los puertos locales lo que ha creado o multiplicado exigencias que configuran ya realidades distintas más complejas que en el pasado.

Así es que el Señor Proncato, sostiene la idea que "La Pampa debe ser una provincia mediterránea" para lo cual analiza brevemente, qué representaría para Bahía Blanca ser la capital de un estado "del tipo preconizado hace cincuenta años".

"Neuquén y Río Negro, tierras fronterizas, formarán un solo estado y, a mi juicio, - prosigue - a Bahía Blanca le correspondería el rango de capital de ese magnífico y pujante estado". "En los tiempos de Pellegrini nada se sabía, por ejemplo del petróleo neuquino; en poca cuenta se tenían las riquezas forestales cordilleranas; ni el carbón de Chos Malal y la asphaltita de Auka Mahuida daban señales de existencia; ni se pensaba en la posibilidad de utilizar inmensas fuerzas hidráulicas encerradas en las aguas adyacentes de la cordillera o en la de los ríos. Y los caminos de hierro que acortan las distancias, llegando hasta Zapala el uno y hasta San Carlos de Bariloche el otro.. "Infinidad de circunstancias análogas se podrían traer a colación - continúa el señor D.Proncato -y de tal carácter que han pesado en otros asuntos para modificar ideas gubernamentales, etc. Y entonces me pregunto - termina - por qué hemos de quedar aferrados a lo que pensaban los antiguos - muy bien pensado para ese entonces - cuando la actualidad nos señala nuevos derroteros a seguir?".

EL ERROR DE UNA PROVINCIA MAS MEDITERRANEA:

Sea empero cual fuere el criterio definitivo que se imponga al respecto, una cosa resulta indiscutible: el error de crear una nueva

provincia en base a los límites actuales de las gobernaciones mediterráneas.

La Pampa, por ejemplo, debe aspirar a algo superior a un simple estado federal. El cambio de persona en la política podría significar una satisfacción de orden sentimental para sus anhelos autonomistas, pero no sería ninguna solución.

El progreso de los pueblos se opera en relación directa e íntima con sus facilidades de acceso a las rutas marítimas y fluviales. Si bien esta ley no puede ser aplicada en un sentido rígido con fuerza de axioma, la historia ha demostrado que en la mayoría de los casos la ubicación geográfica constituye un factor preponderante y de profunda gravitación en el destino vital de un país. Egipto desarrolló sus principales potencias creadoras, en los orígenes de la civilización, en sus valles situados sobre el Nilo. Los focos del comercio, del trabajo, de la actividad, estaban radicados asimismo antes del descubrimiento de las nuevas rutas al oeste, en torno al Mediterráneo.

Un país sin salidas naturales al mar está condenado a una vida inferior, a menos que la naturaleza lo haya favorecido con un subsuelo generoso de riquezas minerales. El concepto no necesita de mayores refuerzos. Baste pasar un vistazo al mapa del mundo y tomar las cifras de su economía para comprenderlo inmediatamente. Por lo demás, cuando esa fatalidad geográfica puede ser resuelta o atenuada con la eliminación de barreras administrativas, resulta una verdadera incongruencia - como en el caso concreto a que nos referimos - aferrarse a la misma contra toda razón, por el solo deseo de ser una provincia más.

EL POR QUE DE BAHIA BLANCA COMO CENTRO DE ATRACCION ECONOMICA:

Bahía Blanca es, con relación a La Pampa, Río Negro y Neuquén su centro vital y natural de polarización. Lo que vale, lo que significa o lo que importa para esos territorios, está escrito y determinado por la ley irreversible de los hechos físicos. La geografía

manda. Y tanto manda que a pesar de no haber superado en mucho los cincuenta años de vida efectiva como centro de población - los primeros sesenta años de existencia de Bahía Blanca fueron de orden negativo o de lucha, de vigilante defensa contra el indígena - esta ciudad es una de las que más contribuye al engrandecimiento económico del país.

En un memorial que le fuera presentado al Presidente Alvear con motivo de su visita a esta ciudad hace algunos años, se consignaba entonces, que las fuerzas actuantes, con centro en la urbe del sur, representaban el 20% de las que regían el concierto de las actividades económicas del país, cálculo que resultaba adjudicando a Bahía Blanca una zona tributaria con elevado porcentaje de tierras septentrionales de la Patagonia, Neuquén, además de la parte de La Pampa que ya conocemos.

No han pasado muchos años de la visita del Presidente Alvear, pero sí los suficientes como para que aquel 20% de realidades económicas haya sido superado con creces, no tanto por las cosechas de la parte sudeste de La Pampa que es tributaria y que en los últimos años ha sido reciamente atacada por las adversidades climáticas, cuanto por las variadas e ingentes riquezas que tienen su centro productivo en los territorios de Neuquén y de Río Negro.

Ahora bien, si Bahía Blanca es lo que venimos diciendo - una de las ciudades que más contribuye al engrandecimiento económico del país - cabe preguntar a qué se debe ello?. Respondemos de inmediato: a su propia posición o emplazamiento sobre el océano, sin duda. Primer centro marítimo del Atlántico, con varios puertos de aguas hondas y bien resguardadas de los agentes meteorológicos adversos que tornan peligrosa la navegación; por ellos se canaliza hacia el exterior el fruto-cereal que es el principal renglón de la actividad económica de su región de influencia y que continuará siendo por mucho tiempo, la principal base de la riqueza argentina.

Unida, además, a su propia zona tributaria por buenos caminos - caminos que día tras día van acortando más las distancias y reduciendo progresivamente los gastos de transporte y flete (en otra parte del trabajo nos ocupamos más detenidamente de este importante problema que afecta especialmente a esta región del país) - y por una tupida y excelente red ferroviaria, no podría menos que convertirse como se ha convertido desde el siglo pasado, en centro de obligada convergencia de la producción característica de la región.

No ha habido en ello ninguna concurrencia de circunstancias fortuitas, artificiosos estímulos oficiales ni, menos, esfuerzos privados audaces. Ha sido la gravitación del fenómeno toponímico la ley del suelo, la obra de la naturaleza.

El capital, la acción gubernativa, la iniciativa particular fueron agentes complementarios auxiliares, pero en manera alguna, elementos primarios de decisión.

LA SITUACION GEOGRAFICA Y LA CAPITAL POLITICA:

En lo tocante al establecimiento de centros capitales de provincias o regiones llamadas a regirse por el principio del "self-government", el ideal es la buena situación geográfica.

Se considera un error muy grande - y por lo general de consecuencias retardarias o negativas para el proceso vital de las zonas a que debe llegar su influencia directora - cuando se ubica la cabeza de las autoridades en lugares excéntricos.

Ese error fué cometido con la implantación de la capital de la provincia, en las cercanías de una gran metrópoli como el antiguo asiento de los virreynatos del Río de la Plata.

Bahía Blanca satisfaría, en cambio, aquel ideal en forma amplia, pues está colocada en el mejor lugar posible para convertirse en capital de una nueva provincia con porciones territoriales de La Pampa, Río Negro, y Neuquén si fuera preciso.

Aún admitiendo que el 15° estado argentino no debiera formarse con ninguna región de La Pampa y sí solamente con esas dos últimas gobernaciones - como es la última iniciativa y, que corres-

ponde al Señor Domingo Pronosato - seguiría siendo siempre el punto más adecuado como capital, dada su condición de vértice del triángulo geográfico que componen Río Negro y Neuquén con esta ciudad.

Los dos últimos proyectos a que nos hemos referido en el curso del presente trabajo - el estudio realizado por nosotros en base al pensamiento central del Ingeniero Guillermo Argerich y el que mencionamos más arriba - contemplan el problema sobre esas dos bases fundamentales: el primero tomando las zonas pampeanas naturalmente tributarias de Bahía Blanca y el segundo excluyendo totalmente a ese territorio.

Los argumentos en que reposan esas respectivas ideas aportan los mismos elementos de validez, sin duda, ya que se vinculan estrechamente a la posición geográfica de Bahía Blanca con respecto a la vida de los tres territorios citados. Hasta desde el punto de vista de exigencias de estrategia militar, todo concurre a crear la nueva provincia argentina con lo que se acentuaría, si cabe, el nexo que forma la unidad regional de Bahía Blanca con las regiones inmediatas hasta la pre-cordillera. Este punto, de importancia esencial en la organización militar defensiva, habrá de merecer, sin duda - lo ha de estar mereciendo hoy ya más que nunca - una especial atención de parte de los actuales gobernantes.

LA AUTONOMIA PAMPEANA Y EL DOCTOR JOAQUIN V. GONZALES:

Cabe hacer notar que en La Pampa se ha formado en estos años una fuerte conciencia autonómica que reaccionará, con aguda sensibilidad, a la menor insinuación de desplazar el centro capital de su territorio, una vez exaltado a la condición de provincia, en la ciudad de Bahía Blanca.

Este sentimiento tiene su foco, o su alta voz de expresión en el norte de la gobernación. Ello se explica, pues como ya lo dijéramos en su oportunidad, en esa zona se hallan radicados los principales o los más altos valores de su economía. El resto del territorio es pobre. Su vida, o su producción, no ha alcanzado mayor adelanto, debido también a lo que ya hemos expresado, los factores

geológicos y climáticos adversos.

Una nueva provincia en tales condiciones de desequilibrio, sería una provincia más.

Podría ocurrirle lo que a otros estados argentinos que sobrellevan su existencia precaria debido a la ayuda federal. Algunos de esos estados - bien lo sabemos los bahienses - tienen un presupuesto muy inferior a la Municipalidad de Bahía Blanca.

Para terminar con este capítulo del trabajo, nos parece muy oportuno reproducir algunos de los conceptos emitidos, al respecto, por el Doctor Joaquín V. González, siendo ministro del Interior y a propósito de la designación de la localidad de Neuquén como capital del territorio.

En el discurso pronunciado en tal oportunidad, expresó lo siguiente: "Al designar este pueblo como capital titular del territorio, el Gobierno ha ejercido poderes propios y legales y, solo ha tenido en vista los más generales intereses de toda la región, en sus relaciones con el resto del país y con la expansión progresiva de sus núcleos urbanos: el aislamiento del conjunto de la vida nacional no será jamás para estos pueblos un medio de progreso. Antes bien, los conducirá a la ruina por sus rivalidades y por la absorción extraña que es el término fatal de las imprevisiones domésticas.

Así, pues, cuando esta fundación haya dado sus frutos y la corriente natural de simpatías y productos se restablezca con la anterior capital provisional - Chos Malal - y con las demás poblaciones del norte, oeste y sud del territorio, todos ellos comprenderán los beneficios de la actual concentración, que le permite utilizar las corrientes navegables del Río Negro y los poderosos recursos del Ferrocarril del Sud; los cuales los acercarán a un gran puerto del Atlántico - Bahía Blanca -, a la sede de la justicia y de las transacciones y la convertirán, en realidad, en una de las más próximas y favorecidas provincias de la Nación".

Por nuestra parte, agregamos, que el concepto del bien gene-

ral es la única brújula que ha de guiar la realización de este viejo anhelo de Bahía Blanca, llevando los límites de La Pampa hasta las playas del mar atlántico, con lo cual se empalmaría con la idea del gran pensador, Juan Bautista Alberdi, resolviendo el ideal de "exteriorizar el interior".

EL PUERTO DE BAHIA BLANCA

EXTENSION DE LA ZONA ECONOMICA:

Ya sea porque su disposición geográfica se lo imponga, o porque así lo determine el tipo de producción, o bien por coincidencia con el sentido de la marcha de su comercio exterior, lo exacto es que la producción nacional, que busca satisfacer las necesidades del consumo exterior, trata de llegar, desde el sitio de origen, lo más rápidamente al costado Este del país. Allí ha de alcanzar el barco que lo conduzca a su destino final.

