



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



Zona patagónica de afluencia a los puertos de Bahía Blanca

Marchesi, Oscar Norman

1965

Cita APA:

Marchesi, O. (1965). Zona patagónica de afluencia a los puertos de Bahía Blanca. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur

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

Ord. 1501
848

ORIGINAL

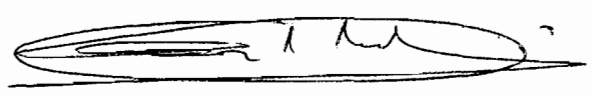
ZONA PATAGONICA DE AFLUENCIA A LOS
PUERTOS DE BAHIA BLANCA

F. 3111 (200)
H. 341 (200)
X. 13 (200)

Top. Tesis
F. 3111
M1

Contador Oscar Norman Marchesi
Belgrano Nro. 211
Bahía Blanca
N° de Inscripción: 7758

BAHIA BLANCA, diciembre 1965.-



CATALOGADO

TEMARIO.-

I.- INTRODUCCION.

II.- DELIMITACION DE LA REGION PATAGONICA.

III.- ZONA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA EN EL AREA PATAGONICA.

- a) Características que importa el concepto de zona de influencia.
- b) Aplicación del mismo a la zona patagónica.
- c) Determinación de la zona de influencia, en el área patagónica.

IV.- DESCRIPCION GEOGRAFICA DE LA ZONA DETERMINADA. (superficie, relieve, clima, suelo, hidrografía, costas).

V.- POBLACION.

VI.- RECURSOS NATURALES.

- a) Agricultura.
- b) Ganadería.
- c) Forestales.
- d) Minerales.
- e) Pesca.

VII.- RECURSOS HIDROELECTRICOS.

VIII.- VIAS DE COMUNICACION.

- a) Marítimas. Puertos.
- b) Fluviales.
- c) Férreas.
- d) Caminos.
- e) Aéreas.

IX.- INDUSTRIAS.

X.- DESPLAZAMIENTO DE LA PRODUCCION.

XI.- SISTEMA PORTUARIO DE BAHIA BLANCA.

XII.- POSIBILIDADES DE DESARROLLO DE LA ZONA DE INFLUENCIA PATAGONICA, Y AJUSTES NECESARIOS EN EL SISTEMA PORTUARIO BAHIENSE.

I.- INTRODUCCION

No pretendo abarcar con el presente trabajo un estudio integral de los recursos y posibilidades económico-sociales del sector sur argentino, inexplorado e inexplorado en la mayor parte de su dilatada superficie. El propio estancamiento que es dable comprobar en dicha zona, determina el afluir de corrientes que provienen de sectores distantes y que conforman un centro que ejerce influencia manifiesta, pero que un plan armónico y racional señalaría la formación de centros que gravitarían con mayor incidencia en el desarrollo potencial de sus recursos latentes.

La insuficiencia de comunicaciones terrestres y la carencia de puertos adecuados a lo largo de su litoral, hacen que la canalización de sus recursos converjan, en muchos casos, hacia centros ubicados a considerables distancias, pero que cuentan con los elementos favorables en los aspectos indicados y que crean positivamente un núcleo director. Tal es lo que ocurre en el momento actual, con la convergencia hacia el puerto de Bahía Blanca de recursos que están ubicados en el sector patagónico y con lugares de salida más próximos en distancia, pero ineficaces para cumplir tal cometido, lo que determina su desplazamiento hacia el puerto indicado.

Tampoco éste es el que recibe todo el aporte de ese potencial, ya que gran parte del mismo se diluye, por otros lugares de salida, que no son siempre los más favorables. No se pretende con esto decir que el puerto de Bahía Blanca deba ser el lugar obligado hacia el que deben desembocar las diversas manifestaciones potenciales del sector patagónico, pero un análisis de como se desenvuelven las actividades productivas en estos momentos nos señala una situación real, que no se puede dejar de considerar. Es decir que favorable o no, el puerto de Bahía Blanca tiene una gravitación en una enorme área, cuya delimitación trataré en otra parte de este trabajo, indicando el comportamiento frente a los recursos que existen en la misma y su desplazamiento.

El análisis pretenderá demostrar de como giran en torno a los puertos los recursos de aquella área, en algunos casos con resultados favorables para los mismos, y en otros con perjuicio para el potencial económico. Sin ///

///

embargo ante el estado que ofrecen las vías de comunicación o el desarrollo fabril del sur argentino, esta circunstancia aconseja continuar en el mismo sistema de convergencia, o por el contrario, desplazarlos hacia otros centros y por otros medios sobre la base de los ajustes necesarios.

Las palabras que anteceden son las que mejor reflejan la inconexión que existe entre centros productores, medios de circulación y centros consumidores. Esa faz primaria será uno de los objetivos del trabajo y pretendiendo, en lo posible, indicar las medidas favorables para que los recursos potenciales de características tan peculiares se desarrollen y cumplan las finalidades promotoras del desarrollo de esa área regional que ofrece facetas tan cambiantes y variadas.

II.- DELIMITACION DE LA REGION PATAGONICA

El enunciado precedente nos indica que debemos tratar de establecer que es lo que se entiende por región patagónica. No es tarea fácil determinar con toda exactitud el área marcada por dicho sector, ya que en la variedad de opiniones sustentadas por los diversos tratadistas señalan ligeras variantes en cuanto a la fijación de límites precisos de esta unidad antropeo-geográfica tan característica.

La delimitación de esta área se opera la mayoría de las veces en base a sus características geográficas que le confieren una unidad de tipo muy peculiar, en la que la incidencia de los elementos económicos no reportan mayor valor para el encuadre correspondiente.

Tal es el criterio que ha primado por parte de los distintos estudiosos del país al definir y precisar la zona patagónica, notándose en los últimos enfoques una consideración hacia sus recursos económicos como índice demostrativo de que los mismos, conjuntamente con los aspectos geográficos, tienden a crear un área de particularidades bien manifiestas.

Así vemos conforme a un ensayo de Franz Khün, que se basa en la configuración del terreno, establecer como zona patagónica o Patagonia, "la que se extiende entre la cordillera patagónica y el Océano Atlántico, partiendo de la margen izquierda del Río Colorado, hasta el estrecho de Magallanes". (1)

Joaquín Frenguelli, por su parte, al referirse a las unidades físicas del territorio argentino, establece el límite de la Patagonia, diciendo: "la mayor parte de los autores que ha ensayado una división del territorio argentino en regiones fisiográficas, han incluido la Patagonia entre las regiones de llanuras". Sus límites están bien definidos, por el Atlántico al este, las Sierras del Neuquén Central y la Cordillera al oeste y al sur (prolongación Fueguina), y por el curso del Río Colorado más o menos hasta la altura de los bañados del Chadi-Leufú. Desde aquí hasta las elevaciones montañosas del oeste, existe el único trecho de límites indecisos, por cuanto el paisaje con rasgos patagónicos esenciales sale de los límites administrativos de la Patagonia, para remontar hacia el norte entre el curso del Atuel y la Precordillera, ocupando el borde occidental de la provincia de La Pampa

///

y el sur de Mendoza, por lo menos hacia el tramo transversal del alto Atuel"
(2).

En el Anuario Geográfico Argentino, al mencionarse la extensión por regiones geográficas, se establece para la Patagonia una superficie de 690.344 km²., excluidos los Andes patagónicos, a los que se les da 93.570 km²., y considerando como límite sur, el estrecho de Magallanes. (3)

Continúa, luego, señalando como ríos de la pendiente oceánica Atlántica de la Patagonia, el Colorado, Negro, Chubut, Deseado, Chico, Santa Cruz, Coyle, Gallegos, Chico y Grande. Al referirse a las regiones forestales argentinas ubica a " Los bosques patagónicos, desde Neuquén a Santa Cruz, con una extensión 16.300 km². (Neuquén 3000 Km², Río Negro 1300 Km²., Chubut 10.000 Km². y Santa Cruz 2.000 Km².)..", con lo que se va delimitando la zona patagónica, hasta hacerla coincidir con la establecida por Franz Khün,

Sobre la base de las consideraciones formuladas por Federico A.Daus, en su obra "Geografía y Unidad Argentina", se deduce que el río Colorado, en sus cursos medio e inferior, y una línea convencional que deja en el dominio patagónico una importante porción del sur mendocino, donde el paisaje se halla dominado por los rasgos de las erupciones basálticas propias del ambiente patagónico, señalan una clara frontera física y antropogeográfica. Todo cuanto yace al sur de tal línea es Patagonia, así sea el litoral acantilado, las pampas pedregosas, las mesetas basálticas, los Andes boscosos y lacustres.

Más recientemente, el mismo autor en "Fisonomía Regional de la República Argentina" manifiesta que:"sobre la costa del Atlántico en la latitud de 41°S, comienza a pronunciarse en la planicie argentina una transformación fisonómica, que un poco más al sur procura un cuadro esencialmente diferente: relieve mesetiforme, con terrazas litorales, clima árido, tapiz vegetal estepario de arbustos xerófilos y suelos esqueléticos, han reemplazado a los rasgos opuestos de La Pampa. Es la "Patagonia Argentina", en su porción extraandina, o sea un área de gran extensión y de signos heterogéneos, coexisten allí dispuestos sin orden geográfico alguno, altiplanicies, depresiones y sierras, todo lo cual remata por el nacimiento en la costa acantilada del Atlántico; más no puede considerarse estrictamente independiente a la sección de

///

///
cordillera andina patagónica de la Patagonia extraandina".(4). Al enumerar las regiones argentinas, afirma que es en la Patagonia "donde se localiza la mayor complejidad morfológica y climática derivada del relieve diverso - cordillera y Patagonia extraandina de climas, ríos alóctonos que generan oasis y del contacto con el océano; en todas partes no obstante las diferencias ambientales, se perciben los signos extraordinarios de la adaptación del hombre a un suelo árido y a un espacio de gran magnitud, lo cual genera modalidades particulares". (5)

Si de por sí resulta difícil enmarcar una región definida, la complejidad aumenta si es que nos atenemos al concepto mismo de "región", ya que por sus diversos enfoques debidos a geógrafos, políticos, estrategos, folkloristas, economistas, etc., ella es lo que a cada uno más le interesa por su profesión.

Estas dificultades en definir que es una región, "pone en evidencia las limitaciones para determinar la estructura regional de un país. Es necesario, previo a toda contestación, de lo que se entiende por región, aclarar que el concepto tomará aspectos muy distintos, cuando se trate de países de viejo desarrollo o de países nuevos. En la estructura regional de los primeros preponderan los factores culturales, mientras que en los países jóvenes aparecen en primer plano los factores geográficos que son su fundamento, ofreciendo sus posibilidades a los pobladores para que sean éstos los que determinen la región". (6). La complementación de los diversos factores se canaliza en el concepto de región ensayado por Mumford, al decir que "es la unidad-área formada por condiciones aborígenes, comunes de estructura geológica, de suelo, de clima, de vegetación y de vida animal, reformada y en parte nuevamente definida, mediante el establecimiento del hombre, la domesticación y la aclimatación de nuevas especies, la constitución de comunidades en pueblos y ciudades, la cultura del paisaje, el control sobre la tierra, la energía, el clima y el movimiento proporcionado por el estado de la técnica".

"La región humana, en resumen, es un complejo de elementos geográficos, económicos y culturales". (7)

///

///

"Región" y "Región Patagónica", implican apreciaciones de contenidos y enfoques diversos. Sin embargo podemos determinar - en cuanto a sus grandes rasgos - como región patagónica aquel sector territorial que tiene por límite norte la margen derecha del río Colorado, por el este el océano Atlántico por el oeste el macizo cordillerano y por el sur el extremo septentrional que linda con el estrecho de Magallanes. Abarca, en conjunto, las provincias de Neuquén, Río Negro, extremo sur de la de Buenos Aires, Chubut y Santa Cruz, con una superficie de 909.200 Km². y una población de 719.300 habitantes.(8).

Por exigencias del trabajo no es posible incursionar sobre esta unidad geográfico-económica, de características tan diversas en cuanto a tipos de climas, suelos, recursos y elementos humanos, lo que haré en detalle una vez determinado, en dicho sector, la zona que está dentro del área de influencia del puerto de Bahía Blanca.

III.- ZONA DE INFLUENCIA DE BAHÍA BLANCA EN EL AREA PATAGONICA

Con lo expuesto sobre delimitación de zona patagónica en base a la opinión de diversos estudiosos y con la mía propia, pasaré a ubicar dentro de la misma el área sobre la cual manifiesta su influencia el sistema portuario bahiense.

Es conveniente señalar que a fin de precisar la zona en cuestión nos obliga, primeramente, a definir los alcances que priman en el concepto tan complejo de zona de influencia. Si a la diversidad de criterios en el campo teórico, agregamos los derivados de su aplicabilidad en aspectos concretos, es indudable que en la determinación que establezca trataré de afirmarla con hechos positivos que respondan a su justificación. Es por ello que se impone el análisis de lo que se entiende por zona de influencia, a fin de que esa metodología nos permita concretar en límites el objeto de nuestro interés.

a) Características que importa el concepto de zona de influencia

Es indudable que las divisiones político-administrativas no concuerdan en sus límites con el criterio de zona de influencia en un sentido amplio. Circunstancias especiales, derivadas de factores muy diversos, nos muestran a menudo el hecho de centros fabriles, productores y de núcleos demográficos que "escapan" a su límite político en las relaciones efectivas para conectarse con otras ubicadas fuera de esa órbita.

Nuestro país no está al margen de esa situación y se encuentra dislocado en su organización político-económica ya que sus divisiones políticas provinciales o municipales u organizaciones administrativas no coinciden con las zonas económicas potenciales que se van desarrollando. Estas desconexiones dan origen a que muchas áreas políticas pierdan su importancia económica al "restárseles" productos que van a afluir más allá de sus límites por ventajas indudables o conveniencias circunstanciales. Las causas que provocan ese estado son variadas y muy difíciles de precisar con exactitud, ya que la incidencia individual de las mismas no indica un grado definido de superioridad y orden que permitieren establecer la norma correspondiente.

Algunos consideran las zonas desde el punto de vista de la afluencia a los puertos exportadores, en cambio otros identifican el concepto con la pro

ducción de materias primas o con el tráfico ferroviario. Estas singularidades son las que nos indican la necesidad de otra serie de aportes, de no menor importancia, como las vías de comunicación, centros de transformación, de consumo, etc.

La idea de zona, según Astesano está definida por cinco elementos fundamentales que son la base real sobre la que deberían levantarse las divisiones provinciales de nuestro país, teniendo en cuenta el núcleo urbano director, el mercado interno, la región productora, el sistema de transporte y los límites.

Es indiscutible que existe un natural desarrollo de la tendencia de todo centro poblado, a ejercer una lógica incidencia económico-política, sobre la campaña que lo rodea, resultando así, que : "toda zona económica supone ante todo un núcleo urbano suficientemente poderoso en su organización comercial o fabril, para imponerse por el camino de la competencia, controlando la marcha de las materias primas y los productos elaborados conforme a sus propias exigencias y necesidades, supeditando así a esta política económica directora, todas las actividades de la zona rural que lo circundan, y aún el de las actividades de los centros urbanos menores, ubicados dentro de la propia esfera geográfica de influencia". (9)

Nuestras grandes ciudades, tienen, gracias a su desarrollo comercial e industrial, sus correspondientes zonas de influencia. Pero en nuestro país estas zonas de influencia, se delimitan teniendo en cuenta el concepto de "puerto", ya que nuestra economía desde sus comienzos, ha dependido de las manufacturas extranjeras, lo que ha ido otorgándole a través de los años, preferencia exagerada, a los núcleos urbanos, que han contado con el privilegio de tener puertos.

En base a estos conceptos, el Ministerio de Obras Públicas elaboró, en el año 1933, un mapa de las zonas de influencia económica, en el que se ve claramente la idea mencionada de núcleo urbano-puerto.

Al margen de esa característica existe en un "segundo plano", el verdadero concepto nacional de zona de influencia, en el que el núcleo urbano director se caracteriza por ser el organizador de la producción fabril del///

///

producto típico de su región". El ejemplo lo brinda el caso de Mendoza y sus vinos, de Tucumán y su azúcar. Estas ciudades se han erigido en zonas naturales de influencia gracias a sus respectivas industrias, que las han transformado, por su volumen industrial y comercial, sin competencia firme en el mercado interno, en verdaderos y poderosos núcleos.

Estos poderosos núcleos como lo manifiesta Astesano, deforman en beneficio propio, y en su ramo, las zonas de influencia de los grandes puertos.

El segundo elemento es el mercado interno, y este es el que motiva la existencia del núcleo director portuario o industrial, que a la vez completa el concepto de "zona". Este elemento se encuentra más vinculado a la idea de zona económica, que el núcleo director, pero ambos son elementos que juegan dentro del concepto de zona, en su aspecto económico.

El mercado interno y su relación con el núcleo comercial o fabril, mediante el intercambio comercial, es lo que determina la existencia de una "zona".

Por otra parte, lo que caracteriza el mercado interno, de cualquier ciudad, sea comercial o fabril, es el número de sus habitantes, quienes a la vez forman el mercado consumidor de productos.

Ahora bien, la población consumidora, no es la que pone el límite al mercado interno, este va más lejos, ya que existe consumo de materias primas, maquinarias, herramientas, combustibles, etc., que dan forma a un mercado productor, que tiene influencia decisiva en la valoración de un mercado interno.

El otro elemento de gravitación, en la formación del concepto de zona, "es la existencia de una región productora que aporta la materia prima, con la cual el núcleo urbano director, compensa el intercambio de mercaderías que vienen del exterior de la región. Nuestro país puede ser dividido perfectamente en varias regiones productoras, conformadas, por las condiciones naturales, como la de los cereales, la de la vid, la del algodón, la de la caña de azúcar o la de la yerba. Sin embargo existe entre ellas una primera diferenciación comercial de importancia; unas están destinadas al consumo del mercado mundial (vid, algodón, caña de azúcar, yerba), mientras que otras están destinadas, en cambio, a cubrir necesidades del mercado internacional, es decir

///

///
de los mercados nacionales de varios países (carne, cereales, lino)". (10)

Es aquí donde se aprecia el porqué de las zonas de influencia ligadas al concepto de puertos. Esto es, el consumo exterior, ha predominado, desde mucho tiempo atrás, sobre el consumo nuestro, y lógicamente ha incidido en forma altamente diferencial, en el desarrollo de las ciudades puertos, con respecto a otros núcleos urbanos. Efectivamente, nuestra red ferroviaria, convergente a los puertos, responde a un tipo de organización de la producción para la exportación.-

El sistema de transporte es el medio con que se relacionan comercialmente el mercado interno y la zona, y únicamente es posible, "cuando el transporte que converge a la ciudad control, se encuentra suficientemente desarrollado, constituyendo un verdadero sistema, por la dirección - convergente a la ciudad centro, de las vías férreas y caminos, y por el juego de las tarifas, a través de las cuales el núcleo urbano ejerce la dirección económica de su propio mercado, luchando con ventaja contra las posibles invasiones económicas, dentro de una zona de influencia, por el comercio de otras zonas". (11)

La producción y el consumo, están ligados gracias al sistema de transporte.-

La materia prima va al lugar de producción dentro de una misma zona, y los productos elaborados al lugar del consumo, pero existe un límite en cuanto a la posible extensión geográfica, resultando de un equilibrio de intereses, que hace que las materias primas o productos, elijan el camino más económico, que es el dado por una gravitación natural de intereses, más allá del cual, entra en otra, que por significarle un beneficio mayor, lo atrae para sí, entrando a corresponder a otra zona de influencia. Con estas palabras, que enmarcando el último de los elementos que definen el concepto de zona, según así se expresa, el autor mencionado.

Lo expuesto me ha permitido volcar alguna de las características que importa el concepto de zona de influencia, para poder, aplicando tales ideas a la zona patagónica, determinar la zona de influencia de Bahía Blanca, en el área mencionada.

///

b) Aplicación del concepto de zona de influencia al área patagónica

En base al planteo teórico expuesto en los párrafos anteriores, voy a señalar, teniendo en cuenta los elementos que la conforman, la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca en el área patagónica.

No hay duda que Bahía Blanca como centro económico demográfico actúa potencialmente como núcleo director desde el momento que a ella convergen materias primas regionales, las que sirven para atender sus propias necesidades, y al mismo tiempo vuelca esas mismas materias primas manufacturadas o las provenientes de otros centros del país o del exterior hacia la zona generadora de productos básicos. Esa doble influencia afianza la característica de Bahía Blanca como núcleo urbano director, contribuyendo a ello su posición geográfica y sus vías de comunicación, con la zona indicada.

Pero no es este intercambio de materias primas y productos manufacturados el que le otorga primacía a Bahía Blanca, como zona que ejerce su influencia en un sector del amplio margen patagónico, sino su sistema portuario que permite canalizar hacia el exterior los excedentes de la producción de aquella área, que tiene como vía natural de salida, al puerto indicado.

Sobre las bases de tales circunstancias podríamos pensar de que el puerto de Bahía Blanca, es el medio indiscutido para cumplir esa tarea dentro del proceso económico. La existencia de factores que influyen negativamente, limitan el papel que debe jugar tal sistema portuario, debido a estructuras económico-políticas, a la evidente inconexión de los sistemas de transportes y a un escaso aprovechamiento de los numerosos recursos potenciales (o latentes). Tal afirmación, nos induce a señalar la comprobable centralización que se observa en torno a los puertos de la Capital Federal, que absorben gran parte de la producción del interior del país, con evidente perjuicio, para una economía de desarrollo equilibrado e integral, en la que todos los factores conjugan armónicamente en favor de un mejor aprovechamiento de los recursos y consecuentemente del desarrollo nacional. A esa convergencia perjudicial, debo agregar la ineficacia y escasa amplitud de las vías de comunicación que sumen en el más completo aislamiento a

///

extensas regiones que no alcanzan a volcar toda la variedad de sus riquezas como consecuencia de no contar con los medios que le permitan vincularlas con los centros de consumo y manufactureros. El otro aspecto de los señalados negativamente y que está ligado en forma muy especial a las vías de comunicación, es el determinado por una baja productividad de sus recursos, lo que determina el estancamiento de la zona y su escasa proyección económica, no obstante ser potencialmente poseedora de cuantiosos y variados recursos.

No obstante esa centralización conocida, que se opera en torno a Buenos Aires, es indudable que Bahía Blanca por intermedio de su puerto, especialmente, tiende también a delimitar su área de influencia. De menor significación, por los elementos negativos que he citado, ellos contribuyen, a pesar de su escaso desarrollo, a conformar un área en la que nuestro sistema portuario juega un papel indiscutible por su posición geográfica y sus instalaciones adecuadas.

Todo el desarrollo de nuestro país, con referencia a la actividad económica, estuvo relacionado con los mercados extranjeros, que con sus demandas de nuestras materias primas, produjeron el desarrollo normal de determinadas zonas, que tenían el privilegio de contar con un puerto. A esto debemos agregar que casi siempre se reducía a hallar el camino más corto, para llegar a los muelles de la Capital. De esta forma, el desarrollo que fue tomando la red ferroviaria, impuso al país, como zona más desarrollada, un sector de forma casi circular, cuyo centro era el puerto de Buenos Aires.

Al indicar al ferrocarril entre los factores determinantes de la centralización, expresa Ricardo M. Ortiz "que un nuevo factor centralizador vino a sustituirlo, amplió sus esfuerzos y completó su tarea semiseccular, al plan vial, desarrollado siguiendo fielmente los trazados ferroviarios, volvía a establecer en Buenos Aires su Km.0, y desde luego a concentrar los desplazamientos de personas y de cosas. (12)

La zona económica de Bahía Blanca fue desde un principio una de las privilegiadas, por contar con una serie de puertos ubicados estratégicamente en nuestro amplio litoral marítimo, por lo que al ubicar su zona de influencia debemos hacerlo entonces ligándolo al concepto de puerto, por ser éste el

/// factor determinante de dicha zona y cuyas características más salientes señalaré en forma breve.

El sistema de puertos de Bahía Blanca está situado en un brazo de mar que de por sí puede decirse es angosto y que ha medida que se introduce en el territorio, se va angostando más aún. En él se hallan ubicados en orden ascendente, en relación con la costa marítima, los siguientes puertos: Puerto Rosales (Arroyo Pareja), Base Naval Puerto Belgrano, Puerto Ingeniero White, Muelle Nacional, Puerto Galván y Muelle Cuatreros.

Las bahías Blanca, Falsa y Verde forman un gran conjunto de bancos e islas bajas y anegadizas, rodeadas de pantanos y cangrejales entrelazados por tortuosos canales naturales. La forma de este conjunto es vagamente triangular y la superficie de unos 2.000 Km². Sus límites son la rada de Monte Hermoso por el norte y punta Laberinto por el sur.

El fondo de sus canales de acceso como el de los muelles, está formado por barro y arena livianos, características de seguridad para los buques y aún para mareas extremas. Debido a que se trata de canales naturales, mantener sus profundidades no resulta costoso, no así al pie de los muelles, cuyas profundidades deben mantenerse mediante dragados, resultando mucho más oneroso.

La ubicación de estos puertos dista de Buenos Aires unas 562 millas y convergen a este núcleo portuario las rutas nacionales y provinciales número 3, 249, 252, 33, 35 y los ramales ferroviarios, de las vías Pringles, General Lamadrid, Tres Arroyos, Neuquén, Huinca Renancó, Darreguisira, y la que llega a Bariloche (Río Negro) y Esquel (Chubut).

Debe destacarse el sector del puerto de Ingeniero White, que cuenta "con una playa de maniobras de más de sesenta vías, con una longitud de 192 Km.2, que la sitúan por su importancia, en el primer plano de sud América".

En Ingeniero White, el muelle sur de elevadores, dispone de cuatro amplios atracaderos para la carga de granos en el que existen dos elevadores, cada uno de ellos con su propia planta de limpieza y una capacidad de almacenaje de 8.640 toneladas. Su longitud de muelle es de 665 metros y su capacidad horaria de carga 800 toneladas por buque.

///

///

"El Muelle central de elevadores", tiene capacidad operativa y simultánea más moderna para cuatro buques. La capacidad de almacenaje servido directamente por los elevadores en este sector ubicados, es de 145.100 toneladas y con los tinglados y galpones inmediatos elevase esta cantidad en 175.100 toneladas. La longitud de muelle es de 670 metros y su capacidad horaria de carga y por buque es de 1.000 toneladas.

"El Muelle de acero, dispone en su conformación T, de diez amarraderos, con un largo de muelle de 965 metros, y está equipado con treinta grúas eléctricas de $1\frac{1}{2}$ a 20 toneladas, de poder, y dos pares de vías dobles a todo lo largo del muelle!"

"Muelle Nacional, consta de dos secciones de muelle, la primera de 175 metros y la segunda de 195 metros. Fue construido para atender el tráfico de cabotaje, pero atento que éste no ha adquirido aún el ritmo que solme sus instalaciones, permiten su utilización a buques de ultramar que no excedan en calado de 21. Dispone además de dos amplios y seguros galpones de una planta, que ocupan una superficie de 7.228,48 metros cuadrados en total y dos plazuelas con un total de 4.503,51 metros cuadrados!"

"Galván" tiene un largo muelle de 1.371 metros y cada uno de sus sectores está equipado con grúas eléctricas (34 en total), de $1\frac{1}{2}/5$ toneladas y cabrestantes. Dispone a su vez, de un equipo de cuatro elevadores y dos galpones, con una capacidad de almacenaje para 61.000 toneladas y 20 tinglados para 29.000 toneladas más. Galván posee además, cañerías e instalaciones de bombeo para combustible, de gran importancia, que sirven a las plantas de las diversas compañías petroleras ubicadas en la zona exterior del puerto.

"Muelle Cuatrerros", terminado en 1904, de propiedad de la Cía. Sansinena de Carnes Congeladas, tiene una longitud de aproximadamente 150 metros, con capacidad de amarre para un solo buque por vez. Una vía decauville conecta el depósito de embalaje de dicha empresa desde una distancia de 2.000 metros, hasta las bodegas del buque. Carece de grúas. El uso de buques resulta aconsejable hasta un calado no superior a los 23 pies.

///

"Puerto Rosales"(ex Arroyo Pareja) que hasta hace poco fuera auxiliar de la Base Naval de Puerto Belgrano, cuenta con dos lugares de atraque y una longitud de muelle de 300 metros, tiende a reintegrarse nuevamente para servir de puerto comercial, con motivo de las gestiones realizadas por las autoridades comunales del partido de Marina Leonardo Rosales. Sin entrar a considerar en forma definitiva su futuro, entiendo que el mismo no presenta condiciones favorables de operatividad, ya que al evidente embarque en sus lugares de acceso, hay que agregar la precariedad de instalaciones y de sus vías de comunicación.

La Administración General de Puertos, de quien depende en la actualidad el sistema portuario bahiense, lo tiene clasificado por su importancia, desde que es el mayor centro ultramarino del Atlántico Sur y mediante un régimen descentralizado de carácter comercial, como puerto de segunda categoría.

"El destino del centro sur del país, señala José A. Francos, que comprende de las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Neuquén y La Pampa, está indisolublemente ligado al sistema portuario bahiense y este como puerta natural para las riquezas potenciales o desarrolladas de esta zona, subordinando a las exigencias específicas, que de tal realidad geográfica, política y económica se infieren, a la vez que constituyen el norte preciso que debe continuar orientando los pasos de la labor emprendida por la Administración de los Puertos de Bahía Blanca. Tal unidad de destino y orientación de la política portuaria regional, no excluye a otros estados que, el desarrollo de sus actividades, así como el de sus comunicaciones, pueden aún asociar espiritual y económicamente, con proyecciones de todo punto ponderable". (13).

5) Determinación de la zona de influencia en el área patagónica.

Ya he manifestado con respecto al concepto de zona de influencia, que se afirma en torno al núcleo urbano director, y que este se identifica, en nuestro país, a la idea de puerto. Sobre esa base en un trabajo del Ministerio de Obras Públicas, del año 1933, se delimitan las distintas zonas de influencia, y en el cual se comprueba con nitidez esa idea de núcleo urbano puerto.

En dicho estudio la zona económica de afluencia al puerto de Bahía Blanca, va desde la cordillera al puerto mencionado en la costa atlántica, en

///

///

forma de una franja gravemente irregular. Abarca una tercera parte de la provincia de Buenos Aires, que corresponde al sector sud-este, con exclusión de una pequeña parte, la punta sur del partido de Patagones; Una franja vertical que toma todo el este de la provincia de La Pampa, y que es continuación de la mencionada anteriormente, representando un poco menos de la tercera parte de la citada provincia; una franja que va de este a oeste, paralelamente al río Colorado, ensanchándose un poco hacia el oeste, y que representa aproximadamente un poco menos de la tercera parte de la provincia de Río Negro; y con excepción de la parte sur, en una quinta parte, toda la provincia de Neuquén.

Queda así en principio, enmarcada la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca. Esta misma delimitación, aunque con mayor amplitud, hace el ingeniero Ricardo M. Ortiz, al señalar que "la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca abarca el tercio sur-oeste de la provincia de Buenos Aires, la mitad este de la de La Pampa, la mayor extensión de la de Río NEGRO, y la totalidad de la de Neuquén". (14).

La zona de influencia de Bahía Blanca al estar ligada al concepto de puerto, tiene por límites a las zonas que corresponden a los puertos de Quequén y Buenos Aires, y comprende más de la quinta parte de la superficie del país, 21,5 % y es, por lo tanto, a igual que la del Puerto de Santa Fe una de las más extensas de todas. "Este límite que queda dentro de la provincia de Buenos Aires, se complementa, con gran parte de la provincia de La Pampa, todo Río Negro y Neuquén, y en el caso de navegarse el Río Colorado, toda la provincia de La Pampa y el sur de Mendoza (zona del Río Grande). (15).

De esta manera la mencionada zona quedaría delimitada, en términos generales, por el sur-oeste de la provincia de Buenos Aires, casi toda la provincia de La Pampa, sur de Mendoza, toda Neuquén y Río Negro.

A efectos de adecuarme al tema de mi trabajo, dejaré de lado los sectores que no son parte del área patagónica, teniendo en cuenta la delimitación que efectuara anteriormente de la misma.

Este criterio importa una restricción a la zona de influencia del sistema... es posible abarcar como áreas patagónicas a///

///
 a sectores que ni geográfica ni económicamente están identificados con el mismo, de ahí que la no consideración de regiones bonaerenses y pampeanas, no implica que el puerto extienda su zona de influencia hacia ellas. Por lo tanto, al parcializar hacia un sector definido, quedará menguada la importancia del Puerto de Bahía Blanca, que no hace al fondo del problema ya que aquí se trata de señalar su significación en el ámbito que hemos definido como sector patagónico.

En base a las consideraciones que anteceden, y a las opiniones recogidas a fin de precisar como se canaliza la producción hacia el puerto de Bahía Blanca es indudable que el mismo irradia su influencia dentro del sector patagónico.

Siguiendo el plan trazado desde un comienzo, he establecido los límites que corresponden a la zona patagónica, para posteriormente dedicarme a establecer el área de influencia de Bahía Blanca, sin tener en cuenta la diferencia de zonas, obteniendo en esa forma la amplitud máxima de afluencia a los puertos bahienses.

Establecidas estas dos zonas, hay una parte de ellas que se superpone a la otra, es decir, existe en ambas una parte en común. Esta parte de la zona patagónica, pertenece al área de influencia de los puertos bahienses;

En el mapa que se acompaña se aprecia lo manifestado y del mismo se desprenden claramente los límites de esta tercer zona, que son: al norte el curso del Río Colorado, desde la Cordillera hasta su desagüe en el mar, al sud, el límite que separa Río Negro de Chubut, al oeste la Cordillera y al este el Océano Atlántico.

Lógicamente esta parte de la zona patagónica, que invade a la de influencia a los puertos de Bahía Blanca, pasa por gravedad natural, a formar parte de las corrientes creadas con motivo de la idea de núcleo urbano-puerto.

Tenemos ya conceptuado y delimitado, "el sector patagónico" que nos interesa, que forma parte de la zona de influencia de Bahía Blanca, inferior en mucho a la enorme área patagónica, ya determinada en otra parte del presente trabajo.

No obstante no debemos olvidar, que el tema se refiere a un "sector" de

///

///

la zona de influencia de los puertos de Bahía Blanca, y por lo tanto, no debe verse en él sino la parte en que se cumple tal situación.-

IV.- DESCRIPCION GEOGRAFICA DE LA ZONA (Superficie, relieve, clima, suelo, hidrografía, costas).

Determinado el escenario de nuestro interés, no hay duda que el conocimiento del mismo nos dará las pautas de sus caracteres fundamentales y de las posibilidades que dispondrá el hombre para ejercer sus actividades. El medio no siempre ofrece las mismas condiciones, ya que a las diferencias propias de magnitud se agregan la variedad de recursos naturales que muchas veces quedan fuera del alcance por ser difícil su accesibilidad o por imposiciones morfológicas, climáticas, etc.

Es por ello que el análisis de esos elementos naturales que integran la región son de suma importancia, por cuanto las condiciones del medio juegan de manera indiscutible en toda actividad o programación que se formule. Cada uno de esos aspectos, en su manera incide en variada gradación y si bien es cierto que el hombre actúa como agente transformador en procura de su propio beneficio, no siempre logra éxito en sus empresas.

Esa intervención del hombre queda traducida en muchos aspectos y en magníficas conquistas por el dominio de los elementos naturales. No obstante, esa acción es pequeña en superficie con la que comprende el área en su conjunto, ya que la característica que predomina en la dilatada extensión es de rigidez y dificultad para la efectiva explotación e instalación humana.

La zona abarca aproximadamente 310.691 Km². distribuidos en la siguiente forma:

Provincia de Buenos Aires-Partido de Patagones	13.600 Km.2
Neuquén	94.078 "
Río Negro	203.013 "
	<hr/>
	310.691 "

Esta superficie es un poco menor, aproximadamente en unos 33.000 Km.2 que el resto de la zona de influencia del sistema portuario bahiense. Sin embargo el área que se deja de considerar, pequeña en relación al total, es la que otorga verdadera primacía en base a los registros anuales del movimiento cerealero.

En general el relieve de la Patagonia extra andina, está constituido por una serie de terrazas y mesetas de superficie llana, o suavemente clevada

///

hacia la Cordillera Andina, en la que llega a alcanzar alturas de más de 1.500 mts.- Estos cambios de altura se van realizando en forma lenta y escalonada. Sin embargo el área que se deja de considerar, pequeño en relación al total, es la que otorga verdadera primacía en base a los registros anuales del movimiento cerealero.

Parte de este tema ha sido tratado indirectamente al hablar de costas, he manifestado, que este suelo ha sido sedimentado en el fondo del mar, el que ha ido cubriendo en forma lenta, su superficie, hasta llegar al pie mismo de la Cordillera. Es muy común y personalmente he encontrado, incrustaciones de algunos tipos de moluscos y caracoles de mar, en las piedras calizas, que existen en abundancia al pie de la Cordillera en la provincia de Neuquén.

La Patagonia ha ido emergiendo nuevamente y en forma también paulatina, de tal manera que ha ido creando ese tipo de suelo escalonado, producido por desmoronamientos a todo lo largo y en forma paralela al mar. Esas planicies, comunmente llamadas terrazas, tienen una pequeñísima inclinación hacia el este.