El sentido del tráfico, teniendo pues una dirección predominante de Oeste a Este parecería oportuno, si las vías de transporte interno tuviesen la necesaria densidad y, "la costa del mar fuese un amplio y único puerto".

No ocurre sin embargo así, porque posteriores necesidades han señalado la conveniencia de la concentración; el comercio exterior argentino, cuyo 99% se realiza por intermedio de los puertos está centralizado en un cierto número de puntos, que se desarrollan en un frente cuyo límite Norte es la línea Santa Fe-Concepción del Uruguay y el Sur es prácticamente el puerto de Bahía Blanca.

El desarrollo histórico y económico del país, por lo menos en cuanto este se realiza bajo el régimen colonial, finca en la posibilidad de alcanzar desde el Río de la Plata el Alto Perú; que da establecido así que todos los puertos situados al Norte del Río de la Plata tienen referencias seculares.

El siglo XIX, cuyas cuatro quintas partes sorprenden al país bajo el régimen de la ganadería, no abandona sino en medida muy sobria aquella tendencia. Pero a fines de aquél, cuando nuevas formas de explotación agrícola solicitan las actividades del país, éste, ampliando el laboreo de sus campiñas, ubican nuevos puntos de contacto con el exterior, creando los puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires; Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca, son pues típicos exponentes de la nueva economía que sacude al país hacia 1880; es la zona-cereal quién los impone y quién acon-

diciona a sus fluctuaciones el extraordinario movimiento que caracteriza a los dos últimos.

El puerto no es, como se comprenderá fácilmente, por perfectas que sean sus instalaciones, independiente de la zona que lo circunda; está ligado a ella, por una parte, por intermedio de las rutas marítimas que a él conducen - como bien dice Ricardo M. Ortiz, en su libro "Los puertos argentinos" - y por el lado de tierra mediante el acceso ferroviario, caminero, aéreo, etc. Es así que, cuando un puerto consigue coordinar la proximidad y fácil acceso a las aguas hondas, con un sistema de transporte terrestre suficientemente denso, su utilidad y en consecuencia su actividad es intensa.

En el caso de Bahía Blanca, la primera circunstancia concurre con amplitud, como ya lo hemos expresado en otro lugar. Efectivamente, las aguas hondas, capaces de prescindir de los centenares de kilómetros de canal balizado y cuya profundidad es mantenida con el auxilio de decenas de millones de pesos, como ocurre con los accesos a Buenos Aires y Rosario, no han menester ni pacíficas obras de dragado ni costosas obras de abrigo. Lo propio ocurre en cierto modo con los accesos terrestres. Desde luego, la disposición de su hinterland, que abarca un sector cuyo ángulo de 270° , satisface las viejas teorías acerca del mejor emplazamiento para la obra portuaria teoría que habiendo guiado esa actividad durante todo el siglo XIX, es decir, durante el período en que la economía capitalista, impone la concentración de actividades, en vista de un menor costo unitario del servicio prestado, se encuentran confirmadas por la creación de los grandes puertos mediterráneos; tal ocurre, por ejemplo, con Chicago y Winipeg en América del Norte, Hamburgo en Europa y Buenos Aires y Rosario entre nosotros,

Desde su creación hasta 1935, en que prácticamente se inicia la actividad caminera, Bahía Blanca dispone, para las necesidades de su acceso terrestre, 5.200 kilómetros de ferrocarril, o sea, 52 metros por kilómetro cuadrado, emplazados dentro del sector cereal de amplio hinterland. Si no está servido en forma pareja, por

un sistema de caminos capaces de ampliar las posibilidades del ferrocarril, ello debe imputarse a su propio desarrollo histórico que le permite pasar, casi sin transición, desde el desierto a la época cereal, creándose simultáneamente con la riqueza, las poblaciones donde ella se comercia y la/s huellas por donde se alcanza lo más rápidamente la estación. Estamos sin embargo, en plena vigencia del plan de 1.000.000.000, en el cual, estimamos que la jerarquía de Bahía Blanca, ha sido justicieramente reconocida.

Considerando pues, como puerto capaz de vincular su hinterland con el exterior, el de Bahía Blanca debe aceptárselo como puerto de la tercera parte del país que se desarrolla teniendo por límite norte el paralelo 37 y por límite sur las profundidades australes de aquél.

Pero si analizamos por una parte, el tipo de mercancía que ha solicitado sus actividades durante el medio siglo que lleva de existencia y, por otra, las extraordinarias posibilidades de su amplia zona, es preciso dividir a ésta en tantos sectores como rubros tengan las anteriores. En el primer caso, comprobaremos que el 94% del total de las mercancías movidas por el puerto de Bahía Blanca, está constituido por cereales.

Hay, en consecuencia, un predominio de este tipo de producción que impone deslindar del conjunto de su hinterland, la zona de la cual proviene.

Ella se desarrolla dentro de una línea que partiendo del mar frente a Tres Arroyos, pasa por Olavarría, Bolívar, tuerce al oeste para alcanzar General Pico, abraza el ramal del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste, hasta Huinea Renancó, en el Sud de Córdoba y comprende toda la zona del territorio de La Pampa, en la cual se desarrolla el Ferrocarril y en consecuencia el sembradío; desde Gral. Acha toma una dirección Sudeste pasando por las inmediaciones del Río Colorado y cruzando el ramal de Patagones entre sus dos últimas estaciones.

La zona así delimitada que constituye el sector cereal, dentro

del hinterland de Bahía Blanca mide unos 100.000 kilómetros de la cual el 90% queda situado dentro de la Provincia de Buenos Aires se beneficia de un régimen de lluvias cuyas normales de precipitación varían entre 400 y 700 mm. y comprendiendo, en fin, una masa humana de casi 850.000 habitantes, encierra no menos de 7 ciudades de más de 20.000 habitantes cada una.

En la actualidad, empero, resulta verdaderamente paradójal, por otra parte, que Bahía Blanca hallándose a 630 kilómetros más al Sudoeste que Buenos Aires y contando con un buen puerto nacional, se encuentre casi totalmente desvinculada económicamente del Valle del Río Negro y el Neuquén, pero la realidad es esa aún cuando a fuerza de decirlo en base a un análisis primario de la situación, hayamos a veces llegado a convencernos que esas regiones están hoy incluidas en la zona de influencia de esta ciudad.

Nos encontramos también con otra situación paradójal y es, la de ser Bahía Blanca dueña de 5 puertos y ninguno de ellos goza de franquicia de puerto de Ultramar, ni siquiera sirve de cabecera a un servicio permanente de cabotaje entre esta ciudad y los puertos del litoral patagónico.

Por los muelles locales podrían tener cómoda salida al exterior todos los productos exportables no sólo de la extensa zona agrícola-ganadera más inmediata sino también aquéllos provenientes de la región andina de Mendoza y San Juan y de los territorios de Río Negro y Neuquén, por ejemplo.

Además, con la implantación de un servicio regular de cabotaje con el Sur, que se inicie y termine en puerto nacional, se abastecería con grandes ventajas a las localidades costeras de la Patagonia, puesto que esta ciudad posee un comercio de firme solvencia y está progresando notablemente en la industria. Las unidades mercantes empleadas en esa navegación costera dispondrían sus bodegas para traernos, de regreso, los productos del Sud, especialmente lana. Consignamos aquí, como simple información, que entonces sería ocasión propicia para la creación de un mercado centralizador de lanas en

Bahía Blanca y que sobre dicha sugerencia hay una iniciativa de un caracterizado vecino que tiene amplios conocimientos sobre esta materia.

En cuanto a la región de Cuyo, se beneficiaría igualmente con el envío de sus productos a esta ciudad en donde encontraría también facilidades apreciables para adquirir gran parte de lo que consume.

Con decretar las franquicias de ultramar a nuestro puerto y desviar el tráfico de esas regiones que hemos anotado, hacia los muelles locales, el país recibirá un aporte cuantioso en su economía. Es hora ya de comprender que la política de absorción de la Capital Federal, es antinatural, geográfica y económicamente.

Cómo es posible aceptar como justo, que los productos de Mendoza, San Juan y Río Negro, que están destinados al consumo de las poblaciones del Sud, por ejemplo, recorran inmensas distancias para llegar al puerto metropolitano y, desde allí emprender otra jornada que los encarece y los perjudica. Contemplando este problema con una visión realista, se impone una rectificación inmediata, porque así lo exige la propia y natural evolución de Bahía Blanca y su zona de influencia.

CAPACIDAD PRODUCTIVA DE LA REGION:

Esa zona que hemos delimitado dispone de una riqueza agrícola cuya medida está dada por los tres y cuatro millones de hectáreas sembradas capaces de una producción normal de dos y medio millones de toneladas, de las cuales un millón setecientos mil corresponden al trigo, cuarenta mil a la avena, trescientos mil a la cebada, etc.

La movilización de la importante masa de cereal, que constituye su saldo exportable, supone un recorrido total, de algo más de 350 millones de tn-km., realizando una distancia media de transporte no superior a 200 kilómetros y cuya constancia a lo largo del último decenio, permite desde ya afirmar que la mayor expansión del área bajo cultivo está impedida por el costo del transporte a puerto.

Superpuesta con la superficie ya definida como zona económica del puerto de Bahía Blanca y ampliada en virtud del ramal ferroviario que lo une a Neuquén y, que le permite anexar el tercio Norte del te-

territorios de Río Negro y la totalidad del de Neuquén, completando una superficie de 300 mil kilómetros cuadrados que comprenden 1 millón de habitantes, se encuentra la zona destinada a la explotación ganadera.

En cifras redondas ella comprende 11 millones de ganado de las cuales 3 son de vacunos y ocho de lanarres. De la existencia ganadera mencionada pertenece a la Provincia de Buenos Aires el 90% de los vacunos y el 70% de los ovinos.

Tanto en el desarrollo de la agricultura como en el de las curvas que explican el contenido de cabezas por hectárea, las máximas densidades se observan siempre deslizándose sobre la costa del mar, a lo largo de los Partidos de Tres Arroyos y Coronel Dorrego para ganar desde ahí en dirección Noroeste las praderas que se extienden a espaldas de la serranía que culmina en las proximidades de Saavedra.

El apéndice en que resulta ampliada la zona económica de Bahía Blanca en virtud del ramal a Neuquén, contribuye aún con cifras no comunmente sospechadas, a incrementar el tráfico portuario: las 40 mil hectáreas bajo riego que existen en el Valle del Río Colorado y más aún las 80 mil que constituyen ese emporio que ha dado en llamarse el Valle Superior del Río Negro, despachan anualmente una 170 mil toneladas de productos agrícolas, entre las cuales 90 mil están constituidas por frutas y legumbres y 50 mil por forrajeras. Si a ello se agrega unas 35 mil toneladas de cal y yeso, que ciertos yacimientos de la zona destinan a las fábricas de cemento de Olavarría y algo más de 170 mil toneladas de inflamables, producto de los yacimientos del extremo oeste de la línea, se tiene un panorama aproximado de la capacidad económica del hinterland de este puerto.

Todo ello repercute sobre la actividad portuaria bajo la forma de un movimiento de exportación, cercano a los dos millones de toneladas y cuyo valor en años normales alcanza a 200 millones de pesos.

Complementariamente o como una consecuencia de aquellas cifras,

las estadísticas señalan un valor de 30 millones al comercio importador, por cuyo intermedio se introducen 250 mil toneladas anuales; el cabotaje costero contribuye aún, con un tonelaje que excede también las 250 mil toneladas.

Nos hemos referido y hemos sintetizado con las cifras mencionadas lo que constituye la zona económica inmediata del puerto de Bahía Blanca. Apesurémonos a expresar que considerado como instrumento de vinculación con el exterior, también corresponde anexar a aquélla, todo el resto de la Patagonia con sus problemas y sus realidades.

LA RUTA DE BAHIA BLANCA A BARILOCHE:

Pasaremos a estudiar la influencia que para Bahía Blanca y el Sudoeste argentino tendrá el camino proyectado desde esta ciudad a San Carlos de Bariloche, ya hoy en plena realización.

Unir la Cordillera sudoeste con Bahía Blanca llevando hacia allá carreteras y por su conducto todo lo que es manifestación de progreso en la vida moderna, es hacer realmente obra nacional, ha dicho el doctor Heriberto Martínez al fundar su proyecto de ley sobre la ruta a Bariloche - con ella se argentinizará la Patagonia y se eliminarán los factores adversos derivados de su aislamiento y su abandono, se afianzará el sentimiento nacional y se logrará cohesionar y aumentar su población que se verá así acercada a los grandes centros urbanos por un medio tan práctico, rápido y económico de comunicación.

Esta tarea, por tan largos años postergada, debe ser vigorosamente iniciada, las condiciones económico-sociales por las que atraviesa el mundo y la preponderancia que en él han tomado las fuentes de materia prima son una seria advertencia para nuestro país que las posee con tanta largueza en esa un poco olvidada Patagonia donde casi todo está librado al esfuerzo individual y donde, es doloroso reconocerle las condiciones de vida y de trabajo son tan distintas a las que nosotros conocemos como normales que, hasta el reclutamiento de personal obrero, su manejo, alimentación, aptitudes, etc., constituyen otros tantos problemas cuyas soluciones son típicas y totalmente extrañas a

los principios que inspiran nuestra legislación del trabajo.

Se ha dicho y por cierto con sobrada razón que la solución de muchos de nuestros problemas nacionales son puramente problemas de comunicación y de transporte.

Sin entrar a analizar la significación política, cultural, militar, de turismo, etc. de esta importante ruta, dado el carácter del presente trabajo, pasaremos a estudiar con algún detenimiento la función ~~que~~ económica ^{que} ha de corresponderle.

La función de la carretera es sustancialmente en este caso la de incrementar el desarrollo de una inmensa zona argentina plena de riquezas en reserva y que gravitarán decididamente en el futuro de la Nación.

El costo del transporte está tan íntimamente ligado a la comercialización de esas riquezas que resulta materialmente imposible intensificar su producción, sin que previamente haya sido resuelto favorablemente aquél problema .

Siendo axiomático que en el campo económico solo se progresa creando riqueza, es obligado concluir en que produciéndolo más y mejor es como realmente se avanza, aún cuando fenómenos de distribución de grande incidencia y graves consecuencias parecieran a veces indicar lo contrario. Se ha sostenido y no con buena razones por cierto, que el camino es un ruinoso competidor del ferrocarril y que su construcción afecta intereses respetables que en su hora llenarán una función de primera magnitud. Económicamente esos argumentos son inaceptables. El camino tiene en parte una función de competencia - es cierto - pero ella es solo perceptible cuando los costos de transporte que él determina se comparan con los precios establecidos por tarifas ferroviarias de monopolio y tal sistema, eminentemente destructor de riqueza, no puede merecer la atención de la ciencia económica.

Por otra parte sabemos que en el transporte de productos a largas distancias, el ferrocarril todavía es insustituible, cuando sus tarifas se ajustan a la realidad de los capitales invertidos, a los

51

gastos de explotación, a las razonables amortizaciones del costo del material y a justas utilidades de la empresa.

En distancia hasta 200 kilómetros más o menos, que varían con el variar de los precios de las mercaderías transportadas y las características de las mismas, es indudable que el transporte automotor se traduce en una serie de ventajas - menor número de movimientos, mayor comodidad, rapidez, etc. - y además en una considerable economía en el flete, pero en los países de extensas superficies como en el nuestro, ambos sistemas de transporte deben complementarse y realizar entre ambos la verdadera función que económicamente les corresponde.

La línea ferroviaria a Zapala fué en su hora el motivo preponderante del desarrollo alcanzado por aquellas regiones, pero vivimos en un siglo en el cual cada meta alcanzada es solo una etapa en el camino a recorrer y entonces es razonable que ~~que~~ haciéndonos eco de las nuevas exigencias del mercado, nos resolvamos a adaptarnos a ellas creando esta importante vía de comunicación que significará rapidez y seguridad en los transportes y por sobre todo el imprescindible abaratamiento de los fletes, hoy más elevados que nunca por las causas que son del dominio público.

Las enormes riquezas del Valle del Río Negro y su actividad incesante, las reservas inmensas del Territorio del Neuquén con sus posibilidades insospechables, la necesidad imperiosa que tiene el país de fomentar el desarrollo económico, de las regiones más lejanas de la capital cuyo gran crecimiento amenaza con tornarse perjudicial al extremo y el evidente beneficio que resultará para la economía general de la canalización hacia el puerto de ultramar que será Bahía Blanca en un futuro - que por suerte parece ya no lejano -, indican a la realización de esta obra como uno de los mayores esfuerzos de los poderes públicos en favor de los bien entendidos intereses de todo el país.

La tarifa ordinaria de pasajeros en los ferrocarriles argentinos es algo más de \$ 0,06 por pasajero kilómetro, en tanto que

la de los transportes camineros es solo de \$ 0,03 por pasajero kilómetro, es decir: la mitad. Estas cifras dan pues una idea cabal de lo que en esta clase de tráfico puede beneficiar a Bahía Blanca y al Sudoeste argentino, la ruta pavimentada que estudiamos.

LA ZONA DE AFLUENCIA:

Considerando la ruta de Bahía Blanca a San Carlos de Bariloche bajo el aspecto de las zonas de afluencia que a la misma corresponden, podemos dividirla en tres grandes secciones: Bahía Blanca - Río Colorado; Río Colorado-Plottier; Plottier-San Carlos de Bariloche.

En el primer tramo, la ruta cruza una zona agrícola ganadera de terrenos arenosos cubiertos en gran parte con montes de jarilla, matorro, chañar, caldén, piquillín y algarrobo, muy propicios a la erosión, muy pobres en pastos, con una precipitación pluvial anual muy variable y en general marcadamente insuficiente, sus explotaciones son de tipo definitivamente extensivo y realizadas con procedimientos primitivos a excepción de las adyacencias de Médanos y Río Colorado.

La producción agrícola media, en especial trigo, puede fijarse en 8 fanegas por hectárea, siendo su calidad de la considerada de exportación.

En cuanto a sus lanas son de tipo cruza mediana, limpias, con un rendimiento normal de 4 kilos por animal en la esquila de septiembre y de 2½ en la de marzo. La mestización de sus haciendas es marcadamente pobre y ello obedece al sistema de explotación.

El valor de la tierra es escaso y por ello susceptible de un apreciable aumento como consecuencia del camino pavimentado de que nos estamos ocupando.

Dos factores ajenos a la actividad normal de las zonas agropecuarias cabe destacar en este caso, en el primer tramo de la ruta a Bariloche: la sal y la leña.

Salinas Chicas, en Nicolás Levalle, con sus dos establecimientos - Barrancas y La Aurora - y la Salina de Anzoátegui, son otros

tantos factores de actividad regional interesante con una producción anual superior a 75.000 toneladas que se cotiza embolsada sobre vagón en el lugar de carga a \$ 25.-m/n la tonelada.

La leña por su parte, es motivo también de una explotación muy especial, en estos cinco últimos años en los que la escasez de combustible de más rendimiento y los elevados precios de los mismos han obligado a las industria/s a buscar este sucedáneo regional, determinando así la tala de los montes vecinos a Nicolás Levalle, Algarrobo, Gaviotas y Río Colorado.

El producido de esta explotación puede estimarse hoy en algo más de 10.000 toneladas por año y su precio en grandes trozos es de \$ 35.-a \$ 40.- por tonelada sobre vagón en el lugar de carga.

Esta sección de la ruta tiene pues una relativa importancia económica actual y ella queda concretamente reflejada en el tráfico anual de la producción que registra y que se descompone así:

Cereales	24.000 toneladas
Frutos del país	2.300 "
Sal	75.000 "
Leña	10.000 "
Vacunos	28.000 cabezas
Lanares	150.000 "

Por su parte, Río Colorado en especial, que posee obras de irrigación hechas en el río del mismo nombre - como ya vimos en su oportunidad - tiene además prósperos cultivos intensivos con una producción equivalente a 3.600 toneladas anuales que se forma con fruta 2.000, legumbres 40, semilla de alfalfa 50, papas 800, pasto 200, vino 120 y varios productos 390.

Comprendiendo pues todos los productos de la primera sección de la ruta obtenemos los siguientes totales de carga originada a lo largo de los 170 kilómetros que separa/n Bahía Blanca de Río Colorado

Cargas generales 110.900 toneladas

Hacienda/s:

Vacunos	28.000 cabezas
Ovinos	150.000 "

Considerando que por las características del terreno los caminos de tierra que unen actualmente ambos puntos terminales de la sección, se hallan casi siempre en mal estado para el tránsito automotor, teniendo muy en cuenta la distancia máxima - 170 kilómetros - y los benéficos efectos que las carreteras pavimentadas llevan al productor, resulta por demás evidente que este tramo del camino de Bahía Blanca a Bariloche está llamado a operar un notorio crecimiento en la actividad económica de esa zona de afluencia y en especial a provocar la valorización de las tierras y lo que es más importante aún: un margen de utilidades del productor mucho más remunerativo que el actual, al par que importará incorporar a los procedimientos de explotación más racionales, muchos miles de hectáreas que hoy permanecen casi inaprovechadas.

La segunda sección - Río Colorado-Plottier - comprende al extenso valle del Río Negro de características especiales y por tal causa, vamos a establecer para su estudio una sub-división que consideraremos aparte y que tendrá por extremos a Río Colorado y Choele Choel. Esta subdivisión corresponde más o menos al cruce de la zona comprendida entre los Ríos Colorado y Negro.

Aquí la ruta de Bahía Blanca a Bariloche debe pasar por una región de tierras arenosas, cubiertas de montes de matorros, jarillas y chañares con algo de piquillín, cauldén y algarrobo, muy pobres en pastos, con precipitación pluvial muy escasa, 300 mms. anuales término medio, aguas salobres y dedicada exclusivamente a la explotación de ovinos en forma extensiva y por sistemas completamente primitivos.

Es norma en esa zona cruzada por el camino en unos 180 kilómetros más o menos, poblar los campos a razón de 600 animales por legua cuadrada. Se obtiene de ellos por cabeza 4 kilos de lana en la esquila de septiembre y $2\frac{1}{2}$ en la de marzo. El tipo de las mismas es el conocido por cruz mediana y tiene la característica de ser limpia de cuerpos extraños. Los establecimientos ganaderos son de tres

o cuatro leguas de extensión como mínimo y carecen en general de comodidades de todo orden. Las comunicaciones son sumamente precarias y el tráfico se realiza por Río Colorado, Juan de Garay, Pichi Mahuida, Fortín Uno, Zorrilla y Choele Choel.

La producción de esta zona se reduce a unas 1.000 toneladas anuales de frutos del país que son transportados en su totalidad por el ferrocarril desde los puntos antes indicados siendo el medio de acceso a las estaciones, huellas poco menos que intransitables.

Para esta región, el paso de la carretera que estamos estudiando representará indudablemente una prosperidad insospechada y el medio indispensable para producir una verdadera actividad económica.

La otra parte de la segunda sección del camino a Bariloche y que tiene según lo hemos dicho a Choele Choel y Plottier por puntos terminales, corresponde a la zona inmediata al Río Negro con el valle propiamente dicho que se considera limitado por Villa Regina y Neuquén.

Esta gran zona que tiene 221 habitantes de Este a Oeste con tierras notablemente fértiles como consecuencia de las obras de irrigación efectuadas y que beneficia a unas 60.000 hectáreas, se encuentra dedicada a los cultivos intensivos, con sus tierras divididas en pequeñas parcelas, densamente pobladas con centros urbanos importantes como General Roca, Cipolletti y Neuquén y sus industrias conexas en pleno desarrollo.