Desde el punto de vista climático se puede señalar en forma general, que en la República Argentina, no existen, contrariamente a lo que sucede en otros países del mundo, lugares donde la diferencia entre la temperatura media del mes más frío y la que corresponde al mes más caluroso sea muy marcada. Esta poca amplitud anual en nuestro país, se debe a la escasa anchura del continente sudamericano en el sentido este-oeste.

Como ejemplo comparativo diremos, que Washington, tiene el invierno de Tierra del Fuego y el verano de San Juan.

Nuestro país no tiene tampoco veranos con temperaturas continuamente elevadas, como sucede en otros países, como Méjico, Estados Unidos de Norte América, Australia, India, China, etc. que tienen temperaturas medias mensuales de 30° y más.

Pero no sólo el verano se presenta en esa forma, sino que tampoco el invierno, es rigurosamente frío. En Ushuaia, en el mes más frío (Julio) la temperatura media sólo baja a -1°7', siempre claro está, efectuando comparaciones con poblaciones del hemisferio norte, así tenemos que en enero, en

///

///

Moscú(Rusia) hay -11° , en Winnipeg(Canadá) hay $-21^{\circ}7$, en Bismarck(E.E.U.U.) hay $-13^{\circ}4$ y así muchas otras.

Todo lo manifestado tiene suma importancia para los cultivos, la poca amplitud anual de la temperatura y la escasa extensión del país con veranos calurosos, nos demuestra el porqué de la distribución de los cultivos teniendo, como base la latitud.

Si hacemos comparaciones con otros países, en base a los cultivos, apreciaremos, por ejemplo: en España la caña de azúcar se cultiva en la latitud que en la Argentina correspondería al centro de la provincia de Buenos Aires, en Italia los citrus se cultivan en la latitud, que para la República Argentina correspondería al centro de la Provincia de Chubut, etc.

Esto se debe a lo ya manifestado, referente a las diferencias de temperaturas, tomando la media del mes más cálido en dichas latitudes máximas por países y cultivos, y refiriéndolo luego a la temperatura, que bajo la misma latitud, se registra en nuestro país.

Si hacemos un análisis teniendo en cuenta varios cultivos y países, comprobaremos, que en nuestro país falta calor en el verano.

Dentro de cualquier terreno y en cualquier lugar, los elementos que influyen en la distribución de los cultivos son las lluvias, el suelo, las facilidades del transporte, y las condiciones sociales y económicas. Pero si bien estos elementos influyen en forma muy marcada, la temperatura es primordial, a tal punto que donde no es suficiente para un determinado cultivo, no tienen influencia los demás factores.

Tenemos entonces que la falta de calor en el verano, no permite que los cultivos puedan extenderse más hacia el sur, cosa que ocurre normalmente en otros países. Ya hemos dicho que en la República Argentina, no hay regiones con veranos de mucho calor, es decir de más de 30° , y muy pocas son las zonas cálidas cuya temperatura sea superior a 25° .

Todo lo manifestado no tiene otro objeto que el de servir de base a lo que verdaderamente va a ser de nuestro interés, para fijar la posición climática del sur argentino.

En la Patagonia, el régimen de los vientos que predominan son los del///

///

oeste, que son más pronunciados en el invierno.

Cuando los vientos predominantes, deben sobrepasar una meseta alta o una región montañosa, las zonas sobre las cuales corren dichas corrientes de aire son zonas secas, como ejemplo tenemos en general el sur argentino, es decir Río Negro y zona patagónica, que como oportunamente manifestáramos recibe las corrientes de aire del oeste. Explicación, entonces, del hecho de que el sur argentino pertenezca al tipo seco.

En el norte de nuestro país, las corrientes de aire, pertenecen al sistema del Atlántico. En la Patagonia, la corriente viene del oeste y pertenece al sistema del Pacífico.

La zona que divide estos dos regímenes, es la que marca el este de Río Negro, centro de La Pampa y norte de Mendoza.

En el sur argentino las características más sobresalientes, y a la vez determinantes del tiempo, son los frecuentes empujes del sistema del Pacífico hacia el nordeste, en forma que desplaza al sistema del norte, es decir del Atlántico.

Dos son estos empujes, y se conocen con los nombres de : El Pampero y Sudestada. Abordaremos separadamente cada uno, ya que tienen importancia sobre el clima, no solo del sur argentino, sino del país en general.

El Pampero, tiene fama al decir de muchas personas, en especial del extranjero, que se trata de un viento terrible por su velocidad y por lo tanto devastador, en una palabra comparable a la fuerza de un tifón.

No obstante las estadísticas demuestran, que se trata de un viento que en muy raras ocasiones y solamente por instantes, alcanza la velocidad de 90 Km. por hora.

El aire caliente es desalojado por el avance del aire polar que viene del sector sudoeste, produciendo a la vez nubosidad y eventualmente lluvias y nubarrones.

Las ráfagas y el viento inicial, levantan mucho polvo, circunstancia por la que a ese viento se le llama pampero sucio.

Una vez que el frente se aleja hacia el nordeste, se aclara el cielo y

///

///
 el viento sopla con menor intensidad, siendo entonces el aire limpio, seco y agradable, lo que hace que se llame al mismo pampero limpio.

Con respecto a la sudestada, grandes masas de aire polar marítimo húmedo y nuboso, son llevados por dichos vientos hacia el interior del país, produciendo en los lugares en donde el terreno se levanta, precipitaciones orográficas. El anticiclón que corresponde a este empuje es potente y pasa en la dirección este-nordeste, por el norte de la Patagonia. El frente, es decir donde la masa de aire polar, proveniente del sudeste se encuentra y empuja a la masa de aire caliente del sector norte, se mueve lentamente.

Consideraremos en general la distribución estacional de las precipitaciones, siempre refiriéndonos a la zona patagónica.

Las lluvias en el invierno son inferiores a las del verano y esta característica responde a todo el país. No obstante, existen regiones donde la distribución estacional de las precipitaciones tienen características especiales, que hasta llegan a invertir esa característica entre el invierno y el verano.

En la zona noroeste de la Patagonia, las precipitaciones se producen mayormente en el invierno. En el verano, el frente polar, se halla muy distanciado y las precipitaciones generalmente se producen, ocasionalmente, al paso de la masa polar de aire. En el invierno las lluvias son más abundantes, porque el frente polar, tiene una posición entre 40° y 42°. El calentamiento del aire polar sobre el Océano Pacífico hace que sea un factor de inestabilidad para las precipitaciones de esta zona.

Referente a las zonas costeras, las brisas del mar y de la tierra, tienen cierta influencia en la distribución de las precipitaciones. Resultando por lo tanto, menores precipitaciones y nubosidad, no así en lo que respecto a las nieblas en las zonas costeras.

Con todo lo expuesto queda perfectamente demostrada la inestabilidad del tiempo y precipitaciones del sur argentino.

No obstante el ritmo acelerado que tiene la industrialización en nuestro país, podemos decir aún, que su carácter es agrícola-ganadero.

///

///

Estamos en una etapa, que todavía es evolutiva, tanto en la agricultura, como en la ganadería. La fertilidad de nuestras tierras y su capacidad de producción, son la base de nuestra riqueza, y de éstas condiciones de la tierra depende la gravitación de nuestra economía en el mercado internacional, así como depende también de ellas el propio bienestar y progreso nacional.

Hablando en general de nuestra forma de explotación de la tierra, desde sus comienzos, ha sido siempre desordenada y sin tener en cuenta la fertilidad de la misma, a la que se la consideró inagotable. La explotación agrícola en nuestro país, se ha hecho sin planes de ninguna especie, la tradición en lo que a agricultura se refiere, tuvo por base la liberación potencial de la riqueza del suelo. Así fue elaborada la grandeza nacional, con sus bases en la agricultura y la ganadería.

Esta forma de explotación extensiva y desordenada, trajo aparejados problemas técnicos y económico-sociales. La erosión es uno de ellos, y la degradación y pérdida de la fertilidad de los suelos en grandes extensiones del país, es otro.

Todo esto manifestado toma también a nuestra porción de tierra, ubicada dentro de la zona patagónica.

Esta parte del suelo argentino, bajo el punto de vista de la tierra, en sus posibilidades agrícola-ganadera, está alcanzada por la calificación de tierras pobres y muy pobres en sus comienzos. La parte explotada no ha escapado a la irracionalización de la explotación agrícola, a la que ya nos hemos referido en términos generales.

La pobreza de estas tierras tiene su razón principal de ser en el hecho de estar radicadas en una zona de escasas precipitaciones pluviales y azotadas muy seguidamente por los vientos.

No obstante esta parte de la Patagonia, tiene ya un futuro asegurado en el cual marca la delantera, el Alto Valle del Río Negro.

Efectivamente, esta zona, es atravesada por dos grandes ríos: en el límite norte el río Colorado y atravesando su territorio, el río Negro. Estos dos ríos, ya han comenzado a ser aprovechados con fines de riego, y ya dan sus frutos dos fértiles valles: Alto y Medio, enclavados en una zona que///

///

vista a vuelo de pájaro, más que una realidad, parece un espejismo.

Estos caudalosos ríos, no han sido aprovechados todavía, en su verdadero potencial, grandes extensiones de tierras, aún esperan, ser trabajadas mediante el sistema de riego que les da vida fértil y útil.

También los vientos han sido frenados y reducido el daño que ocasionan a los sembrados. Grandes extensiones de alamedas, bordean los campos del valle protegiéndolos de ellos.

Estos suelos, se van poco a poco transformando en aprovechables para la agricultura y también para la ganadería. El progreso es lento, pero sigue su curso.

Sobre la cordillera, provincia de Neuquén, los suelos han demostrado ser muy ricos en minerales de todo tipo, y si bien la explotación minera está en sus comienzos también ella tiene un futuro importante. La explotación de una mina es costosa, si se pretende hacerla en forma racional. Actualmente existen muchas minas en explotación, pero podemos decir que con sistemas manuales, sin maquinarias ni elementos, que faciliten su extracción económicamente.

También esta zona ha demostrado que posee un subsuelo rico en lo que se ha dado en llamar "oro negro". El petróleo es una de las principales riquezas de esta zona patagónica, y nuevos descubrimientos de napas, hacen preveer inmejorables posibilidades futuras.

En términos generales los ríos patagónicos pertenecen a la pendiente del Atlántico, y sus regímenes, con excepción del río Deseado, se encuentran regulados por los deshielos que se originan en la zona de la cordillera.

La simple observación de la cantidad de lagunas de todo tipo, existentes con aproximación a sus nacimientos, que sirven de desagüe, nos explican la existencia de un sistema regulador de todos ellos.

Estos ríos recorren su camino dirigiéndose al océano Atlántico, y lo hacen por mesetas con grandes cauces con terrazas escalonadas o ligeramente inclinadas cuya desembocadura se produce a veces en grandes estuarios.

Dentro de la porción territorial que nos interesa debemos considerar dos cursos fluviales de significativa importancia, como son los ríos Negro y Colorado.

///

///

El Río Negro nace en territorio argentino, y recorre exclusivamente nuestro suelo y por la importancia del caudal de arrastre, ocupa después del sistema del Plata y luego de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay el lugar más importante entre los ríos argentinos.

Su cuenca se encuentra ubicada sobre las grandes cumbres, posee la forma de un enorme triángulo, dos de cuyos lados los forman sus confluencias; el Limay, que baja del sudoeste y el Neuquén del noroeste.- El Río Negro en su recorrido y por intermedio del Neuquén y Limay, recoge las aguas pluviales y los deshielos del oeste terciario.

Desde las alturas, de más de 3.500 metros, cerros Lanín, Tronador, etc., la red de drenaje va recorriendo cada vez zonas más bajas entre las serranías de la angostura, hacía el sur, y de Vaca Muerta y Auca Mahuida hacia el norte, entrando poco a poco en las formas de la Patagonia. Va reduciendo las altitudes medias entre los 800 y 700 metros, llegando a los 300 y 200 metros, en la región de su confluencia.

Las precipitaciones tienen las características de la isohieta predominante del oeste, es de 3.000 milímetros, en laguna Fría 71°48' de longitud Oeste, se registraron 4.218 milímetros entre los años 1937 y 41, y van disminuyendo bruscamente hacia el este, llegando a los 200 milímetros. Este hecho hace que el río Negro no reciba tributarios hasta su desembocadura.

El Río Negro se forma con tres grandes ríos: Limay, el Collón Curá y el Neuquén.

El Limay, como hemos dicho anteriormente, baja de la zona cordillera del sudoeste y vuelca sus aguas en el Río Negro. Su cuenca es complejísima, y en su camino y al paso de sus numerosos afluentes serranos, se encañenan numerosos lagos, algunos de grandes dimensiones y profundidades, creando un sistema complejo de desagüe a este colector principal.

Las abundantes precipitaciones de lluvias y nieves, y su moderada temperatura han creado por la natural existencia de grandes zonas boscosas, un panorama de extraordinaria belleza.

El Limay es el emisario del mayor de los lagos: el Nahuel Huapí, que se extiende en sentido noroeste sudeste, presentando una serie de ramificaciones los lagos Espejo, Correntoso y Rincón, por el noroeste; los bra-

///

///

zos Puerto Blest y Tristeza, y el Lago Moreno, por el sudoeste, el brazo Hue-mul por el norte y el Lago Gutiérrez por el sur. Es el mayor de los lagos argentinos, con una superficie calculada en 557 kilómetros cuadrados, y se encuentra el espejo de sus aguas, a 772 metros sobre el nivel del mar. Como aclaración digamos que el lago Argentino, de mayor extensión, es compartido con Chile.

El Limay extiende su curso hacia el nordeste por un valle estrecho y tomando hacia el norte se une con el río Traful, emisario del lago del mismo nombre, en donde la región es conocida como Valle Encantado. Luego dobla el Limay su curso hacia el nordeste, para recibir el Collón-Curá.

El Collón-Curá es el río más importante de los de la cuenca hidrográfica del río Negro, al cual vuelca más de la mitad de sus caudales. Es difícil establecer en estas zonas los orígenes de los ríos, en este caso podría decirse que los nacimientos más lejanos están en el Lago Aluminé. El emisario de este lago lleva el mismo nombre y sale por el extremo sur-oriental atravesando su curso rumbo norte a sur, por un valle longitudinal, recibiendo por su margen derecha sus más importantes tributarios, entre otros el Pulmarí, que es el desagüe de los lagos Pilhue, Lorquenco, y Pulmarí; el río Rucachoroy desagüe del lago del mismo nombre; idem del Quillén, lago del mismo nombre; el Malleo que recibe los caudales del lago Tromen y el Chimehuin, que recibe el lago más grande de esta serie, el Huechulafquén, y del lago Lolog mediante un emisario el río Quilquihue. El Aluminé en su confluencia con el Chimehuin recibe en el nuevo curso de agua el nombre de Collón Curá, el que entrega sus aguas al Limay luego de un recorrido de 174 kilómetros.

Siguiendo el Limay aguas abajo de su confluencia con el Collón Curá nos encontramos con el Paso Limay y ya a partir de este punto el río nos ofrece variantes, desapareciendo los escollos, los rápidos y no tiene ningún afluente de mayor importancia hasta llegar a su confluencia.

El río Neuquén, que conjuntamente con el Limay llevan sus aguas al Negro, se diferencia fundamentalmente de aquel, ya que en su largo recorrido no existen sino muy pocas cuencas lacustres, y el bosque magnífico señalado en el sur, va desapareciendo hacia el norte y las lluvias también disminuyen en forma notable y tienden a hacerse estacionales.

///

///

Su origen más remoto está cerca de los 36° 15' de latitud sur sobre la frontera con Chile; se forma con los caudales de Huarhuarco, recibe por su margen derecha al Pichi Mahida, dobla hacia el este y recibe el aporte del Chos-Malal y del Curri-Lehue o Curreleo, nuevamente turce hacia el sur, donde recibe el segundo Pichi-Neuquén. En la región montañosa alta, recibe numerosos desagües torrentosos, sobre todo por la margen derecha.

El Agrio es el río más grande de los tributarios del Neuquén. Su sabor es agrio, se justifica por cuanto sus aguas se cargan de ácidos formados en razón del azufre, cloro y amonio que se encuentran en estado libre en esta zona, la que se caracteriza por los fenómenos post-volcánicos, como las aguas termales, en estado de ebullición, etc.

El río Neuquén, que como ya hemos dicho se diferencia fundamentalmente del Limay por las condiciones morfológicas y climáticas de su cuenca hidrográfica, tiene un régimen torrencial, que origina corrientes devastadoras, razón por la que parte de su caudal ha sido desviado a la cuenca Vidal, que forma el Lago Pellegrini.

A partir de la confluencia de los ríos ya mencionados, se inicia el Río Negro, que recorre las áridas mesetas patagónicas de oeste a este, abriendo su surco hondo y ancho en las tres terrazas que lo acompañan hasta su desembocadura en el O. Atlántico. Cabe consignar que en algunas partes el valle llega a tener 20 kilómetros de ancho.

El río Negro termina su recorrido en el Océano Atlántico, entre las ciudades de Patagones y Viedma, en donde alcanza un ancho de 300 metros. Frente a su desembocadura el material de arrastre, forma una barra, llamada la "barra de Patagones", que dificulta la penetración del río con baja mar, esto ocurre entre Punta del Faro y Punta Main. Su recorrido desde Confluencia hasta su desembocadura es de 637 kilómetros.

El río Colorado tiene su origen en la Cordillera, se forma con los caudales del Grande y del Barrancas y tiene su recorrido de norte a sur. Su cuenca pertenece exclusivamente a la citada región cordillerana, donde las precipitaciones son en invierno y caracterizadas generalmente en forma de nieve. Tiene

///

///

en dicha región una medida de 700 milímetros, pero aguas abajo de la confluencia de los dos colectores. El Colorado atraviesa regiones de escasas precipitaciones; 200 milímetros.

Los dos ríos que lo forman, Grande y Barrancas, son el resultado del drenaje de toda la región cordillerana. El río Colorado no recibe ningún otro caudal hasta su desembocadura, si se tiene en cuenta, que el río Curacó, que vuelca sus aguas al mismo, en su medio recorrido al mar, carece de importancia.

El río Barrancas nace en la Laguna Negra, ubicada en la Cordillera, muy cerca del límite internacional. Su curso a igual que el del Grande lleva la misma dirección que el colector principal, es decir de norte a sur.

En su parte norte el Barrancas recibe los caudales de los arroyos Tierra, Curumillos y Domuyo, desde el oeste y del Paculeo por la margen izquierda que drenan el valle del Rinón, en la mitad de su curso se introduce en el lago Carrileuquén, a 1.500 metros sobre el nivel del mar. Este lago rompió en Diciembre de 1914, su dique natural de contención, que represaba 2.000 millones de metros cúbicos calculados, arrasando el valle y aparejando catastróficas consecuencias, especialmente para las fértiles tierras de las rinoonadas, tierras que necesitaron cientos de años para acumularse.

El río Grande, es el que aporta las cuatro quintas partes de los caudales del sistema principal, en sus nacientes, también sobre el límite internacional, recibe un enjambre de arroyos, que tienen su origen en los glaciares del Tinguirrica. Su ancho varía entre los 10 y los 500 metros.

Posee muchos tributarios por ambas márgenes, pero los de la derecha son los que, por originarse en las grandes cumbres, le entregan mayor caudal, no así los de la izquierda, ya que en algunos de ellos hasta se encuentran secos. Los de la margen derecha de su nacimiento a su confluencia son el Peñas, Valenzuela, Montañés, de los Angeles, todos ellos arroyos.

El río Colorado a partir de la confluencia de sus dos colectores citados, toma con excepción de sus primeros 25 kilómetros, que son hacia el sur, el rumbo este sureste, manteniéndolo hasta su desembocadura.

///

///

El ancho medio del Colorado es de unos 114 metros y tiene una variación de su caudal que va de un máximo de 772 m^3 por segundo, a unos 32 m^3 por segundo (para los años 1924-25). Variarán estos caudales, una vez construido el dique de Huelches, aguas arriba de Pichi-Mahuida.

En lo que respecta a costas, podemos decir que esta parte del litoral marítimo patagónico está comprendido entre la desembocadura del río Colorado y el punto de la línea del límite entre las provincias de Río Negro y Chubut, que termina en el mar.

La costa, desde la desembocadura del río Colorado, hasta la punta Rubia, tiene unos 126 kilómetros y recibe en la mayor parte el nombre de Bahía Anegada, está compuesta por una serie de bancos e islas anegadizas, entre las que penetran brazos de mar, tomando en algunos casos el nombre de bahías. Dentro del total de esta extensión, la bahía Anegada está compuesta, como hemos dicho, por un conjunto de bancos y cangrejales, entre los que emergen algunos, islotes e islas sin mayor importancia. El río Colorado no desemboca por su cauce natural, sino por un falso brazo llamado Zanjón. Su cauce natural, formado por los dos brazos que conforman su delta, se encuentran secos y se están realizando obras para normalizar su verdadero curso.

La Bahía Unión, la primera que encontramos de norte a sur, es un brazo de mar, que se introduce entre los bancos y cangrejales, en la parte norte de la bahía Anegada, es utilizada por pequeñas embarcaciones, especialmente pesqueras, como abrigo en determinadas circunstancias.

Las islas principales en esta zona son las de: los Riachos, Gama, Flamenco, de los Césares y del Sur, y algunos islotes como Otero, Gaviota, Olga. A bundan en ellas aves marinas, patos y flamencos.

Los bancos son de arena, mezclada a veces con pedregullo y rodados y los cangrejales son fangales de arcilla casi coloidal, con gran proporción de materiales orgánicos.

La Bahía San Blas conforma la parte sur de la bahía Anegada, se encuentra entre las islas Gama y la península Jabali, esta última tiene también carácter de isla. La parte norte de esta bahía está rodeada por bancos de arena de mucho peligro y a medida que nos internamos a ella, la arena se va cambian

///

///

do en forma paulatina en pedregullo.

Dentro de esta bahía, existe un puerto pequeño, que sirve a las necesidades de las estancias del lugar y que lleva el mismo nombre.

La amplitud de las mareas es de 3 a 6 pies y es suficiente para que cada pleamar o bajamar, cambien fundamentalmente el panorama de la bahía Anegada. La amplitud de las mareas varía de acuerdo con la intensidad y dirección de los vientos.

Las lluvias son muy escasas y el paisaje desolado y monótono.

Con motivo de los peligros que esta zona significa para la navegación, se ha colocado un faro, de Segunda Barranca, entre la Bahía San Blas y Punta Rasa.

El triángulo formado por las líneas que van entre el puerto de Quequén y Punta Rasa al sur de San Blas, y las líneas formadas por el litoral bonaerense, que se unen en la ciudad de Bahía Blanca, se le llama El Rincón. Esta zona de forma triangular, con su ángulo casi recto que tiene por punto la citada ciudad, se caracteriza por las bajas profundidades que bordean sus costas.

El suelo marino, se presenta en forma de un sedimento muy fino de arena gris y negra, con mezcla en algunos casos de conchilla. Parte de este litoral pertenece a nuestro tema.

Siguiendo con el recorrido de norte a sur, llegamos al espacio ubicado entre las desembocaduras de los ríos Colorado y Negro, aproximadamente unos 153 kilómetros. La constitución de esta parte de la costa, está formada por una cadena de médanos, que no llegan a tener un ancho mayor de dos kilómetros, detrás de los cuales aparece una estepa con idénticos caracteres que la pampeana. Sobre la costa se puede observar un poco de los rodados patagónicos.

Luego y tomando como referencia Punta Rasa, la costa sigue rumbo oeste-sud-este, continuando la cadena de médanos de poca elevación, a veces cubiertos por arbustos espinosos, pastos gruesos y a veces ralos. A medida que nos acercamos al río Negro disminuyen las alturas.

Punta Redonda se encuentra a unos 40 kilómetros al sudoeste de Punta Rasa, en el extremo final del litoral pampeano y está ubicada en la margen izquierda de la boca del río Negro. En este tramo la playa es del tipo acantilada

///

///
de, formada de arena y pedregullo.

La desembocadura del río Negro, de alrededores medanosos, tiene el delta submarino formado por un lado con el aporte del mar y por el otro con el material que arrastra el río, como rodados, pedregullo, gravas, arenas finas, arcillas, material orgánico, etc. Todos estos elementos forman en la entrada del río una barra muy peligrosa para la navegación.

En esta parte ya se entreevee el litoral patagónico (areniscas gris azulada del río Negro y rodados).

Punta Redonda no es más que un pequeño médano de escasa altura, frente al cual se encuentra el canal del río, con un poco más de 265 metros de ancho.

Continúa la costa en dirección este-sudoeste, en un tramo que va del río Negro a Punta Bermejo, cuyas características son las de un paredón acantilado de unos 60 metros, a cuyo pie existe material de desmoronamiento y gran cantidad de rodado.

En Punta Redonda, en la margen izquierda del río Negro, comienza, con respecto a costas, el litoral patagónico y su aspecto es monótono en general. Se aprecia como una extensa barranca o sucesivas barrancas, no muy altas, ya que pocas sobrepasan los 100 metros, los cambios son suaves, y solamente la desembocadura de los ríos y cañadones, éstos últimos corresponden a arroyos y riachos que se han secado, rompen violentamente el aspecto, en las barrancas son anchos y profundos cortes.

La Patagonia está formada por extensas terrazas, en sentido oeste, de muchos kilómetros de ancho. Terrazas cuyos escalones, se orientan en el sentido de los meridianos, y que no son otra cosa que antiguos acantilados litorales.

El paisaje de la costa, es la repetición de estas terrazas, y contra cuyo escalón bate el mar, que cubre el nacimiento de una nueva.

Así como el paisaje de las llanuras de La Pampa, con su leve declive, nos lleva a una costa baja, las terrazas patagónicas con sus escalones, nos indican el tipo de costa que forma su litoral.

La Patagonia tuvo su origen, en su formación actual, en la sedimentación ocurrida en el fondo del mar. Este fue cubriendo lentamente su superficie has

///

///
ta llegar al pie de la Cordillera Andina, y durante la ingresión fue desmoronando el litoral que encontraba a su paso y cubriendo su seno con mantos de rodados y pedregullo, que no era otra cosa que material de desmoronamiento.

La Patagonia ha ido emergiendo nuevamente, suave y en forma de terrazas casi planas y ligeramente inclinadas hacia el este. Tenemos que la plataforma submarina continental, no es más que una nueva planicie o llanura con un pequeño declive a medida que se aleja de la costa y todo indica que se encuentra en período de lenta emersión, y las actuales barrancas del litoral, no sería más que el escalón de unión entre la última terraza emergida, con la que permanece aún como suelo marino y constituye nuestra plataforma continental.

Este suelo submarino, que no es otra cosa que la zona de pesca, posee características muy parecidas a las que forman el suelo patagónico.

El Golfo San Matías es la primera gran entrada de las pocas que tiene la Patagonia, con una boca que va de la Punta Bermeja en la provincia de Río Negro y Punta Norte de la Península de Valdés, con 117 kilómetros entre ambas puntas y una profundidad de 153 Kms. entre el puerto de San Antonio y el centro de la línea que une las mencionadas puntas Bermeja y Norte.

En el golfo continúan, en su aspecto general, las barrancas patagónicas, a semejanza de las mencionadas en las cercanías de la boca del río Negro, o sea constituyendo una serie de paredones, a cuyos pies bate el mar o baña sus playas. En los únicos lados en que se aprecian playas arenosas, es en las llamadas bahía de las Rosas y de los Loros.

No desaparecen en esta zona los médanos, los que se encuentran consolidados con vegetación muy pobre.

Este paredón costero continúa hasta San Antonio, pero antes de llegar a este puerto, es decir, desde Barranca Final va disminuyendo la altura, hasta convertirse en una serie de médanos. En este tramo la playa es ancha, con costas arenosas y pedregullo.

El puerto San Antonio se encuentra ubicado dentro de una bahía que en su parte exterior tiene una serie de bancos que forman una barra, y en el interior existen un sinnúmero de pantanos y cangrejales. La principal parte de la bahía la forman dos penínsulas alargadas, una avanza del oeste, terminando en Punta Delgado, y otra avanza del este para terminar en Punta Villalino. Estas dos pun

///

///

tas marcan la entrada al puerto de San Antonio, la que se encuentra franqueada por dos grandes bancos: Lobos, al este y Reparo al oeste.

San Antonio tiene una población aproximada a los 4.000 habitantes y se encuentra unida al lago Nahuel Huapi por ferrocarril. Puerto de pesca interesante pero de agua potable escasa y mala.

La costa que sigue hacia el sur, de este puerto, muestra un aspecto pobre con vegetación de algunos pastos duros y arbustos. Las barrancas subsisten, pero no en la costa propiamente dicha, sino más adentro, desde la costa el terreno va ascendiendo lentamente, hasta alcanzar la altura correspondiente a la meseta interior. La altura de las barrancas en esta parte de la costa oscila en los treinta metros.

Más hacia el sur, se encuentra Punta Pórfido, cuyos desprendimientos en la costa llegan hasta 1,8 kilómetros que prolongándose bajo el agua, asoma en forma de islote, llamado Lobos. Esta punta tiene una altura de 88 metros, y lo mismo que punta Sierra y Pozos, no son más que grandes conglomerados de rocas eruptivas.

Recién al sur del paralelo 42, las playas son mucho más anchas y llegan a tener 100 metros de bajamar.

V.- POBLACION

Las características naturales que he señalado en tan vasto escenario nos muestran una diversidad de aspectos, no siempre dominables y de acción negativa. La rigurosidad del clima le confiere un rasgo distintivo en lo que hace a la utilización del suelo, susceptible de ser modificado por la acción vivificante del agua que corre superficialmente a través de pocos ríos pero de positivo caudal permanente. Los vientos dominantes contribuyen a acelerar el proceso erosivo de las desnudas mesetas, que aún permanecen desafiantes no sólo en lo que hace a sus posibilidades económicas sino también en la instalación humana.

No hay duda que el medio es áspero y si hoy la Patagonia va procurando alcanzar un sitio de potencialidad, es fácil atribuirlo al esfuerzo tesonero de muchos que luchando en un medio inhóspito van paulatinamente incorporando nuevos bienes, que por ser difíciles más se valoran.

El sector que motiva el presente estudio se encuentra poblado por 332.954 habitantes, conforme al siguiente detalle:

Provincia de Río Negro	193.715
Provincia de Neuquén	120.799
Partido de Patagones	<u>18.440</u>
Total	332.954

Con los números establecidos, respecto a la superficie, y los habitantes que ocupan la misma, establecemos que la densidad de población es pobre y alcanza aproximadamente a 1 habitante por kilómetro cuadrado. Este hecho no podemos decir que sea anormal, y hasta podemos asegurar que es lógico. Recordemos que estamos incursionando precisamente su desarrollo, en base a las riquezas naturales que encierran sus tierras. Recordemos también el centralismo existente alrededor de los grandes centros, con especial mención de la Capital Federal, a la que rodea un fuerte cinturón de grandes industrias, y pensemos también que todo lo que hace en grandes obras por parte del estado, es en base a los intereses creados por dichos centros y casi nunca con miras futuras menos aún con espíritu patriótico en beneficio futuro a zonas sub desarrolladas.

///

///
Pero el futuro de la Patagonia con o sin ayuda del estado está hechado, su riqueza ya aflora y muchas están siendo explotadas. Es por tal razón que a pesar de tener una densidad tan baja de población, su evolución demográfica, es sumamente interesante.

Río Negro por ejemplo, tenía en el año 1895 9.300 habitantes, en el año 1914 42.300 alcanzando en 1947 134.300 habitantes, conforme a los censos nacionales de dichos años. En el quinto relevamiento general demográfico llegó la cifra a casi 194.000.

Neuquén en el año 1895 tenía 14.500 habitantes, en el año 1914, 28.800 habitantes y en 1947 86.800, totalizando en el año 1960 una población superior a los 110.000 habitantes.

Con lo expuesto podemos apreciar de Río Negro, que ha aumentado de población entre los años 1947 y 1960, es decir en trece años, un 44,18 %, lo que da una tasa anual muy importante, el 27,4%. La tasa de crecimiento para Neuquén anual, es del 18,8%, para el mismo lapso de tiempo.

Si tenemos en cuenta que la tasa del país para ese período fue del 17,6 %, apreciaremos la importancia del porcentaje para estas provincias, especialmente para Río Negro.

A medida que desarrollaban ciertas zonas agrícolas y se implantaban industrias se iban formando concentraciones de habitantes, la mayor se ha producido en el Alto Valle. Produciéndose entre los años 1947 y 1959, aumentos del 286,49 % en Cinco Saltos; 226,11 en Cipolletti; 267,50% en Villa Regina y 129,68 % en General Roca, todas de Río Negro. Otras incrementaciones importantes son las ocurridas en el Bolsón, 210 %, Lamarque, con 167,13 % y Valcheta con 105,94 %, en que también se desarrolla la agricultura.

En San Carlos de Bariloche debido a la atracción turística se ha formado muy rápidamente una ciudad y el aumento fue del 169,50%.

En cambio en otros lugares como Viedma, capital de la provincia, el aumento fue solamente del 28,31 %, y en San Antonio Oeste llegó al 29,89%.

En 1960, el total de la población rural en Río Negro era de 109,600, contra una población urbana de 84.100, es decir que así el 57% de la población era rural.

///

///

En General Roca existe una paridad del 50% entre ambas poblaciones.

En Neuquén, en 1960, más del 65% de la población era rural.

Estas provincias no escapan al fenómeno general y universal de la concentración de la población alrededor de los centros poblados.

Con referencia siempre al año 1960, la población según su sexo, tuvo la siguiente distribución:

	<u>Varones</u>	<u>Mujeres</u>
Río Negro	101.839	91.876
Neuquén	58.804	52.204

La tasa de natalidad de Río Negro es del 31,6 % y en Neuquén del 34,4 %, siendo de las más altas del país, teniendo éste un promedio del 22,5 %. La tasa de mortalidad es superior al promedio del país, 8 %, siendo en la primera del 10, 3 % y en la segunda del 10,2 %.

En crecimiento vegetativo, ambas provincias tienen un índice elevado, y superan al del país. En 1959, en Río Negro la tasa fue del 3 % manteniéndose desde 1945 por arriba del 20 %. En Neuquén en 1947, fue del 24,4% con una máxima en 1954 del 29,3%. Ambas tasas superan en forma apreciable a la del país que en el año 1959 fue del 14,5%.

En la provincia de Río Negro en el año 1960, el 80,61 % de su población es argentina. A título informativo cabe destacar que el relevamiento del año 1960 se efectuó en noviembre, época en que ha afluído gran parte de la población golondrina, que al igual que muchos obreros criollos, atraen desde septiembre los centros de mayor absorción de trabajadores.

Digamos que poblar estas provincias argentinas, es algo más que una necesidad y debería ser uno de los objetivos del gobierno nacional.

VI.- RECURSOS NATURALES

Es indudable que la potencialidad económica del sector considerado estará dada por la serie de recursos naturales, que en conjunto constituirá la base sobre los cuales habrá de incidir la actividad que desarrolle el hombre en favor de su mejor aprovechamiento. El conocimiento de las reservas potenciales es aspecto indispensable para poder valorar lo que se tiene, cómo se utiliza y qué perspectivas ofrece para una mejor explotación teniendo en cuenta la superación de aquellos elementos que puedan influir negativamete. El inventario de las riquezas es requisito indispensable, ya que de nada vale querer promover una región sino conocemos previamente que es lo que contiene dicho marco. Es por ello que en este capítulo analizaré los recursos con que se cuenta y el modo en que los mismos son actualmente aprovechados para señalar más adelante, en caso de carencia o explotación irracional, las medidas que estimo convenientes a fin de que dichas riquezas sean aprovechadas en forma armónica y según lo requieren los altos intereses del país.

a) Agricultura

Dar una idea del desenvolvimiento de la agricultura en el trozo de región que pertenece a la zona patagónica y que cae dentro de la afluencia a Bahía Blanca y sus puertos, es sin lugar a dudas analizar la actividad agrícola de las provincias de Río Negro y Neuquén, con referencia al Alto Valle del Río Negro.

Es muy importante el progreso alcanzado en los últimos años en esa zona, bajo todo punto de vista, tanto económico, como técnico y científico, la región ha sufrido un enorme desarrollo, cuyos resultados los dan las cifras, que luego pasaremos a informar. El regadío ha permitido pasar de lo extensivo a lo intensivo.

El Alto Valle del Río Negro podemos decir que es una de las regiones privilegiadas de nuestro país. Este privilegio otorgado por obra del ser humano, mediante las construcciones de sistemas de regadíos, es el resultado del trabajo, la constancia, y la fe en la tierra que nunca deja de ser pródiga para quien la trabaja inteligentemente.

Hoy podemos decir, que esta zona de la República Argentina, es rica, no sólo por lo que su tierra produce sino por lo que sus pobladores elaboran.

///

///

La producción del Alto Valle de Río Negro, está dada en primer término por la fruticultura, dentro de la cual la vitivinicultura, es su riqueza significativa por legumbres en general, pastos, semillas, miel, fruta seca, dulces, etc.

Recién ahora la explotación frutícola se efectúa en forma racional y científica, no obstante tener más de 40 años la terminación de las obras, que pusieron en manos de quienes se dedicaron desde un principio a esta actividad, la tierra en condiciones agrológicamente óptimas para su explotación.