Su producción puede clasificarse así:

Frutas	55.000 toneladas
Papa	30.000 "
Pasto	12.000 "
Semilla de Alfalfa	5.000 "
Legumbres	800 "
Madera de álamo	1.000 "

Como consecuencia de tal clase de actividades se han desarrollado intensamente la vitivinicultura y la fabricación de dulces y conservas contando actualmente con 200 bodegas y numerosos establecimientos destinados a industrializar la fruta y las legumbres.

Como índice demostrativo de esa actividad consignamos las siguientes cifras que corresponden a una producción normal anual:

Vino: 200.000 cascos	20.000 toneladas
Dulces y conservas	6.000 "

Además afluyen a la zona del valle del Río Negro: 2.500 toneladas de rafaélita, 150 toneladas de carbón a Contraalmirante Cordeiro, que vienen de las minas del norte del Territorio del Neuquén y 43.000 toneladas de yeso y alabastro a Cinco Saltos, Allen, General Juan F. Gómez y Stefenelli, proveniente de minas de la región.

Todo el tráfico totaliza 175.450 toneladas transportadas por el ferrocarril hasta Buenos Aires en su gran mayoría, que es el puerto de embarque de las frutas de exportación y el mercado distribuidor del consumo interno.

El más grave problema creado a los productores de toda esta rica zona es el de la falta de precios remunerativos para sus productos que en su casi totalidad van siempre a poder de intermediarios que trustificados para la compra, imponen precios de monopolio y se apoderan así de la utilidad del productor.

La clasificación de las frutas, la necesidad de acondicionarlas en breve plazo en la forma como lo exige la exportación, la falta de cámara/s frigoríficas y las dificultades para organizar el transporte en forma económica son otros tantos expedientes de los que se valen los intermediarios acopiadores para el logro de sus finalidades.

Es de esperar y desear pues, que este camino de Bahía Blanca a Bariloche, que cruza el Valle del Río Negro en toda su extensión, intensivamente cultivado y que significará una ruta rápida, segura y económica, produzca sus efectos a corto plazo porque los mismos han de traducirse en fletes más acomodados, en más radicación de industria y en especial, en mayor demanda con la consiguiente tonificación de los precios y el aumento del beneficio colectivo.

La tercera y última sección de la ruta según el trazado aprobado corresponde a la distancia que media entre Plottier y San Carlos de Bariloche pasando por Picun Leufú, Piedra del Aguila y Paso Flores.

Económicamente interpretada esta sección de la ruta es la que tiene con su trazado menores justificativos de orden local. En efecto desde Plottier hasta Paso Flores, toda la zona que cruzará la carretera bordeando el río Limay unos 200 kilómetros para continuar luego al sudoeste carece de interés económico actual y es un factor de ninguna posibilidad como aportadora de tráfico al camino. Las tierras por las que cruzará, si es que ese trazado no se modifica - hay estudios serios y bien fundados en tal sentido - son de las características en la Patagonia, tipo arenoso, con abundancia de cantos rodados, cubiertas de montes bajos de jarilla, matorro y chilca, pastos duros aguas salobres y solo aptas para explotación de ovinos y cabríos por los procedimientos más rudimentarios.

Sus centros poblados importantes intermedios, en realidad este último tramo de la ruta solo podría justificarse por tener su punto terminal en Bariloche, cuyo tráfico y el de sus adyacencias sería el único a efectuarse por la misma hasta Neuquén.

La verdadera zona de afluencia directa para la carretera de Bahía Blanca a Bariloche se halla más al oeste y estaría formada hacia el sud por el triángulo cuyos vértices serían Neuquén, Pino Hachado y Bariloche. Esta región abarca la precordillera, posee tierras extremadamente fértiles, con aguas insuperables, buenísimos pastos y pobladas además de bosques con gran variedad de especies. La ganadería es en ella floreciente, hay grandes establecimientos en los que se produce mediante sistemas completamente modernos en hermosas praderas naturales de cola de zorro, alfilerillo, zampa, tomillo, neneo, trébol, gramilla, yerbera, etc.

Puede afirmarse que gran parte de los 961.925 lanares, 152.925 vacunos y 541.157 cabríos que según el censo de 1936 pueblan los campos del Territorio Nacional del Neuquén, se encuentran en esta zona considerada como verdaderamente excepcional y cuya importancia es prácticamente ignorada por muchos argentinos.

En la hacienda vacuna, predominan las razas Heresford, Durham

y Polled Angus de muy buen grado de mestización. Se nota en estos últimos años una sensible corriente de aumento en animales de raza Holando Argentina destinados a tambos y a una incipiente y muy halagüeña industria lechera a inmediaciones de Bariloche y El Bolsón.

Gran parte de estas haciendas tienen como su principal mercado consumidor a nuestro vecino país del oeste: Chile, con el cual se mantiene por los diversos pasos de la Cordillera un activo comercio. Se remiten también animales a la plaza de Buenos Aires utilizando el Ferrocarril por Zapala localidad que registra una carga anual de más de 17 mil cabezas.

Los cueros vacunos de esta zona tienen excelentes condiciones para la industria y se obtienen por ellos muy buenos precios en atención a su resistencia imputable seguramente a las condiciones climáticas. El tráfico anual de éstos se estima en más de 800 toneladas.

En los ovinos predominan las razas Merino Australiano, sus cruza Merino Argentino y Romney Marsh cuyas lanas de tipo cruza mediana y fina logra muy buenos precios en el mercado por su limpieza y sus aptitudes para la tejeduría de paños. Puede estimarse que las lanas de la región obtienen en el mercado un 30% más de precio que las de la llanura. La industria nacional es casi consumidor absoluto de toda esta producción. El rendimiento medio de lana por animal en la zona es de 3 a 3½ kilos realizándose una sola esquila en el año.

Debemos referir que también en ovinos se realizan importantes transacciones con Chile, pero sin embargo, Zapala, centro de la zona registra las siguientes cifras del movimiento de cabezas y lanas que son demostrativas de la importancia de esta clase de explotación ganadera;

Ovinos	160.000 cabezas
Lana	4.000 toneladas

Este tráfico pertenece en su mayor parte a las zonas adyacentes a Zapala, Picun Leufú, Catan Lil, Junín de los Andes, San Martín de los Andes y Bariloche, pues si bien la zona norte del territorio, cuyo punto de afluencia es Zapala, posee explotaciones ganaderas, estas asumen proporciones notoriamente inferiores a las de la que nos ocupamos.

Además, los bosques a veces impenetrables de molles, ciprés, lengue, alerce, arrayán, maitén, laurel, calafate, palo piche, coihué, raulí, etc., que cubren miles de hectáreas en esta región, dan motivo a una interesante actividad forestal.

Así por ejemplo, Zapala ha registrado un paso de 2.500 toneladas de rollizos de esta zona en el año 1942, muy en especial de pino de araucaria, cuyo destino es la fabricación de papel y de maderas compensadas o terciadas para cuyos usos tiene excelentes condiciones. Se han remitido también partidas importantes de raulí, coihué y otras maderas de uso industrial.

Constituye una actividad propia de esa región la caza del zorro colorado, cuyo cuero tiene precios muy remunerativos. En el año 1942 el tráfico de pieles estuvo representado por unas 80 toneladas de carga elocuentemente demostrativa de la importancia que esta riqueza asume en la zona motivo de nuestro estudio.

En Plaza Huincul y Challacó existen las grandes explotaciones de yacimientos petrolíferos que con el trazado actual del camino solo se benefician en parte por hallarse ubicado a unos 80 a 90 kilómetros más al oeste del mismo.

La importancia de esta actividad queda reflejada en las cifras correspondientes al último año de producción:

Plaza Huincul	85.000 toneladas
Challacó	104.000 "

Lo que forma un total de 189.000 toneladas al que deben adicionarse unas 700 de sub-productos.

Estas cifras serán fácilmente superadas en el año económico presente debido a que la producción se ha intensificado como consecuencia de la escasez de combustible y no es aventurado asegurar que el total del petróleo a transportar sobrepase las 250.000 toneladas.

Zapala ha registrado además el siguiente tráfico de cargas:

Carbón	6.000 toneladas	
Piedras lajas	350	"
Sal de roca	800	"
Arcilla	2.500	"
Barita	3.100	"
Plomo	700	"

La ruta de Bahía Blanca a Bariloche con el trazado dispuesto - pasando por Piedra de Aguila - deja al oeste toda esta importante zona de producción que resultará así separada por distancias que pueden estimarse entre 80 y 200 kilómetros o más de terrenos muy poco propicios para el tránsito, con épocas de imposible comunicación, con grandes pendientes que dificultan seriamente el transporte de cargas y sin bastantes caminos principales que corriendo de oeste a este faciliten el acceso a la ruta pavimentada, de tal manera pues que aunque los efectos que a la región podrá producir indiscutiblemente la obra, serán altamente útiles, no podemos dejar de consignar que los mismos serán debilitados en gran parte por las circunstancias apuntadas.

Debemos sin embargo destacar que aún con ese inconveniente en cierta forma antieconómico, esta carretera adquiere importancia vital para el Territorio del Neuquén y que las posibilidades que brinda a las riquezas a que nos hemos referido, son tan enormes, que resulta realmente imposible concretar una previsión con probabilidades de acierto.

LA RUTA y BAHIA BLANCA:

Pretender mensurar a/sí a priori, cuales serán las ventajas que para Bahía Blanca como ciudad comercial y portuaria podrá significar la construcción de la ruta afirmada que le dé acceso al sudoeste argentino es imposible tarea en un trabajo de esta naturaleza mucho más cuando el mismo ha debido realizarse sin elementos concretos de información.

Nos ha parecido de interés destacar ello no obstante, dos aspectos de esta cuestión que seguramente pueden dar un índice suficientemente significativo como para formar siquiera un concepto aproximado de la fuerza de incrementación que para la actividad de Bahía Blanca puede ser esta obra vial.

Toda la zona de influencia afectada a la ruta estudiada registra un tráfico de carga recibido, que supera a las 160.000 toneladas por año, compuesto en su casi totalidad por mercaderías generales de consumo normal.

Ahora bien, si tenemos en cuenta que en virtud del régimen de monopolio que impera en los transportes de esa zona, en mérito a las tarifas de tipo parabólico que se aplican y que hacen imposible a la misma el aprovechamiento parcial de la baratura del transporte por sus medios excluyendo otros sistemas y, en resumen lo que resulta del estudio de los hechos, podemos afirmar categóricamente que el comercio y la industria de Bahía Blanca participan en el movimiento de esas 160.000 toneladas de mercaderías generales que recibe el sudoeste argentino, con una cuota tan magra que sin duda no tiene significación.

La habilitación de la ruta permitirá utilizar un sistema mixto de transporte, la vía marítima y el automotor establecerán un régimen de competencia tal que en adelante le será imposible al monopolio excluirnos de la actividad de las regiones de afluencia a la carretera porque tendrá que enfrentar con sus tarifas un sistema de transporte en el cual la mitad del recorrido se habrá efectuado con fletes de imposible competencia con los medios de trans-

porte terrestres.

En tal supuesto, la lucha solo podrá entablarse entre el automotor y el riel para el recorrido Bahía Blanca-Bariloche y puntos intermedios pero siempre y mientras existan las posibilidades que brinda la carretera, Bahía Blanca no podrá ser desplazada de su situación de mercado distribuidor obligado de los artículos de consumo que el sud y el oeste requiera.

Muy singular situación podrá perfectamente plantearse con respecto a gran parte de los productos no perecederos que de la zona de afluencia a la ruta, pasan hoy por Bahía Blanca sin brindar a esta ciudad absolutamente ninguna oportunidad de favorecerse con su manipuleo o transacciones. De tal forma, pues, aparte del beneficio que a los transportadores brindará este camino en forma directa o indirecta, el mismo significará también para Bahía Blanca un motivo de incremento de sus transacciones y una utilidad que por no incidir en productores ni en consumidores puesto que ^{se}favorecen, tendrá el doble carácter de legítima y económica.