Las frutas y el vino son las riquezas principalísimas de la región, pero esto no quiere decir que las demás riquezas regionales no tengan o puedan tener, con una explotación intensiva, valor económico nacional.

Desde un principio predominó la explotación vitivinícola, las plantaciones de fruta, en forma intensiva, comenzaron por el año 1922. En la agricultura en general, va predominando el cultivo que más fácilmente se reproduce, y esto ocurre por la conjunción de varios elementos, la clase de cultivos, la fertilidad de la tierra, el clima, etc. En la región del alto Valle entre los frutales se difundió enormemente y desde un principio, la pera Williams, Bon-Chretien; llamada comunmente pera de agua, por su facilidad de multiplicación, otra fruta muy difundida en la zona es el membrillo.

Desde el año 1925 aproximadamente, se efectúan estudios sobre terrenos prácticos con el objeto de determinar con exactitud las distintas variedades, mas apropiadas para el cultivo de esa zona.

Las peras y las manzanas son las frutas que más se adaptaron al Alto Valle del Río Negro, y muchas penurias significaron para los colonos que debieron elegir la variedad de cultivar, de entre casi 500 de estas frutas, que luego de muchos años de sacrificios se vieron en la necesidad de comenzar nuevamente, ya que tuvieron que destruir montes, que les habían llevado años de cuidado.

Tanto en peras como en manzanas, las variedades se vieron reducidas a aproximadamente 5 ó 6 clases. Cabe destacar la misión importante que cupo en este aspecto a la Chacra Experimental del Ferrocarril Sud, (hoy Ferrocarril Nacional General Roca), y algunas nacionales.

No obstante experimentalmente no se deja de trabajar en la actualidad,

///

///

ya que siempre se buscan especies nuevas y mayor rendimiento y calidad.

Todo el trabajo realizado, producto más que todo del tiempo transcurrido, es en adelante tiempo ganado y rendimiento seguro.

Pero se siguen estudiando nuevas selecciones porque lo que se persigue, es siempre el mejoramiento en la calidad, y poder establecer con aproximación la producción.

No obstante es difícil convenser a los colonos para que cambien la especie, ellos prefieren lo conocido, porque ya saben el resultado con certeza.

En este aspecto el colono vive explotando su suelo sin control, es decir planta lo que ve plantar a sus vecinos y porque sabe que va a tener un rendimiento bueno.

Pero es indiscutible que se tendría que tener un asesoramiento cada vez que va a iniciar una nueva plantación o cambiar la ya existente. Efectivamente, de esta manera no sólo el colono existente, que quiera cambiar sus especies o tipos de frutales, sino el nuevo colono sabe cada invierno que cantidad y variedad de frutales debe plantar.

También se lograría de esta forma poder obtener de una manera aproximada la producción y probable consumo.

Tomando en cuenta algunas estadísticas diremos que las plantaciones de frutales, abarcan unas 12.000 Has., aproximadamente, de las cuales están en producción unas 8.000 Has., solamente, con una producción de 6.000.000 de cajones.

En el momento oportuno las frutas son seleccionadas por su calidad, tamaño, color, etc., cuatro son las selecciones: Extra-Fancy, Fancy-Cull, y Descarte.- Las dos primeras son las consideradas de primera calidad, aptas para exportación y frigorífico, la llamada Cull es la que se trabaja en los mercados internos nuestros, su precio es la mitad del de las otras dos, por último la fruta que entra en la selección "descarte" es la fruta mala, en todos sus aspectos, chica, atacada por plagas, deformada, machucadas, muy madura, etc., y es devuelta a los productores.

Uno de los problemas de la fruta es el encarecimiento que sufre con posterioridad a su cosecha, llegamos por ejemplo, que un cajón de manzanas de

///

///

la llamada Deliciosa, de 20 Kgs., rinde al productor \$ 5,50, resultando luego puesto el cajón en casa del consumidor: \$ 13,20.

De esta manera, las dos primeras selecciones se reservan para la exportación, y consumo interno, resultando una fruta cara.

Por lo tanto el pueblo argentino no se ve beneficiado con el consumo de fruta del Alto Valle por su encarecimiento, y hasta tanto no se idee otra forma más económica tanto de embalaje como de traslado de la producción a todos los puntos del territorio, esta fruta, seguirá gozando del concepto de fina, y sólo será exportada y consumida por quienes puedan pagar su precio. La manzana ha ido poco a poco aumentando su producción de 3.500.000 de cajones del total citado de 6.000.000 de cajones.

Este incremento de la manzana, tiene como motivo principal, su mayor resistencia al clima y al tiempo, siendo de más fácil conservación, pero también ha ido ganando consumidores.

Las distintas clases de frutas, son:

Para la manzana: Delicious
 Red Delicious
 Rome Beauty
 Glangyle Red
 Granny Smith
 Jonathan
 Blackjon

Para la pera: Williams Bon Chretien
 Doyenne Du Comice
 Packham's Triumph
 Passe Crassane
 Winter Bartlett
 Winter Nelis

Ya hemos manifestado que poco a poco la manzana ha ido suplantando a la pera por una diversidad de motivos, también citados, otro de los cuales, es el mayor precio que se obtiene por la manzana. Efectivamente, el colono año a año va cambiando sus montes de perales por manzanos; pero si analizamos los motivos citados, y tomamos en cuenta otras situaciones o puntos de vista, comprendemos, que se trata de una medida muy equivocada. La diferencia de precio citada en primer término, se ve ampliamente compensada con la mayor producción

///

///

por hectárea de esta fruta, ya que en una hectárea entran muchas más unidades de árboles de peras, con lo que se obtiene tal compensación.

No deben olvidar los colonos, y gracias a ellos, que la pera del Valle, es por su calidad una fruta exquisita al paladar, ya que se ha ganado el mercado interno y externo, con una producción superior a 2.500.000 cajones.

Otras frutas que también se producen en el Alto Valle, aunque no se puede hablar de producción, y menos comparar con la manzana y la pera, son: los duraznos, ciruelos, cerezos, pelones, damascos, guindas, membrillos e higos.

Se trata de frutas de muy buena calidad, es decir de muy buena aroma, tamaño y presentación, pero tratándose de frutas de floración muy temprana, las heladas las castigan violentamente, por lo que el colono no quiere arriesgarse en estos tipos de cultivo de dudoso rendimiento.

Otro dos cultivos interesantes y de futuro promisorio, son la olivicultura y el cultivo del nogal. Actualmente podría decirse que se está en sus comienzos, pero los resultados obtenidos, son algo más que satisfactorios. Los olivos, ya lo hemos dicho al referirnos a esta riqueza de explotación en gran escala, del sur argentino; son plantas que una vez transcurridos los primeros años, no corren mayormente ningún peligro y su desarrollo se hace sin dificultad. Quiere decir que peligran cuando son árboles pequeños frente al peligro de alguna helada grande que los pueda matar.

El nogal es otro cultivo que si bien carece de importancia en esta región, se reproduce perfectamente. Se trata al igual que el olivo de una planta de extraordinaria longevidad, que no necesita cuidado de ninguna clase, ya que sus plagas son fácilmente combatibles, y del tipo de árboles frondosos, razón por la cual puede ser de suma utilidad, para combatir en la zona, los fuertes vientos que maltratan a los cultivos frutales.

Los nogales dan muy buenas cosechas, y su recolección es de la que no necesita cuidados, es decir no presenta los inconvenientes que ofrecen los frutales.

Si el colono plantara año a año, y aún con fines de protección de sus frutales, nogales, tendría también año a año, un nuevo ingreso, que no le demandaría mayormente trabajo, y que con el tiempo puede significar para la economía

///

///

del país cifras elevadas, gracias a la conjunción de todas esas riquezas regionales, de relativo poco monto.

La Evolución de las áreas bajo cultivo nos muestran que en el año 1922 (16), la zona del Alto Valle, beneficiada por el regadío se distribuía del siguiente modo:

Alfalfares	21.400 Has.	83%
Cereales	200 Has.	
Viñedos	1.828 Has.	
Frutales	423 Has.	17%
Legumbres y Hortalizas	1.025 Has.	
	<u>24.876 Has.</u>	

En el año 1933 (17) las hectáreas cultivadas alcanzaban a 44.469 Has., de las cuales correspondían a cultivos extensivos el 58 % y a los intensivos el resto:

Alfalfares	22.356 Has.
Cereales	3.451 Has.
Viñedos	9.105 Has.
Frutales	7.907 Has.
Legumbres y Hortalizas	1.560 Has.

En el año 1944-45 (18), siempre en la misma zona, en una superficie cultivada de 49.887 Has., los cultivos intensivos ocupaban ya el primer lugar con el 52%, en 1960 este por ciento era del 70, sobre una superficie de 52.668 Has. (19).

En el año 1959-60 la producción obtenida en el Alto Valle, era:

Frutas	322.842 Tns.
Uva	85.290 Tns.
Legumbres y Hortalizas	96.143 Tns.
Cereales	1.441 Tns.
Industriales	329 Tns.
Alfalfa	98.820 Tns.
	<u>604.865 Tns.</u>

Hasta ahora he mencionado, tanto en los caracteres, que se manifiestan en la evolución agrícola, como en sus cifras, al Alto Valle del Río Negro, lo he hecho a título de ejemplo, para que sirva de fundamento frente a las cifras, que en adelante mencionaremos, no sólo ya de dicha región, sino ya de las provincias de Río Negro y Neuquén. Las sup. cultivadas en ambas pcias. en el año 1960, alcanzó a las 88.273 Has. y la producción alcanzó a 783.167 Tns.

///

PRODUCCION AGRICOLA EN 1962 (20)

Grupos de Cultivos	RIO NEGRO		NEUQUEN		TOTAL	
	Sup. Ha.	Produc. Tn.	Sup. Ha.	Produc. Tn.	Sup. Ha.	Produc. Tn.
Alfalfa	28.700	128.985	5.400	18.200	34.100	147.185
Trigo	460	200	340	136	800	336
Maíz	1.770	1.880	360	270	2.130	2.150
Avena	360	188			360	188
Cebada	1.580	463	80	20	1.660	483
Centeno	435	229			435	229
Cereales	4.605	2.960	780	426		
Papas	1.930	17.300	300	1.400		18.700
Cebollas	90	1.410				1.410
Ajo	40	260				260
Arvejas	70	80				80
Porotos	55	65	5			70
Tomates	7.200	114.200	60	800		115.000
Zapallos	50	1.000				1.000
Hort. y Legumb.	9.435	134.315	365	2.205	9.800	136.520
Lavanda	22	180				180
Lúpulo	205	120	52	36		156
	227	300	52	36	279	336
Uva	14.500	102.000	958	4.690	15.458	106.690
Aceitunas		150		28		178
Nueces		156		60		216
Pimientos		220				220
TOTALES:	75.917		12.555		88.272	

///
b) Ganadería.-

No escapa esta parte norte de la Patagonia a la importancia que tiene la ganadería en todo el territorio de la República, bajo el aspecto de la ocupación que brinda a sus habitantes, el hecho de asegurarles el elemento más importante de su alimentación.

Con algunas excepciones el abastecimiento de carne se cubre con las producciones locales. No así la provisión de leche que acusa, especialmente en Neuquén, un déficit grave.

Puede decirse en términos generales, que la actividad pecuaria, constituye el único recurso de subsistencia, de un elevado sector de la población de la zona que nos ocupa. Esto plantea un serio problema técnico ganadero, el que se superpone a agudos problemas sociales, que indiscutiblemente exigen especial atención.

Tenemos para la provincia de Neuquén, estadísticas, de las que surge que de los 42.683 habitantes de las ciudades y municipios de más de 2.000 habitantes, en 1960 existió un abastecimiento promedio de 100 gs. por persona y por día.

Estas manifestaciones, tienen su base en las estadísticas obtenidas de los registros censales, y como se expresa en el trabajo de: Italconsult Argentina estos registros adolecen de fallas, que no sólo ponen en duda algunos aspectos considerados, sino que se ha podido comprobar algunas inexactitudes.

Una de las principales riquezas de la Patagonia, es la ganadería. Pero hablar de ganadería en el sur argentino es referirse a la cría del ganado ovino.

Con respecto a la zona que nos ocupa, es decir la parte norte de la Patagonia, también el ganado ovino es el de mayor importancia y el que se destaca numericamente en forma muy considerable.

Esto es tomando a toda la zona que nos ocupa, pero si nos referimos particularmente a la provincia de Neuquén, tendremos muy aparejado el número de cabezas de ganado ovino y caprino, con un leve margen a favor de este último para el año 1960, según constancias del Censo Agropecuario Nacional.

///

PROVINCIA DE NEUQUEN - AÑO 1960

<u>Ganado</u>	<u>Cantidad</u>
Bovino	131.320
Ovino	680.664
Caprino	690.184
Equino	58.458

En cambio para la provincia de Río Negro la cantidad de cabezas de ganado ovino dada por el relevamiento censal de 1947, fue de 3.367.958, y el censo del año 1960 arrojó la cifra de 3.121.267 cabezas. El ganado caprino es de relativa importancia económica para la provincia.

Siendo realmente de vital importancia para esta zona el ganado ovino, por la derivación que tiene en la industria textil más adelante nos ocuparemos en especial de este ganado, bajo el punto de vista del mejoramiento y del rendimiento de la lana.

Desde el año 1922, se aprecia un estancamiento en el aumento del número de cabezas y hasta un pequeño declive, pero bien podemos decir, que este estancamiento lo ha sido en beneficio de la cantidad y calidad de la fibra textil obtenida.

Partiendo del IV Censo Nacional, el ganado lanar discriminado por razas dio las siguientes cifras:

Razas	RIO NEGRO	NEUQUEN	TOTAL
Corriedale	150.700	103.400	254.100
Merino Argentino	1.128.600	341.600	1.470.200
Merino Australiano	934.000	144.500	1.078.500
Romney Marsh	20.000	40.200	60.200
Lincoln	504.000	52.500	556.500
Criolla	267.200	118.000	385.200
Varias	462.700	93.100	555.800
Totales	2.467.200	893.300	4.360.500

Si tenemos en cuenta la progresión que ha existido en estas dos provincias a través de las cifras podemos apreciar, que para la provincia de Río Negro, el ganado ovino ha decrecido en el número de cabezas, habiendo aumentado aunque en forma muy leve el ganado bovino:

RIO NEGRO	1922	1947	1960
Ganado Ovino	-----	3.367.958	3.121.267
Ganado Bovino	101.000	-----	137.973

///

///

Con respecto a la provincia de Neuquén y también partiendo de las cifras dadas por las estadísticas para los censos nacionales agropecuarios, tenemos inversamente una situación muy parecida, aunque muy distinta en número:

(en miles)

NEQUEN	1895	1914	1930	1947	1960
Ganado ovino	357,4	792,4	914,4	884,7	680,7
Ganado bovino	868,5	761,7	782,9	660,3	656,7
Ganado caprino	74,6	325,8	413,4	518,2	690,2

En esta provincia las cifras evidencian la importancia del ganado caprino en la economía, y especialmente en la subsistencia de los sectores más pobres de la población rural neuquina. Según el censo de 1960 el sacrificio con destino a consumo en toda la provincia, arrojó las siguientes cifras:

Vacunos	4.059
Ovinos	50.047
Caprinos	149.317

en las regiones más pobres, en el conjunto de los departamentos de Añelo Perhuenches, Chos Malal, Minas, Ñorquin y Loncopué las cifras son:

Vacunos	974
Ovinos	9.449
Caprinos	95.266

lo que demuestra que en las zonas más pobres existe un incremento grande en el consumo de carne caprina.

En estas dos provincias no existen frigoríficos para la faena de vacunos, lanares y porcinos, lo que resulta una falta de aliciente para el productor rural.

Con respecto a los equinos, han ido disminuyendo en el número de cabezas, en razón de que la mecanización general, ha ido reemplazando a esta especie, en las distintas actividades rurales.

La producción de lana, en toneladas, arroja las siguientes cifras para los años 1958-1959:

	RIO NEGRO	NEUQUEN	TOTAL
Fina	8.200	1.800	10.000
Cruza fina	2.000	500	2.500
Cruza mediana	700	100	800
Cruza gruesa	---	100	100
Criolla	---	200	200
TOTAL	10.900	2.700	13.600

///

///

Producción de Cueros Año 1955

PROVINCIA	VACUNOS	OVINOS	ASNALES
Neuquén	27.100	201.700	1.100
Río Negro	52.300	685.000	8.500

En el quinquenio 1952-56, la producción de cueros ovinos fue de 700.000 en la provincia de Río Negro y 200.000 en Neuquén, los cueros vacunos alcanzaron 52.000 y 27.000 y los yeguarizos, ulares y asnales 8.500 y 1.100 respectivamente.

La falta de frigoríficos, obra en detrimento de la posibilidad del incremento en la crianza tanto del ganado ovino como bovino, y la creación de frigoríficos es imprescindible, con lo que se incrementarían los saldos exportables.

En Río Negro se sacrifican en sus mataderos un promedio anual de 30.000 reses de vacunos, en Neuquén esta cifra es de 13.000 animales. Estas mismas cifras referidas a los ovinos son de 100.000 y 25.000 cabezas respectivamente. Los excedentes anuales que no se destinan al consumo provincial son transportadas a las provincias de La Pampa y Buenos Aires. Corresponde señalar que una gran parte de la carne vacuna que se consume en los centros urbanos de más población, proceden de la provincia de Buenos Aires. La faena de porcinos es reducida, estimándose en 2.500 reses en Río Negro y 800 en Neuquén.

Los grandes establecimientos se encuentran al sur de Río Negro, hacia el norte, de esta zona, son pequeñas estancias de poco desarrollo.

La zona sur del país puede albergar grandes cantidades de animales, pero se hace necesario una acción de fomento por parte del estado, a fin de facilitar la acción del estanciero, quien, ya he manifestado, es el principal gestor de esta riqueza. El aprovechamiento de las corrientes subterráneas, para establecer nuevas aguadas, la construcción de alambradas, los adelantos de la técnica en materia de pastos, etc., son elementos necesarios que no están al alcance del hombre de campo del sur.

Con referencia a los mercados podemos establecer que en la provincia de Neuquén el consumo de la población del interior, es satisfecho con las

///

///

producciones pecuarias locales, ahora bien: el mercado más denso y con mayor poder adquisitivo (Dpto. de Confluencia), tiene que abastecerse en un 80% con hacienda vacuna que procede del sur de la provincia de Buenos Aires, así como con productos elaborados en distintos frigoríficos y en medida creciente, con carne del frigorífico C.A.P. de General Cerri, en inmediaciones de Bahía Blanca, la que es redistribuida por frigoríficos del Valle.

En esta provincia se advierte esa corriente de importación, si la consideramos como unidad política independiente, creada especialmente por la conexión ferroviaria, que por otra parte establece una corriente de "exportación" de la producción S.O., hacia el núcleo de Bariloche, y hasta el litoral, utilizando ferrocarril, que termina precisamente en ese centro,

Ganado Ovino-Importancia Industrial

Desde hace más de medio siglo nuestro país integra la lista de los mejores productores de lana del mundo. A ello se ha llegado gracias a la producción lanar sureña, que con sus tipos de excepcional calidad, han ganado el prestigio suficiente, para que cabañeros del Perú y Brasil, decidan sus compras de productores, por los de esta zona. Hablar del ganado lanar del sud es hablar del Merino Australiano, cuya fina calidad de lanas, caracterizan a la raza, y que hace que las industrias textiles las adopten con preferencia, por la calidad de sus fibras sedosas y elásticas.

Toda la región precordillerana y la misma sierra forman los campos mejores dotados, naturalmente, para la cría del Merino Australiano.

Magníficos son los ejemplares que se han logrado y se logran, en las cabañas del sur, que se extienden desde el Río Negro hasta el extremo sur.

Pero si bien la zona es propicia para esa raza, no debemos olvidar la esforzada acción de los ganaderos patagónicos al desarrollar la cría de ovinos puros por cruza, que se han adaptado al medio físico y al clima, ya que también ellos han tenido que adaptarse a ese mismo medio y clima y teniendo que seguir desenvolviéndose en ese medio adverso.

Son por lo tanto todos esos cabañeros y grupos de pequeños criadores que con su lucha constante en aquellas latitudes, y mediante una solución mancomunada a sus problemas e inquietudes llegaron a hacer de la Patago-

///

///

nia la zona de privilegio para la cría del ganado ovino.

Muchas son las cabañas de renombre de la Patagonia, y no tendría objeto el nombrarlas pero recalquemos, que el bien ganado prestigio en cuanto a calidad, especialmente, es producto únicamente de sacrificios y preocupaciones de quienes han tenido fe en esas latitudes.

El Merino Australiano ha estimulado constantemente a sus criadores, puesto que la superación de sus productos es constante lo mismo que su prestigio en el mercado mundial de lana.

El desarrollo ganadero patagónico está contribuyendo en forma especialísima al desenvolvimiento económico del país, es por lo tanto esta riqueza sureña de real incidencia en la economía nacional y por ende frente a los mercados mundiales.

Dos son las principales razas ovinas, pobladoras del sur argentino, la Merino y sus variedades: Argentina y Australiana y la Corriedale.

La raza merino, posee una lana muy fina, uniforme y muy suave, utilizada por la industria para productos de alta calidad. Se estima que cada animal da unos 4 Kgs. de lana anualmente.

Se trata de una raza fuerte, fácilmente aclimatable a zonas difíciles, como lo son las grandes extensiones patagónicas nuestras, donde los campos faltos en pastos y aguadas, se ven con frecuencia cubiertos de nieve, en la época invernal. Esta zona es la principal productora del Merino, pero también lo producen la provincia de Buenos Aires y La Pampa, como también, aunque en menor escala, la provincia de Corrientes, Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe.

Las razas ovinas podemos dividir las en tres tipos, conforme al principal objeto de su explotación: raza de lana, la raza de carne y la raza de doble propósito.

A este último tipo pertenecen: La Corriedale, la Romney Marsch y Lincoln.

La primera de cría intensa en Santa Cruz y Tierra del Fuego, por el sólo hecho de aclimatarse al extremo de nuestro país, y ser su principal zona, demuestra su resistencia a la fatiga, hambre y frío.

Pertenece al tipo de doble propósito, ya que es un excelente productor

///

///

de corderos para consumo y de lana de primera calidad y muy uniforme. Se trata de lana larga, de unos 9 a 10 centímetros, rindiendo cada animal, a igual que la Merino, unos 4 Kgs. anuales de lana, la Romney Marsh, buena productora de carne, de lana de hebra larga, promedia unos 3 Kgs. y medio anuales. Chubut y Santa Cruz son sus regiones, aunque no las principales (estas son: las provincias de Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires).

Por último en este grupo ubicamos la Lincoln; se trata de una de las razas más antiguas que llegaron al país, aproximadamente en 1860, puebla hoy las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Corrientes, así como también La Pampa y Provincia de Río Negro.

Con respecto a su lana, da la impresión de estar siempre peinada; de vellón abierto, obteniéndose una producción anual de 5 Kgs. de mechas largas de las que se sacan 25 cms. con ondulaciones amplias.

Varios son los motivos que llevan a los productores al mejoramiento de la lana o a la doble característica de lana y carne, mediante cruzamientos prolijamente estudiados,

Se trata de un problema que preocupa constantemente a los productores, quienes lo encarar en una forma ordenada, mediante la selección prolija de los reproductores destinados a las cruzas.

Fácil es comprender que se deben tener en cuenta una serie de circunstancias, aparte de la raza, tipo, etc., las características de la región en que se van a desarrollar (suelo, clima, altura).

Volviendo a nuestra zona sur, diremos que se han efectuado algunas cruzas con resultados muy buenos, llegando a adquirir una alta valoración comercial. Efectivamente en Chubut, zona de Camarones, partiendo de ovejas Merino Australiano, apareadas con carneros Corriedales y sometidos sus descendientes a una prolija selección se consiguió un tipo de ovino muy mejorado en sus condiciones físicas y una lana de mechas más largas y fuertes. Esta lana se conoce ya en el mercado con el nombre de su zona o sea: "Tipo Camarones".

También en el sur de Santa Cruz y norte de Tierra del Fuego, se han obtenido mediante cruzamientos, razas de alta calidad y reconocido prestigio en el mercado.

///

///

Los sistemas de mejoramiento principales son:

- 1°) Industrial.-
- 2°) Alternativo.-
- 3°) De substitución.-

En el sistema industrial se tratan de obtener en los animales mejoramientos en sus condiciones carniceras, es decir se prescinde por completo de las cualidades laneras del animal.

En Santa Cruz y Tierra del Fuego, se practica, aunque en pequeña escala, pero sí con marcado éxito. Se aparean madres Romney Marsh o Corriedales con carneros de razas Caras Negras.

Sabemos perfectamente, que la producción de carne y la calidad de la misma está en relación directa con la buena calidad de los campos.- Por eso nos encontramos conque en Tierra del Fuego, gracias a la calidad extraordinaria de sus campos, los corderos obtenidos se clasifiquen en el mercado igual que los mejores de la provincia de Buenos Aires. No podemos decir lo mismo de la provincia de Santa Cruz, donde las tierras acusan un estado de pobreza grande; no obstante, este cruzamiento tiene su importancia, no por la calidad precisamente, sino por la época de producción.

El producto obtenido es en gran parte de segunda, clasificándose la mayoría de tercera.

La finalidad del cruzamiento alternativo tiene caracter lanero exclusivamente y se busca de obtener un tipo determinado de lana, que se encuadre dentro de la clasificación comercial. Consiste en alternar dos apareamientos de dos razas.

Con el sistema de substitución se pretende el mejoramiento del ganado ovino de una región, tomando en la selección animales de la misma zona. De esta manera se va mejorando la raza, con animales ya mejorados. La finalidad puede ser: la superación en las condiciones carniceras, la modificación en la producción de lanas, o ambos a la vez.

La esquila es indudablemente uno de los trabajos de mayor importancia para los criadores de lanares. Todo el trabajo del año, puede verse perjudicado por descuido o fallas en los detalles de las tareas de esquila.

///

///

Mediante publicaciones, el Ministerio de Agricultura y Ganadería difunde en las épocas oportunas, consejos y normas, que hacen llegar a los ganaderos para que éstos mejoren sus sistemas de trabajo y por lo tanto sus rendimientos.

Preferente atención prestan los organismos oficiales a la lucha contra la sarna ovina en la República Argentina, estableciendo que la misma puede ser anulada en forma absoluta de nuestros campos. Para ello es necesario el esfuerzo decidido y constante de todos, ganaderos, sociedades rurales, técnicos y el mismo Estado. De esta manera se tuvo éxito en Australia y Nueva Zelanda. En dichas poblaciones se dan las normas prácticas y se establece como profilaxis general el destruir el parásito (ácaro) y evitar el contagio. Con respecto a la lucha contra la sarna procura, en forma general, que los establecimientos infectados combatan la enfermedad de los ovinos por medio de baños antisárnisos generales dados en serie y en medidas especiales. Para los establecimientos liberados de sarna indica adoptar severas medidas de profilaxis y desinfección para impedir la reinfectación.

Por decreto del Poder Ejecutivo Nro. 7383 se declara obligatoria la extirpación de sarna ovina y caprina en las zonas de la República, en las formas y épocas que determine el Ministerio de Agricultura. Además se establecen una serie de multas si se comprueba la existencia de dicha enfermedad, las que irán aumentando a medida que pase el tiempo y no es combatida en la forma dispuesta.

El éxito obtenido en la campaña realizada al sur de Santa Cruz, y en la Tierra del Fuego da las pautas para ampliar a todo el territorio de la República la acción profiláctica contra esa parasitosis.

La lucha obligatoria contra la sarna ovina y caprina implica para todo ganadero, propietario o toda persona que tenga a su cargo el cuidado de las citadas especies el someterse a las normas que a ese respecto dicte la Dirección de Sanidad Animal.

c) Forestales:

La riqueza forestal patagónica se encuentra ubicada a todo lo largo

///

///

de la Cordillera. Esta riqueza boscosa, cubre una franja de aproximadamente 100 kilómetros y no más, no se dispone de un inventario prolijo, sino más bien de estimaciones, especialmente sobre las regiones en explotación.

Si tomamos la zona que nos ocupa, esta franja corre desde los 37°50'S, hasta el paralelo de 42°, la que forma parte de lo que se ha denominado Distrito Forestal Valdiviano.

Las superficies cubiertas por bosques altos y medios, son las siguientes:

	FISCAL	PRIVADA	TOTAL
Río Negro	95,000 Has.	5,000 Has.	100,000 Has.
Neuquén	140,000 Has.	30,000 Has.	170,000 Has.
TOTALES	<u>235,000 Has.</u>	<u>35,000 Has.</u>	<u>270,000 Has.</u>

Estos bosques están formados por los siguientes tipos de árboles: lenga, raulí, ciprés, cihue, ñire, roble pellín, pehuén, maitén, alerce, radial, etc.

La explotación de bosques en nuestro país se efectúa en forma irracional de tal forma que a medida que pasa el tiempo va decreciendo el rendimiento, y al no hacerse nuevas plantaciones en forma racionalizada y con miras a explotaciones futuras, éstas están destinadas al fracaso, de no corregirse el sistema.

En las zonas boscosas naturales, en las que la intervención del hombre ha sido nula, y a las que podemos calificar de más importancia, el árbol no es aprovechable en muchos sitios.

La naturaleza ha hecho que en estas regiones boscosas, los distintos tipos de árboles, se encuentren muy mezclados, y su explotación se hace a veces muy difícil por dos motivos principales: uno de hecho derivado de la circunstancia de que luego de talar un árbol hay que recorrer distancias, por no estar los del mismo tipo juntos, sino muy separados; el otro motivo es que la Administración Nacional de Bosques, es quien señala los árboles que se permiten derribar.

Esto último si bien debe calificarse como medida acertada, ya que evita la tala desordenada, se traduce en una explotación muy costosa, puesto que a veces hay que derribar árboles en lugares difíciles y el tronco debe ser transportado con grandes dificultades, entre regiones rocosas.

///

///

Las zonas boscosas de la Provincia de Neuquén han sido calificadas como sigue:

- 1° Zona del Bosque Subantártico
- 2° Zona de la Estepa Patagónica
- 3° Zona del Monte Occidental
- 4° Zona de los Valles e Islas

La zona del Bosque Subantártico se divide a su vez en dos subregiones: la región de la araucaria o pehuén, entre los 37° 30' y 40° 2' de latitud S., y la región húmeda o de lengas, ñire y cohiué, de los 38°30' hasta los 43°30'.

La zona de la Estepa Patagónica está formada por montes de tipo arbustivo, debido a las sequías y bajas temperaturas.

En la zona del Monte Occidental se observan ciertas formaciones de transición con la zona anterior.

En la última de las zonas, la de los Valles e Islas, bordeando los ríos y arroyos, predominan los sauces que forman típicas galerías a todo lo largo de los mismos.

Refiriéndonos al aprovechamiento económico de las distintas especies arbóreas se puede señalar que: la lenga, en las formaciones neuquinas, no sólo tiene valor por su madera, sino que tiene gran importancia como protectora de suelos, contribuyendo a evitar los aludes en las altas montañas. Sus troncos se utilizan en las aserriás con fuente de madera de obra. Habita desde los 1000 hasta los 1600 metros de altura, y se extienden desde el Lago Quillén hasta el Cabo de Hornos.

El ñire ofrece madera apta para postes, por contener sustancias tánicas que prolongan su conservación.

El cohiué se conserva bien bajo el agua, no así en la superficie, en los aserraderos debe estacionarse bien para su secado, ya que se trata de una madera que sufre muchos movimientos. En la Provincia de Neuquén se presenta en conjuntos uniformes, al sur de la cuenca del Lago Lacar, y en las zonas de los Lagos Lacar y Quillén, en asociaciones con raulí y roble pellín.

El raulí, asociado con el roble pellín se extiende hasta los 40°23' de latitud sur y desde el meridiano 71°20' hasta el límite con Chile.

///

///

El roble pellín, al igual que la araucaria y el raulí tiene su área de dispersión íntegramente comprendida en el territorio de la provincia de Neuquén, limitada al sur por el paralelo de 40°15'. Los mejores bosques se encuentran entre los lagos Lacar y Quillén. Se trata de una madera resistente a la intemperie usándose para postes, durmientes y carpintería.

El ciprés lo ubicamos en las planicies y bajas montañas, su madera es muy nudosa y de buena clase. Se utiliza en carpintería de obra, ebanistería rústica, postes de alambrados, de teléfonos, y otros.

Existen otras clases de maderas que se las utiliza únicamente como fuentes de combustible de leñas, por los pobladores del lugar, tales como el algarrobo, alpataco, molle, matasebo, etc.

El álamo es una especie muy difundida en la Provincia de Neuquén, que cuenta con más de 1.400 has. plantadas. El tipo más difundido es el llamado álamo criollo o negro, al que le sigue en orden de importancia el álamo chileno, luego el sauce álamo, y se están ensayando con éxito los álamos híbridos. El álamo es exigente con respecto al tipo de suelo y su plantación no se efectúa con fines forestales, sino como cortinas protectoras de cultivos.

En Río Negro, existían en 1956, 105 aserraderos y 3 plantas de compensado; en Neuquén, 31 aserraderos y una planta de compensado.

La producción forestal fue:

RIO NEGRO	87.819, 8 tns.
Neuquén	25.359, 3 tns.
TOTAL	123.179, 1 tns.

En el trienio 1956-58 ese total alcanzó la cifra de 262.065 tns., discriminadas en la siguiente forma:

TIPO	RIO NEGRO	NEUQUEN	TOTAL
Rollizos	143.750	63.746	207.496
Leña	32.064	16.132	48.136
Postes	5.724	332	6.056
Varas, etc.	178	56	234
Estacas, etc.	92	51	143
TOTAL	181.808	80.317	262.065

///

///

En la Provincia de Neuquén, de la que se han obtenido las mayores estadísticas, en el trienio señalado tenemos la siguiente discriminación:

AÑOS	ROLLIZOS(m3)	LEÑA(tn)
1.956	27.723	7.376
1.957	21.730	5.237
1.958	13.293	3.519
1.959	19.420	3.513
1.960,	12.914	1.559
1.961	9.440	1.040
1.962	20.000	- - -

De los 9.440 m3. del año 1961, 8223 correspondieron a rollizos de álamos y sauce álamo y sólo 1,217 (con 900 de araucaria) a escencias del bosque natural subanártico.

En 1962, la proporción del tipo de álamos alcanzó casi el 95%.

Los rollizos de álamos son extraídos de las plantaciones de los valles del Limay y Neuquén y se utilizan para cajonería. En los valles se utilizan 20.000.000 de cajones por año.

En la jurisdicción de Parques Nacionales la producción es más importante y la explotación se efectúa por los llamados permisionarios. En los años 1961 1962 la producción sufrió un gran descenso, con motivo del agotamiento de las reservas en las áreas en explotación, las que no pueden ampliarse a nuevos sectores por disposiciones legales.

Ya he dicho en otra parte de este escrito, que las disposiciones legales en el área de Parques Nacionales y la iniciativa de expansión, encarecen la producción; pero tienen la virtud de preservar el acervo boscoso neuquino.

Así sucedió en otras provincias, que contaron con valiosas reservas boscosas, que hoy se encuentran devastadas por la explotación incontrolada a través de los años.

Todo este proceso de producción, ya sea de explotación de los obrajes, como los industriales, alimentados por la materia prima de los bosques naturales, se efectúa generalmente en forma primitiva, y en este sentido la mano de obra empleada constituida principalmente por chilenos, es competente. ///

///

Las especies más explotadas, son aprovechadas una vez desmontadas, en la temporada de verano, las partes que se consideran de primera y segunda categoría, abandonándose sobre el terreno todo el ramaje y leña que luego constituye un peligro constante, al ser los elementos de iniciación y propagación de los frecuentes y devastadores incendios, que asolan dichos bosques cordilleranos. Entre las especies principales encontramos: araucarias, lenga, roble pellín, raulí y ciprés.

Parque Nacional Lanín (Neuquén) - Producción

Tierras fiscales

Especies de maderas: Roble Pellín, Raulí, Coihue y Lenga

AÑOS	ROLLIZOS (m3)
1960	27.500
1961	25.600
1962	10.500

En : Roble Pellín, Coihue y Ciprés

AÑOS	POSTES ALAMBRADOS	POSTES TELEFONOS
	Unidades	Unidades
1960	3.000	80
1961	2.100	170
1962	2.100	100

Propiedades particulares

En : Roble Pellín, Raulí, Coihue-Lenga y Araucaria

AÑOS	ROLLIZOS (m3)	TOTALES DE ROLLIZOS (m3)
1960	5.800	33.300
1961	8.000	33.600
1962	4.500	15.000

Propiedades fiscales. .

Especies de maderas: Ciprés, Coihue y Lenga

AÑOS	ROLLIZOS (m3)
1960	5.450
1961	4.900
1962	1.950

Ciprés y coihue

AÑOS	POSTES ALAMBRADOS	POSTES TELEFONOS
	Unidades	Unidades
1960	11.480	460
1961	18.490	1.410
1962	14.250	290

///

///

Propiedades particulares

Especies de maderas: Ciprés, coihue y lenga

AÑOS	ROLLIZOS(m3)
1960	4.705
1961	5.560
1962	3.350

Ciprés y Coihue

AÑOS	POSTES ALAMBRADOS	POSTES TELEFONO
	Unidades	Unidades
1960	16.940	----
1961	11.620	640
1962	12.320	----

La Provincia de Neuquén debe abastecer la constante demanda de cajones proveniente del Valle del Río Negro, razón por la que debe desarrollar las plantaciones a que nos hemos referido, de los tipos de álamos, en los valles inferiores del Limay y del Neuquén.