En la actualidad - lo hemos visto anteriormente - resulta verdaderamente paradójal que Bahía Blanca, situada a más de 600 kilómetros más al sudoeste que Buenos Aires y contando con un puerto nacional de primer orden, se encuentre casi totalmente desvinculada económicamente del Valle del Río Negro y del Neuquén. Pero la realidad es esa, aún cuando a fuerza de decirlo, hayamos a veces llegado al convencimiento que esas regiones están hoy incluidas en la zona de influencia de esa ciudad.

La radicación de industrias, el establecimiento de frigoríficos para frutas, el turismo, el tráfico en gran escala de lana mineral, de cereales y de toda clase de productos propios de la zona, serán solo algunos de los acontecimientos que es dable prever desde ya pero, como todo ello es materia más que suficiente para otro estudio, bástenos con solo mencionarlo.

Lo que sí queremos destacar aquí como de grandes efectos para Bahía Blanca es la posible transformación de su puerto comercial de carga y cabotaje en puerto de ultramar para importación y exportación, en cuyo supuesto la ruta a Bariloche convertiría a nuestra ciudad de manera exclusiva en el punto obligado de toda la actividad económica de la zona de su influencia.

UN ANALISIS DE LAS SERIES ESTADISTICAS

Los muelles particulares del estuario de Bahía Blanca, son parte integrante de autorizaciones conferidas por las leyes números 3344, 3350 y 5574.

La primera autoriza a la Empresa del Ferrocarril Sud a construir cuantas instalaciones portuarias - muelles, galpones, etc - le sean necesarias para descargar el material de vías que dicha Empresa habría de necesitar para prolongar sus rieles hasta el Neuquén.

La segunda otorga igual autorización a la Empresa del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste y con idéntico fin y, la tercera, autoriza la construcción de un puerto que sanciones legislativas posteriores han aceptado reducir a las proporciones que ofrece actualmente.

La explotación de las vías férreas a que se refieren las leyes citadas inducen a las Empresas a ampliar sus primitivos muelles dotándoles de comodidades para embarcar sin movimientos intermediarios, los productos de la zona, transportados desde el sitio de producción por su intermedio. Es así que sucesivas autorizaciones legales o administrativas convierten a los pequeños muelles, construidos en virtud de las leyes números 3344 y 3350 en los importantes puertos de Ingeniero White y Galván, los cuales por fusión de las Empresas ferroviarias a las cuales pertenecieron trabajan, a pesar de sus diferencias esenciales, como un puerto único.

El movimiento de exportación de cereales y demás productos de la zona, se inicia en Bahía Blanca hacia 1890, con un embarque de 10 toneladas de maíz; en 1900 ya despachaba 279 mil toneladas de trigo; en 1908 pasaba por primera vez el millón de toneladas y en 1924 excedían de los 2 millones.

Tratado este desarrollo anual por métodos estadísticos como

cidos, se reduce por una función exponencial a cuyo impresionante crecimiento no basta para reducirlo ni aún la frecuencia con que los últimos años la producción de LaPampa que constituye un buen porcentaje de aquella, ha sido castigada severamente por las sequías.

Paralelamente a este patente desarrollo de las actividades portuarias, corresponde uno similar en el de la superficie bajo cultivo dentro de la zona económica. Iniciada la explotación agrícola hacia 1885, en 1900 ya pasaba de 500 mil hectáreas, en 1906 llegaba al millón, en 1920 pasaba de 2 millones y a partir de 1926 se mantiene permanentemente sobre los 3 millones de hectáreas de las cuales las destinadas a trigo oscilan entre el 60 y 70% de aquella.

La importancia de las explotaciones agrícolas de la región, promueve posteriormente a la guerra de 1914-18 la iniciación de un comercio exportador y un estímulo decidido al de cabotaje. Estos anhelos - dice Ricardo M. Ortiz en la obra ya citada - ponen en evidencia un hecho común en varios puertos del país, especialmente aquellos que funcionando a manera de estación terminal de las Empresas ferroviarias que los instalaron, están dispuestos para determinados fines, careciendo de la amplitud que caracteriza la obra portuaria propiamente dicha.

Los puertos de Bahía Blanca - prosigue el mismo autor - aparecen dotados de potentes aparatos de embarque de cereales, pero tanto la disposición de sus muelles como su utillaje y posibilidades de almacenamiento se oponían a todo estímulo a la importación.

Teniendo en cuenta esta circunstancia y con el objeto de subsanar una eficiencia, tan notoria como perjudicial a los intereses generales de la zona, el Estado contempló hacia 1922, las necesidades de construir un muelle que, por el momento, atendiese las necesidades del cabotaje nacional, permitiendo desembarcar en la-

hía Blanca las mercaderías generales, tanto de producción nacional, como extranjeras, procedentes de Buenos Aires y puertos de la costa sud y embarcar a su vez, con igual destino, la lana y demás frutos de la zona.

La construcción del muelle nacional fué pues, iniciada hacia 1922 y terminada a principios de 1929; en junio del mismo año se libró al servicio público habiéndose desempeñado en las eficientes condiciones que son notorias.

Este acontecimiento que no es sino el principio del gran puerto de Bahía Blanca, constituye una decidida afirmación de la soberanía nacional en cuanto integra un conjunto de actividades similares tendientes a volver al patrimonio del Estado la actividad portuaria.

Qué modalidades es conveniente atribuir al puerto en formación y de cuya potente vitalidad son un índice, desde luego, la total absorción del movimiento de cabotaje, sus 460 metros de muelle, sus amplios galpones, sus espaciosas calles de acceso y por fin, la posibilidad que deseamos inminente, que nuestro Parlamento decida acordar los fondos requeridos por el mismo inteligente legislador a cuya iniciativa se debió también la Ley originaria. Qué modalidades, decíamos, deben atribuirse al puerto en formación?

Tenemos la firme convicción, desde luego, que cualquiera que sea el desenlace del tremendo conflicto que deprime nuestras actividades - y conturba nuestros espíritus - las curvas que traducen el movimiento de exportación de Bahía Blanca, no han de sufrir otro descenso que los que producen las ocasionales fluctuaciones de los factores meteorológicos. Mientras la humanidad no sustituya la alimentación a base de trigo y carne, la producción de las praderas de la Provincia de Buenos Aires, cuyo régimen climático y cuya proximidad a los puertos les atribuye particulares ventajas de diverso género, no tendrán otra limitación en su permanente progreso, que las que derivan de las condiciones naturales en que se desenvuelven.

Los coeficientes de giro, decididamente excepcionales que acusan anualmente, los modernos y potentes elevadores de Ingeniero White - hoy en manos del Estado - seguirán por algún tiempo constituyendo una referencia, entre los índices de explotación de nuestros puertos.

Pero, hay un hecho nuevo que el Estado, habiendo contribuido a hacerlo surgir y atendiendo su existencia a un interés general firmemente expresado, no podría dejar de considerar en cuanto tiene relación con el movimiento portuario: nos referimos al uso del automotor para el transporte de la cosecha a puerto y al cual el desarrollo

del plan de vialidad que atribuye a la zona de Bahía Blanca unos 2500 kilómetros de camino asegurando tránsito permanente, hace posible.

El análisis de las condiciones en que se desenvuelve el mercado de fletes, permite establecer que la distancia límite de competencia entre el automotor y el ferrocarril alcanza actualmente a 108 kilómetros de puerto. Computando pues, los cereales despachados desde las 46 estaciones que quedan dentro de esta distancia y atribuyéndola al automotor, resulta que suman en promedio anual, 250 mil toneladas, quedando no obstante, registrados años en que ella alcanza a 400 mil.

La diferencia de fletes que ocurre por esa circunstancia, representa una economía media de \$ 1,20 por tonelada y en consecuencia se puede establecer que un elevador con capacidad adecuada al almacenaje de dichos volúmenes medios, puede amortizarse en un período decididamente breve o sea, que se trata de una obra requerida por las modernas corrientes de tráfico.

Carece, sin duda, de importancia, la contribución de los productores de la ganadería a los movimientos de exportación: entre 10 y 20 mil toneladas anuales de lana y carnes congeladas - hasta la época en que funcionó el frigorífico de Cuatreros - pesando hasta 32 mil toneladas, son las cifras que el ganadero local destina directamente al exterior. Aún cuando estas actividades están vinculadas a otros factores, no es superfluo considerarlas dentro de las que competen al puerto.

Cabe consignar, sin embargo, que incide sobre el puerto de Bahía Blanca - según datos obtenidos de una Conferencia sobre "Habilitación del Frigorífico de Cuatreros" pronunciada por el Doctor Manuel Alvarez (hijo), el 30 de octubre de 1942 en la Cátedra Lisandro de la Torre de Economía Argentina, de la Filial Bahía Blanca del Colegio Libre de Estudios Superiores - 18 partidos que ofrecen numéricamente una existencia ganadera de 6.500.000 lanares, 2.500.000

vacunos, 120.000 porcinos. A esta existencia ganadera - anota el mismo autor - debe agregarse las haciendas que pueblan los territorios de Río Negro, Neuquén y parte de los territorios de Chubut y La Pampa, que también inciden sobre este puerto, de donde en la zona tributaria de Bahía Blanca tendríamos una estadística aproximada de 12.000.000 de lanares, 4.500.000 vacunos y 400.000 porcinos, cifras de cuya importancia hablan por si solas.

Gran porcentaje de estas haciendas destinadas a la matanza son remitidas a los mercados de Liniers y Avellaneda, teniendo nosotros en Cuatros - hoy General Daniel Cerri - un frigorífico de primer orden, con puerto propio, de aguas hondas, que permite el embarque de productos para la exportación, ubicado en el punto convergente de una amplísima red ferroviaria que unido a una buena red caminera ya en construcción, su habilitación definitiva, por parte de la Corporación Argentina de Productores de Carne, vendría a corresponder a una vieja aspiración de los ganaderos del Sud argentino.

La centralización en proximidad del puerto de Buenos Aires de todo el manipuleo previo a la exportación de carnes congeladas, es probable que haya mejorado el rendimiento mecánico y financiero de dicha empresa, pero ignorando en qué proporción aquella circunstancia ha favorecido también al productor, ocurre consignar que el traslado de las actividades de faena y embarque desde Bahía Blanca hasta Buenos Aires supone un exceso de recorrido importante para la materia prima, cuyos gastos inciden indudablemente sobre el productor.

Las mismas observaciones cabe realizar con respecto a la lana: sin contar con que Bahía Blanca es el obligado mercado de la lana producida en la Patagonia, ocurre señalar que la producción de la zona económica debe necesariamente exceder de 25 mil toneladas anuales; no obstante ello, la exportación directa realiza-

da por su puerto, excede apenas de 4.000 toneladas, en tanto que el cabotaje consigna el transporte hasta Buenos Aires de volúmenes que superan la/s 6.000 toneladas.

Pensando que determinadas modalidades económicas pueden volver a su quicio, medindo la intervención técnica adecuada, incluímos estos hechos entre las posibilidades a satisfacer con el utillaje o las instalaciones portuarias.

El valle inferior del Colorado, y en mayor proporción aún el superior del río Negro, ligados a ambos a Bahía Blanca por ferrocarril, son grandes productores de fruta, destinada, en gran parte a la exportación. De acuerdo, en efecto, a publicaciones periódicas emanadas del Ministerio de Agricultura durante el último año normal - 1938 - habiendo exportado el país 42 millones de kilogramos de fruta no cítrica, 26 y medio millón procedían de Río Negro y Neuquén.

Durante los años 1939 y 1940, esas cifras han sufrido la/s explicables reducciones impuestas por la guerra, habiéndose registrado respectivamente 36 y 16 millones, aunque es de hacer notar que en los sub-siguientes se experimenta un paulatino aumento.