No obstante la verdadera riqueza y principal fuente de sus recursos forestales se encuentra en la cordillera y pre-cordillera. Es ahí donde debe incrementar la forestación, principalmente con tipos de árboles de ciclos cortos. Siendo de suma importancia el estudio y aplicación de las leyes de protección y en algunos casos, de ser necesario, la modificación de las mismas, en beneficio de un futuro forestal planificado y con miras al mejor aprovecha - miento de la riqueza, evitando a la vez la érdida irreparable del capital, suelo y agua.

d) Minerales:

La riqueza minera de esta parte de la Patagonia, es decir el área que abarcan las provincias de Río Negro y Neuquén y parte sur de la Provincia de Buenos Aires, dista mucho del real valor y posibilidades de lo que es actual - mente la explotación de esa zona.

Los distintos depósitos existentes en explotación o nó, dan la seguridad de una enorme gama de minerales, cuyo verdadero valor económico, se desconoce en la mayor parte de los casos por distintas razones, tales la falta de sistematización en los métodos de explotación, de personal técnico, de equipo, y en especial la no existencia de una política minera nacional.

///

///

Son muchas las minas de distintos tipos de minerales descubiertos en las provincias de Río Negro y Neuquén, de las cuales algunas se encuentran en explotación.

En la provincia de Neuquén las existencias de minas y canteras registradas y concedidas en el año 1960, era de 395, aumentante en el año 1961 a 429. Del total de 1960 la mitad se encontraban caducas o vacantes, y de la otra mitad, puede decirse que la casi totalidad de la producción, procedía de aproximadamente unas 130 minas. A título de ejemplo digamos que de una sola mina de oro, se extrajo la totalidad del producto, existiendo 164 registradas. Esto ocurre con todas las manifestaciones de minerales, y otro ejemplo lo tenemos en el plomo y la galena, que solamente 6 minas produjeron las 64 toneladas, comercializadas durante el año 1961, frente a la existencia de 52 explotaciones registradas.

Esta situación, es idéntica en Río Negro, es decir de 282 minas registradas en la provincia, solamente unas pocas se encuentran en explotación. Este total de minas registrados en Río Negro, se discrimina según el siguiente detalle:

MATERIAL	CANTIDAD	MATERIAL	CANTIDAD
Manganeso	57	Mica	9
Cloruro de Sodio	53	Oro	3
Plomo	39	Manganeso y Fluorita	7
Fluorita	20	Plomo y Plata	4
Diatones	19	Galena y Fluorita	5
Wolfram	13	Galena	3
Esmeril	2	Plomo y Fluorita	3
Diatomita	5	Manganeso y Plomo	2
Hierro	4	Sal	3
Cobre	3	Tierras de Aluminio	1
Bentonita	2	Wolfram y Fluorita	1
Cobre y Plomo	1	Caolin	7
Plomo y Piritas	1	Carbón	3
Plomo y Manganeso	1	Berilo	1
Plomo y zinc	2		

En esta provincia revisten importancia los depósitos de: Hierro de Sierra Grande que se encuentra a 115 kilómetros al sur de San Antonio Oeste y 140 Kms. al norte de Puerto Madryn; y de titanio, plomo, wolframio, todos ellos en la zona sudeste de la provincia. También existen en esta mis-

///

///

ma zona depósitos de sal, caliza y arcilla. Los minerales denominados no metalíferos se encuentran ubicados en una zona muy amplia, que va del sudoeste hacia el norte y tiene proyecciones hacia el centro.

Producción de los Yacimientos en explotación en la Pcia. de Neuquén.-

(En Toneladas)

SUBSTANCIA	1952	1954	1956	1960	1961
Barinita	11.541	16.413	14.256	15.168	13.707
Refract.	12.746	7.578	14.432	11.953	36.114
Asfaltita	9.803	2.346	6.835	6.195	1.865
Azufre	---	---	---	75	123
Bentonita	399	80	893	s/d	726
Cobre	---	---	---	36	1.880
Plomo	56	49	65	337	64
Caliza	11.312	5.067	18.402	15.100	15.800
Mármol	---	624	557	s/d	6.700
Piedra Laja	---	---	550	16.185	10.300
Uranio	---	---	---	---	350
Talco cerámico	---	---	---	---	1.800
Sal de Roca	570	575	878	25	1.474
Magnesio	---	---	---	558	1.050
Yeso	---	---	---	1.386	204
Basalto	---	---	---	1.200	1.410
Oro (en kilos)	---	---	---	---	36.

Los yacimientos que se encuentran activos en ambas provincias, o que más se destacan por su importancia y aprovechamiento, son los siguientes:

BERILO: Existe un solo yacimiento de este metal ubicado a unos 53 kilómetros de la población de Comallo (Comayo), al noroeste, se presenta preferentemente asociado al curso (Río Negro).

COBRE: En cerro Nahunaucó, en Arroyo Aquiheucó, en Cura Mallín, Coquito, American, Checolunga, Barda Sin Nombre, Arroyo Butalón, Cerro del Diablo, Tres Chorros, Los Mellizos, la Buitrera y La Voluntad, existen manifestaciones cupríferas.

HIERRO: En Candelaria, Aguada del Overo, Piedra del Aguila, Huantricó, Cerro Caicayén, Collipillí, Mallín Largo, Ranquilón, y Pichi Trolón en Neuquén, hay manifestaciones ferríferas. El más importante yacimiento, como he manifestado, es el de Sierra Grande, en la provincia de Río Negro.-

MANGANESO: Se han encontrado afloramientos en Neuquén, en Puculeuvú y Piedra de Aguila. En Río Negro existen los siguientes yacimientos: Mina Aurora, Coro-

///

///

nel Lebrero y Laguna Grande. Hay además otras manifestaciones.

ORO: En ambas provincias existen manifestaciones auríferas, en Neuquén, en el distrito minero de Andacollo, pero las minas más importantes son: Erika y Sofía, en las cuales, el promedio de mineral obtenido, ha variado entre 10 y 30 gramos por tonelada. La mina Erika produjo entre 1938 y 1949 algo más de 2000 gramos de oro fino, considerándose luego, agotadas las reservas.

También se han hallado arenas auríferas en el lecho del Río Neuquén, entre Andacollo y Chos Malal, en una proporción de 0,33 gramos por metro cúbico de arena.

En la provincia de Río Negro, en los arroyos Los Mineros, Klondique, Seso y otros afluentes del alto Chubut también se han encontrado aluviones auríferos, los que en algunos casos ha llegado a rendir un gramo por metro cúbico, de arena.

PLOMO, PLATA Y ZINC: También estos minerales se encuentran en ambas provincias. En Río Negro, a sólo 106 kilómetros al sudoeste de San Antonio Oeste, en Colonia Chilavert, se extrajeron en seis meses, mil cuatrocientos toneladas de concentrados. Hay galena, blenda, pirita, wulfenita, calcopirita, celusita, y piromorfinita. La mina "La Primera", de plomo, se encuentra ubicada a 40 kilómetros de Valcheta. En Neuquén, en el año 1961, la producción fue de sesenta y cuatro toneladas.

URANIO: Dos yacimientos de uranio fueron ubicados en Neuquén, ambos con una explotación que se considera interesante por su posible rendimiento. Una de ella Palo Quemado, y otro el de María Teresa a 170 kilómetros de Neuquén, en el Departamento de Amilo.

WOLFRAMIO: Cerca de Valcheta, existen yacimientos de Wolframio, a los que se les atribuye gran importancia. Las reservas se estiman en más de tres mil toneladas, lo que significa en la actualidad más de la mitad de las reservas del país.

Han sido denunciadas las pertenencias mineras: General San Martín, Horizonte y Navarro.

Minerales calificados de no metalíferos y rocas de aplicación:

Muchísimos son los minerales no metalíferos y rocas de aplicación, que existen en ambas provincias. La estación ferroviaria de Zapala da una idea

///

///

al viajero que llega, de la cantidad de productos que hay en toda la región (mármoles, yeso, piedra caliza, piedra laja, etc.), ya que se puede apreciar en la propia estación las cantidades de materiales extraídos, que se encuentran a la espera de ser transportados por ferrocarril.

A título informativo deben mencionarse: alabastro, arcilla, azufre, barinita, bentonita, calizas, calcáreos, caolín, celestita, diatomita, fluorita, grafito, mármol, mica, sal, sal de roca, talco cerámico, yeso y piedras aprovechables en obras de pavimentación.

Existen yacimientos calcáreos en San Antonio Oeste (Aguada Cecilio) Valcheta, Sierra Grande, Bariloche y Allen. En el yacimiento de Aguada Cecilio, a 90 kilómetros de San Antonio Oeste, el material es apto para la obtención de cales y cementos, y las mediciones dan una existencia de 16.750.000 toneladas de mineral.

Bajo del Gaulicho es un yacimiento de sal que abarca 35.000 kilómetros cuadrados, con una posibilidad de rendimiento de 9.700.000 toneladas anuales y una reserva aprovechable de 561.000.000 toneladas. Varios son los yacimientos que como el mencionado tienen una gran posibilidad de rendimiento anual, y forman parte de una importante reserva. Tal es el de caolín, de Pilcaniyén, cuya posibilidad de producción es de unas 60.000 toneladas anuales.

La actividad minera de estas provincias, tiene una inestabilidad económica y social que no es otra cosa que la repercusión inmediata de fluctuaciones, en el volumen de su producción.

En el año 1960, en la provincia de Neuquén, el valor total de la producción ascendía a m\$N 69,5 millones. En el año 1961 este importe llegó a m\$N 104,1 millones, pero datos recogidos recientemente, dan una retracción para el año 1962. En el año 1960 eran 18 los productos de explotación comercial pero solamente el 50% de ellos, representaban el 93 % del valor total comercializado. El plomo y el oro, siempre refiriéndonos a la provincia de Neuquén, también tuvieron un decrecimiento en su valor de comercialización; en 1960 representaban el 10% del total de lo comercializado, bajando éste al 6% en 1961.

Entre los minerales no considerados metales, en Neuquén, los de mayor valor comercial fueron en 1960 y 1961, la barinita y las arcillas. La pri

///

mera descendió de un valor de producción, en el año 1960 del 20%, al 13% en 1961, y las arcillas inversamente aumentaron del 8,6% al 20,8%.

También los combustibles sólidos, cuyos valores más expresivos son la asfaltita y la rafaélita, sufrieron una baja del 29,3% y 17,6% respectivamente al 2,5% y 12% para los años citados más arriba.

En cambio, el rubro de materiales de construcción, especialmente la piedra caliza y las lajas, sufrieron un aumento en el valor de producción del 8,6% en 1960 al 12,9% en 1961 y del 17% al 24,5%, respectivamente.

La forma irregular en que se llevan a cabo las explotaciones, con el conocido resultado de la producción, hace que en ambas provincias se produzcan continuos desplazamientos de personal, razón por la que el mismo representa una ínfima parte de las poblaciones o departamentos mineros.

Esos desplazamientos forzosos del personal minero son un factor negativo, especialmente en lo que a capacitación se refiere.

En la región minera neuquina, los departamentos de: Añelo, Chos-Malal, Loncopué, Minas, Ñorquín, Pehuenche, y Zapala, tienen el 95% de las minas registradas, lo que da una idea que la zona minera en esta provincia está ubicada en la franja occidental hasta el meridiano 70°30'aproximadamente.

El Departamento de Minas abarca la principal zona aurífera, no dejando de considerar el curso medio y superior del río Aluminé y sus afluentes; los Departamentos de Huiliches y Lacar. Los minerales de plomo, se encuentran en los Departamentos de: Loncopué y Picunchés, con interesantes posibilidades de explotación.

En los Departamentos de Añelo, Pehuenches y Confluencia, se estima que existe la cuarta parte del total de las reservas de cobre conocidas en el país.

Los yacimientos ferríferos de Sierra Grande tienen una reserva asegurada y probable, de más de 70 millones de toneladas, las que se elevarían a cifras superiores a los 200 millones de toneladas si se suman las posibles reservas de 3 afloramientos.

La magnitud de estos yacimientos, hace que su explotación pueda significar para la región, un factor de enorme importancia, en beneficio del desarrollo futuro de la misma. El puerto más cercano es San Antonio Oeste, y a///

///

él se acercan más aún los afloramientos que tienen la dirección norte.

Se están realizando investigaciones para establecer el verdadero potencial de los yacimientos. En manos de la Sociedad Minera Siderúrgica Patagónica están dichas investigaciones.

Sierra Grande se encuentra ubicada entre dos puertos sureños de relativa importancia, pero que aspiran a adquirir importancia económica en el futuro.

San Antonio Oeste, distante 115 kilómetros al norte del yacimiento, y Puerto Madryn aproximadamente 140 kilómetros al sur. San Antonio Oeste aspira a ser el puerto de embarque de la producción de Sierra Grande, de arrabio (hierro colado) y luego acero, siendo hasta ahora de mineral únicamente.

Estímase en dos millones de toneladas anuales el movimiento de cargas a producirse en dicho puerto. Existen proyectadas obras portuarias de gran envergadura para San Antonio Oeste y cabe destacar que las mismas, teniendo en cuenta las posibilidades futuras del mismo deben ser realizadas en sucesivas etapas, pero respondiendo a un planeamiento general inicial de gran alcance.

Comparativamente, la República Argentina, tuvo en el período 1956-58 un consumo de 80,5 kilos por habitante de acero. Este porcentaje fue en Canadá de 372,6 kilogramos. Es necesario, por lo tanto elevar el porcentaje citado a cifras mucho más acordes con la realidad de la industria nacional pesada y semi-pesada.

El valor de las reservas estimadas, en Sierra Grande y demás afloramientos, es de aproximadamente seis mil millones de dólares, lo que equivale a cien millones de toneladas de acero.

Al hablar de combustibles, es decir hidrocarburos, petróleo y gas tenemos forzosamente que referirnos a la provincia de Neuquén, ya que la provincia de Río Negro, ingresó al grupo de provincias petroleras, recién en el año 1961.

Su producción es ahora limitada, y se insiste en investigar otras áreas de la provincia. El hallazgo correspondió a la zona noroeste.

En cambio la producción de petróleo en Neuquén data del año 1908. Cuatro son las cuencas, consideradas geológicamente, en Río Negro, una es considerada la prolongación de la cuenca neuquina, ubicada en el N.O.; la del Río Colorado, en la parte que linda con la provincia de Buenos Aires; la de Ñi-

///

///

rihuan, la sudeste del Lago Naue! Huapi, y la que es prolongación de la cuenca del Golfo San Jorge. Los hidrocarburos revisten suma importancia para la provincia de Neuquén, la producción de petróleo, representó en el año 1960, el 10 % de la total del país, y la producción de gas el 8,5%; Petróleo : 1.000.000 Tns. y gas 137 millones de metros cúbicos.

Los yacimientos petrolíferos activos, existentes en la provincia de Neuquén se encuentran dentro de un círculo de 100 Km. de Plaza Huincul. Las explotaciones se extienden hacia el norte de la provincia.

Las reservas compradas en esta provincia alcanzan a casi 20 millones de metros cúbicos, y las probables a casi cuatro millones. Con respecto al gas las reservas se estiman, entre lo comprobado y lo probable, en aproximadamente 34 millones de metros cúbicos.

RESERVAS PETROLIFERAS EN NEUQUEN-31 de diciembre de 1960.-

en millones de metros cúbicos

Nat.de la deter- minación y área	Petróleo	Gas en equiva- lente de petrol.	Total petrol. más gas equiv.
A.- Comprobadas:			
Area Y.P.F.	18,6	25,0	43,6
Area Esso	1,2	8,0	9,2 52,8
B.- Probables			
Area YPF.	2,9	0,8	3,7
Area Esso	1,0	0,3	1,3 5,0
C.- Totales	23,7	34,1	57,8

Estas reservas equivalen con respecto al total estimado para el país, al 7,2%.

En el año 1960, el 10% de la producción total del país, fueron producidos por 480 pozos neuquinos, es decir en cifras, 1.015.000 metros cúbicos. En ese mismo año la producción neuquina de gas, fue de 280.000.000 metros cúbicos, 210.000.000 fueron entregados al gasoducto Plaza Huincul General Conesa.

El gas envasado es consumido únicamente por la ciudad de Neuquén, cerca de los 400.000 m3. y Zapala, que en conjunto hacen el 0,24 % de la distribución en el orden nacional. También se efectúa el abastecimiento a esas ciudades por cañerías, juntamente con Cutral Co, con un consumo de 12,52 ///

millones de m³., es decir el 0,95% del consumo nacional.

Hasta la fecha los costumbiles sólidos están representados por la asphaltita en lo que a cantidad de minas se refiere, pero en Río Negro, el yacimiento carbonífero de Pico Quemado, tiene una reserva estimada de 2.640.000 Tns. de las que solamente se han extraído 33.500 Tns. en veinte años.

En Neuquén, la producción de asphaltita durante el año 1961, fue de 1800 Tns., la reserva de este mineral se ha estimado en 400.000 toneladas, el 0,8 % del total de nuestro país.

En ninguna de las dos provincias existe en la actualidad explotación intensiva de minas de carbón o asphaltita. Si tomamos por ejemplo, la mina de carbón de Pico Quemado, que posee un material de muy buena calidad, con un poder calorífero de 6.000 calorías, tenemos que no se encuentra en explotación, debido a que tienen un elevado costo de extracción, y además el transporte es antieconómico. No obstante se trata de una mina de importancia, como quedó demostrado, en el momento preciso en que el país no pudo recurrir a su importación a precios mucho más económicos.

En la zona donde se encuentra este yacimiento, se encuentran otros, también hay algunos en la provincia de Neuquén, al norte de Nahuel Huapi. En esta provincia, están en explotación los yacimientos de carbón y asphaltita, de Auca Mahuida y Curacó; Yacimientos Carboníferos Fiscales, ha suspendido la explotación de la mina San Eduardo.

Los yacimientos asphaltíferos de Sierra de Reyes, La Escondida y La Riqueza, tienen reservas de 100.000 Tns., 25.000 Tns. y 15.000 Tns., respectivamente. El análisis del mineral del primer yacimiento mencionado, da un material con un poder calorífero de 8.800 calorías.

También existen yacimientos de turba en ambas provincias, en Río Negro, en Bajo del Juncal, cercanías de los Lagos Nahuel Huapi, Moreno, Gutierrez, y Mascardi, y en Neuquén, en Río Negro: Covunco, Ríos Aluminé y Collón Curá.

e) Pesca:

El litoral marítimo de la zona que nos ocupa, comprende desde la desembocadura del río Colorado hasta el límite con la provincia de Chubut. Pode-

///mos decir en términos generales, que son tres las explotaciones principales que pueden darnos la riqueza que encierra el litoral marítimo: la pesca, la caza y el guano.

Nuestro enorme y extenso litoral marítimo, nos brinda la posibilidad de una explotación intensiva de todas las especies marinas, con un fin industrial y de consumo.

Ubicándonos en nuestra zona, tenemos una plataforma submarina que posee muchos puntos estratégicos y algunos puertos llamados a ser lugares de concentración de la pesca fina por su fácil acceso a la misma.

La cantidad y variedad de pescados, suele apreciarse aún en la pesca deportiva cuando dejando de lado estos medios, se atraviesan con redes riachos pequeños en baja mar, para recoger luego de cumplido el ciclo de pleamar, y nuevamente bajamar, grandes cantidades de pescado. A veces suman muchos miles que quedan encerrados en pequeños riachos y lagunas, y muchas son las veces que ello ocurre sin la intervención de la mano del hombre.

La pesca tiene por finalidad el consumo directo o la industrialización para el consumo, y la caza marítima la industrialización para su transformación en materias primas.

Dejaremos de lado la pesca fluvial que en nuestro país está reservada por ahora, y a ella tendríamos que referirnos, a los grandes ríos del sistema hidrográfico del Plata.

Dos son las zonas de pesca a la cual acuden los pescadores a tender sus redes, San Blas con puerto Patagones y Bahía San Antonio, con puerto San Antonio Oeste. Este último, el de mayor importancia, tuvo su origen cuando llegaron a su puerto los barcos cargados de material para la construcción de la línea ferroviaria al Nahuel Huapi, al difundirse la buena posición de la bahía San Antonio como sector de fácil acceso a la pesca de calidad. Todos los puertos del Atlántico Sud, gozan de buena pesca por la cantidad y variedad, pero el de San Antonio Oeste está en primera línea entre los que mejor colocan el producto al alcance del pescador.

A 15.600 kilos alcanzó la pesca marítima en esta zona, en el año 1935, superando a la de los demás puertos patagónicos. En 1956, este total fue de 265.000 kilos, correspondiendo a pescados 137.700 kilos, y el resto a maris-

///

///
cos.

Las especies más generalizadas son: pejerrey, róbalo, pescadilla, tiburón, corbina.

Para ese mismo año la pesca total en la Patagonia, fue de 2.412.812 kilos y corresponde la mayor parte a la zona de Rawson, sobre la desembocadura del río Chubut, que goza de una gran organización, un buen equipo y sobretodo una obra portuaria que facilita toda operación de pesca.

Todavía no se ha desarrollado en nuestro país con la intensidad que corresponde la actividad pesquera, el consumo de pescado per cápita es ínfimo comparándolo con otros países, apenas llega a unos 4 kilos por año. Este índice es muy bajo, y de entre los países marítimos es el menor. Para el año 1960 los índices son los siguientes: Japón 34, Islandia 30, Gran Bretaña 20, Estados Unidos de Norteamérica 10, Australia 9.

La industria de la pesca está llamada a ser, en nuestro país, una de las más prósperas. Así lo demuestran año tras año, las estadísticas. Claro está que no es precisamente en nuestra zona, donde se puede apreciar, la verdadera inquietud que existe por la misma, pero sí debemos tener en cuenta la demanda creciente de productos para el consumo interno que antes se importaban, así como el aumento de las exportaciones que ha incidido en la intensificación de la extracción de ciertos peces, cuyo principal destino es la elaboración de conservas, puesto que su calidad mejorada constantemente, se ha impuesto no sólo en lo que respecta al consumo interno, sino también en el externo, cuya aceptación ya es un hecho.

La caballa, anchoítas y el bonito, (este último en la zona de Mar del Plata) y otras especies de mar, son las que se utilizan en la citada elaboración de conservas.

Como consecuencia de la guerra y la necesidad de buscar fuentes naturales de vitaminas A y D se descubrió, con motivos de estudios destinados a establecer la riqueza en vitaminas existentes en el aceite de los hígados de nuestra riqueza ictiológica, el tiburón tenía en su hígado, un alto poder vitamínico. Este descubrimiento hizo que esta especie fuera el principal objetivo de las flotas pesqueras, cuando pocos años atrás, sólo servía con fines deportivos. Ello justifica la diferencia extraordinaria en la producción de tiburón

///

///

que se opera del año 1941 al año 1945.

Esta nueva riqueza dio vida a otras zonas portuarias, con motivo del desplazamiento de las embarcaciones hacia los lugares de pesca del tiburón, en donde la economía regional, se vio impulsada con la instalación de fábricas e-laboradoras del aceite vitamínico.

La pesca y elaboración de los productos obtenidos ha sufrido en nuestro país una larga evolución, cuyos resultados han sido la obtención de una ma-yor diversidad de productos y una superior calidad en la elaboración de los mismos.

VII.- RECURSOS HIDROELECTRICOS.

El aprovechamiento del agua, llevada en forma desenfrenada por nuestros ríos, y que lógicamente tiene orígenes naturales tales como las épocas de deshielos y las de enormes precipitaciones pluviales, ha sido siempre motivo de preocupación de nuestro superior gobierno.

Siempre se ha tratado de obras de gran aliento y costo, razón por la que juntamente con otras técnicas, han hecho retrasar muchas veces obras proyectadas, y otras, ni siquiera han tenido la suerte de llegar al proyecto.

El aprovechamiento de dichas corrientes de agua, mediante el emplazamiento de diques, y la construcción de canales, son la solución de muchísimas zonas improductivas, por la pobreza de sus suelos.

Pero no se trata de la realización de grandes obras para solucionar el problema de la pobreza de los suelos, juntamente con la ejecución de las mismas, debe efectuarse el estudio del aprovechamiento racional del agua, para que ésta no signifique un perjuicio futuro.

Si nos referimos a nuestro sur, al hablar del Alto Valle del Río Negro, indiquemos que la extraordinaria fertilidad de éste, surge como resultado del depósito dejado por las aguas al retirarse, enriqueciendo con restos orgánicos y limo fértil las márgenes bañadas por las mismas. Este valle se encuentra excavado a modo de enorme surco sobre la altiplanicie, y tiene unos 160 a 200 Kms. de ancho, angostándose a medida que llega al Atlántico, donde esa distancia se reduce a unos 20 a 30 Kms.-

Conforme a las opiniones autorizadas que han estudiado este suelo afirmamos que el origen del valle es esencialmente de proceso erosivo y la distribución de elementos ha sido realizada por el agua en su movimiento continuado de arrastre, deslizándose el río sobre un ancho lecho de pedregullo.

De acuerdo con estos estudios, todo el valle descansaría a una cierta profundidad sobre un piso uniforme, formado por una capa de ripio o piedra, que tendrían su origen en elementos marítimos, sedimentarios, con materiales arrancados a las rocas eruptivas de la Cordillera.

La fertilidad del valle estaría manifestada en una capa de tierra vegetal de unos 2 a 3 cms. existente sobre este enorme lecho de ripio fino.

Es importante retener, con la distribución racional del agua permanentemente la fertilidad de dicha delgada capa, y las autoridades deben

///

/// cuidar constantemente este detalle importantísimo.

En el mapa sobre irrigación que se acompaña (1), pueden observarse las obras en servicio existentes, como así también los proyectos terminados, Obras en ejecución. En el mismo pueden apreciarse las capacidades por hectárea de cada obra. Todas éstas tienen como finalidad, la transformación de zonas áridas en fértiles.

Aparejado al tema de la irrigación en el sur argentino, y como parte indivisible de dicho tema, surgen las obras hidroeléctricas, que no son más que el aprovechamiento económico de los embalses, a efectos de transformar en energía eléctrica, el peso del agua, en las caídas producidas por los diques.

Para apreciar la importancia que pueden tener estas obras basta con recordar, el enorme déficit energético que existe en nuestro país, agravado si se lo proyecta con vistas al futuro, en detrimento no sólo del potencial industrial actual, sino también con grave perjuicio para el usufructo social donde la energía llega escasa y cara.

Al hablar de energía hidroeléctrica aprovechable de nuestro sistema fluvial, debemos de hablar de Diques de Embalses y lógicamente de Irrigación, ya que en algunas zonas resulta más importante el aprovechamiento del agua para regadíos, que para la producción de energía eléctrica. Efectivamente, existen zonas en las cuales debido a su situación climática, sus tierras son áridas y poco o nada aprovechables, resultando como necesidad primordial, dotarlas de regadíos que las transformen en aptas y les den la fertilidad que la naturaleza les negó.

Quienes han recorrido las grandes extensiones del sur argentino podrán apreciar la enorme necesidad de un vasto plan de irrigación que de a las tierras el valor agrológico que deben tener a los efectos de su aprovechamiento integral.

Para proveer al aprovechamiento integral de la zona patagónica, paso previo y fundamental para el desarrollo armónico de la economía nacional, es necesario encarar la realización de obras para la construcción de diques de embalse y centrales hidroeléctricas, obras que por su monto e interés público, en la gran mayoría de los casos, es el Estado argentino quien encara

///

///su realización, por medio de la empresa descentralizada, Agua y Energía Eléctrica, constituida en el año 1947, como resultado de la fusión de dos organismos del Estado: la Dirección General de Irrigación que venía funcionando desde 1909, dependiendo del Ministerio de Obras Públicas; y la Dirección de Centrales Eléctricas del Estado, formada en el año 1944, con motivo de la expropiación e intervención de Servicios Eléctricos de capitales privados.

Se trata de un organismo autárquico que se rige por un Estatuto Orgánico, aprobado por el Poder Ejecutivo, que procura en mayor proporción la electrificación del país y el desarrollo de los sistemas de regadío, mediante obras e instalaciones de todo tipo y capacidad.

Trabajan en la misma más de 14.000 personas, en los distintos servicios técnicos y administrativos del país.

Con el objeto de tener una noción de la importancia de las obras realizadas y que se encuentran bajo su administración, establecemos algunos datos estadísticos:

Se utilizan un total de: 15.27 kilómetros de canales, 558 desagües.

Se Administra la explotación de riego de : 147.500 hectáreas, beneficiándose un total de 24.000 usuarios, en las provincias de Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, San Luis, Río Negro, Neuquén y Chubut.

Costo de Cada Obra

Redes de Riego	M\$ n	206.000.000
Embalses	m\$ n	150.000.000
Provisión de aguas corrientes	m\$ n	7.085.000
Desagües y saneamientos	m\$ n	10.993.000

Estos valores, pasarían en total a los 5 millones de pesos moneda nacional, valor actual.

Las obras de riego de mayor importancia que atiende la empresa son las ubicadas en el Valle Superior del Río Negro, y las de la zona del Valle Medio del mismo río (Choele-Choel), que benefician en el primero unas 65.000 hectáreas y en segundo 20.000 hectáreas. La parte sur de nuestro país es recorrida desde la Cordillera hacia el Atlántico por tres grandes y principales ríos: el Colorado, el Negro y el Chubut, además de otros que por ser más pe

///

///
queños de recorrido y caudal, no dejan de tener importancia en la zona bañada por ellos. Esos tres principales ríos, recorren en su camino al mar, una vasta y variable zona, compuesta en algunos casos, por tierras pobres, que llegan a veces, dado la anormalidad de sus precipitaciones, al grave problema de la erosión.

Existen zonas que debido a la inestabilidad del clima sufren continuas sequías y van perdiendo año tras año, valor agrológico, hasta convertirse en tierras inaptas para cualquier tipo de cultivo.

Recorriendo esa parte del territorio argentino, es fácil apreciar las vastas extensiones de tierras pobres, áridas, cubiertas de arbustos inaprovechables para la ganadería, y donde abundan o se anidan toda clase de alimañas, que atacan al ganado, a los que hacen estragos, los pumas, jabalíes, zorros, gatos montés, etc.

La principal función que le corresponde a la Gerencia de Explotación del Agua es el cuidado, en el sentido de la conservación, y el manejo de las importantes obras de riego de sus extensas redes de canales y desagües y sus respectivas obras, en jurisdicción de las diversas zonas de riego de su dependencia en el interior del país.

Cabe consignar que se tiene en servicio 31 redes de riego, con sus correspondientes obras de derivación, conducción y distribución, se atiende o supervisa el funcionamiento de 14 embalses que tienen una capacidad en conjunto de 1.660.000 ms³., y dominan el riego posible de 208.000 Has., casi todos con aprovechamientos hidroeléctricos.

Las obras de riego en Valle Superior del Río Negro y las de la zona del Valle Medio del mismo río, dieron como resultado inmediato, un manifiesto acrecentamiento de la producción de chacra, llegando en el último período, la producción agrícola total de esas zonas a la suma de 1.300.000 de pesos moneda nacional

(6)
CENTRALES HIDRAULICAS

DESIGNACION	Potencial KW	Egía Anual CWh	ESTADO EJECUCION
<u>NEUQUEN</u>			
1 - S. Martín de los Andes	400	1,0	En Servicio 1
2 - Perite Morena	104000	250,0	En Proy. o Proy. Term.
3 - Cerros Colorados	470000	1700,0	En Estd. o Estd. Term.
4 - El Chocón	700000	2800,0	En Proy. o Proy. Term.
5 - Piedra de Aguila	1000000	3500,0	En Estd. o Estd. Term.
6 - Alicurá	450000	1760,0	En Estd. o Estd. Term.
<u>RIO NEGRO</u>			
1 - Ing. Julián Romero a)	1000	7,0	En Servicio 1
b)	1000	7,0	En Servicio
c)	1000	40,0	En Proy. o Proy. Term.
2 - Hilario Furques	900	4,5	En Construcción
3 - Viedma	800	5,0	En Proy. o Proy. Term.
4 - Gral. Roca	1200	5,0	En Servicio
5 - Ing. C. Céspedes	5000	44,0	En Construcción
6 - Ing. Cipolletti	5700	21,2	En Servicio
7 - Huelches	114000	215,0	En Estd. o Estd. Term.
8 - Andersen	5000	40,0	En Estd. o Estd. Term.
9 - El Chivero	14000	100,0	En Estd. o Estd. Term.
10 - Ing. Emilio Fery	1300	8,4	En Servicio
11 - Pichi Mahuida	25000		En Estd. o Estd. Term.
12 - Salto K 8 Canal Principal	1400	15,0	En Estd. o Estd. Term. 12

DIQUES DE EMBALSES

DESIGNACION	CAPACIDAD UTIL. Km 3.	ESTADO EJECUCION
<u>NEUQUEN</u>		
1 - Segunda Angostura	2.300,0	En Proyecto o Proyecto Term.
2 - Alicurá	3.700,0	En Estd. o Estd. Terminado
3 - Piedra de Aguila	14.000,0	En Estd. o Estd. Terminado
4 - El Chocón	17.700,0	En Proyecto o Proyecto Term.
5 - Cerros Colorados		En Estd. o Estd. Terminado
<u>RIO NEGRO</u>		
1 - Huelches	3.200,0	En Proyecto o Proyecto Term.
2 - El Chivero		A estudiar
3 - Pichi Mahuida		A estudiar

R I E G O

DESIGNACION	Superficie Beneficiada Ha.	ESTADO EJECUCION
<u>NEQUEN</u>		
Río Valle Superior (Arroyito)	13500	En Construcción
<u>RIO NEGRO</u>		
1 - Valcheta	1700	En Servicio
2 - Valle Viedma	3500	En Servicio
a)	24500	En Construcción
b)	15000	En Estd.o Estd.Terminado
c)	20000	En Construcción
3 - Conesa y Frías	20000	En Construcción
4 - Río Colorado y Eugenio del Busto	20000	En Construcción
5 - Sistema Choele-Choel		Terminada
a) Gran Canal matriz sur	5000	En Construcción
b) Canal matriz sur	20000	En Servicio
c) Isla Choele-Choel	1000	En Proy.o Proy.Terminado
d) San Antonio Oeste		
6 - Valle Medio	55000	En Estudio o Estudio Term.
7 - Chimpay y Beliske		
(Ampliación)	30000	A Estudiar

VIII.- VIAS DE COMUNICACION.-

La producción es el resultado de la conjunción de la naturaleza, el trabajo y el capital, de nada serviría una importante fuente de producción que nos brindara la naturaleza, alejada muchos miles de kilómetros del centro industrial, aún cuando tuviere suficiente mano de obra, sino existiere el capital, representado por herramientas, maquinarias y medios económicos de transporte.

Ya hemos presentado el panorama patagónico, desde el punto de vista de sus riquezas naturales; de su enorme potencial y de sus posibilidades. Es imprescindible, ahora tener una idea de lo que hay hecho en lo que se refiere a medios de transporte.

El Alto Valle y la zona del Nahuel Huapi, son los dos puntos principales de destino, que unen las más importantes vías de comunicación que provienen de las regiones más pobladas del país.

Pero en otro sentido, apreciamos que las vías de comunicación de esta parte de la Patagonia, convergen hacia la ciudad de Buenos Aires, pasando por Bahía Blanca, siendo éstos los dos grandes centros de embarque de la producción frutícola, y de consumo o elaboración y aprovechamiento de una gran parte de los productos de la mencionada región.

a): Marítimas-Puertos

Tres son los puertos naturales de que dispone el sector patagónico de afluencia a los de Bahía Blanca: Patagones, Viedma y San Antonio Oeste.

El primero se encuentra ubicado al sur de la provincia de Buenos Aires, frente mismo a la capital de la provincia de Río Negro, posee un muelle de pequeña envergadura, en el cual pueden atracar embarcaciones de 11 pies.

La barra que se forma en la desembocadura del Río Negro, limita esta capacidad del puerto a barcos de solamente 6 pies. En el de Viedma existe un muelle para atraque de embarcaciones de pies de calado, que resulta ser el límite establecido por la citada barra, existente en la entrada al río.

Como puede apreciarse estos dos puertos, ubicados uno frente al otro, en la desembocadura del río, tienen capacidad para barcos de escaso calado, y disponen también de instalaciones poco aptas para medianas embarcaciones.

///

///

El puerto de San Antonio Oeste, es también un puerto de deficientes instalaciones, y que puede decirse que actualmente se encuentra abandonado, y como alguien dijera: vencido por el ferrocarril. En el año 1946, las cargas apenas llegaron a 500 Tns. La zona de influencia del puerto, estimada en alrededor de 116.000 Kilómetros cuadrados es abastecida desde el año 1947 por vía terrestre; por idéntica vía salen sus productos.

b): Fluviales:

El sector patagónico, que nos ocupa, no tiene vías fluviales de navegación, pero tiene una gran posibilidad representada por el curso del Río Negro.

Dos son los ríos dignos de mención en esta zona: El Colorado y El Negro, pero como posible vía de comunicación y transporte, solamente podemos referirnos al último de los mencionados. Mucho se ha hablado sobre esta posibilidad, y varias promesas de obras han existido, que ni llegaron a estudio, así como estudios que tampoco llegaron a proyectarse. Pero pasa el tiempo y siguen apareciendo nuevas ideas y manifestaciones de voluntad que robustecen la conciencia creada a través del tiempo, respecto al aprovechamiento integral del Río Negro.

Para quienes conocen este río, fácil resulta comprender la expresión, tan acostumbrada en la zona, de vía no aprovechada. El agua que llena los océanos, los ríos y lagos, son vías de comunicación que nos brinda la naturaleza, en muchos casos gratuitamente o sin la intervención de la mano del hombre, y en otros casos es el hombre, quien debe con la técnica, transformar en aprovechable dicho medio.

En el caso del Río Negro, la naturaleza, ha brindado una magnífica posibilidad, pero es indispensable la intervención de la técnica y la mano del hombre, para que esa posibilidad pueda ser concretada.

Este río atraviesa la parte de la Patagonia a que nos referimos, desde Neuquén hacia el mar, en una trayectoria de Noroeste a Sudeste. En Neuquén, en la zona denominada Confluencia, recibe el caudal de sus tributarios, el Neuquén y el Limay.

Estos corren respectivamente de noroeste a sudeste y de sudeste a noroeste, juntándose ambos y volcando en ese mismo lugar sus aguas en el Negro.

///

///

El principal inconveniente que presenta este río, es el de la irregularidad de su caudal. Para que sea posible una navegación regular, es necesario llegar a obtener un caudal permanente, lo menos variable posible. Esto únicamente puede obtenerse, regularizando los derrames de sus tributarios.

También se necesitaría efectuar obras de dragado, portuarias, así como embarcaciones adecuadas y caminos concéntricos a los distintos lugares de embarque de su recorrido.

Según estimaciones del Ing. D. González Rodríguez, el costo de las obras que permitirían utilizar esta vía navegable llegaría a 2.786 millones de pesos, de acuerdo con el siguiente detalle: (en millones - 1961)

Espigones.....	m\$ n	400,00
Defensas.....	"	100,00
Escolleras.....	"	806,00
Puerto en Confluencia.....	"	30,7
Puerto Terminal.....	"	304,4
Puertos intermedios (5).....	"	153,5
Puertos menores (13).....	"	215,00
Dragado.....	"	244,00
Balizamiento.....	"	28,4
Equipo de navegación.....	"	504,00

Para la navegación de este río se ha pensado en tres flotillas de 4 barcas, que navegarían a empuje y con una capacidad de 1.000 Tns. cada una. Serían impulsadas por un remolcador, por flotilla de 1.000 H.P.

Según los estudios hechos cada flotilla emplearía 124 horas en recorrer, de ida y vuelta la distancia entre Viedma y Roca, mediante un trayecto de navegación de 20 horas diarias.

El costo tonelada-kilómetro sería de 384 pesos moneda nacional. El ferrocarril para la misma distancia, considerado para la navegación -650Kms.- tiene un flete de 1.130 pesos moneda nacional tonelada-kilómetro. La carga mínima teórica considerada para obtener estos resultados alcanzaría a 260.000 Tns. al año y la capacidad anual de transporte sería 700.000 Tns.

La navegación de este río está muy vinculada al proyecto del puerto en San Antonio Oeste. El Ing. César Cipolletti, contempló en su ya viejo estudio, la construcción de un canal, que uniera el Río Negro con el Puerto de San Antonio Oeste.-

///

Este canal, que tendría su nacimiento en las inmediaciones de Choele-Choel o de Conesa, sería según su autor, una de las obras colosales, que "forman la gloria de una nación". Cuarenta y cinco años después, el Ing. Ricardo M. Ortiz escribe: "el puerto de San Antonio Oeste aparece vinculado a proyectos tendientes a obtener una utilización intensiva de las aguas del Río Negro". El canal de riego y de navegación que desviaría un determinado caudal a la altura de Choele Choel, desembocando en San Antonio, crearía las condiciones favorables para el establecimiento de un puerto. Este puerto, que pudo también satisfacer las exigencias del barco de ultramar, había establecido una continuidad por la vía del agua entre el sitio de producción y los mercados nacionales".

c): Férreas

El ferrocarril que sirve a las provincias de Río Negro y Neuquén, es el Ferrocarril Nacional General Roca, con dos líneas principales y tres ramales que se desprenden de ellas. Estas líneas unen las mencionadas provincias y los centros principales de producción de ellas, con los centros de consumo y abastecimiento, especialmente con Buenos Aires y Bahía Blanca.

Las líneas principales son: I- Buenos Aires-Bahía Blanca-Choele-Choel-Neuquén-Zapala, con ramales a Cipolletti y Barda del Medio; II- Buenos Aires-Bahía Blanca-Viedma-San Antonio Oeste-San Carlos Bariloche, con ramales de General Vintter, Coronel Sosa e Ing. Jacobacci a Esquel.

La línea principal Buenos Aires a Zapala (1) pone en contacto el Alto Valle Medio (zona frutícola) con Buenos Aires y Bahía Blanca. Toca en el recorrido de las dos provincias 29 estaciones con 7 desvíos complementarios, y sirve a una población de aproximadamente 85.000 habitantes.

La línea principal Buenos Aires a San Carlos de Bariloche (2) une Buenos Aires y Bahía Blanca con la región turística de Nahuel Huapi.

Su importancia económica futura, está en que su recorrido comprende sectores mineros de grandes posibilidades.

Tiene también importancia por encontrarse en el recorrido a San Antonio Oeste, que aspira a ser en un futuro centro portuario de vital importancia para la zona.

///

///

El recorrido en la zona es de 917 kilómetros, con 40 estaciones, y una población atendida de 50.000 habitantes.

Ambas líneas principales son de trocha ancha (1,676 metros) con una longitud de líneas de 1.378 kilómetros; la longitud de los ramales de trocha de 0,75 metros es de 343 kilómetros. El total del recorrido es de 1.721 kilómetros.

El estado de las vías es bastante deficiente y conforma el siguiente detalle: en buen estado 90 kilómetros, admitiendo velocidades de hasta 100 kilómetros por hora; en estado también considerado bueno unos 488 kilómetros, con velocidad de hasta 70 kilómetros horarios; en estado regular se encuentran 1.017 kilómetros que permiten velocidades de no más de 60 kilómetros por hora; y 120 kilómetros se encuentran en mal estado no pudiendo superarse las velocidades de 45 kilómetros.

La Provincia de Neuquén está servida por el tramo que une la ciudad de este mismo nombre con Zapala, tiene una longitud de 187,4 kilómetros, lo que representa una pequeña parte del total a que hemos hecho referencia en la zona que nos interesa. De ésta, tiene apenas un poco más del 10%, y del total del país: el 0,43 %.

Atraviesa las localidades de: Plottier, Senillosa, Challacó, Plaza Huincul y Ramón Castro, y tiene una densidad promedio de 2 kilómetros por 100 kilómetros cuadrados, siendo el promedio del país de 16 kilómetros.

Movimiento de dicho tramo durante los años 1958 a 1962

<u>C A R G A S (Tns)</u>			
<u>AÑOS</u>	<u>Despachadas</u>	<u>Recibidas</u>	<u>TOTAL</u>
1958	703.092	80.047	783.139
1959	971.200	90.181	1.061.381
1960	918.550	77.757	996.307
1961	643.269	58.730	701.999
1962	241.941	51.323	293.264

///

///
Este ramal fue construido en el año 1914, su estado está calificado de regular con velocidades permitidas de 70 kilómetros por hora. Tiene un promedio de durmiente de 1.312 kilómetros, el cual es menor que el que indican las normas: 1600-1750 kilómetros. Casi todo el tramo está acentado sobre tierra, y a penas unos 15 kilómetros se encuentran con balasto de tierra con ripio.

Lógicamente el ramal adolece de todas las deficiencias del resto de los ferrocarriles nacionales, falta de cumplimiento en los horarios, deterioros en las cargas, etc.

En el cuadro que antecede puede observarse la disminución pronunciada que de 1.061.381 toneladas transportadas que alcanzó en el año 1959 declinó hasta llegar a la cifra de 293.264 toneladas, en el año 1962. Esta disminución que alcanza a más de 62%, tiene como causa principal la habilitación del oleoducto Challacó-Puerto Rosales. Además la situación general del país, ha incidido en una merma sensible, en lo que respecta a fletes de piedra, cal, madera y especialmente carbón de piedra.

La franquicia ofrecida por el ferrocarril para el retorno del embase, ha producido en cambio, un aumento de cierta magnitud en el transporte de frutas, vino, minerales y pasto que en conjunto representaron un incremento de 13.809 toneladas.

Es previsible que en transporte de la cosecha 1962-63 la relación en las participaciones del transporte ferroviario carretero traiga un nuevo retroceso del ferrocarril en la competencia con el camión.

La competencia del transporte por camión tuvo y tiene también su incidencia en el monto de cargas recibidas y el incremento observado en el año 1959 fue motivado por el aumento en el transporte de cemento y ladrillos producto del auge de la construcción, que posteriormente, en los años 1960-62 con motivo de la contracción económica general, fue absorbido hasta decrecer a las cifras que se mencionan en el cuadro.

El servicio de pasajeros en la línea principal a Zapala se cumple mediante 7 viajes generales entre Bahía Blanca y Neuquén y 3 servicios locales entre Neuquén, Cipolletti y Barda del Medio, por semana.

En la línea principal a Bariloche, corre un tren diario entre Plaza Constitución y San Carlos de Bariloche, y el resto del año este servicio se reduce

///
a tres semanales.

El total de pasajeros transportados, en el año 1960, entre Bahía Blanca, Neuquén y Zapala, alcanzó a 367.275, de los cuales 18503, al tráfico local y el resto al tráfico general.

En la línea principal a Zapala corren tres trenes diarios de cargas. En el año 1961, el servicio de cargas, en esta línea: Dos trenes semanales de hacienda y ocho trenes diarios para Buenos Aires, para el transporte de la cosecha en los meses de enero y abril. Un tren de lotes con fruta, corre diariamente entre Neuquén e Ing. White y tres semanales, con carga entre el Alto Valle y Km.5. También corrían tres trenes tanques, de petróleo, diarios, a los efectos de evacuar la producción de la zona de Plaza Huincul, hasta la habilitación del oleoducto Challacó-Puerto Rosales.

En 1960 se transportaron en total 1.996.000 Tns. de cargas; despachadas, 1.740.000 y el resto recibidas.

Principales rubros de cargas - Año 1960

(Despachadas)

Fruta.....	448.909 Tns.
Sal.....	158.333 "
Minerales.....	128.182 "
Piedra y cal.....	40.792 "
Legumbres y Hortalizas.	24.736 "
Cereales.....	19.907 "
Cargas Varias.....	105.890 "
Petróleo.....	812.484 "
TOTAL.....	<u>1.739.233 "</u>

(Recibidas)

Mercaderías Varias....	104.665 Tns.
Materiales de construc.	
ción.....	51.203 "
Harinas y Subproductos	31.148 "
Maíz.....	11.092 "
Combustibles.....	8.500 "
Varios.....	<u>59.112 "</u>
	<u>TOTAL: 265.720 T.</u>

///

La capacidad de transporte de carga de esta línea, es insuficiente, para atender los pedidos que hacen los productores de frutas, principalmente de peras y manzanas. Ello no obstante, que durante la época de la cosecha de la fruta se posterga, la conducción de otras cargas generales que salen del Alto Valle. La tercera parte de la demanda de vagones no puede ser atendida.

Muchas son las deficiencias que adolce la línea, desde las vías defectuosas por falta de balastro, corrosión, envejecimiento, etc., hasta falta de repuestos en los talleres de máquinas. No se cumplen los horarios, faltan vagones de carga y de pasajeros, sobre todo vagones para transporte de productos perecederos.

La atención al pasajero es poca, en los trenes falta de todo, agua, luz, calefacción, etc.

En la línea principal a Bariloche, corren seis trenes semanales entre Bahía Blanca y San Carlos de Bariloche, regresando cinco de cargas generales y una de hacienda, el que se forma o completa en San Antonio Oeste.

En 1960, se transportaron en total, por esta línea 135.775 Tns., predominando las cargas recibidas, las que alcanzaron a 74.324 Tns., siendo el resto el correspondiente a cargas despachadas.

Principales rubros de cargas - Año 1960

(Despachadas)

Minerales.....	31.250 Tns.
Lanas.....	9.868 "
Mercaderías Varias.....	9.800 "
Materiales de Construcción..	4.375 "
Sal.....	3.082 "
Piedra.....	1.800 "
Cueros.....	1.285 "
TOTAL.....	<u>61.451 "</u>

(Recibidas)

Mercaderías Varias..... 74.324 Tns.

San Antonio Oeste, Jacobacci, Pilcaniyev, Los Menucos y San Carlos de Bariloche, son las principales estaciones de embarque, que proveen los siguientes productos respectivamente: minerales; minerales y lanas; los dos anteuíltimos también minerales y Bariloche maderas.

Esta línea adolece de las mismas deficiencias que la principal a Zapala.

///

///

Los fletes en el año 1961, en el mes de mayo eran los siguientes:

Petróleo y Subproductos a: Buenos Aires	m\$ n 787,27 la tn,
a: Bahía Blanca	" 542,15 " "
Fruta(mínimo 15.000 kgs) a: Buenos Aires	" 994,14 " "
(" " ") a: Bahía Blanca	" 672,85 " "
Hortalizas (mínimo 12.000 kgs.) a: Buenos Aires	" 999,14 " "
(" " ") a: Bahía Blanca	" 672,85 " "

Deben agregarse en el caso de frutas y hortalizas \$ 107.- por vagón para desinfección.

Para el transporte de fruta los tiempos empleados son los siguientes:

Entre el Valle y Buenos Aires : 1.100 kms. hasta 54 hs. 45 minutos

" " " e Ingeniero White 500 " " 30 " 45 "

Entre Río Colorado y Bahía Blanca 175 kms. hasta 15 hs.

" " " y Buenos Aires 808 " " 43 "

Para el Transporte de materiales varios:

Entre Zapala y Buenos Aires 1.482 Kms. el tiempo es : 186 hs.

Entre Zapala y Bahía Blanca 842 " " " " : 132 hs.

Entre Challacó e Ingeniero White 682 " " " " : 114 hs.

A estos tiempos deben agregárseles los días feriados y las horas de entrega en las estaciones (48 hs. en las de primera categoría y 84 en las de segunda categoría).

d): Caminos.

En la Provincia de Río Negro, puede observarse recorriendo su red caminera troncal, que la misma tiene un trazado, en general, paralelo al ferrocarril. Las rutas principales nacionales son: 3, 22, 40, 23. Las rutas 3 y 40 corren de norte a sur y las 22 y 23, de este a oeste, uniendo a las anteriores, con motivo de correr la 3 paralelamente a la costa atlántica y la 40 paralelamente a la cordillera de los Andes.

En la Provincia de Neuquén las rutas troncales nacionales son la 22 y la 40. La primera, conjuntamente con el ferrocarril Roca, efectúa la comunicación transversal desde la cordillera hacia el litoral atlántico, facilitando el transporte de una gran parte de la producción agropecuaria y minera de la provincia. La segunda, que cruza a la 22 en Zapala, vincula, paralela-

///

///

mente a la Cordillera, a la Provincia de Neuquén con Mendoza al norte y con Río Negro y Chubut al sud.

TIPOS DE CALZADA EN RIO NEGRO Y NEUQUEN

<u>CARACTERISTICAS</u>	<u>Km.</u>	<u>Km.</u>	<u>%</u>
Carpeta asfáltica con pavimen- to visible.....	82		
Base establecida con tratamien- to bituminoso.....	170	252	2,5
Enripiados totales o parciales		1.631	16,2
Obras básicas completas.....	718		
Obras básicas primarias.....	2.322	3.040	30,4
Emparejado.....		4.290	42,8
Huellas.....		814	8,1
Total de caminos		10.027	100

Del total de caminos, 4.616 Kms. corresponden a la red troncal. A Viabilidad de la Nación corresponden 781 Kms. de rutas complementarias, y a las Provincias de Río Negro y Neuquén, corresponden 2057 y 2573 Kms., respectivamente, lo que hace el total mencionado en el cuadro.

La red vial de la Provincia de Neuquén se compone de un total de 4727,5 Kms. cuya calidad responde al siguiente detalle:

<u>TIPO</u>	<u>EXTENSION KMS.</u>	<u>%</u>	<u>CALIDAD</u>
Base estabilizada; con tratamiento bituminoso	122,9	2,6	Muy bueno
Obras básicas comple- tas: con enripiados o entoscados.....	1.169,0	24,73	Bueno
Obras básicas prima- rias; suelo ripioso o no.....	1.446,6	30,60	Regular
Emparejados o huellas en suelos ripiosos o no.....	1.989,0	42,07	Malo
	4.727,5	100	

///

///

En este último cuadro y con respecto a los caminos de Neuquén puede apreciarse que la mayor parte de los caminos, nada menos que el 72,67% son considerados regulares y malos.

En Río Negro el tránsito más intenso es el de la Ruta 3, entre Viedma y empalme ruta 255, siendo el mismo de 3.000 vehículos diarios. En Neuquén, la Ruta 22, tramo Límite Río Negro - Plottier, el tránsito es de 2.350 vehículos diarios. En la ruta 234- Neuquén límite Río Negro, alcanza a 412 vehículos por día y en la ruta 151, entre Cipolletti y Contraalmirante Cordero, el mismo alcanza a 362 vehículos por día.

El transporte de pasajeros y cargas mediante medios de locomoción carreteros es de suma importancia y esta se refleja en las cifras. Las líneas servidas por este medio alcanzan a 5.700 Kms.

El transporte de pasajeros se efectúa mediante el servicio que prestan 17 empresas, con una capacidad de asientos para 3.650 personas. Estas empresas disponen de 130 vehículos, con los cuales prestan servicios.

Con respecto a cargas no se dispone de estadísticas, pero existen algunas estimaciones de valor, así se establece que el 10% de la fruta producida se transporta por este medio. El vino que se provee al sud del país también usa este medio y se calcula en unos 300.000 litros anuales.

También se calcula que las cargas recibidas en el Alto Valle, en un 50% usan el transporte automotor.

El proceso de este transporte se hace mediante concentración de los productos en medios de transporte medianos (5 a 8 Tns.), y en los centros de concentración las cargas pasan a vehículos de semiremolque y acoplados de gran tonelaje (20 a 25 Tns.).

En 1959 existían 26 empresas dedicadas al transporte de cargas, de ellas solamente doce poseían registro de estadística en la Secretaría de Transporte. De esta estadística surge que la distancia recorrida fue de 4.982.766 Km. en el mencionado año, y las toneladas transportadas alcanzan a 209.708 Tns.

Se considera que estas cifras pueden duplicarse debido a que la información no cubre todo el movimiento.

Las tarifas dependen de la distancia, época, tipo y de la mercadería a transportar. Son convencionales.-

///

///

En la zona de Choele-Choel y General Pico para 25 kms., los importes son los siguientes:

Fruta en cajones	m\$	150,00	la	tonelada
Tomates en cajones	"	200,00	"	"
Conserva de tomates	"	150,00	"	"
Alfalfa en fardos	"	300,00	"	"

Distinto aspecto tiene el transporte a larga distancia- Alto Valle- Bahía Blanca y Alto Valle- Buenos Aires, ya que depende de la posibilidad de retorno con carga de mercaderías generales.

Los productos de ferretería, almacén, farmacia, bazar, etc. tienen preferencia por el transporte automotor debido a la mayor rapidez, menores riesgos de roturas y menores costos de manipuleo.

Algunas de las tarifas que existían en mayo de 1959, para el transporte de productos regionales entre Bahía Blanca, Buenos Aires y Comodoro Rivadavia fueron las siguientes:

Cueros salados, lanas y cerdas.

a Buenos Aires	de	\$ 1.500	a	1.800	por	tonelada.
a Bahía Blanca	de	\$ 1.000	"	"		

Fruta en cajones.

a Buenos Aires	\$ 2.000	la	tonelada
----------------	----------	----	----------

Vino en cascós

a Bahía Blanca	\$ 1.000
a Comodoro Rivadavia	\$ 2.400

Vino en Tanques

a Bahía Blanca	\$ 700
a Comodoro Rivadavia	\$ 1.700 a 1.800

El flete por tonelada de Buenos Aires al Alto Valle de mercaderías generales oscila entre 800 y 4.000 pesos, promediando aproximadamente en los m\$ 2.000.-

e): Aéreas.

La provincia de Río Negro dispone de un Aeropuerto Internacional en San Carlos de Bariloche, con una pista de hormigón armado de más de 2.100 mts. de long. Es el único de este tipo en la zona que estamos estudiando. Se trata de una obra con caracteres importantes como su longitud, torre de control, balizamiento interno y externo, instalaciones aduaneras y buffet.

///

///

Existen aeroclubes en distintos lugares de la provincia: Roca, Cinco Sal-
 tos, Villa Regina, Río Colorado, San Antonio Oeste y San Carlos de Bariloche,
 los cuales disponen de un total de 8 pistas habilitadas, con terrenos compac-
 tados o enripiados. Seis pistas para el tráfico de aviones y 19 pistas priva-
 das.

En la provincia de Neuquén existe un aeropuerto de caracteres comercia-
 les, además 8 aerodrómos cuyas pistas son de tierra compacta, de enripiado y
 son utilizadas para el tráfico turístico. También hay aeroclubes en Neuquén,
 Plaza Huincul y Zapala, San Carlos de Bariloche se encuentra servida por tres
 líneas diarias desde Buenos Aires, reforzadas en verano y con relación dia-
 ria con Córdoba y Mendoza.

Patagones, ubicada frente a Viedma, es servida por una empresa, que me-
 diante cinco vuelos semanales la unen a Buenos Aires hacia el norte, y a Tre-
 lew y Comodoro Rivadavia hacia el sud.

Aerolíneas Argentina es una línea que corresponde al Estado y sirve al
 tráfico aéreo de Río Negro y Neuquén, conforme al siguiente cuadro:

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Dom
Buenos Aires		X		X			
General Pico							
Santa Rosa	XX		X		X		
Bahía Blanca					X		
Neuquén	XX	X	X	X	X		
Bariloche	XX	X	X	X	X	X	X
Esquel	X	X		X	X		
<u>Regreso</u>							
Esquel		X	X			X	X
Bariloche		X	X		X	X	X
Neuquén	X	X	X		X	X	X
Bahía Blanca						X	
Santa Rosa	X		X		X		
General Pico		X					X
Buenos Aires							

Estos datos han sido obtenidos en las oficinas de Aerolíneas Argentinas
 de la ciudad de Bahía Blanca.

///

///

El tráfico servido por la Compañía Austral en las dos provincias que interesan es el siguiente:

Buenos Aires	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Bahía Blanca	X	XX	X	X		X	
Neuquén		X				X	
Bariloche		XX			X	X	X
<u>Regreso</u>							
Bariloche		XX			X	X	X
Neuquén		X				X	
Bahía Blanca		XX	X	X		X	X
Buenos Aires							

Esta Compañía tiene a estudio una línea que unirá Buenos Aires-Bahía Blanca- Viedma y Neuquén y que correrá dos o tres veces por semana.-

Esta información ha sido suministrada por Austral , oficina de la ciudad de Bahía Blanca.

L.A.D.E.- Líneas Aéreas del Estado, llega a Bariloche cada quince días con aviones Dc4 Comerciales, efectuando el siguiente trayecto: Una línea sale de Buenos Aires los días viernes, llega a Mar del Plata, Córdoba, continúa viaje el día siguiente sábado, toca Bahía Blanca, y continúa a Bariloche.

Otra línea, que sale también de Buenos Aires el día viernes va a Mar del Plata, Bahía Blanca, Mendoza, y al día siguiente sale de Mendoza y llega a Bariloche.

Estos datos han suministrados por la oficina L.A.D.E.- Bahía Blanca.

Con excepción de la pista de San Carlos de Bariloche, que tiene jerarquía de internacional, no existen dentro de ambas provincias, Río Negro y Neuquén, pistas pavimentadas, que permiten el servicio de aviones pesados, en general los aeródromos son pobres, no sólo en pistas sino también en materiales.

Con respecto a la ciudad de Bahía Blanca ha sido aprobado, recientemente, un proyecto que contempla la construcción de una Aero Estación, utilizando las pistas de aterrizaje de la Base Naval 511. Estación.

///

///

En la provincia de Neuquén y dentro de sus límites, existe una empresa provincial llamada: Transporte Aéreo Neuquén (T.A.N.), la que transporta pasajeros y efectúa cinco vuelos semanales circulares, que desde Neuquén sirve en forma alternada a las poblaciones de Zapala, San Martín de los Andes, Junín de los Andes, Las Lajas, Chos Malal, Buta Ranquil, Quillén y Loncopué. Siendo San Martín de los Andes, una zona de turismo, a igual que San Carlos de Bariloche, sería acertado la construcción en sus cercanías, de un aeropuerto con características modernas, con una pista pavimentada, amplia, para dar posibilidad a aviones de gran envergadura.

IX.- INDUSTRIAS.-

Tanto en la provincia de Río Negro como en la de Neuquén, la evolución de la industria manufacturera ha tenido desde sus comienzos tendencia al desarrollo. Esta tendencia al crecimiento industrial, no ha sido constante y ha sufrido altos y bajos, por distintos motivos. En ambas provincias el proceso industrial tiene dos aspectos diversos. Uno producto del desarrollo zonal de la materia prima, que llegado cierto momento, busca en la misma fuente de producción la elaboración o transformación, como final obligado y respondiendo a necesidades de consumo regional que una vez satisfechas tienden a proyectarse en procura de otros mercados de consumo.

El otro aspecto del proceso industrial, es el que se produce desde hace mucho en dichas provincias, con todas aquellas materias primas que la naturaleza brinda y que afloran a la superficie de la tierra, esperando la mano del hombre que las recoja, para su uso o transformación. Tal es en el primer caso la industria del vino, la conservación de frutas y legumbres al natural, extractos de tomate, la fabricación de envases de madera, etc. y la explotación de los distintos minerales y su transformación en el segundo.

Estas provincias, si bien se encuentran ubicadas en primer término dentro del grupo patagónico, no escapan a la falta general de desarrollo de sus posibilidades. La carencia de energía, capaz de mover las industrias económicamente, de vías de comunicaciones, de mano de obra capacitada, de dirección técnica y de elementos, hace que las industrias, se desarrollen dentro de esas condiciones, y por lo tanto casi siempre a pasos lentos.

Muchas son las industrias que nacen con gran entusiasmo y posibilidades pero el tiempo las achaca y vence por motivos debidos a las mencionadas condiciones.

En la provincia de Río Negro, las dos primeras manifestaciones industriales, fueron la salazón de carnes, destinada a otros mercados, y la elaboración de vinos, para el consumo interno. La primera pronto fue dejada de lado, no así la industria del vino, que fue poco a poco afianzándose, y hoy puede decirse que es una industria sólida, con perspectivas futuras muy importantes.

Otras de las industrias que fueron apareciendo en la zona del Alto Valle, por propia gravitación, fueron las de: conservación de frutas y legumbres,

///

al natural, tomates deshidratados, extractos de tomates, secado, etc.

A estas actividades se fueron agregando progresivamente otras, todas ellas en la franja inmediata al río y en relación directa a la fertilidad que éste permitió dar a las tierras de sus adyacencias. La producción de sidra, dulce de membrillo, aserraderos, para fabricación de embases de maderas para frutas, legumbres, etc., llega a ocupar un importante lugar, dentro del panorama que presenta la industria regional.

Otra de las industrias que ha ido tomando incremento, y que dan tanto a la provincia de Río Negro como de Neuquén, grandes posibilidades futuras, es la minería, a las que ya nos hemos referido.

La producción de vino de ambas provincias, en el año 1946 alcanzó a 432 mil hectolitros, que correspondió a 8.200 hectáreas de viñedos de Río Negro y 500 hectáreas de Neuquén y resultado de una cosecha de 589.000 quintales.

La elaboración fue efectuada en 156 bodegas con una capacidad en conjunto de 684.000 hectolitros.

La producción de uva en ambas provincias, en el año 1960, ascendió a 830.000 quintales, de los cuales fueron transformados en vino 821.000 quintales, arrojando una producción de 634.000 hectolitros de vino.

En el año 1957, se obtuvo la mayor producción regional, en una explotación de 11.901 hectáreas, se cosecharon 1.081.710 quintales que a su vez tuvieron un rendimiento de 806.300 hectolitros de vino. Río Negro y Neuquén superaron en ese año, con exclusión de Mendoza y San Juan, a todas las demás provincias vitivinícolas del país.

En la localidad de Cinco Saltos, existe la principal industria química de ambas provincias patagónicas. Industrias patagónicas ("INDUPA") con una capacidad de producción, en 1957, de 4.000 toneladas de soda cáustica, 2.200 toneladas de hexaclorociclohexano, 4.000 toneladas de cloruro de calcio, y 10.000 toneladas de plaquicidas. De esta capacidad total de producción anual de más de 20.000 toneladas, a esa fecha solo producía 3.800 toneladas. Este rendimiento está en aumento, pero no ha logrado su desarrollo posible, con motivo de la insuficiencia de energía eléctrica.

///

///

En el padrón de minas, en 1956, se encontraban registradas 282 pertenencias en Río Negro, de las que aproximadamente 59 estaban vacantes o caducas.

Uno de los minerales que ha entrado en producción, es el manganeso. Minera Aluminé, empresa privada, se ha comprometido a proveer 20.000 toneladas de ese mineral a la Sociedad Siderúrgica Argentina (SOMISA). Con este contrato, suscripto en 1961, se posibilita la elaboración de arrabio y de ferroaleaciones en la planta de San Nicolás (Buenos Aires). Esta empresa privada ha puesto a Río Negro entre las pocas provincias que explotan sus depósitos de manganeso.

Producción Anual Máxima de Minerales
en los últimos diez años, tomando en conjunto

Río Negro y Neuquén - 1961

(en toneladas)

Alabastro	1.322.-
Arcillas decolorantes	2.900.-
Arcillas refractarias	22.400.-
Arcillas varias	2.400.-
Asfaltita	16.068.-
Azufre	2.500.-
Baritina	16.314.-
Basaltos	877.-
Bentonita	893.-
Caliza	44.828.-
Caolín	15.549.-
Carbón	3.312.-
Celestita	442.-
Cobre	550.-
Diatomita	3.793.-
Fluorita	11.826.-
Mármol	1.678.-
Material volcánico	960.-
Mica	3.000.-
Piedra laja	5.544.-
Sal de roca	893.-
Talco cerámico	1.000.-
Yeso	99.716.-
Mineral de wolframio	49.865.-
Petróleo	87.500.-
Mineral de plomo	5.531.-

///

///

En 1957 se obtuvieron 61.354 Kilogramos de plata, y en 1956: 62.453 Kgs. de oro.

Según datos suministrados por el Censo Industrial de la Nación del año 1953, funcionaban en Río Negro 1358 establecimientos industriales, con un personal ocupado de 7238 personas, distribuidos en grandes grupos de la siguiente manera

<u>Ramas Industriales</u>	<u>Nº de Establecs.</u>	<u>Personal</u>
Alimentos y Bebidas	290	2.022
Textiles	10	26
Confecciones	51	134
Maderas	210	1.156
Gráficos	30	158
Químicos	7	271
Cueros	38	75
Piedras, vidrios, cerámicas	77	371
Metales	62	492
Vehículos y maquinarias	51	129
Varios	279	1.591
Minería	84	652

En la provincia de Neuquén la industria manufacturera indica una tendencia al crecimiento, que va del 6,8 % en 1953, a 7,4% en 1958 y 8,2% en 1959. Pero no existen estadísticas recientes, y el análisis fue hecho en base al Censo Industrial del año 1954.

<u>Provincia de Neuquén</u>	<u>Indus. Manuf.</u>	<u>Indus. Extrac.</u>	<u>Totales</u> (1)
Nº de establecimientos	327	44	378
Empleados ocupados	136	527	685
Obreros	1.424	2.628	4.209
Fuerza motriz instalada en C.V.	6.019	27.138	39.672
Sueldos pagados (miles de pesos)	14.592	64.565	81.213
Productos elaborados (miles pesos)	72.275	154.745	228.929
Valor agregado por la industria (miles de pesos)	34.112	150.145	185.269

(1): Incluyendo electricidad y gas.

La ubicación de los establecimientos, indican una concentración en las localidades de Confluencia y Zapala, ya que de los 378 establecimientos, 273 se encuentran radicados en las mismas (Confluencia 203, y Zapala:70).

Puede apreciarse en el cuadro incertado más arriba, que del total de establecimientos 378 corresponden a industrias extractivas, 44, es decir el 11,64

%

///

///

A efectos de señalar con mayor precisión la cantidad y magnitud de los establecimientos industriales que tienen a su cargo la transformación de las materias primas, se agrega el siguiente cuadro demostrativo, donde es fácil comprobar los porcentajes que corresponden a cada grupo industrial.

<u>Industrial y Rubros</u>	<u>Nº de Establecimientos</u>	<u>Valor agregado en m\$n-1954</u>	<u>%</u>
Total de Neuquén	378	185.269.-	-
Industrias extractivas	44	150.145.-	-
Industrias manufactureras	327	34.112.-	100
Alimentos y Bebidas	64	3.973.-	11,65
Tabaco	-	-	-
Textiles	-	-	-
Confecciones	18	554.-	1,62
Maderas	81	8.838.-	25,91
Papel y cartón	-	-	-
Imprenta y Publicaciones	9	543.-	1,59
Productos químicos	-	-	-
Derivados del petróleo	-	-	-
Caucho	-	-	-
Cuero	7	132.-	0,29
Piedra, vidrio, cerámica.	39	2.064	6,05
Metales, excluidas maqui- narias	17	421	1,23
Vehículos y maquinarias (excluida la eléctrica)	80	12.030	35,27
Maquinarias y aparatos eléctricos	-	-	-
Varios	12	5.557	16,29
<u>Electricidad y gas</u>	<u>7</u>	<u>1.012</u>	-

Estos datos corresponden al Censo Industrial de 1954. El mismo nos señala que el rubro vehículos y maquinarias con el 35,27% y el de maderas, con el 25,91 %, alcanzan los más altos niveles y constituyen en conjunto más del 60% del total del valor agregado.

X.- DESPLAZAMIENTO DE LA PRODUCCION.-

Hemos observado a través del análisis efectuado precedentemente, acerca de los recursos naturales y de las vías de comunicación con que cuenta la región que estamos considerando, que los primeros no guardan relación con los medios de transporte necesarios para asegurar, el rápido y fácil desplazamiento de los mismos. Los medios de comunicación, redes ferroviarias y camineras, deben de unir los lugares de producción, transformación y consumo, en forma ágil y rápida, de tal manera que con un sentido económico, sirvan de soporte fundamental, a la explotación racional de los bienes, haciendo que los mismos, muchos de ellos de carácter perecible lleguen a los lugares de producción, transformación o consumo en el menor tiempo posible, con lo cual se evitarán encarecimientos, que atentan contra la zona misma de origen, al no hacer económicamente posible la explotación de sus riquezas. Esta deficiencia es bien notoria dentro de los límites de las provincias consideradas, por lo que se obstaculiza en gran parte un incremento en la productividad, y retarda las comunicaciones, encareciendo notablemente los costos. El mismo medio utilizado hasta hace muy poco para el transporte de petróleo, frutas y pasajeros, obligaba a crear prioridades, que en cierta manera se tornaba en desmedro de otras. El ferrocarril no estaba en condiciones, ni por su material rodante, ni por la disponibilidad de sus unidades, ni la circunstancia de disponer de una sólo vía, de efectuar eficientemente la triple tarea de desplazar en forma armónica esos elementos, que tenían necesidad de ese uso. A ese problema de orden técnico debemos agregar el derivado de una falta de coordinación, ya que es bien notorio que este medio sólo une muy escasos puntos y que por otra parte no existe coordinación de empalme que permita a través de este sistema el propender a una mayor y efectiva vinculación.

Ejemplo muy conocido para el Alto Valle es la dificultad derivada de su rápida salida de los productos obtenidos de sus cosechas, y que por obtenerse en forma simultánea provocan una congestión que no ha sido superada hasta el momento. No obstante ello, se ha eliminado uno de los elementos concurrentes de este tráfico, como es el petróleo, al habilitarse el oleoducto desde Plaza Huincul a Bahía Blanca, lugar éste adoptado provisoriamente, ya que

///

los intereses más que las ventajas decidirán en última instancia cual será su punto final.

La habilitación parcial de la ruta Nacional Nro.22, ha contribuido a un incremento en el uso del transporte automotor, aliviando entonces la presión ejercida sobre el sistema ferroviario.

No hay dudas que ambos tienen su convergencia en la ciudad de Bahía Blanca la que ya sea por su carácter de centro demográfico industrial más importante y por su vía natural de salida, señala la significación que concretamente le cabe en este proceso, ya sea de absorción o de desplazamiento hacia otros centros del país o del extranjero.