Lo interesante no es empero, el volumen importante que mide ese movimiento, sino la circunstancia que, durante el primero de los años nombrados, la totalidad de la producción pasó de largo por Bahía Blanca, despachándose al exterior por el puerto de Buenos Aires, efectuando en consecuencia un recorrido absolutamente innecesario, de 660 kilómetros, realizado a una temperatura incompatible con la mejor comercialización del producto y abonando un exceso de flete igual a \$ 15.-por tonelada: el productor local contribuyó pues ese año con 390 mil pesos en la realización de ese absurdo económico.

Por fortuna, gestiones posteriores realizadas por entidades locales, han permitido el embarque de un cierto volumen por el puerto de Bahía Blanca; de acuerdo a lo que permite establecer el mis-

mo informante, durante el año 1939 de las 36 mil toneladas de fruta salida del país y procedentes de Río Negro, 5.800 toneladas lo fueron por Bahía Blanca y durante el año 1940 de 15.600 toneladas, 4.200 salieron por este puerto. El primero de estos años el recorrido excesivo y los gastos consiguientes afectan pues a 30000 toneladas, igual al 85% del total y el segundo de ellos a 10 mil toneladas o sea el 70%. Durante dichos años el quebranto completo se mide por 450.000 y 150.000 pesos respectivamente.

Teniendo en cuenta pues, que la eliminación de esta viciosa trayectoria supone una economía que justifica la inversión de un capital superior a tres millones de pesos, en la obra adecuada, es correcto deducir que la ejecución de la cámara frigorífica capaz de admitir en los seis meses que requiere la exportación, hasta 100 millones de kilogramos, no podría ser postergada ni aún oponiendo el justificativo de la ausencia de obras complementarias desde que ella no requiere otra que el muelle, desde ya perfectamente utilizable.

Es una característica de nuestro sistema portuario, la centralización del comercio importador en el puerto de Buenos Aires. Durante los 44 años, íntegramente transcurridos dentro de este siglo - en cuyo período se inauguraron completas instalaciones en los cuatro grandes puertos que sirven apreciables masas de población, como Rosario, Santa Fe, La Plata y Bahía Blanca - el porcentaje que corresponde a Buenos Aires en el comercio de importación oscila alrededor del 80%, no habiendo descendido del 75% y habiéndose mantenido en cambio frecuentemente sobre el 85%.

Durante el primer decenio de este siglo, la importación en peso, fluctúa alrededor de los 8 millones de toneladas, cifra que luego de haber alcanzado durante el quinquenio de 1926-30 un promedio de 12 millones, vuelve a señalar durante el último decenio, poco más de 8½ millones de toneladas.

La característica que señalamos proviene de varias causas;

en primer término, es sabido que los derechos de importación representan el 30% del presupuesto nacional y en consecuencia existe por parte del Estado el mayor interés en perfeccionar la vigilancia de esa renta.

Los grandes puertos, además, o pertenecen íntegramente al capital privado como Bahía Blanca, o la parte de ellos que corresponde al Estado fuera de Buenos Aires, no alcanza al utilaje necesario para el movimiento de la mercadería. La excesiva o total ingerencia del capital privado ^{en la explotación portuaria, hace pues difícil la función aduanera} y por consiguiente el Estado, encuentra natural ventaja en obstaculizar o cuando menos, en no estimular la dispersión del comercio importador.

Se comprueba así, una vez más, que sin una base técnica adecuada, no son posibles normas económicas rigurosas.

Esta centralización, innecesaria ante la inminencia de un gran puertonacional, para ceñirnos al caso de Bahía Blanca, es decididamente perjudicial para la economía nacional.

Hemos consignado la cifra de un millón de personas como población exacta de la zona económica propiamente dicha. Esa cifra no mide sin embargo la masa humana, que puede vincularse con el exterior, por intermedio de su puerto: desde luego y admitiendo que la ventajosa situación geográfica de Mar del Plata y la realización de los diversos proyectos que se proponen transformarlo en un puerto llamado de velocidad, decidan su posición de puerto importador del tercio Sudeste de la Provincia de Buenos Aires, es necesario aceptar que no podría decirse lo mismo por diversas razones, del puerto de Quequén, cuya formidable capacidad como puerto exportador de cereales, no induce a suponerlo por ahora, un centro importador. En estas condiciones, es preciso anexar a la zona económica de Bahía Blanca, delimitada en su función de exportar de toda la zona que corresponde a Puerto Quequén y que supone una población de 180 mil habitantes.

Por otra parte, tampoco es dable admitir como posibilidad

75

inmediata, la transformación de los puertos patagónicos como sitios accesibles al comercio importador. Sus reducidos índices económicos, la extremadamente débil densidad de población que caracteriza a esta región y su incipiente sistema de transporte que no permite una estrecha vinculación con el interior, son factores negativos, mientras su economía ofrezca el aspecto unilateral que constituye su idiosincracia.

Es verdad que en todas las poblaciones en que existen frigoríficos - y ellas son todos los puertos de escala, desde Deseado al Sur - el barco que anualmente arriba, con el objeto de transportar la carne congelada allí elaborada, desembarca la partida de carbón, que aquéllos han menester; no obstante esta circunstancia el resto de la mercancía de importación que aquella región consume, se desembarca en un puerto, cuya densidad de operaciones hace posible esa actividad y que no es otro que Buenos Aires.

Si pues, el Estado dispone, en su puerto, del aparato técnico, capaz de atender este movimiento y con el propósito de estimularlo provoca la modificación de todas aquellas medidas que traban la comercialización, como permisos de importación y de cambio, análisis de la mercancía, etc., la zona económica de Bahía Blanca, en función de puerto importador, dispondrá, con las masas de población anexadas en virtud de cuanto se expresa, de un millón cuatrocientos mil habitantes, o sea aproximadamente el 10% de la población del país.

Conviene advertir desde ya que aún con todas las circunstancias adversas que supone la realización del comercio de importación, con el utilaje, instalaciones, etc. que disponía aquel hasta hace pocos años, las estadísticas señalan con alguna frecuencia volúmenes que exceden las 300 y aún 400 mil toneladas.

El decenio que transcurre entre 1920 y 1930, por ejemplo, acusa permanentemente la percepción de derechos a la importación por sumas nunca inferiores a 2 millones de pesos y alguna vez supe-

riores a 6 millones.

Posteriormente a esta última fecha, el descenso de aquellas actividades se produce hasta dejar solamente a salvo, con alguna partida de inflamables, la introducción de carbón, hierro y maderas que la Empresa del Ferrocarril del Sud - propietaria del muelle por cuyo intermedio se realiza la descarga - necesita para atender sus actividades generales.

No es prudente tampoco atribuirles excesiva importancia a las cifras que miden el peso de la mercancía introducida a Bahía Blanca desde el exterior. Con excepción del carbón, hierro y madera a que hemos hecho referencia, la mayoría de la mercancía que figura destinada al consumo de Bahía Blanca se desembarca en Buenos Aires y en parte sin nacionalizar, es trasladada por los barcos de cabotaje a su destino definitivo; en parte, la mayor de ella, es el ferrocarril quien la arrima al sitio de consumo.

Aquella es, pues, la que enriquece vanamente las estadísticas retrospectivas de importación, tratándose en realidad de un perjudicial tráfico de segunda mano.

Cuáles son sin embargo, los posibles volúmenes que Bahía Blanca puede introducir directamente desde el exterior y cuáles son las condiciones económicas de ese intercambio?

Contestaremos a lo primero, con el auxilio de cifras medias; tomemos para mayor simplicidad el año 1939. La importación total del país ha sido de $9\frac{1}{2}$ millones de toneladas de las cuales $7\frac{1}{2}$ han llegado a Buenos Aires.

De esta última cifra, $1\frac{1}{2}$ millón de toneladas corresponde a la arena y el pedregullo, que este puerto introduce para el consumo de su propia ciudad; han entrado también al país, 3 millones de toneladas de carbón, las cuales, habiendo entrado también por Bahía Blanca, cabe suponerlas destinadas al consumo del resto del país.

Quedan pues 5 millones de toneladas para distribuir de acuerdo a la capacidad adquisitiva muy variable del país. Admitamos que el standard de vida del habitante de Bahía Blanca y su zona coincide con el del promedio general del país: le corresponde en consecuencia, desde que aquélla abarca el 10% de la población de éste último, un consumo anual de 500 mil toneladas.

La estadística de importación de Bahía Blanca, durante ese año, establece que ese movimiento fué de 170.000 toneladas de las cuales es preciso restar 130.000 que se refieren al carbón. Quedan pues 40.000 toneladas, más lo que haya traído el cabotaje como volumen representativo de aquel movimiento.

Agreguemos que el cabotaje ha traído apenas 40 mil toneladas de mercaderías entre las cuales es preciso incluir a un porcentaje grande de manufactura nacional.

En conclusión, solamente el 8% de su consumo de mercadería importada, ha llegado a su puerto directamente, otro 5% ha desembarcado en Buenos Aires y reembarcado en el cabotaje y el 87% res-

70

tante habiendo desembarcado también en Buenos Aires, ha usado para alcanzar el mercado de consumo local, el ferrocarril.

Observemos para contestar la segunda pregunta que durante el mismo año 1939, arribaron a los muelles de Bahía Blanca 126 barcos de ultramar en lastre, con un registro de aproximadamente 400 mil toneladas.

Si ellos hubieran transportado la mercancía de importación, lo habrían hecho sin recargo sensible en el flete, desde que el que rige por el trayecto entre un puerto europeo y Buenos Aires es el mismo que el que se aplica para el que media entre aquel puerto y Bahía Blanca.

Pero desembarcando en Buenos Aires y llegando a Bahía Blanca o su zona, por el cabotaje o por ferrocarril, el consumidor local ha visto recargado el precio de la mercancía, en el primer caso por la tarifa de 20 a 25 pesos con que aquel grava a la tonelada y en el segundo por la diferencia que ocurra entre la tarifa ferroviaria, vigente para la distancia que media entre Buenos Aires y el centro de gravedad de la zona de Bahía Blanca, que se encuentra en proximidad de Pigüé y Bahía Blanca y este último punto.

Para calcularla con alguna aproximación, es correcto adoptar como tarifa media la clase 5ta. del clasificador, que aparte de su posición intermedia entre las tarifas extremas, una la ventaja de que agrupa a gran parte de los artículos rurales de consumo en la zona.

De acuerdo a esto, la diferencia que se busca alcanza a pesos 23.46 moneda nacional por tonelada que aplicada a 300 mil toneladas desviadas de su ruta normal por año - admitiendo que a las otras 130 mil les sea aproximadamente indiferente entrar a un puerto u otro, en razón de su proximidad con la zona límite - supone un quebranto para la economía regional de casi 7 millones de pesos.

Amplias secciones, es presumible que deba atribuir al cabotaje costero el futuro puerto nacional.

Tenemos la convicción que el porvenir inmediato ha de imponer una intensificación no sospechada del consumo interno. No anhelamos - mal podría ser - una economía excluyente del intercambio, ni muchísimo menos, pero es evidente que el país reacciona favorablemente frente a esta crisis de reciprocidad.

A la búsqueda afanosa, dentro de sus recursos naturales, de la materia prima que permita satisfacer las necesidades del consumo dentro de sus propias fronteras, sucede un nervioso planear de instalaciones fabriles que anteriormente la crisis iniciada en 1929, se desempeñaba fuera del país.

Por otra parte, la ejecución del plan de viabilidad, que reinicia la estructuración de nuestro sistema de transportes, semi paralizado por los ferrocarriles desde 1914 y, completando esto, hace posible los accesos a las más profundas regiones, ha de facilitar la explotación minera y su elaboración en el lugar de extracción.

Las tarifas actualmente vigentes para transporte de materia elaborada, es tan superior a la que afecta a la materia prima, que produce una perniciosa llamada hacia los grandes centros, donde necesariamente se encuentran mayores posibilidades de consumo.

Este movimiento impide el afianzamiento de la población fuera de los grandes centros y es en general uno de los motivos que mayor perturbación produce a nuestra economía.

El uso del camino y la consecuente difusión de la mercancía elaborada en el país, supone una descentralización necesaria en nuestra estructura demográfica y económica, que impondrá las mayores posibilidades de acercamiento entre las diversas regiones del país.

El puerto de Bahía Blanca, tiene actualmente, por ejemplo, el mínimo contacto con las poblaciones de la Mesopotamia, con las cuales no lo liga otra relación que el intercambio de petróleo con San Lorenzo.

Más asombroso es aún el aislamiento en que se encuentra con respecto a los puertos patagónicos: un barco mensual lo liga acaso con Patagones y algo menos aún con San Antonio donde para Bahía Blanca termina el litoral marítimo.

Las líneas de vapores que practican la costa sud y cuya cabecera es Buenos Aires, han hecho puente sobre Bahía Blanca saltando hasta aquel puerto desde Madryn.

Ignoramos las razones de otro orden que hayan sido móvil de semejante itinerario, cuyo tramo inicial o final tiene 700 millas de longitud, sin posibilidad alguna de tocar tierra, pero es preciso admitir - como afirma Ricardo M. Ortiz en la obra citada - que la base técnica que caracterizaba al puerto de Bahía Blanca en el instante de formar semejante itinerario, no era de las que estimulan el acceso.

Existiendo un movimiento de importación capaz de proveer las mercaderías de consumo en la región y completado éste con el acceso terrestre o marítimo, rápido y económico que asegura la llegada de la mercancía nacional desde el sitio de producción, el punto de enlace obligado de una vasta zona en la cual habrá de incluir posiblemente a las provincias de Mendoza y San Juan - como lo hiciéramos notar con anterioridad - es sin duda el puerto de Bahía Blanca y, en ese sentido, las exigencias del cabotaje han de ser del orden del millón de toneladas.

Recordemos, en efecto, que quedan bajo su inmediata influencia los valles del Colorado y del Negro. En el primero, existen decididas condiciones para un embalse que transforme su tercio inferior en zona de alto índice productivo: si bien las 40 mil hectáreas que existen bajo riego, son un exponente de ello, es difícilmente presumible el amplio panorama de posibilidades que una expansión de tanta importancia puede significar.

En cuanto al valle del Río Negro, corresponde expresar que sus 80 mil hectáreas, actualmente bajo riego, son susceptibles de acuerdo a estudios y proyectos recientes, acerca de los cuales ninguna objeción ha sido formulada, de extenderse hasta 800 mil hectáreas de las cuales, la mitad aproximadamente situadas en pleno valle y el resto en zonas de mesetas.

Si el desarrollo gradual de la zona de riego, es capaz de provocar la ejecución de las obras de reserva de los formidables caudales no empleados y cedidos por la zona tributaria de ese río o recíprocamente si aquéllas están condicionadas a esta otra, es cuestión secundaria y cuya dilucidación no afecta, sino que confirma la extraordinaria ventaja de su ejecución. Semejante extensión, gozando los beneficios del agua, distribuida sin medida, sumada a la posibilidad de disponer, por su intermedio, de

un curso navegable sin limitación alguna y admitiendo un calado compatible con los fletes más económicos, ha de contarse entre los clientes que exijan de la sección cabotaje la mayor actividad.

La anexión de la Patagonia a las actividades portuarias de Bahía Blanca, implica también una importante reciprocidad de servicios mientras destruye el absurdo económico que supone la centralización de aquellos en el puerto de Buenos Aires.

Hemos señalado la circunstancia de que los itinerarios que sirven a aquellos puertos, están afectados de un terminal que mide 700 millas, en las cuales la posibilidad de operar está totalmente eliminada; conviene agregar que ello representa un exceso de 500 millas con respecto al que le correspondería, si Bahía Blanca sustituyese a Buenos Aires.

Semejante travesía, que en nada favorece a la mercancía que la practica, impone el empleo de barcos de gran porte y en consecuencia, obliga a la centralización de la carga, mediante vastos y costosos recorridos terrestres, a la tarifa inconcebiblemente elevada y, en fin, al monopolio.

Advertimos que el movimiento portuario de la costa Sud, en cuanto atañe al rubro que tratamos y excluido el petróleo de Comodoro Riva-davia, alcanza a 400 mil toneladas, de las cuales, aproximadamente por mitades, corresponde a mercaderías de consumo recibidas y lana/s y cueros despachados.

La provisión de las primera/s, partiendo de Bahía Blanca es posibilidad ligada al conjunto de circunstancias que hemos analizado y a l que favorecerá de hoy en más, su denso sistema ferroviario, la red de caminos que lo vincula a todos los rumbos y el creciente índice de manufactura nacional. En cuanto a la recepción de la lana y cueros, producto de la zafra local, es preciso admitir que representan un volumen que justifica la existencia de un mercado lanero, pero cuyo funcionamiento no puede concebirse si no dentro del propio recinto portuario.

La atención del comercio patagónico por intermedio del Puerto Nacional de Bahía Blanca, impone como es natural, una adaptación del instrumento ~~como es natural, una adaptación del instrumento~~ que los vincule: la adopción del barco de pequeño porte, parece resultar impuesto por las condiciones geográficas regionales y por reducido índice de carga, que pueden ofrecer, momentáneamente, sus fondeaderos. Hemos dicho en otro lugar de este trabajo y aquí lo ratificamos, que la costa atlántica, situada al Sur de Bahía Blanca, ofrece cada pocas millas un sitio aparente para la operación portuaria, sin exigir otras erogaciones que la/s indispensables para las obras de margen.

Si en general, las más rigurosas normas económicas aconsejan la centralización portuaria, teniendo en cuenta el menor costo que ello supone, este principio no rige en el caso que tratamos, porque la centralización impone recorridos incompatibles

con el precio de venta de la mercadería que produce la zona, siendo posible en cambio difundir la obra portuaria, en razón de su bajo costo.

El "carga" de pequeño porte, pues, capaz de forzar los estuarios y entrar en las caletas que festonean la costa patagónica y el barco de pasajeros, suficientemente veloz para que el trayecto Comodoro Rivadavia - Bahía Blanca pueda ser cubierto en poco más de 20 horas y permita utilizar las ventajas de su magnífico servicio ferroviario, parecen condiciones complementarias de las obras de margen que constituyen el destino o la iniciación de ese tráfico.

Dos millones y medio de toneladas de petróleo produce y difunde por las destilerías del país la zona presumiblemente económica de Bahía Blanca. Dos y un cuarto corresponden a Comodoro Rivadavia y el resto a Plaza Huincul. Ahora bien, en qué proporción esta mercancía y la de la misma especie que se recibe del extranjero solicita las instalaciones portuarias de Bahía Blanca? 350 mil toneladas de fluidos han usado el año 1940 las cañerías pendientes de sus muelles; 300 mil correspondieron al petróleo nacional y el resto a la importación.

En el movimiento de esta mercancía, se observa también los inconvenientes inherentes a la centralización de la planta transformadora que acusan la mayor parte de nuestras actividades. Así, por ejemplo, el petróleo crudo de Huincul, pasa del vagón al buque-tanque, que luego La Plata, Buenos Aires, Campana o San Lorenzo han de devolver bajo la forma de nafta o kerosene; la operación inversa, se observa en el que proviene de Comodoro Rivadavia, aquí es el buque-tanque quien bombea hacia el depósito, el que a su vez lo traslada a otro buque-tanque, que lo ha de arrimar al muelle de la destilería.

Si la tendencia a descentralizar las plantas de destilación

que parece orientar a las actividades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales se afianza, no hay duda que la zona portuaria de Bahía Blanca será sitio obligado de una unidad, cuya amplitud estando condicionada por el consumo dentro de la zona, asumirá proporciones importantes.

La zona carbonífera de Neuquén y el N.O. del Chubut, cuya explotación no puede ser indefinidamente demorada por el juego de las tarifas vigentes para el transporte y las perspectivas de explotación de bosques y minerales, ubicados en jurisdicción de Neuquén asegurarían por su parte, si no dispusiese además del combustible fluido, la importación de industrias de consumo local y para cuyas actividades - ya se trate del manejo y almacenamiento de la materia prima o del producto elaborado - en el recinto portuario, deberán reservarse y construirse en ellos, las secciones que estudios más serenos resulten aconsejar.

La pesca y otras actividades atingentes al mar, aún cuando figuran en el capítulo de las improductivas como los deportes náuticos y el balneario - por cuya construcción clama la población local y cuya ausencia causa estupor al viajero - ha de requerir así mismo la atención del proyectista.

Con respecto a la primera, corresponde señalar que no obstante ser universalmente un producto que poseyendo alto índice nutritivo es especialmente un alimento barato, entre nosotros, las dificultades que invariablemente se oponen a su manipuleo, por falta de instalaciones adecuadas en los puertos, es en realidad un artículo de lujo.

La dársena que facilite el acceso de las embarcaciones pesqueras y la consiguiente obra de muelle, vías, frigoríficos, etc. que promueva su fácil comercialización, podría conquistar para la costa de Bahía Blanca, un rango entre las procedencias pesqueras, que actualmente le niega la ausencia de comodidades. Anuncia en efecto

to, la estadística del Ministerio de Agricultura, que el pescado llegado a la capital federal, durante el primer semestre del año pasado, con procedencia de Bahía Blanca, es el 7% del total recibido de origen marino.

Conviene saber por último que en esta industria cuya materia prima ha sido indiscutiblemente localizada en la zona de Bahía Blanca, el país ha pasado a ser exportador, habiendo enviado al exterior durante el primer semestre del año pasado alrededor de 200 toneladas de pescados y mariscos frescos.

65

RAZONES QUE HACEN NECESARIA LA UNIFICACION POLITICO-
ADMINISTRATIVA DE BAHIA BLANCA Y SU ZONA DE INFLUENCIA.

Cuando se habla de la necesidad de unificar política y administrativamente a la amplia región tributaria de Bahía Blanca, convirtiendo a esa ciudad en capital de una nueva provincia, no se sostiene o aboga, por ninguna pretensión superlativa. Por el contrario se vindica un derecho nacido de exigencias de unidad geográfica que han puesto, desde hace tiempo, su sello característico en el desenvolvimiento de la vida de esta parte del país..

No es cuestión, tampoco, de crear un nuevo estado autónomo porque sí. El problema de la provincialización de los territorios - nos referimos a aquellos que se hallan en condiciones formalmente legales para alcanzar la plenitud de derechos políticos y de gobierno propio - no puede, ni debe estar limitado a la satisfacción de meras aspiraciones localistas o regionalistas como ya lo hemos dicho.

Sin desconocer la necesidad de instituir nuevas provincias, a fin de propender paulatinamente al equilibrio económico, social, demográfico, político del país, no menos cierto es que se incurrirá en un funesto error si se procura satisfacer esa necesidad en base a la contemplación rasante de los factores implicados en la misma.

Es menester, por el contrario, estudiar profundamente todas las circunstancias ligadas al problema, a fin de no crear una provincia más, condenándola, como es el caso de algunas preexistentes a la organización constitucional argentina, a vegetar en condiciones precarias.

El elemento geográfico debe ser tenido muy en cuenta, particularmente en el orden de las ventajas que representa el acceso fácil y cómodo al mar, pues de lo contrario no se contribuirá a

otra cosa que acentuar el mal del desequilibrio representado por la existencia de provincias mediterráneas pobres que dependen, para subsistir, de la vida que les dà - o mal les presta - la hipertrofiada capital. En este orden de cosas es necesario sobreponerse a los pequeños sentimientos y mirar lejos, obrar con sujeción a las leyes impuestas por la propia confirmación geológica del suelo y servir exigencias de progreso general.