En idéntica situación podríamos ubicar al otro ramal ferroviario que tiene su punta de riel en Bariloche y a la Ruta Nacional Nro.3, que recorren otros sectores de estas provincias que no hacen más que aumentar su convergencia hacia el centro que estamos considerando.

Los actuales niveles de producción serán factibles elevarlos teniendo en cuenta las disponibilidades que existen en la zona, pero no hay duda que ellos experimentan en forma notoria la carencia de rápidos medios de comunicación, por lo que tales perspectivas quedan en cierta manera relegadas a posibilidades que el hombre está en condiciones de concretar, porque las dificultades no son de tal carácter que impidan ser superadas.

XI.- SISTEMA PORTUARIO DE BAHIA BLANCA.-

El análisis que efectuara anteriormente nos ha permitido comprobar las distintas características que predominan en el sistema portuario bahiense, en lo que hace a sus elementos técnicos, capacidad disponible y a la incidencia de factores naturales, como son el tipo de costa, y fluctuaciones de las mareas. Todo ello nos muestra una complejidad, en la que los factores técnicos económicos juegan un papel destacado, ya que no sólo importa el contar con obras materiales sino también saber si ellas responden a los intereses en juego y por lo demás si existen conveniencias de tipo económico. Es por ello que me permito agregar aquí los motivos determinantes de estas instalaciones de puertos, en la zona del litoral bahiense, y que en última instancia son consecuencias que respondieron en su momento al juego de los capitales de empresas ferroviarias, francesas e inglesas.

Sirvieron primero sobre la base de pequeñas instalaciones para la introducción del mismo material ferroviario que utilizaron las empresas para ir tendiendo sus ramales en procura de los centros de producción agropecuaria. Pareciera incluso, que hasta hubiera existido acuerdo entre ellas, para evitarse competencia e interferencias. Surge esta conclusión teniendo en cuenta el trazado longitudinal y paralelo de las tres redes principales que convergen en el puerto Galván, Ing. White y Rosales, sin que tengan entre ellas puntos de enlace. Cada puerto da la impresión de tener una zona definida de longitud variable, según las características de las zonas productoras a las que en vez de servir tienden a servirse de ella. Es así como los puertos comienzan a incorporarse a la vida comercial del país como centros exportadores, volcando hacia ellos grandes saldos provenientes de la agricultura y la ganadería a través de este medio de unión representado por la red férrea. No sólo ésta condiciona y favorece el desplazamiento sino que también influye en la propia estructura técnica del puerto al determinar que la misma esté en condiciones de servir preferentemente y en algunos casos de manera exclusiva que el manipuleo de bienes tenga que efectuarse utilizando el sistema de transporte ferroviario. Esa situación pudo ser resultante de la carencia, en aquel entonces, de una red vial efectiva, pero lo cierto es que las empresas férreas ligadas a la actividad portuaria trataron de defender sus propios intereses en base a un es-

///
quema que en estos momentos es causa de ciertos perjuicios.

Esta característica ha quedado también reflejada en el tipo de instalaciones adecuadas en la mayoría de los casos para el manipuleo de granos y con el correr del tiempo adaptándose en forma muy precaria el muelle de Cuatros de productos provenientes de la ganadería. Es decir que el puerto ha respondido en su momento a lo que fue preocupación de ciertos intereses y a las exigencias del tipo de producción predominante. La evolución transformadora nos presenta ahora una serie de matices en lo que hace a la diversificación de productos que pueden tener a través del sistema portuario, su entrada o salida, y ello nos indica la conveniencia de efectuar los reajustes necesarios que permitan cumplir a este centro portuario de tan privilegiada ubicación geográfica, un cometido más amplio en favor de la economía regional.

XII.- POSIBILIDADES DE DESARROLLO DE LA ZONA DE INFLUENCIA PATAGONICA Y AJUSTES NECESARIOS EN EL SISTEMA PORTUARIO BAHIENSE.-

La consideración de este punto nos obliga a realizar dos enfoques, por un lado el que nos muestra si el sector patagónico de influencia en el puerto de Bahía Blanca alienta posibilidades de desarrollo en base a sus recursos potenciales y por otro en el supuesto de ser positivo, que implicancia tendrá en este centro marítimo bahiense.

En párrafos anteriores se han ido bosquejando las principales manifestaciones del sector que nos interesa y si bien es cierto que ya hoy no se puede discutir su potencialidad, alentada muchas veces por esfuerzos plausibles, pero en los que no ha primado un criterio armónico, es indudable que el futuro depara significativas posibilidades. Esta aseveración no sólo es producto de lo que ya está en marcha, sino que trasunta las perspectivas que se han de lograr en base a la programación de planes que tienden a un ordenamiento, racional coordinación y ajustes en la explotación de sus recursos con vistas a una integración que excede el marco regional, para proyectarse por su influencia en el orden económico-social del país.

Las características que predominan actualmente en el mundo son las que mejor reflejan los resultados que es dable lograr cuando existe una verdadera integración de tierra, hombre y técnica, es decir que no se pueden dejar los intereses en juego a esfuerzos improvisados, en los que el desajuste de alguno de esos elementos determine el fracaso de las empresas, la pérdida o el desaprovechamiento de bienes naturales con que se cuenta.

Son, precio y calidad, los que regulan el abastecimientos de mercados, y es indudable que esos dos conceptos resumen, no sólo la utilización adecuada de los recursos sino también entran en juego soportes fundamentales como son las vías de comunicación que entroncan los centros de producción con los de consumo. El desarrollo de esos bienes potenciales debe conjugarse entonces con los sistemas de transportes, ya que de nada vale gestar un plan de desarrollo regional sino se tiene en cuenta y se valora de manera efectiva el papel que le corresponde en esa infraestructura. Esta premisa nos indica, que el plan que tienda al desarrollo de los recursos de la zona que estamos considerando debe

///estar consustanciado con los sistemas vinculatorios, ya que si no existe eficiencia en estos últimos, es indudable que disminuirémos las proyecciones que pueda alentar el primero.

Producto de la importancia que tiene la zona patagónica, es la que queda traducida por la serie de programaciones que se han ido esbozando, de variada magnitud y polaridad, y que en estos momentos parecieran quedar comprendidas en un esquema más amplio y complejo, como es el proyecto "Comahue".

Abarca esta región una superficie de un poco más de 430.000 kilómetros cuadrados, comprendidos en las provincias de Río Negro, y Neuquén, los partidos de Villarino y Patagones de la Provincia de Buenos Aires y las últimas incorporaciones de Bahía Blanca con su zona de Influencia Bonarense y cuatro partidos del sudoeste de la provincia de La Pampa.

La importancia no sólo debe quedar traducida en el área territorial que abarca sino en modo muy especial por la diversidad de productos enmarcados dentro de sus límites, los recursos energéticos y la complementación que se ha buscado para que ese enorme potencial tenga su vínculo de comunicación con el exterior por el sistema portuario bahiense. De ahí entonces que trataré de analizar que características adquirirá ese complejo y como podrá servir al mismo el puerto que ahora está cumpliendo similares funciones y que no hay duda deberá aumentar su potencialidad siempre que esté acorde con los requerimientos que deriven de un mayor desarrollo regional.

Chocón Cerros Colorados, que hasta hace poco parecía estar postergado en su realización es hoy una de las obras sobre la cual existe mayor preocupación, resultante, en suma de la serie de ventajas que ha de reportar en los caudales de los ríos Limay y Neuquén. Iniciado el estudio sobre la base del emplazamiento del Chocón, sobre el río Neuquén en las proximidades de su confluencia con el Limay, se continuó luego con este y surgiendo de esas conclusiones la conveniencia de lo que es actualmente el proyecto Chocón Cerros Colorados. Obra múltiple en su conjunto, ya que no solo permitirá instalar usinas hidroeléctricas con un potencial superior a 600.000 kilowatios, sino que también regulará el río con vistas a incrementar la superficie bajo riego y propender a la navegabilidad del Río Negro.

La energía que se obtenga, tenderá a satisfacer necesidades regionales,

///

///

será impulsora de actividades industriales y llevará el fluído hacia la zona deficitaria y de gran demanda, a través de 1.300 Kms., como es la Capital Federal y sus alrededores.

El área bajo riego se duplicará en relación a la actualmente existente, al incorporar nuevas zonas, que abren perspectivas a una mayor producción y diversificación de cultivos, todo ello unido al crecimiento demográfico tan acentuado por el tipo de explotación intensiva.

Los recursos minerales con yacimientos ricos en plomo, baritina, petróleo y las rocas de aplicación en Neuquén; el petróleo de Colonia Catriel, el carbón de Pico Quemado, los yacimientos de hierro de Sierra Grande y los próximos a ella de manganeso y caliza, de la provincia de Río Negro, nos dicen junto con su riqueza gasífera, y la energía hidroeléctrica de las posibilidades que alientan los que han bregado desde muchos años atrás por la instalación de un Centro Siderúrgico, en esta zona del país. Al margen de ello y aún solo sobre la base de emplear los esfuerzos en obtener tan variada materia prima, es indudable que el empuje y el nivel que alcance esta zona superará notablemente las características que predominan en estos momentos. La energía será elemento básico en el proceso de desentrañar la riqueza que atesora el suelo y que muchas veces por motivos económicos, intereses, carencia de elementos técnicos y humanos y dificultades que tienen su origen en la insuficiencia de los medios de transporte, permanecen adormecidas restando su contribución al progreso nacional. Es por ello que insisto en la conveniencia de una planificación armónica que contemple todos los aspectos en juego, ya que de fallar uno de los engranajes de ese complicado mecanismo es indudable que los frutos que se obtengan, no serán los suficientemente justificadores ni de los esfuerzos, ni de los bienes que se inviertan.

Los recursos forestales y las explotaciones pecuarias, son también motivos de preocupación, en los lineamientos que hacen al desarrollo de la zona "Comahue", ya que aún mejor aprovechamiento de esas reservas arbóreas, hay que agregar en el campo de la ganadería la ampliación a nuevas áreas, la tecnificación e incorporación de variedades que respondan a las exigencias del medio. Los aumentos en cantidad y calidad de esos bienes, se han de reflejar también en la serie de industrias derivadas, lo que implicará un mejor aprovechamiento. una mayor concentración de mano de obra y la in-

///

corporación de ganancias efectivas en el propio centro productor de esos recursos primarios.

La energía contribuirá también a que la economía de regadío del Valle Superior y Medio del Río Negro, encuentre zonas en las que su aporte será de sumo beneficio. La industria del frío y de la transformación de la producción frutícola y hortícola tendrá entonces el elemento del que hoy carecen en cantidad suficiente y que es causa de la pérdida de gran cantidad de estos bienes perecederos y restan el margen de ganancia que necesariamente se incorpora a la materia prima en todo proceso manufacturero.

Si a esto añadimos un aumento estimado en el doble del área bajo riego, nos encontraremos frente a producciones que rebasarán en mucho las necesidades de nuestros propios mercados, y que deben entonces obligadamente procurarse su colocación en centros distantes, para lo cual deben contar con una infraestructura que responda a tal situación.

A esa zona de riego rionegrina hay que agregar la ya iniciada en el Valle Inferior del Río Colorado bonaerense, en la del Valle Inferior del Río Negro y en el curso medio del Río Colorado, en Colonia Venticinco de Mayo (La Pampa). La primera, producto de esfuerzos particulares, cuenta en la actualidad con tres sistemas de unificadores que permiten irrigar un conjunto de ciento cincuenta mil hectáreas, cultivos intensivos que van superando la etapa inicial del uso del suelo para pastura, tienden a incorporar esta zona en un lugar destacado en lo que hace a las condiciones naturales del medio y a la facilidad de desplazamiento de la producción a su proximidad con los centros de consumo y de salida. El objetivo en estos momentos está condensado en la realización de un estudio integral en los aspectos técnicos, económicos y sociales con vistas a efectuar los ajustes, obras e inversiones necesarias que superen dificultades propias de la inexperiencia y la falta de medios. No escapa a esos objetivos la instalación de una Central Hidroeléctrica en Huelches con una capacidad de sesenta mil kilovatios, que complementaría el suministro de energía con la que hoy puede brindar los dos gasoductos que atraviesan la zona.

El Valle Inferior de Río Negro y la zona de Colonia Venticinco de Ma-

///

///

yo (Río Colorado) se encuentran en la etapa de algunas realizaciones que responden como partes integrantes de los estudios y proyectos elaborados durante muchos años y cuya realización contribuirá a transformar el paisaje y la economía de dichas zonas.

Si nos atenemos al estado actual de la infraestructura es indudable que el sistema portuario bahiense tendrá influencia decisiva en los planes de programación industrial, siderúrgico y de la soda solway. Pero aún apelando a convicciones localistas es indudable que el puerto en sí y la localización industrial no corren aparejados, ya que todo criterio racional indica que San Antonio Oeste o Puerto Madryn deben ser los centros marítimos obligados para que exista una efectiva complementación entre el centro más conveniente en que deba localizarse la industria y la vía de salida. Pero no hay duda que mientras no se cuente con instalaciones portuarias adecuadas en los lugares mencionados, es Bahía Blanca la solución más viable a corto plazo, y sin que ello implique considerarla la más conveniente. Esto exigiría una remodelación en lo referente a las instalaciones en sí mismas, para ajustarlas al volumen y tipo de mercadería con que se deberá operar, y que a su vez exigirá de los medios de transportes terrestres una reestructuración en cuanto a sus enlaces y equipamientos en lo que se refiere al material de tracción y redes viales. No obstante ello se puede anticipar que el puerto bahiense puede responder a las exigencias de esa etapa inicial, pero entiendo que antes de efectuar grandes inversiones para uso precario, es conveniente centrar los esfuerzos técnicos y económicos en aquellas obras de más efectividad y que respondan a los principios de localización, que son en última instancia los que deben gravitar. Es indudable que estos nos señalan una situación de desventaja para Bahía Blanca, en cuanto nos referimos a las industrias proyectadas sobre la base de la utilización de los recursos minerales de las Provincias de Río Negro y norte de Chubut.

Son más ventajosas, en cambio, las posibilidades que ofrecen la producción o industrialización de los productos provenientes de la economía de regadío, con respecto a su inmediata y ventajosa salida por el puerto de Bahía Blanca. A las menores distancias a recorrer, desde los lugares donde

///

///

se encuentran asentados tales centros productivos, hay que agregar el tipo de materia prima y su concordancia con la industria del frío y las instalaciones portuarias. La reda pavimentada actualmente de la Ruta Nro.3, que llega al valle bonaerense del Río Colorado, y la Nro.22 de igual característica, que cruza el Valle del Río Negro, aumentan el potencial de la infraestructura, al sumarse en su contribución a la que desde hace muchos años viene brindando el ferrocarril, con las deficiencias propias que éste presenta y que no son difíciles de superar. La industria del frío que permite hoy concentrar más de quinientos mil cajones de fruta, deberá ampliarse a fin de ir conformando las necesidades cada vez más crecientes de una producción estacional, que hoy pasa frente a Bahía Blanca, con evidente perjuicio en cuanto a su calidad y precios. La adaptación de las instalaciones portuarias para un mejor y rápido manipuleo de los bienes a transportar, que permitan la utilización del transporte automotor, debe ser premisa básica, si es que se aspira a ocupar un lugar destacado en las exportaciones frutícolas. No hay dudas que en éstas y sus derivados deben buscarse las proyecciones futuras de los puertos bahienses, ya que por sus volúmenes darían una técnica de diversificación a las casi exclusivas salidas de cereales y que lo colocan en este aspecto a la vanguardia de los centros portuarios argentinos. Si tenemos en cuenta que el petróleo de Río Negro y Neuquén tiene ya su salida obligada, respondiendo a principios técnicos y económicos favorables, por el puerto de Bahía Blanca, y que en un estudio final determinará si se continúa con éste o si se adaptan las instalaciones del puerto Rosales, es indudable que el futuro del sistema portuario bahiense, en cuanto tiene relación con la zona patagónica, debe orientarse hacia esa salida de bienes generados por una economía de regadío.

De pretender al desarrollo sobre la base de las exportaciones forestales y minerales del sector que nos ocupa, es indudable que por su volumen y las orientaciones de sus mercados de consumo, será escaso el papel que corresponderá al puerto, ya que es indudable que el mismo, es nexo con el exterior y sus producciones deberán satisfacer previamente los requerimientos del mercado interno, por lo que su colocación en centros extranjeros quedará supeditado a esa situación y a las condiciones de ventajas en que puedan

///


colocarse. Mayores posibilidades se ofrece en cuanto hace a las instalaciones portuarias y a las existencias de los grandes rebaños de ovino, con vistas a la exportación de lanas, carnes, cueros, que por causas inexplicables han disminuído en los últimos años, y que sin embargo por su ubicación geográfica demuestra una beneficiosa integración, que debe completarse aún más sobre la base de registros exportables cada vez más crecientes por las características adecuadas del puerto y la aplicación de las áreas ganaderas.

Es probable, y así parecen indicarlo las consultas que se efectúan actualmente en el sentido de que se reciban por el puerto bahiense, con destino a las zonas con proyectos de desarrollo, Comahue, los materiales destinados a las obras programadas y otros exigidos por la propia expansión, lo que abriría ciertas perspectivas en el movimiento de importación, pero sin solidez, y continuidad.

El análisis efectuado me permite señalar que la acción del puerto en su vinculación con la zona de influencia patagónica, estará supeditado en sus mayores alcances al aumento de los recursos ovinos y de una agricultura intensiva con pilares indiscutibles, ya sea como materias primas o más adecuadamente como productos manufacturados. A esas realidades puede responder, con pequeños ajustes, de orden técnico y humano, el sistema portuario bahiense, en mérito a sus condiciones naturales y geográficas, que permita responder con eficacia a los altos intereses en juego que por su gravitación exceden el simple marco regional, para proyectarse en la evolución económico-social del país.

GRAFICOS

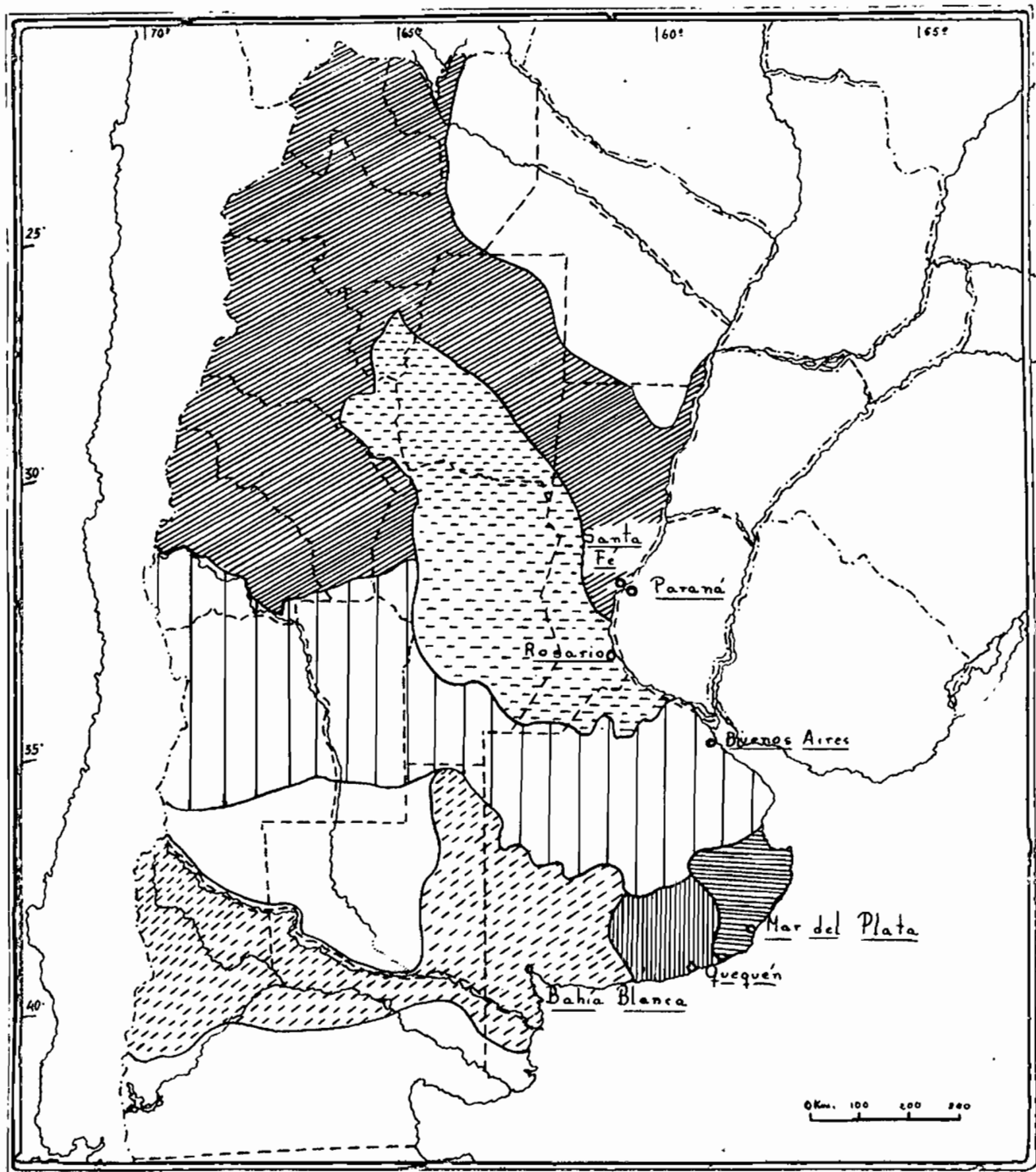
MAPA N° 1ZONA DE INFLUENCIA DE LOS PUERTOS
 ROSARIO

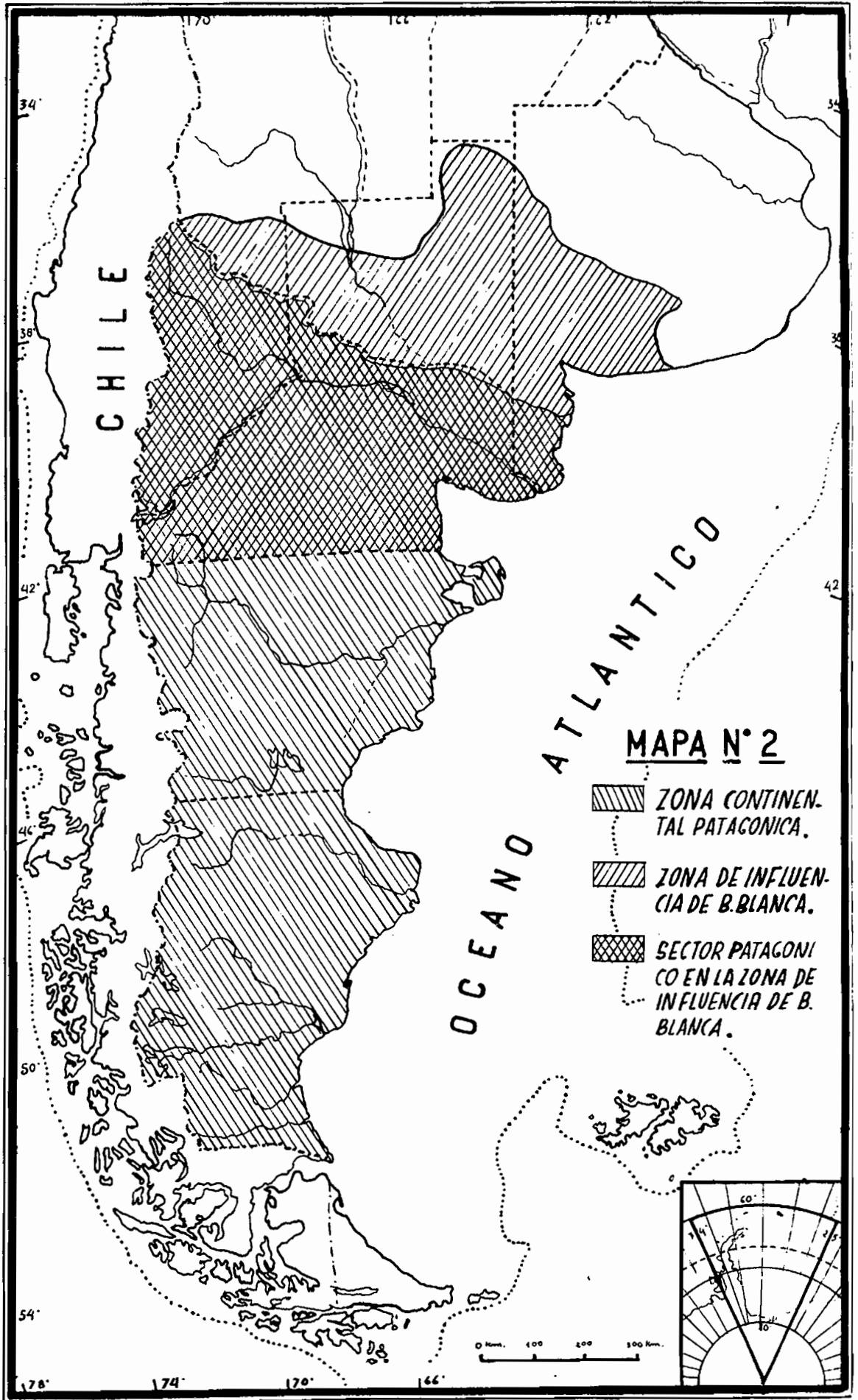
 B. BLANCA

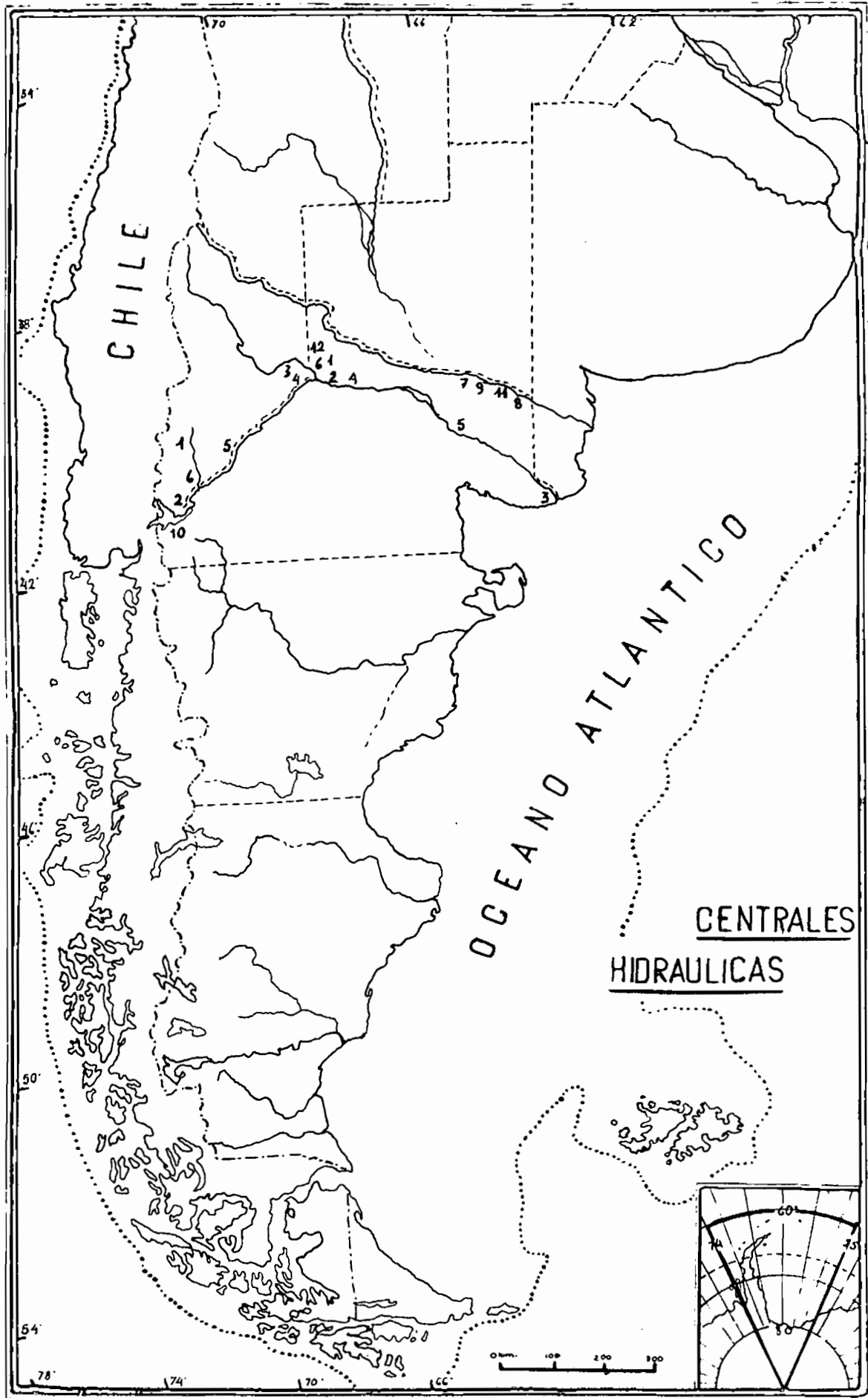
 SANTA FE

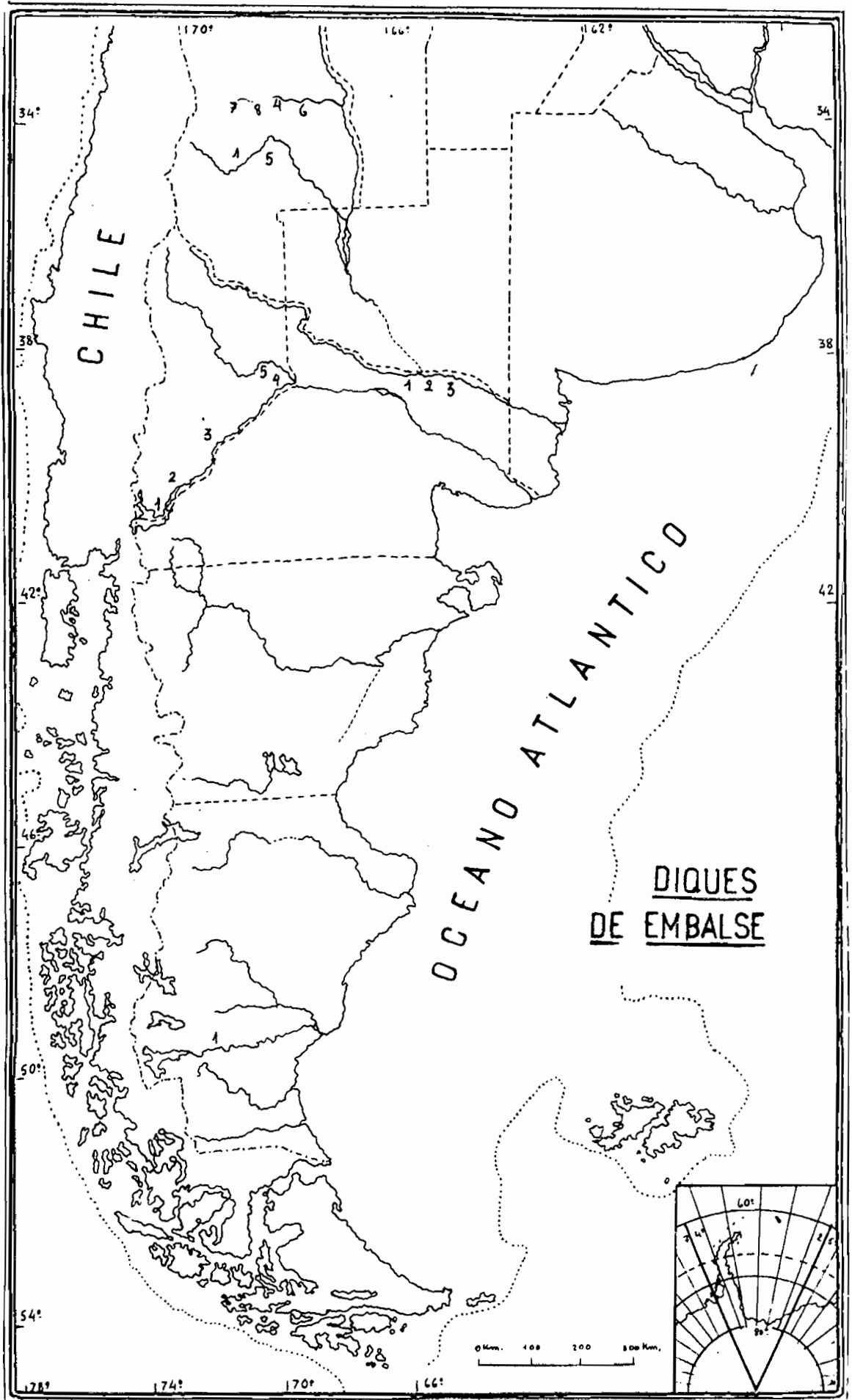
 QUEQUEN

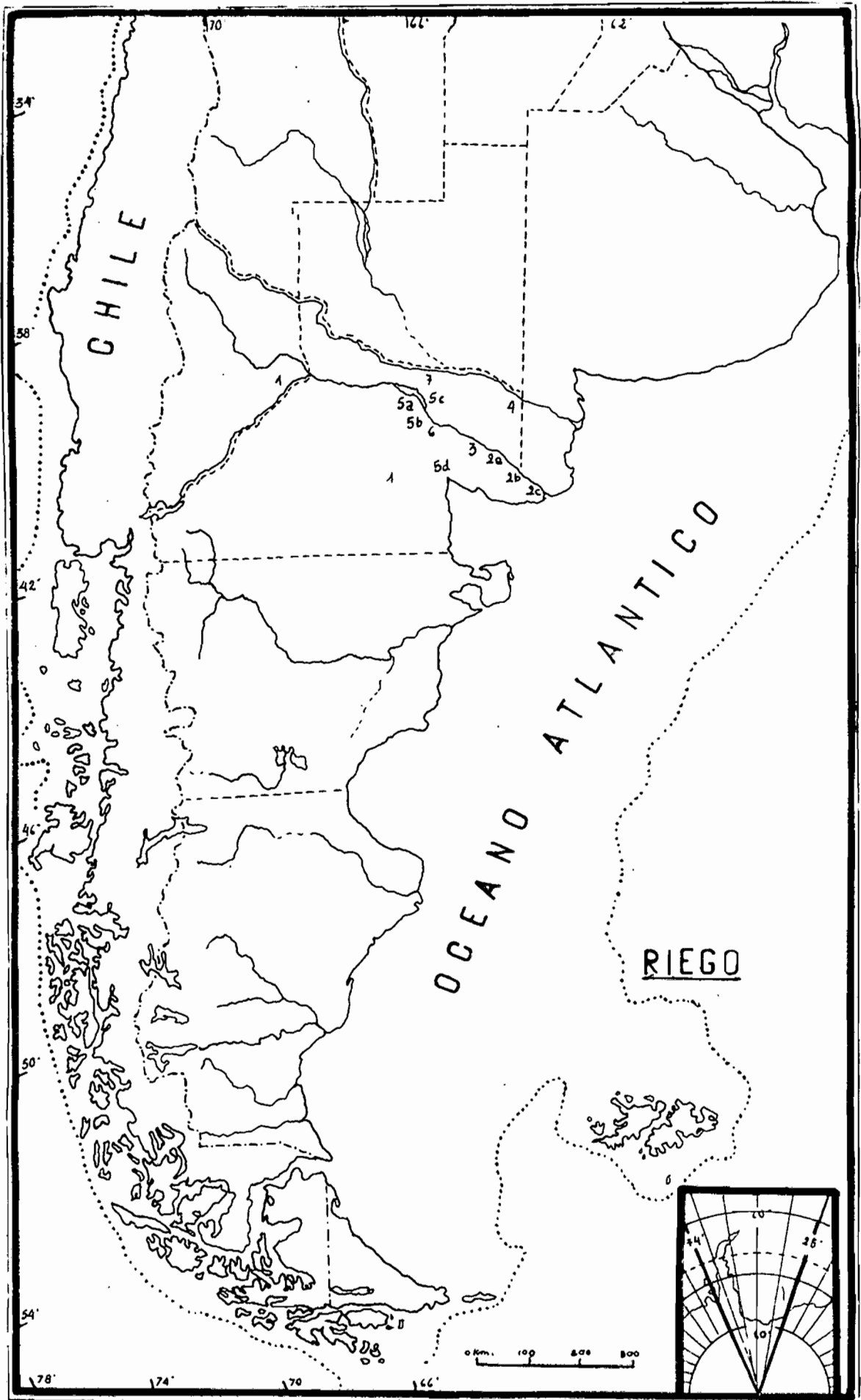
 B. AIRES

 MAR DEL PLATA










CUADROS Y GRAFICOS ESTADISTICOS

B A H I A B L A N C A

ZONA DE INFLUENCIA CEREALERA

Nómina de partidos y superficies de los mismos que integran la zona de influencia portuaria.-

PROV.DE BUENOS AIRES - PARTIDOS	SUPERFICIE Km. ²
Bahía Blanca.....	2.300 Km.2
Cnel.Rosales.....	1.340 "
Cnel.Dorrego.....	6.020 "
Tres Arroyos.....	1.875 "
Cnel.Pringles.....	5.245 "
Tornquist.....	4.183 "
Saavedra.....	3.500 "
Cnel.Suárez.....	5.895 "
Gral.Lamadrid.....	4.555 "
Puán.....	5.125 "
Guaminí.....	3.304 "
Adolfo Alsina.....	5.728 "
Laprida.....	2.180 "
Olavarría.....	6.960 "
Caseros.....	2.751 "
Pellegrini.....	400 "
Villarino.....	150 "
TOTAL PROV.DE BUENOS AIRES.....	61.531 Km.2
<u>PROV.DE LA PAMPA - DEPARTAMENTOS</u>	
Utracán.....	10.375 Km.2
Hucal.....	5.367 "
Caleu - Caleu.....	8.894 "
Lihuel - Calel.....	11.637 "
Atreucó.....	2.995 "
TOTAL PROV. DE LA PAMPA.....	39.268 "
TOTAL PROV. DE BUENOS AIRES.....	61.531 "
TOTAL GENERAL	100.799 Km.2

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Zona de Influencia "Frutícola"

Provincia y superficie de la misma que integra la zona de influencia portuaria.

Provincia de Río Negro, superficie 800 kilómetros cuadrados.-

Distancia de la zona frutícola y vías de comunicación.-

Distancia máxima.....	570 Kms.
Distancia mínima.....	325 "
Vías Férreas.....	570 "
Camino Pavimentado.....	290 "

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

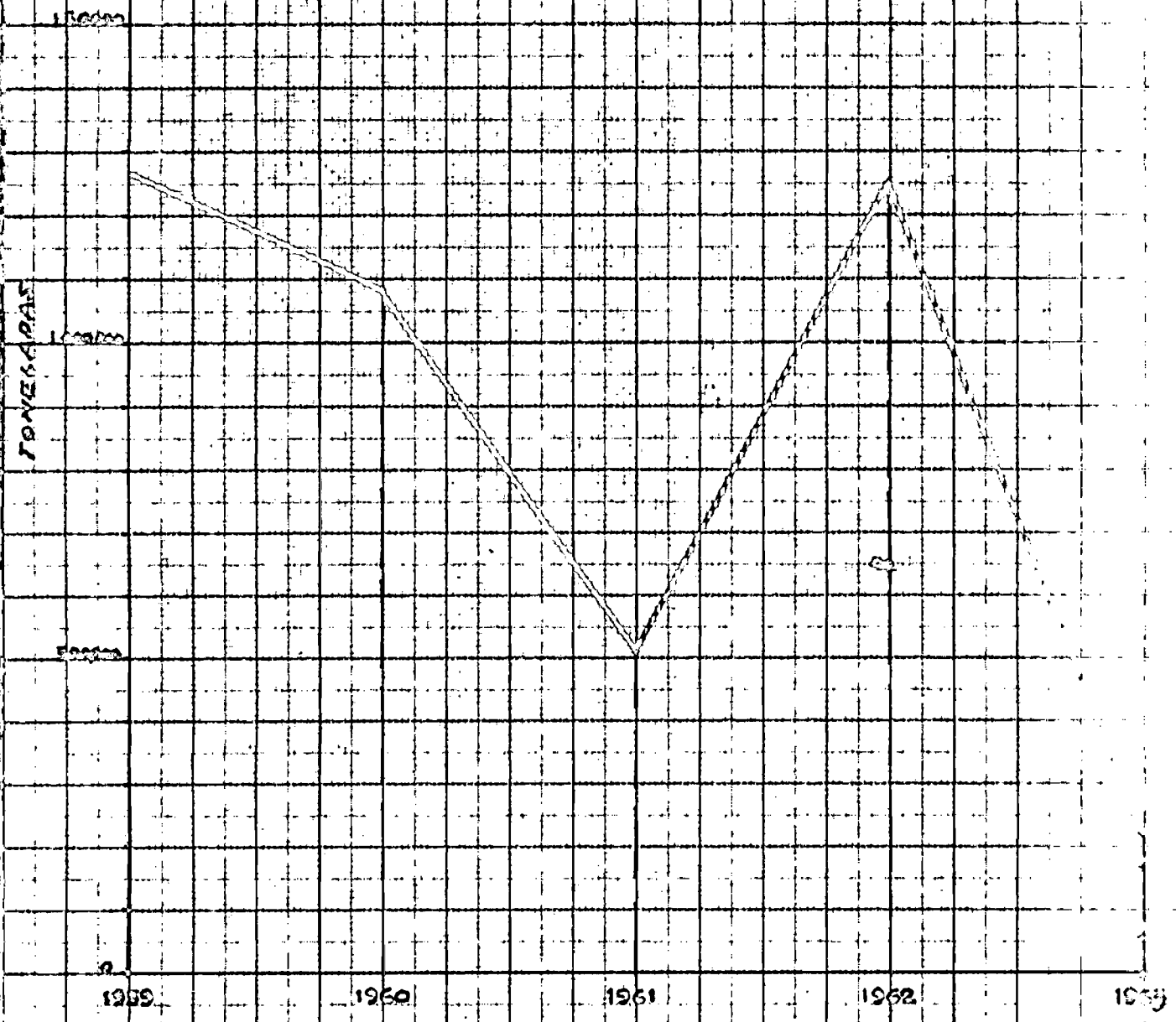
Exportación total por mes - Años 1959-1963

En toneladas

	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2	1 9 6 3	T O T A L
ENERO	108.433	38.751	74.544	101.638	1.732	325.098
FEBRERO	80.354	62.866	54.024	90.684	9.427	297.355
MARZO	144.850	97.643	118.019	254.839	24.963	640.314
ABRIL	150.215	143.371	21.309	216.330	3.696	534.921
MAYO	136.780	80.830	6.743	153.047	-.-	377.400
JUNIO	192.208	107.075	12.288	96.038	4.600	412.209
JULIO	158.627	98.315	31.305	177.749	26.508	492.504
AGOSTO	65.191	149.751	29.552	49.152	31.983	325.629
SEPTIEMBRE	73.456	92.030	38.299	39.101	37.974	280.860
OCTUBRE	64.696	114.193	30.905	35.878	28.798	274.470
NOVIEMBRE	54.238	26.553	38.141	12.164	39.702	170.798
DICIEMBRE	42.748	61.350	58.772	18.329	9.723	190.922
T O T A L	1.271.796	1.072.728	513.901	1.244.949	219.106	4.322.480

EXPORTACIONES

AÑOS 1959 A 1962



PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación trimestral por año en el quinquenio 1959-1963.-
En Toneladas

TRIMESTRE	1959	1960	1961	1962	1963
PRIMER	337.637	199.260	246.587	447.161	36.122
SEGUNDO	479.203	331.276	40.340	465.415	8.296
TERCER	297.274	340.096	99.156	266.002	96.465
CUARTO	161.682	202.096	127.818	66.371	78.223
T O T A L	1.271.796	1.072.728	513.901	1.244.949	219.106

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Porcentaje de exportación por trimestre sobre el total anual
años 1959 a 1963.-

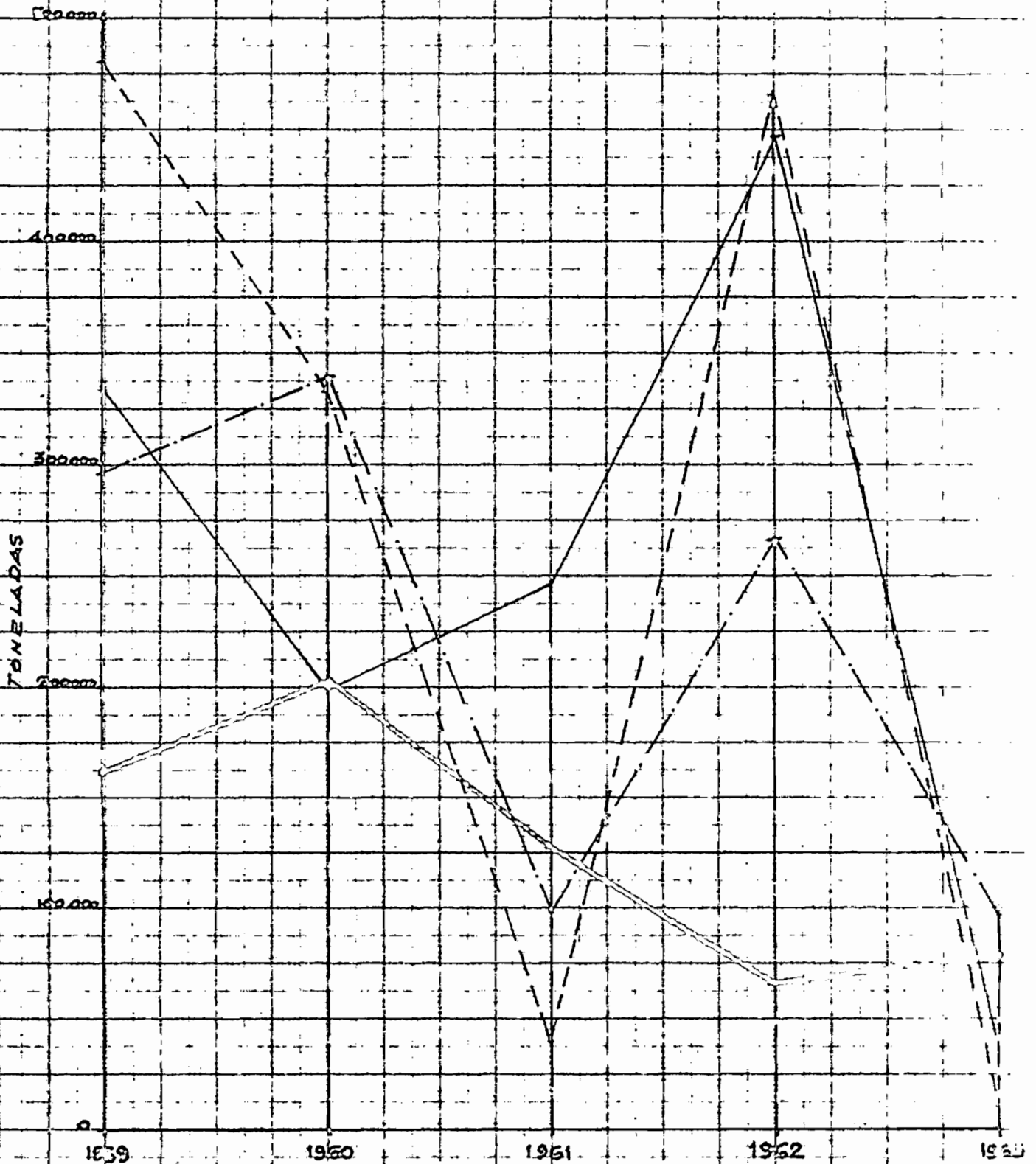
TRIMESTRE	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
PRIMER	26,3	18,6	47,8	36,0	16,5
SEGUNDO	37,6	30,9	7,9	37,4	3,8
TERCER	23,4	31,7	19,4	21,3	43,9
CUARTO	12,7	18,8	24,9	5,3	35,8

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación trimestral y porcentaje sobre el total en el
período 1959 a 1963.-

TRIMESTRE	TOTAL TONELADAS 1959-1963	%
PRIMER	1.262.767	29,3
SEGUNDO	1.324.530	30,5
TERCER	1.098.993	25,4
CUARTO	636.190	14,8
T O T A L	4.322.480	100,0

AGOS 1959 A 1963



——— 1º TRIMESTRE
 - - - 2º " "
 - · - 3º " "
 ···· 4º " "

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación - aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959-1963

Promedio anual de exportación	864.496 Tn.
Año de mayor exportación	1959
Año de menor exportación	1963
Mayor exportación anual	1.271.796 Tn.
Menor exportación anual	219.106 Tn.
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación	1.052.690 Tn.
Promedio mensual de exportación	72.041 Tn.
Mes de mayor exportación	Marzo 1962
Mes de menor exportación	Mayo 1963
Mes de menor exportación con actividad	Enero 1963
Mayor exportación mensual	254.839 Tn.
Menor exportación mensual con actividad	1.732 Tn.
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación con actividad	253.107 Tn.

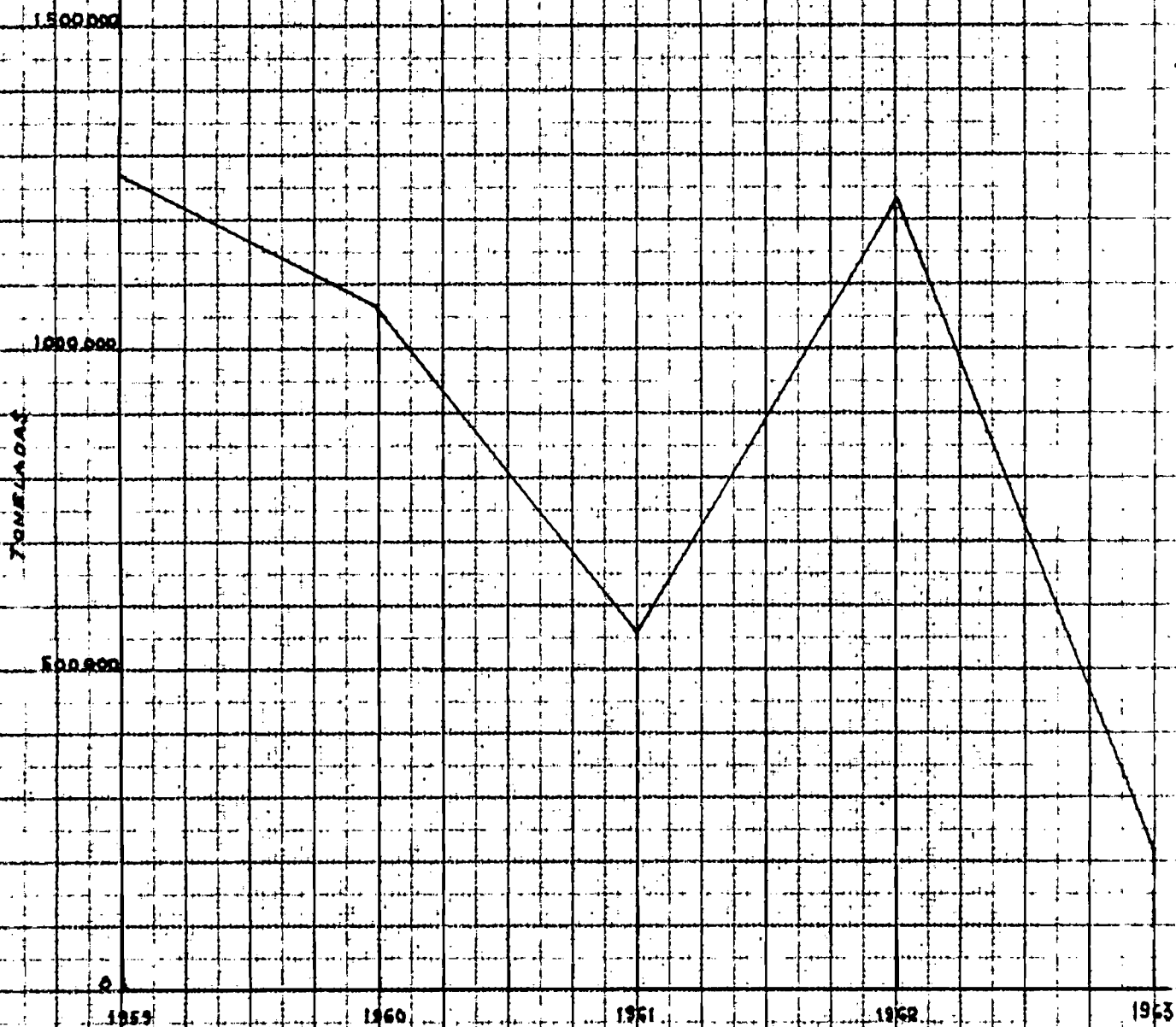
PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación anual productos de la agricultura y derivados - Años 1959 a 1963

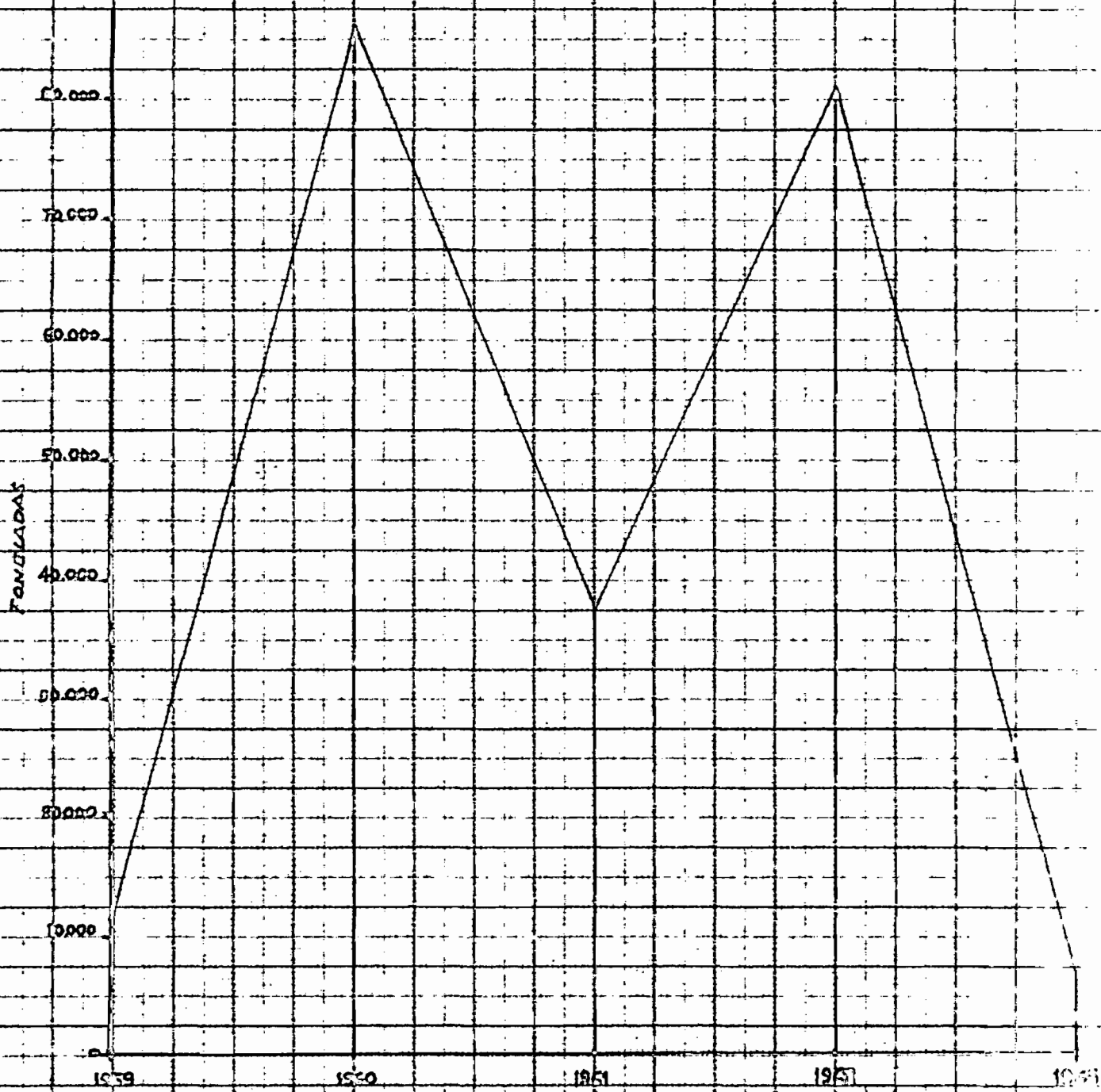
En toneladas

PRODUCTOS	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL
Aceite de lino	2.532	3.981	4.142	9.318	6.064	26.037
Afrechillo	8.303	11.120	216	3.242	-	22.881
Avena	11.513	86.276	37.689	80.915	6.063	222.456
Cebada	167.042	95.062	61.797	103.854	8.589	436.344
Centeno	34.168	43.563	26.732	5.535	-	109.998
Expellers	3.023	5.982	6.922	6.641	2.798	25.366
Harina de girasol	1.131	2.870	1.000	5.190	6.049	16.240
Harina de lino	-	600	2.042	4.318	9.916	16.926
Maiz	-	-	-	-	33.695	36.695
Trigo	1.041.388	815.949	365.143	1.016.312	141.662	3.380.454
T O T A L	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.365	214.836	4.290.397

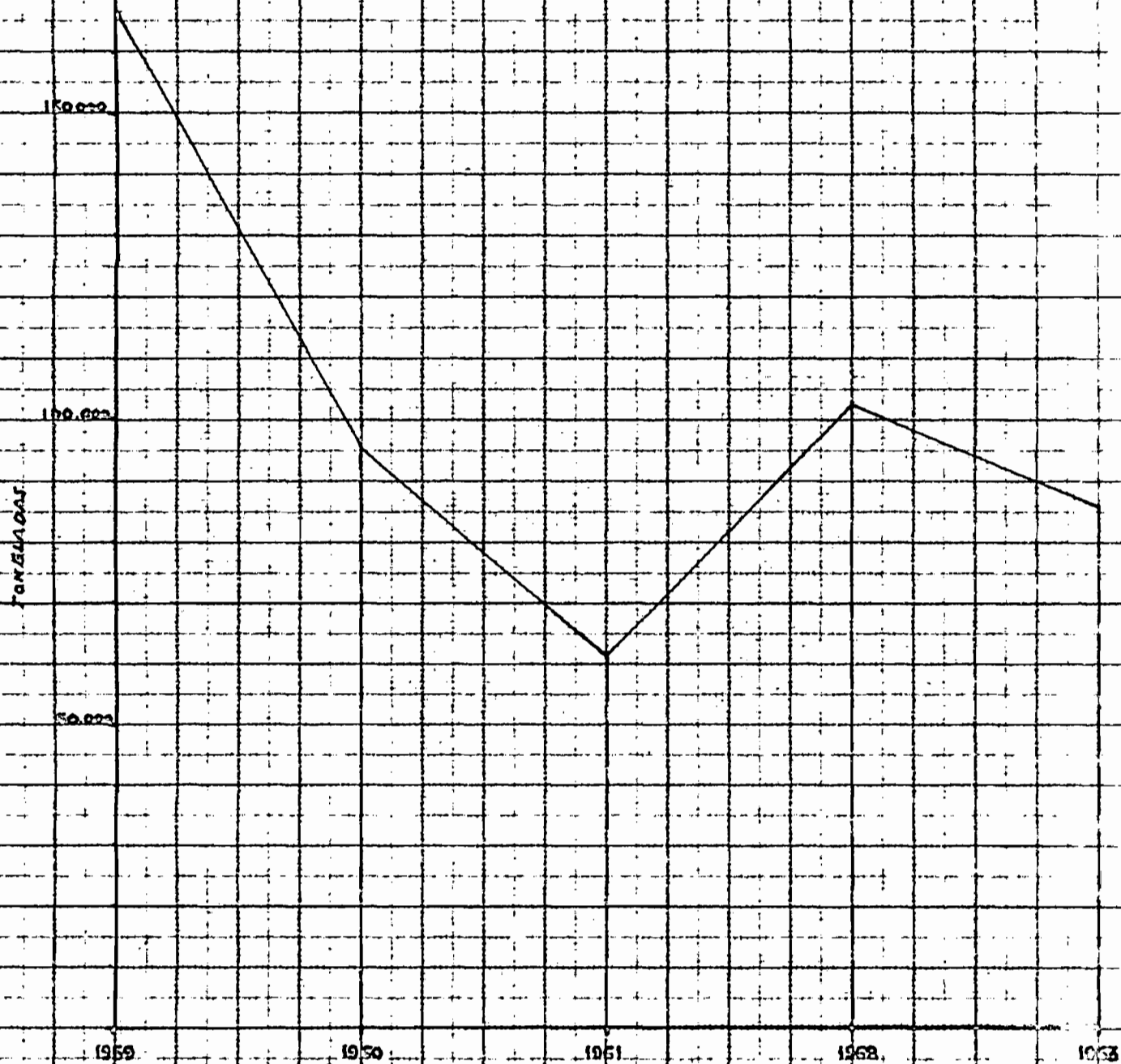
EXPORTACION ANUAL PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA Y DERIVADOS - AÑOS 1959 A 1963.



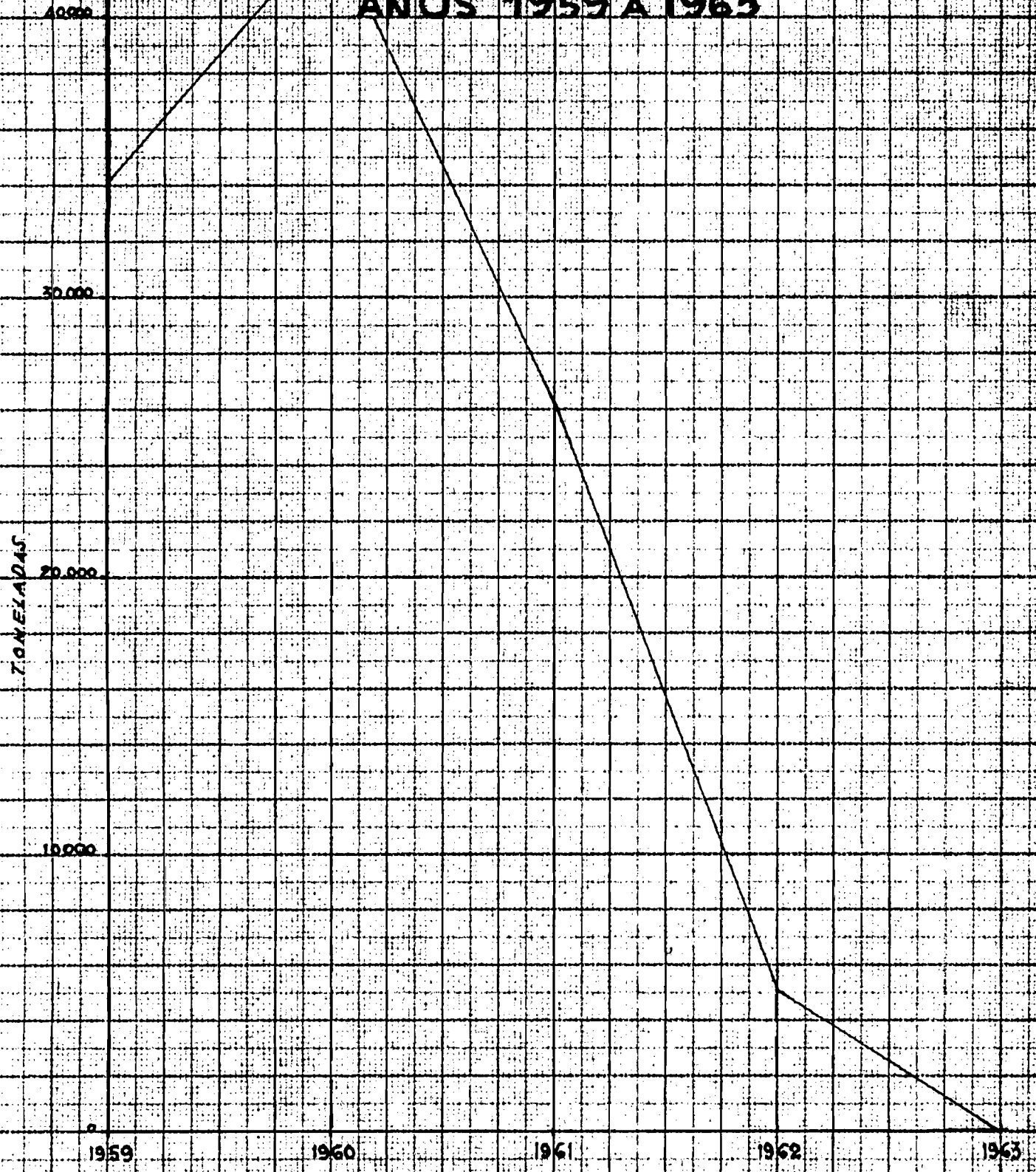
EXPORTACION ANUAL DE AVENA AÑOS 1959 A 1963



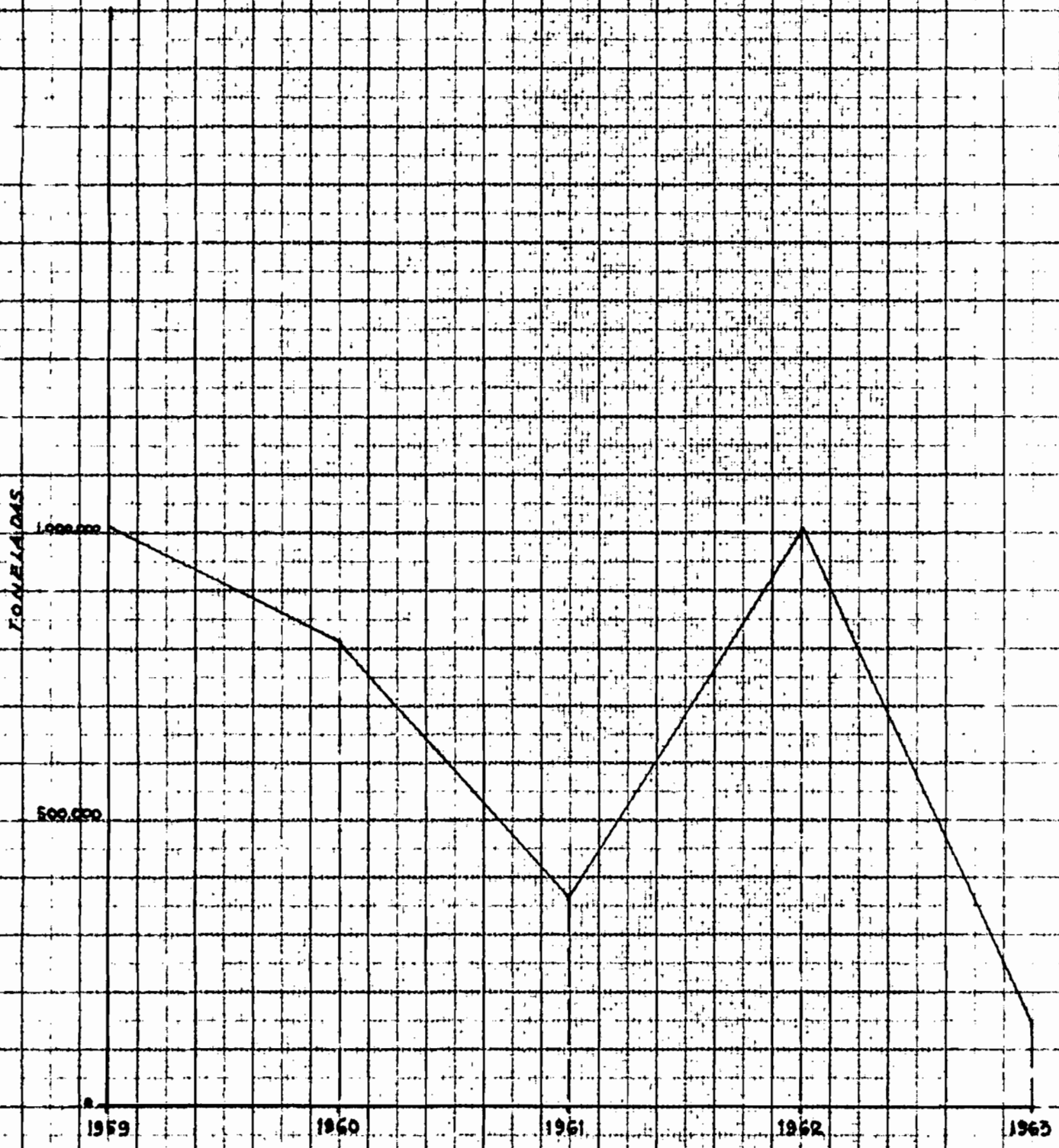
EXPORTACION ANUAL DE CEBADA AÑOS 1959 A 1963



EXPORTACION ANUAL DE CENTENO AÑOS 1959 A 1963



EXPORTACION ANUAL DE TRIGO AÑOS 1959 A 1963



PUERTOS DE BAHIA BLANCAEXPORTACION TRIMESTRAL POR AÑO DE PRODUCTO de LA AGRICULTURA Y SUS DERIVADOS

AÑOS 1959 a 1963

TRIMESTRAL	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2	1 9 6 3
PRIMERO	333.637	198.267	239.391	439.550	33.642
SEGUNDO	478.798	329.515	40.340	463.821	8.296
TERCERO	296.632	338.799	98.134	265.633	94.965
CUARTO	160.333	198.802	127.818	66.371	77.933
T O T A L	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.375	214.836

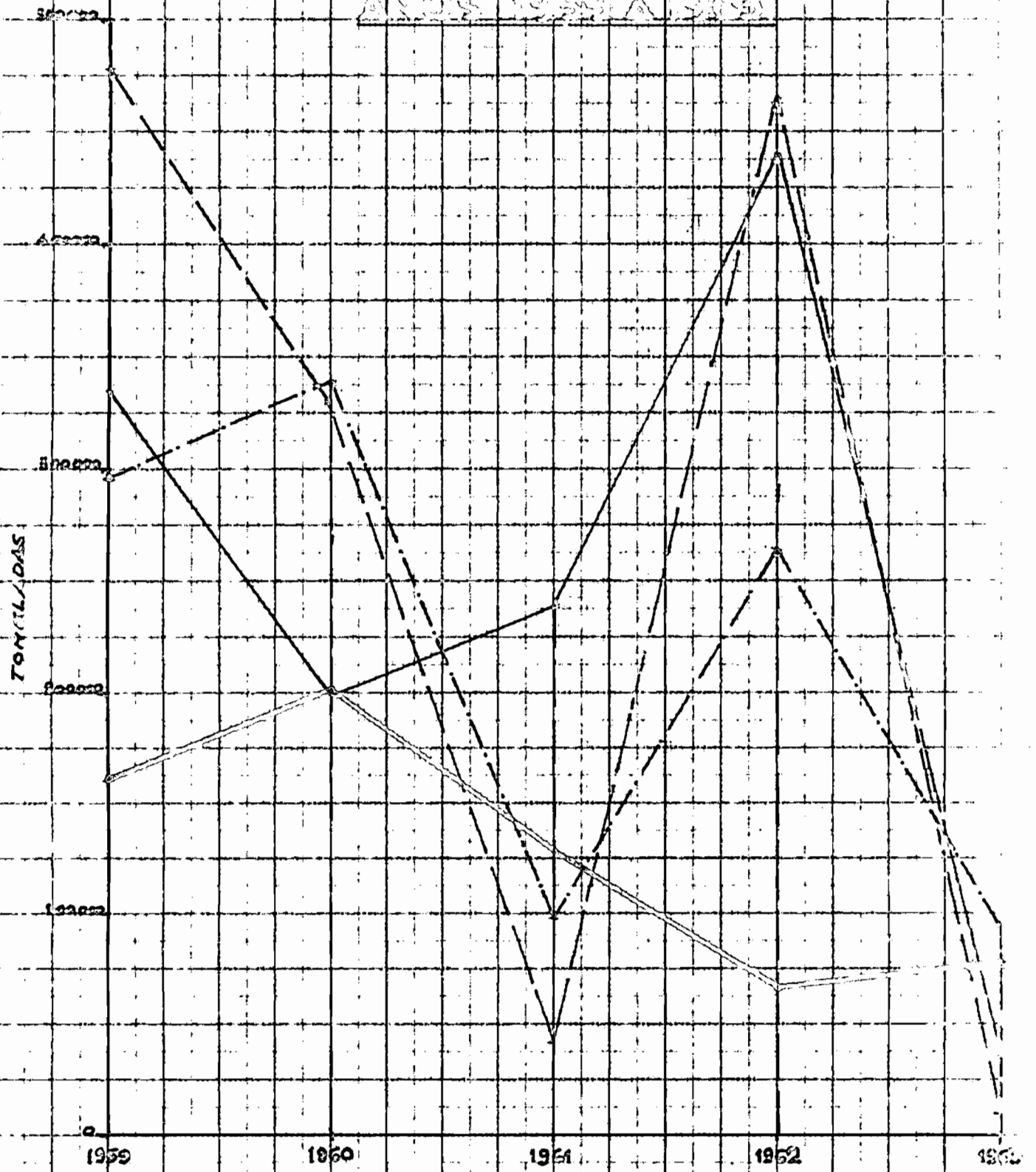
PORCENTUAL DURANTE EL MISMO PERIODO

PRIMERO	26,2	18,6	47,4	35,5	17,5
SEGUNDO	37,6	30,8	8,0	37,6	3,9
TERCERO	23,4	31,6	19,4	21,5	44,3
CUARTO	12,8	19,0	25,2	5,4	36,1

R E S U M E N

TRIMESTRAL	TOTAL TONELADAS 1959/60	%
PRIMERO	1.244.507	29,0
SEGUNDO	1.320.770	30,8
TERCERO	1.093.863	25,5
CUARTO	631.257	14,7
T O T A L	4.290.397	100,0

ALOS 1959 A 1963



——— 1º TRIMESTRE
 - - - 2º " "
 - · - 3º " "
 ····· 4º " "

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación mensual productos de la agricultura y derivados - Años 1959 a 1963

En toneladas

M E S	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL
ENERO	108.433	38.202	73.201	100.904	1.732	322.472
FEBRERO	80.354	62.727	50.519	89.348	6.94	289.895
MARZO	114.850	97.358	115.671	249.298	24.963	632.140
ABRIL	150.215	141.610	21.309	216.330	3.696	533.160
MAYO	136.780	80.380	6.743	151.809	-	376.162
JUNIO	191.803	107.075	12.288	95.682	4.600	411.448
JULIO	158.627	97.018	31.305	177.380	25.407	489.737
AGOSTO	64.849	149.751	28.790	49.152	31.794	324.336
SEPTIEMBRE	72.856	92.030	38.039	39.101	37.764	279.790
OCTUBRE	63.896	113.430	30.905	35.878	28.798	272.907
NOVIEMBRE	54.207	25.373	38.141	12.164	39.412	169.297
DICIEMBRE	42.230	59.999	58.772	19.329	9.723	189.153
T O T A L	1.269.100	1.065.403	505.683	1.235.375	204.836	4.290.397

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación de productos de la agricultura y sus derivados.-

Aspectos cuantitativos.-

QUINQUENIO: 1959 - 1963

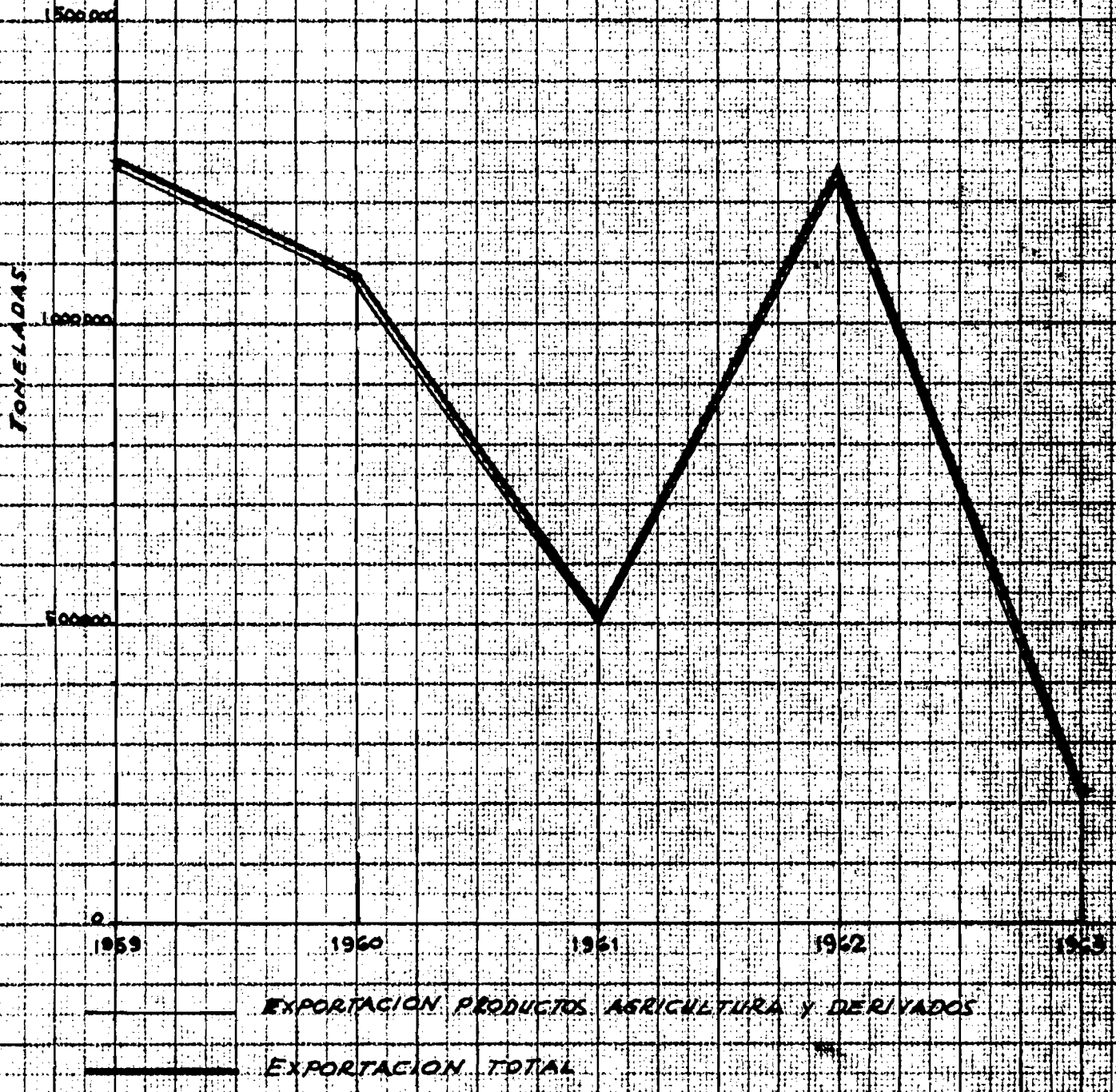
Promedio anual de exportación.....	858.079
Año de mayor exportación.....	1959
Año de menor exportación.....	1963
Mayor exportación anual.....	1.269.100
Menor exportación anual.....	214.836
Diferencia entre el año de mayor y menor exportación....	1.054.264
Promedio mensual de exportación.....	71.506
Mes de mayor exportación.....	Marzo 1962
Mes de menor exportación.....	Enero 1963
Mes sin ninguna actividad.....	Mayo 1963
Mayor exportación mensual.....	249.298
Menor exportación mensual.....	1.732
Diferencia entre el mes de mayor y menor exportación	247.566

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación anual en toneladas de productos de la agricultura y sus derivados sobre la exportación total en los años 1959 - 1963.