LO QUE ES BAHIA BLANCA DENTRO DE SU ZONA DE INFLUENCIA:

Crear una nueva provincia con Bahía Blanca como capital significaría dar más vida a una región que reúne todas las condiciones necesarias para hacer su propia grandeza y reforzar, consiguientemente, los factores generales que concurren a la prosperidad del país.

La comarca que tiene en los puertos locales - nuestros grandes puertos atlánticos de aguas hondas, de defensas naturales y que ocupan en las estadísticas del comercio internacional del país un puesto de primacía - su punto de obligada confluencia, no está ligado a Bahía Blanca por la imposición de meros actos administrativos o de intereses contingentes. Es la obra de la naturaleza y un imperativo de la tierra. Su vinculación nace, por consiguiente, de exigencias económicas que derivan, independientemente de las grandes ventajas que ofrece aquella vía marítima, de necesidades vitales que, atendidas racionalmente, concurren a crear cada vez nuevas fuentes de riqueza, a promover un mayor progreso de las zonas y a crear, progresivamente, las actividades comerciales.

Si bien cuando se habla de la zona de Bahía Blanca no se puede ignorar que su alcance o radio de influencia, está determinado por las facilidades materiales de comunicación que la acercan a nuestra ciudad - caminos, ferrocarriles, con sus beneficios de diversa índole - en cuanto esta ciudad ofrece la ventaja de sus grandes muelles exportadores e importadores.

Esta centralización no está marcada solamente por el hecho de constituir Bahía Blanca uno de los principales puertos del país sino también por lo que representa como vértice de una extensa red ferroviaria y vial.

Sobre una superficie de 100.000 kilómetros - que es a "grosso modo" la configuración territorial de la comarca tributaria - se hallan diseminados en circunferencia más de 46 estaciones ferroviarias, 2.500 kilómetros de caminos, 900.000 habitantes 120.000 hectáreas bajo riego, etc.

BAHIA BLANCA Y SU GRAVITACION EN EL DESTINO COMARCANO:

Si bien al fundarse Bahía Blanca en el año 1828 se tuvo en cuenta, como exigencia predominante, la necesidad de realizar urgentes fines de defensa y de lucha contra el indígena pugnaz, no menos cierto es que tan pronto se hubo coronado la conquista del desierto incorporándose miles y miles de hectáreas a los beneficios de la soberanía efectiva, a la esfera de la actividad creadora del trabajo y la expansión civilizadora, Bahía Blanca empezó a gravitar decididamente en el destino de las zonas circundantes.

Ese papel no fué asumido porque sí o por simple impulso de espíritus con vocación de aventura. Fué, ni más ni menos, que la obra del determinismo geográfico. Desde entonces su fuerza de atracción ha sido continua y progresiva.

Las estadísticas de la producción regional que se canalizan hacia los puertos locales en busca del mercado extranjero, como las concernientes a otros valores económicos que crea, mueve y expande la explotación agrícola - fuente matriz de la prosperidad comarcana - constituye el mejor elemento de valorización de la influencia de Bahía Blanca en la vida general de esta parte del país. Por ello hemos de remitirnos a algunas cifras - ligeramente señaladas dado que en otro tópico del trabajo le hemos dedicado mayor atención - que demuestran no solamente el profundo nexo vital que une a Bahía Blanca con su zona tributaria sino también el fundamento de su condición de capital económica de esa misma

zona y que define el gran derecho con que cuenta la ciudad para ser colocada, políticamente, en el plan de centro capital de una nueva provincia.

DIVERSOS FACTORES DE LA UNIDAD ECONOMICA REGIONAL:

El progreso de Bahía Blanca desde fines del siglo pasado no ha sido obra de estímulos artificiales. En rigor a la verdad, esta ciudad como todo el sur argentino ha vivido siempre postergada de la acción oficial.

Lo que estas regiones son se lo deben a si mismas. Hace pocos días y con motivo de la visita que realizara el Interventor de la Provincia a Bahía Blanca, éste expresó en un discurso lo siguiente: "Bahía Blanca tiene para la provincia la seducción de su nombre, como así también la de su distancia. Enclavada en uno de los lugares sureños de la costa atlántica, su característica más destacada ha sido su fuerte espiritualidad y su extraordinaria vocación para el trabajo."

El capital privado - el representado en las inversiones ferroviarias - fué la gran palanca sin duda, de la prosperidad local.

En momentos en que el imperativo categórico era poblar el país, estimular la inversión de capitales, facilitar la iniciativa particular, no se podía, ciertamente, menospreciar las inmensas posibilidades de riqueza contenidas en una región como la que converge en Bahía Blanca. Era cuestión pues de complementar a través del esfuerzo humano, las ventajas de la naturaleza, a fin de facilitar el trabajo y la digna colocación de su fruto, con la incorporación de los elementos del progreso mecánico.

Se tendieron así, los rieles, se abrieron los primeros muelles, se fomentó la explotación agrícola y la zona - que hasta entonces había quedado constreñida a condiciones de vida pastoril - encontró ante si un ancho camino de posibilidades en el orden de la prosperidad económica. De esa suerte, de 2.000 toneladas de tri-

go que fué posible embarcar por los muelles locales en el año 1891, cifra que ha ido creciendo paulatinamente hasta el presente en que se embarcan anualmente por sus grandes puertos, la mayor cantidad del saldo exportable de trigo.

Con la prosperidad de esta zona han nacido muchas otras fuentes de trabajo, de vida, de progreso. De ahí que la región de Bahía Blanca sea, en un todo, una rotunda afirmación de vitalidad económica. La exacta medida de lo que ella vale, en el orden de los valores materiales, está representado por las siguientes cifras: se cultivan hasta unas 4.000.000 de hectáreas susceptibles de producir en épocas normales, 1.800.000 toneladas de trigo, 500.000 de avena y 300.000 de cebada.

Esa enorme masa de productos dá vida propia a todo el amplio hinterland de Bahía Blanca y constituye en los períodos normales, el elemento destacado de la vida económica de la región.

Más, la unidad económica a que nos referimos no deriva solamente de la actividad agraria, sino también de otros factores que sería prolijo enumerar aquí y que constituyen buenos elementos demostrativos de la legitimidad del derecho que invocamos en el sentido de convertir a Bahía Blanca en capital de un nuevo estado autónomo.

"Bahía Blanca es para los argentinos, la capital espiritual social y económica de este sur de la República tan cargado de aspiraciones y de riquezas", como ha expresado el Interventor Federal que acaba de visitarnos.

BAHIA BLANCA COMO CAPITAL DE LA 15a. PROVINCIA ARGENTINA ES UN ANHELO UNA NECESIDAD Y UN DERECHO CON PROFUNDA RAIZ ECONOMICA, GEOGRAFICA Y SOCIAL:

Cabe preguntar a -quién - para finalizar con el presente trabajo qué argumentos podrían invocarse a esta altura de nuestra vida de país libre e independiente, para volver a negarse a una importante y definida región argentina el derecho de su exaltación a la categoría de provincia?.

Hemos vivido hasta ahora constriñendo la existencia de la República Argentina dentro de precarios límites provinciales y administrativos. Va a cumplirse pronto el centenario de la consagración de la carta fundamental que nos rige y no hemos sabido salir aún de la primitiva configuración federal argentina.

Es que el país no ha progresado desde entonces? Es que debemos condenar indefinidamente a inmensas porciones territoriales argentinas a un régimen de vida de inferioridad en lo político, institucional, económico y social?

La actual situación - en cuanto es pervivencia de un viejo concepto de limitación provincialista - no puede ser más chocante. Define una verdadera incongruencia. Ya hemos tenido oportunidad de señalarlo.

Si se reclamara una provincia más, sin otro fundamento que el muy deleznable de satisfacer vagas o menudas aspiraciones de prieto localismo o de aumentar porque si el número de las entidades que integran la hermandad federal del país, el fenómeno podría justificarse. Más no es así. Lo que se pide - lo que pide Bahía Blanca y los pueblos de vida propia y ligados a los grandes puertos locales por imposiciones de necesidades económicas - es el reconocimiento de un derecho legítimo, cuya satisfacción, lejos de cohibir intereses de orden general, importará el establecimiento de una gran fuerza más ^{el} en/proceso vital argentino.

El otorgamiento de la correspondiente personería política, con todos los atributos del gobierno propio, a la zona territorial que con Bahía Blanca a la cabeza, debe configurar la nueva provincia argentina, tendería, inmediatamente, además, a acercarnos cada vez con mayor firmeza, al anhelado equilibrio de la vida general del país.

Los centros de población que, por su emplazamiento geográfico deben formar e integrar el 15º estado federal, están habilitados desde hace tiempo, por sus inmensas posibilidades naturales, a ser

uno de los más prósperos. Todo se ha ligado, en efecto, para que la región tributaria de Bahía Blanca viva con plenitud su propia existencia, dentro del concepto de la autonomía política. Hay, en ello un determinismo geográfico, lo repetimos, que actúa como ley inflexible. No es posible desentenderlo, ni negarlo, porque sus manifestaciones son, en el orden económico, tanto visibles.

De esa realidad deriva el fenómeno de la intensa, estrecha y concreta interacción de valores que singulariza la vida general que tiene en Bahía Blanca su obligado vértice de confluencia vial, ferroviaria, portuaria, etc.

Por eso que hubiéramos podido decir al principio que, promover la provincialización, dentro de sus actuales límites de cualquier de las tres gobernaciones tributarias de esta ciudad - La Pampa, La Rioja o Tucumán - sería un grave error.

Los puertos abren las costas del mar. Con la ventura de expansión de su comercio con el extranjero. Ya lo dijo Carlos Pellegrini al fundar su conocido proyecto de ley por el que se instituyó a Bahía Blanca como capital de la futura provincia de La Pampa. Las razones aducidas en aquel entonces siguen incombustibles.

De ahí, pues, la necesidad de determinar, como límites de cualquier nueva provincia meridional, no los fijados por el régimen administrativo imperante desde el siglo pasado, sino los que ha impuesto la geografía.

Solo así el futuro estado argentino, con Bahía Blanca como capital, podrá alcanzar un nivel de vida equivalente en el orden material a los más prósperos y pujantes en el concierto federal argentino.

Carlos A. Pellegrini

B I B L I O G R A F I A

- MARIO M. GUIDO, Proyectos de Ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca en Bahía Blanca. Buenos Aires, 1923.
- ALFREDO HUDSON, La Argentina. Nueva Geografía Política. Buenos Aires, 1925.
- ALFREDO HUDSON, Nuevos Límites Interprovinciales. Buenos Aires, 1920.
- MANUEL ALVAREZ (h), Habilitación del Frigorífico de Cuatrerros. Conferencia pronunciada en el Colegio Libre de Estudios Superiores, Filial Bahía Blanca. Año 1943.
- CENSO INDUSTRIAL DE 1935.
- RODOLFO E. BALLESTER, El Río Colorado. Su sistematización y aprovechamiento, Bahía Blanca, 1942.
- RODOLFO E. BALLESTER, La utilización del Río Colorado. Bahía Blanca, 1932.
- LA RUTA DE BAHIA BLANCA A BARILOCHE, Conferencia pronunciada por el Dr. ROBERTO J. CARPINETTI en el Colegio Libre de Estudios Superiores, Filial Bahía Blanca en el año 1942.
- DOMINGO PRONSATO, Hacia otros horizontes. Bahía Blanca, 1936.
- RICARDO M. ORTIZ, Valor económico de los puertos argentinos. Buenos Aires, 1943.
- FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS: Instituto de la Producción. Geografía Económica de la Provincia de Buenos Aires, 1939.
- DIRECCION DE ECONOMIA RURAL Y ESTADISTICA.
- CENSO GANADERO NACIONAL DE 1930.