AÑOS	EXPORTACION TOTAL	EXP. PROD. AGRIC. Y DERIV.	%
1959	1.271.796	1.269.100	99,9
1960	1.072.728	1.065.403	99,4
1961	513.901	505.683	98,1
1962	1.244.949	1.235.375	98,9
1963	219.106	214.836	97,8
TOTAL	4.322.480	4.290.397	99,0

EXPORTACION ANUAL DE PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA Y SUS DERIVADOS Y EXPORTACION TOTAL - AÑOS 1959 A 1963

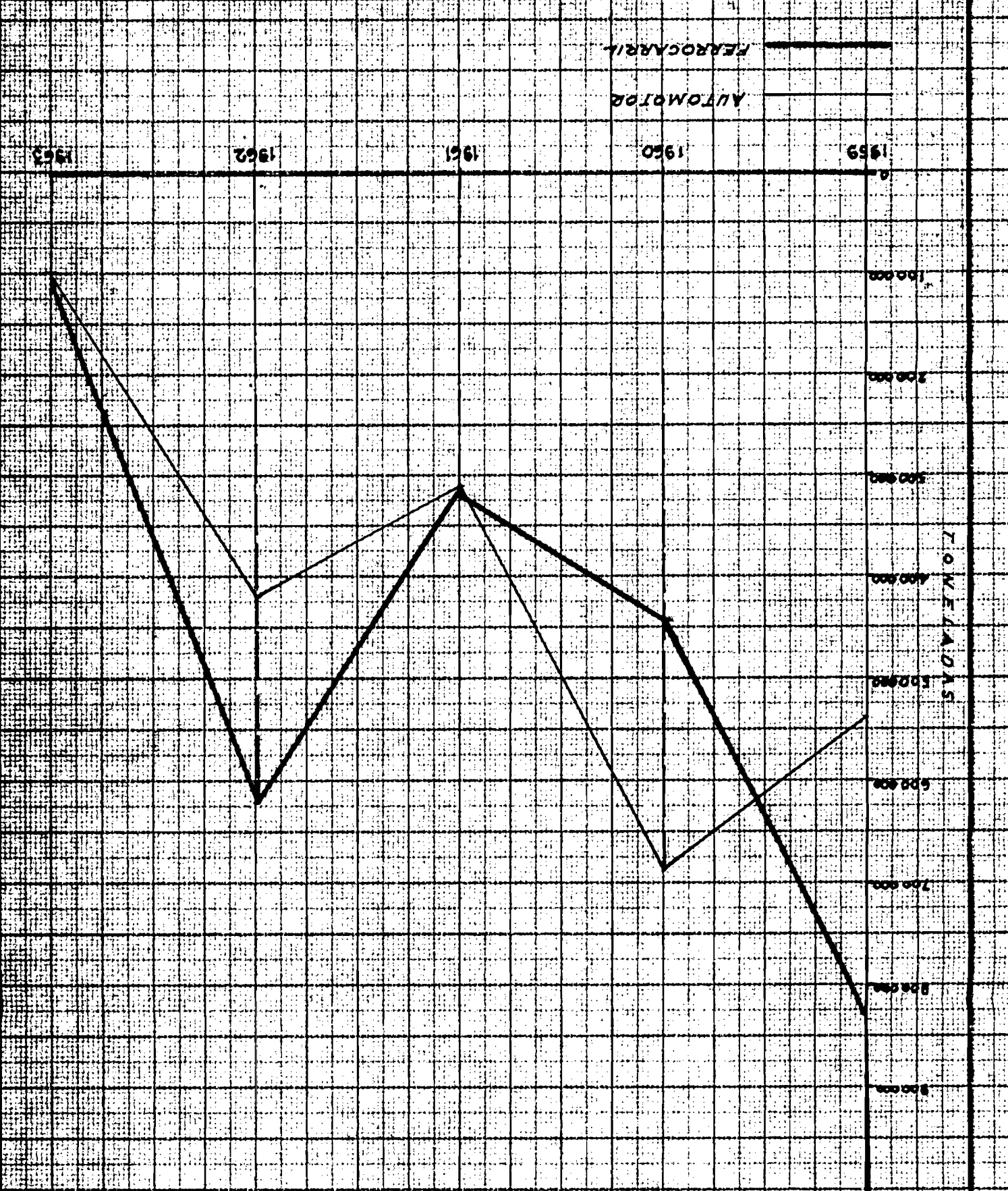


PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Cantidad de cereal arribado por ferrocarril y automotor
y porcentaje correspondiente
(toneladas)

AÑO	TOTAL ARRIBADO	AUTOMOTOR	%	FERROCARRIL	%
1959	1.367.672	536.529	39	831.143	61
1960	1.125.620	686.325	61	439.294	39
1961	618.112	306.869	50	311.243	50
1962	1.039.116	417.485	40	621.631	60
1963	209.298	97.583	47	111.715	53
TOTAL	4.359.818	2.044.792	47	2.315.026	53

CANTIDAD DE CEREALES ARRIBADO POR FERROVIA Y AUTOMOTOR - AÑOS 1959 A 1963



FERROVIA
AUTOMOTOR

1959 1960 1961 1962 1963

TONELADAS

0
100.000
200.000
300.000
400.000
500.000
600.000
700.000
800.000
900.000
1.000.000

FUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación trimestral de productos de la ganadería y derivados en el quinquenio 1959-1963.-

En Toneladas

TRIMESTRE	1959	1960	1961	1962	1963
PRIMER	-	973	1.280	282	-
SEGUNDO	405	364	-	-	-
TERCER	942	1.297	1.022	-	1.500
CUARTO	1.349	2.694	-	-	290
T O T A L	2.696	5.328	2.302	282	1.790

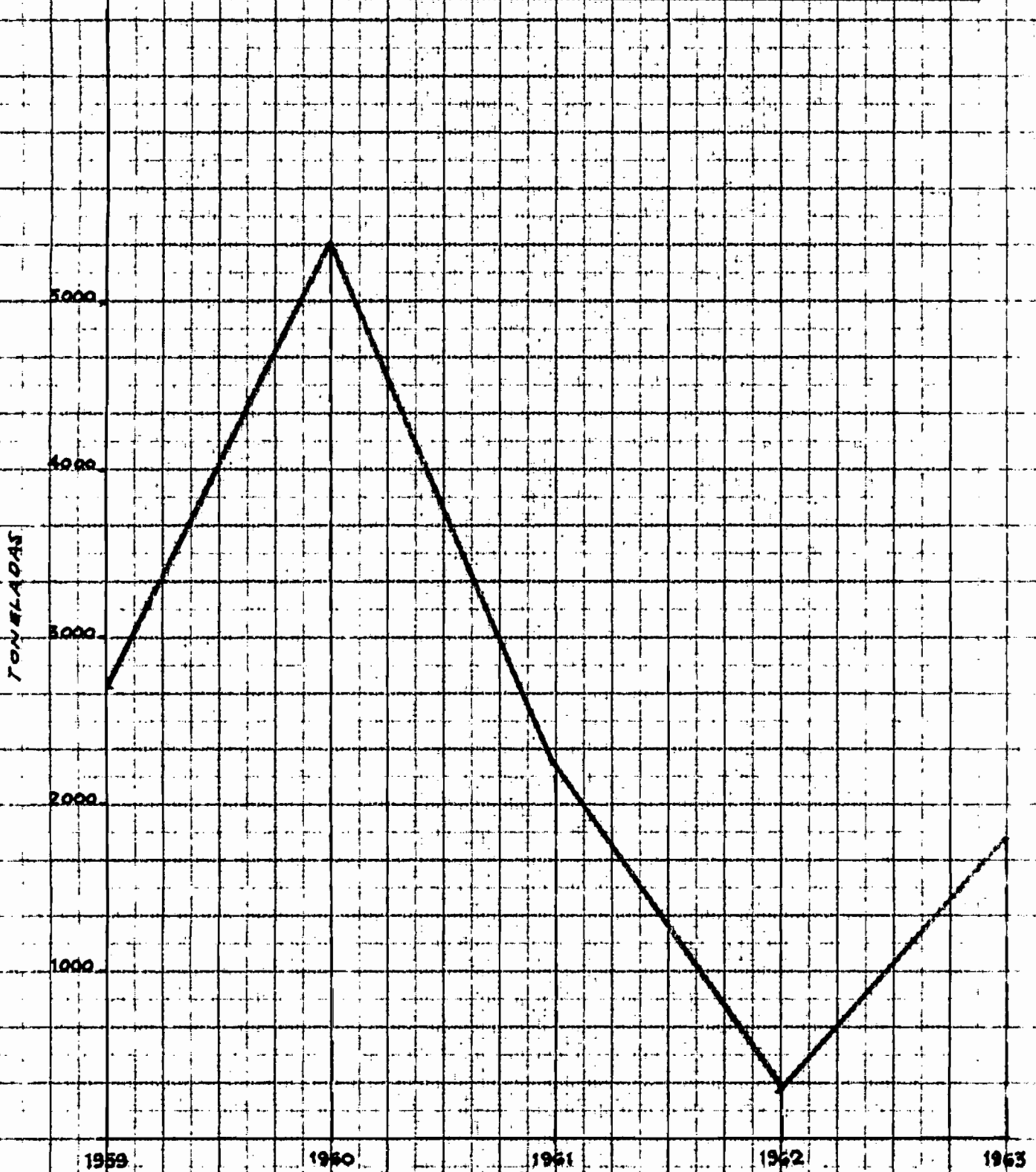
FUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación anual productos de la ganadería y derivados - Años 1959 - 1963.-

En Toneladas

PRODUCTO	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL
Animales en pie	-	-	-	-	689	689
Carne	2.665	4.687	2.234	282	1.101	10.969
Lana	31	641	68	-	-	740
T O T A L	2.696	5.328	2.302	282	1.790	12.398

EXPORTACION ANUAL PRODUCTOS DE LA GANADERIA Y DERIVADOS - AÑOS 1959 A 1963.



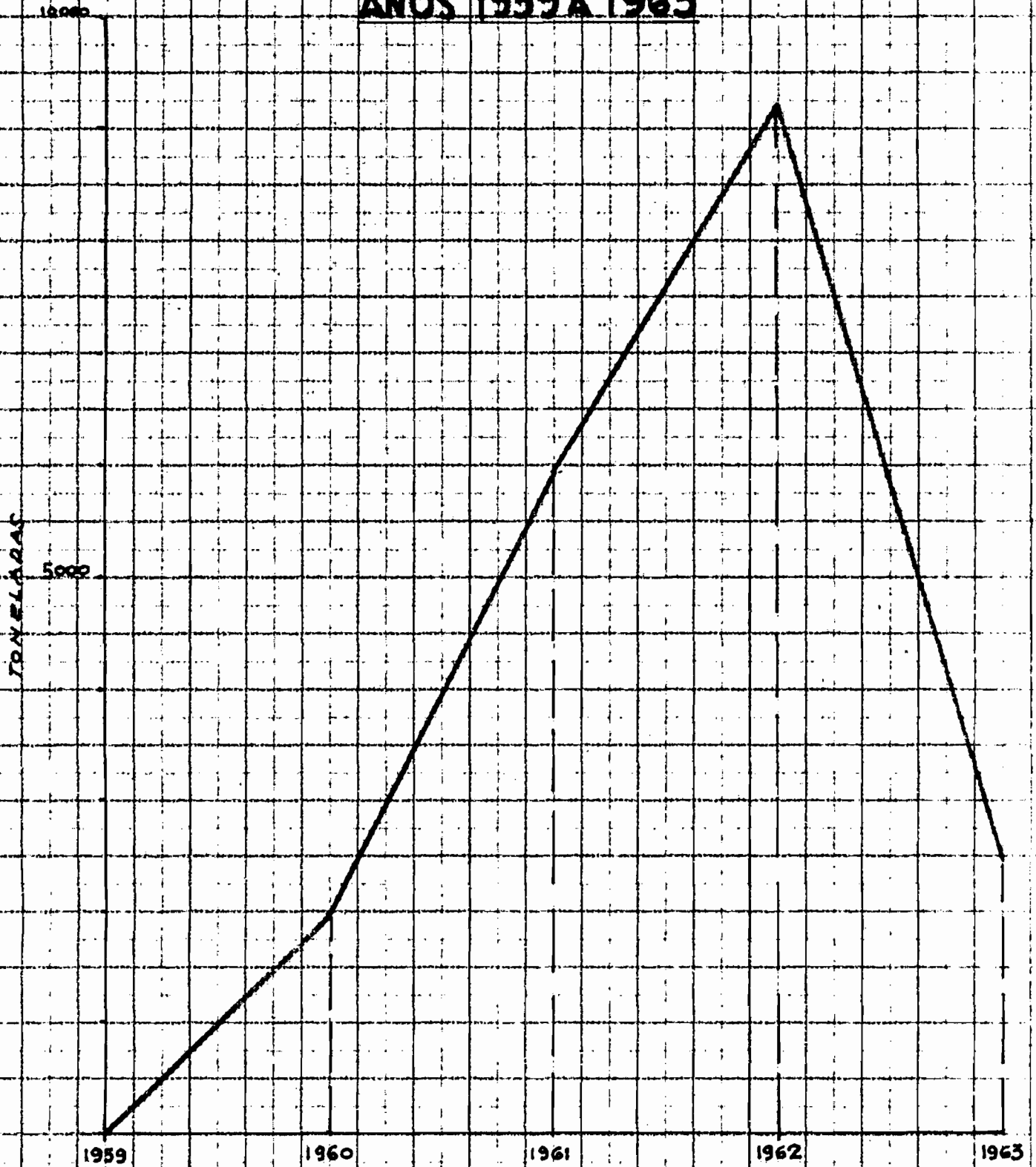
PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Exportación frutícola anual - Años 1959 a 1963

En Toneladas

TRIMESTRE	1959	1960	1961	1962	1963
PRIMER	-	-	5.916	7.329	2.480
SEGUNDO	-	1.397	-	1.594	-
TERCER	-	-	-	369	-
CUARTO	-	600	-	-	-
TOTAL	-	1.997	5.916	9.292	2.480

EXPORTACION FRUTICOLA ANUAL AÑOS 1959 A 1963



B A H I A B L A N C A

Pesca costera Producción mensual - Años 1959 - 1963

En kilogramos

	1 9 5 9	1 9 6 0	1 9 6 1	1 9 6 2	1 9 6 3	T O T A L
ENERO	54 .287	80.215	43.882	88.978	79.438	346.800
FEBRERO	154.133	114.763	82.055	87.664	88.466	527.081
MARZO	229.850	153.240	199.212	122.314	144.130	848.746
ABRIL	67.992	220.491	169.791	138.480	187.996	784.750
MAYO	188.844	112.526	170.613	114.993	163.527	750.503
JUNIO	167.452	100.920	46,626	72.298	118.380	505.676
JULIO	96.601	43.055	96.737	95.918	153.217	485.528
AGOSTO	164.065	137.816	198.227	163.143	156.725	818.976
SEPTIEMBRE	272.717	260.544	211.339	205.993	191.284	1.141.877
OCTUBRE	197.060	126.485	117.040	139.240	131.320	711.145
NOVIEMBRE	111.570	84.900	31.512	78.525	107.070	413.577
DICIEMBRE	65.954	47.495	51.393	39.561	85.935	290.338
T O T A L	1.770.525	1.482.450	1.418.427	1.347.107	1.607.488	7.624.997

ALTA 1959-1962

KILOGRAMS

150000

100000

50000

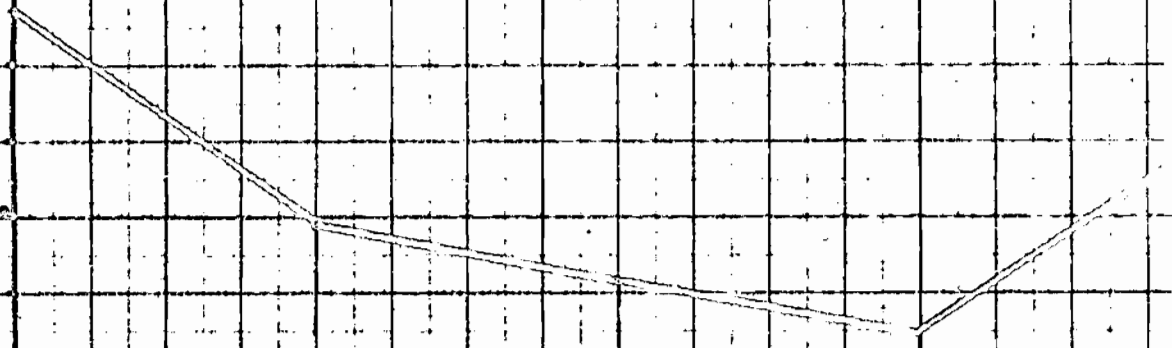
1959

1960

1961

1962

1963



BAHIA BLANCA

Pesca Costera - Producción en kilogramos y porcentaje trimestral del quinquenio 1959 - 1963.-

TRIMESTRES	1959 - 1963	%
PRIMERO	1.722.627	22
SEGUNDO	2.040.929	27
TERCERO	2.446.381	32
CUARTO	1.415.060	19
T O T A L	7.624.997	100

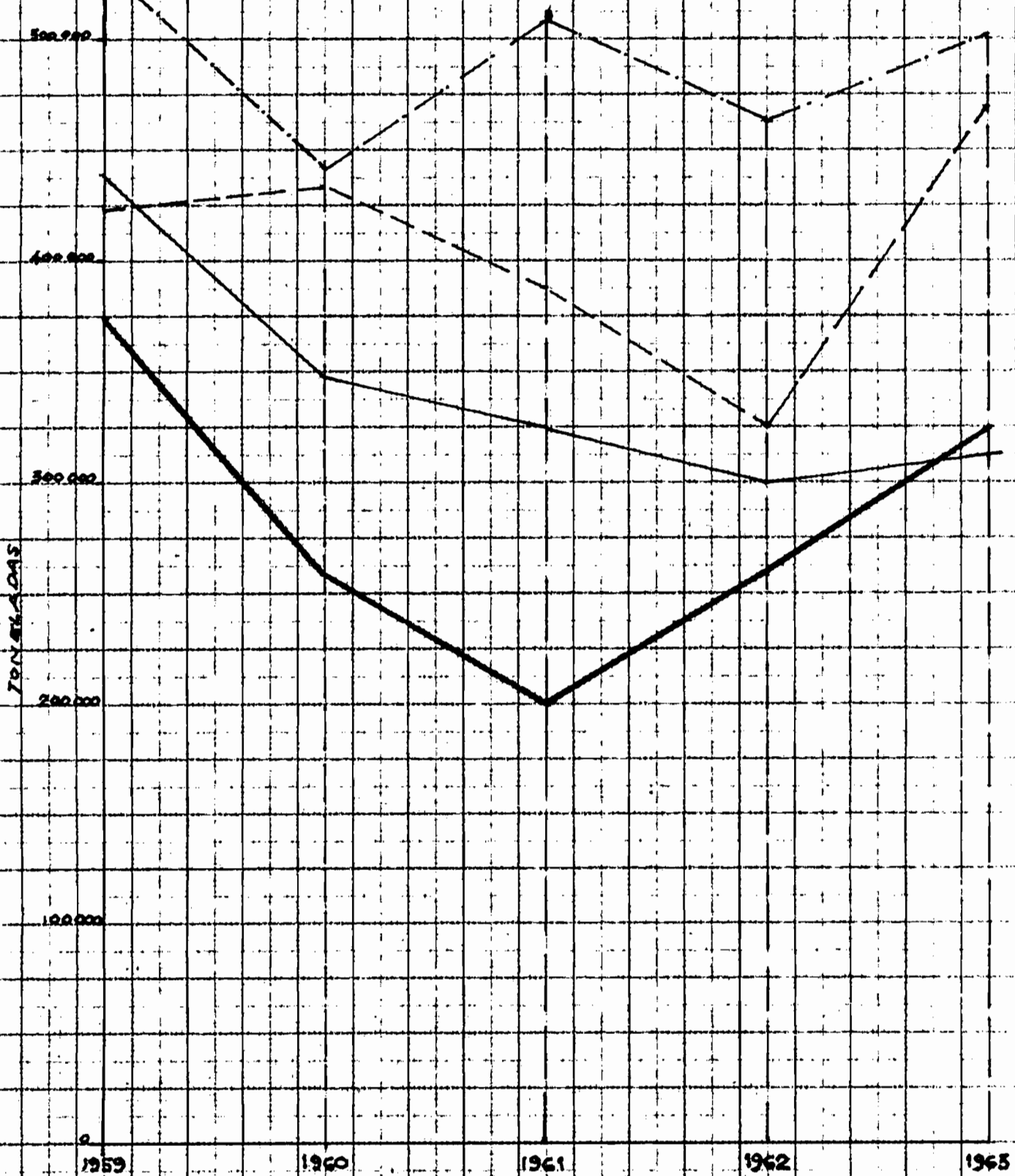
BAHIA BLANCA

Pesca Costera Trimestral por año 1959 - 1963.-

En Kilogramos

AÑO	Primer Trimestre	Segundo Trimestre	Tercer Trimestre	Cuarto Trimestre
1959	438.270	424.288	533.383	374.584
1960	348.218	433.937	441.415	258.880
1961	325.149	387.030	506.303	199.945
1962	298.956	325.771	464.054	257.326
1963	312.034	469.903	501.226	324.325
Total	1.722.627	2.040.929	2.446.381	1.415.060

PESCA COSTERA TRIMESTRAL AÑOS 1959 A 1963



—	1º TRIMESTRE
—	2º " "
—	3º " "
—	4º " "

BAHIA BLANCA

Pesca Costera Años 1959 a 1963

Porcentaje por trimestre sobre el total del año

TRIMESTRE	1959 %	1960 %	1961 %	1962 %	1963 %
PRIMERO	25	24	23	22	20
SEGUNDO	24	29	27	24	29
TERCERO	30	30	36	35	31
CUARTO	21	17	14	19	20
T O T A L	100	100	100	100	100

B A H I A B L A N C A

Producción pesquera - Años 1959 a 1963

En Kilogramos

ESPECIES	1959	1960	1961	1962	1963
Anchoíta				203.040	
Corvina	276.830	475.760	378.070	289.790	297.180
Camarón	139.135	93.048	170.641	157.921	124.750
Gatuzo	46.960	47.720	37.920	39.340	54.730
Langostino	349.370	204.402	62.815	94.694	83.678
Lenguado	22.850	31.950	49.180	33.400	34.080
Lisa	21.970	28.860	31.780	27.650	30.210
Mejillón	20.400	4.680	3.471	952	40
Palometa	20.320	20.830	14.600	18.930	37.780
Pejerrey	302.810	279.970	420.350	193.340	215.250
Pescadilla	518.990	254.430	225.130	262.860	700.650
Raya	5.520	2.520	320	120	5.750
Saraca				260	
Sarda	3.080	2.580	3.020	2.700	2.360
Surtido	42.290	35.700	29.130	21.110	26.030
T O T A L	1.770.525	1.482.450	1.426.427	1.346.107	1.612.488
TOTAL QUINQUENIO 1959 a 1963.					7.637.997

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

Pesca Costera

Aspectos cuantitativos en el quinquenio 1959 - 1963

En Kilogramos

Producción total.	7.624.997
Promedio anual de producción.	1.524.999
Mayor Producción anual.	1.770.525
Menor Producción anual.	1.346.107
Diferencia entre mayor y menor producción anual	424.418
Año de Mayor producción.	1959
Año de Menor producción.	1962
Promedio mensual de producción.	127.082
Mayor producción mensual.	272.717
Menor producción mensual.	31.512
Diferencia entre mayor y menor producción mensual.	241.205
Mes de mayor producción.	Septiembre de 1959
Mes de menor producción.	Noviembre de 1961

BIBLIOGRAFIA CITADA

- 1 .- KHUN, Franz. Fundamentos de fisiografía Argentina. Vol.XLIX-L de la Biblioteca del Oficial. Buenos Aires, 1922.pág.40.
- 2 .- Argentina. Geografía de la República Argentina. Tomo III. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. (Frengüelli, Joaquín. Las grandes unidades físicas del Territorio Argentino.) pág.46. - Imprenta y Casa Editora "Coni". Buenos Aires 1946.
- 3 .- Argentina. Comité Nacional de Geografía. Anuario Geográfico Argentino. pág.37. Buenos Aires 1941.
- 4 .- DAUS, Federico A. Fisonomía Regional de la República Argentina. Edit. Nova. Buenos Aires, 1959. pág.10.
- 5 .- DAUS, Federico A. Fisonomía Regional de la República Argentina. Edit. Nova. Buenos Aires, 1959. pág.14.
- 6 .- BONILLA, José. Integración de tierra, hombre y técnica. Edit.Contém-pora. Buenos Aires, 1959. pág 35.
- 7 .- BONILLA, José. Integración de tierra, hombre y técnica. Edit.Contém-pora. Buenos Aires, 1959, pág.36.
- 8 .- Argentina. Dirección Nacional de Estadística y Censos. Boletín Mensual de Estadística. Buenos Aires, Octubre 1960.
- 9 .- ASTESANO, Eduardo B. Teoría y Práctica sobre zona económica argentina. Edit.Rosario. Rosario, 1950. pág.6
- 10 .- ASTESANO, Eduardo B. Teoría y práctica sobre zona económica argentina. Edit.Rosario. Rosario, 1950, pág.12.
- 11 .- ASTESANO, Eduardo B. Teoría y práctica sobre zona económica argentina, Edit.Rosario. Rosario, 1950, pág.14
- 12 .- ORTIZ, Ricardo M. La zona de Bahía Blanca en relación con sus problemas internos de vinculación. (Revista Mirador. Buenos Aires, mayo de 1960, pág.36).
- 13 .- FRANCOS, José A. Puerto Bahía Blanca. (Revista Puertos Argentinos, Buenos Aires, 1958. N°6, pág.9).
- 14 .- ORTIZ, Ricardo M. La zona de Bahía Blanca en relación con sus problemas internos de vinculación.(Revista Mirador. Buenos Aires, mayo de 1960, pág. 38).

- 15 .- PALACIOS HARDY, Gerardo. Bahía Blanca y su zona de influencia. (Revista del Instituto Tecnológico del Sur, Técnica y Economía, Bahía Blanca, junio 1952, N°11, pág.9).
- 16 .- BALLESTER, Rodolfo E. El Valle del Río Negro: Regadío y Producción. Buenos Aires, 1924. pág 16.
- 17 .- 18.- 19.-
Argentina. Provincia de Río Negro. San Antonio Oeste, un puerto para la Provincia de Río Negro. Viedma, 1962. pág.32
- 20 .- Argentina. Provincia de Río Negro. San Antonio Oeste, un puerto para la Provincia de Río Negro. Viedma, 1962. pág.33

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- 1 .- Argentina. Agua y Energía Eléctrica. Empresa del Estado. Publicación del Servicio de Relaciones Pública de la Empresa. Síntesis de sus Actividades. Impreso en el Servicio Gráfico de Agua y Energía Eléctrica, Buenos Aires, 1958.
- 2 .- Argentina. Geografía de la República Argentina. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. T-I-VII. Imprenta y Casa Editora "Coni". Buenos Aires 1946.
- 3 .- Argentina. Provincia de Neuquén. Términos de Referencia y Esquema de Sistematización de su desarrollo. Italconsult Argentina, Buenos Aires, 1963.
- 4.- ARNOLDS, Alfonso. Geografía Económica Argentina. Edit. Kapelusz. Buenos Aires 1963.
- 5 .- Comisión Técnica Interprovincial del Río Colorado. Estudio Preliminar para el desarrollo integral de los recursos hídricos del Río Colorado. Buenos Aires, 1962.
- 6 .- DAGNINO PASTORE, Lorenzo. Geografía Económica Argentina. Edit. Ciencias Económicas. Buenos Aires 1956.
- 7 .- DAUS, Federico. Geografía y Unidad Argentina. Edit. Nova. Buenos Aires. 1957.
- 8 .- DORFMAN, Adolfo. La Economía de la Región Norpatagónica y perspectivas para su futuro desarrollo integral. Senado de la Nación. Buenos Aires 1960.
- 9 .- GONZALEZ PRIETO, Pedro. Bahía Blanca como capital de una nueva provincia. Fundamentos geo-económicos. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca, 1962.
10. - LA ARGENTINA. Suma de Geografía. Div: A. Aparicio. Tomo I-VIII. Edit. Peuser. Buenos Aires, 1957-1962.
- 11 .- ORTIZ, Ricardo M. Valor Económico de los Puertos Argentinos. Edit. Lozada. Buenos Aires, 1942.-
- 12 .- RODRIGUEZ, Antonio F. El Alto Valle del Río Negro. Talleres Gráficos de J. Hays Bell, Buenos Aires, 1947.

- 13 .- SAROBE, José María. La Patagonia y sus problemas. Edit. Kraft. Buenos Aires, 1942.
- 14 .- Síntesis del estudio preliminar para el desarrollo integral de la Región del Comahue. Imprenta Congreso de la Nación. Buenos Aires, 1962.
- 15 .- YGOBONE, Aquiles. La Patagonia en la realidad Argentina. Edit. Ateneo. Buenos Aires 1945.
- 16 .- YGOBONE, Aquiles. El renacimiento de la Patagonia. Edit. Depalma. Buenos Aires, 1964

Editoriales y artículos de los diarios : "La Nueva Provincia" (Bahía Blanca);
"La Nación", "La Prensa" y "Clarín" (Buenos Aires)

ORGANISMOS CONSULTADOS

- 1 .- Administración General de Puertos. Bahía Blanca.
- 2 .- Aduana de Bahía Blanca.
- 3 .- C.O.R.F.O. Corporación de Fomento del Valle Bonacrense del Río Colorado. (Pedro Luro. Provincia de Buenos Aires).
- 4 .- CORPOFRUT. Corporación Frutícola de Río Negro (General Roca). Río Negro.
- 5 .- Dirección Nacional de Vialidad. Delegación Bahía Blanca.
- 6 .- Ferrocarril Nacional General Roca. Divisional Bahía Blanca.
- 7 .- Frigorífico "General San Martín". Bahía Blanca.
- 8 .- Gas del Estado. Bahía Blanca.
- 9 .- Junta Nacional de Granos. Bahía Blanca.
- 10 .- Ministerio de Economía de Neuquén.
- 11 .- Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía. Bahía Blanca.
- 12 .- Universidad Nacional del Sur. Instituto de Economía. Bahía Blanca.
- 13 .- Vialidad Provincial. Bahía Blanca.
- 14 .- Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Bahía Blanca.

I N D I C E

	<u>pág.</u>
I.- Introducción.....	1
II.- Delimitación del Región Patagónica.....	3
III.- Zona de influencia de Bahía Blanca en el área patagónica....	7
a) Características que importa el concepto de zona de influencia.....	7
b) Aplicación del concepto de zona de influencia al área patagónica.....	11
c) Determinación de la zona de influencia en el área patagónica.....	15
IV.- Descripción geográfica de la zona (superficie, relieve, suelo, clima, hidrografía, costas).....	19
V.- Población.....	35
VI.- Recursos Naturales.....	38
a) Agricultura.....	38
b) Ganadería.....	45
c) Forestales.....	53
d) Minerales.....	59
e) Pesca.....	68
VII.- Recursos Hidroeléctricos.....	72
VIII.- Vías de Comunicación.....	78
a) Marítimas. Puertos.....	78
c) Férreas.....	81
d) Caminos.....	85
e) Aéreas.....	88
IX.- Industrias.....	92
X.- Desplazamiento de la producción.....	97
XI.- Sistema Portuario de Bahía Blanca.....	99
XII.- Posibilidades de desarrollo de la zona de influencia patagónica y ajustes necesarios en el sistema portuario bahiense.	101

Gráficos..... 108
Cuadros y gráficos estadísticos..... 114
Bibliografía citada..... 147
Bibliografía consultada..... 149
Organismos consultados..... 151

- ooo -