

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE
Centro Regional Universitario Viedma
Facultad de Humanidades
Departamento de Historia



CURSO: Licenciatura en Historia (Ord.078/77)

TESIS: La Navegación en el Río Negro. 1980-1950

DIRECTOR: Miguel Hangel GONZALEZ

ALUMNO: Héctor Daniel REY

VIEDMA, Mayo de 1983.

BIBLIOTECA CENTRAL Dr. Fo y Leloir	
55198	SIGNATURA TOP.
	982.827.3
	REY
VOL.	
UNIVERSIDAD N. DEL COMAHUE	

LA NAVEGACION EN EL RIO NEGRO

Héctor Daniel REY

INDICE

LA NAVEGACION EN EL RIO NEGRO - 1880-1950

	Pág.
PROLOGO	
I. DESCRIPCION FISICA DEL RIO NEGRO HISTORICO.....	4
II. EL VALLE., Producción y Población ribereñas.....	6
III. EL "SISTEMA" DE TRANSPORTE REGIONAL".....	9
IV. LA ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO.....	11
V. LA INICIATIVA PRIVADA A CARGO DE LA NAVEGACION.	21
VI. NUEVOS INTENTOS OFICIALES Y COMIENZOS DE LA NAVEGACION OFICIAL.....	24
VII. LA PERSPECTIVA FINANCIERA. Situación relativa de los fletes.....	25
VIII. EL SERVICIO OFICIAL DE CHATAS.....	29
IX. LA RELACION INVERSION-MERCADO-RENTABILIDAD.....	33
X. UN NUEVO COMPETIDOR Y SUSPENSION DEFINITIVA DEL SERVICIO OFICIAL.....	36

LA NAVEGACION EN EL RIO NEGRO - 1880-1950PROLOGO

Muchas veces se ha sostenido -y se sostiene- que los argentinos vivimos de espaldas al mar, o al río, según se trate.

Ello supone, en principio, que la deficiente utilización del medio acuático como vía de comunicación se debe a una actitud mental, o, si se prefiere, cultural: el clásico desinterés de un pueblo mediterráneo por sus vías fluviales o marítimas.

Sin perjuicio de que esto sea parcialmente válido, podemos afirmar que en el caso de la navegación del río Negro -actualmente inexistente- no fue así.

Muchos y variados esfuerzos, tanto privados como oficiales, a lo largo de 70 años (1880-1950) se estrellaron contra una serie de factores que sabotearon el proyecto de una navegación eficiente en el río Negro.

Algunos de esos factores negativos siempre estuvieron presentes en tanto pertenecían a la misma naturaleza del río sin que la técnica y la voluntad humanas hayan podido superarlos.

Nos referimos al ciclo de crecidas del río que sólo permitía -- una navegación estacional; la escasa profundidad de algunos "páspas" que requerían un gran esfuerzo de limpieza, y, en los vapores, un reducido calado; fuertes corrientadas que obligaban a usar costosa fuerza para remontarlas y a poseer una gran maniobrabilidad al descender; etc.

Las circunstancias mencionadas, especialmente la primera, hacían que los costos operativos fijos fueran lo suficientemente altos como para producir enormes déficit permanentes dado el nivel de ingresos.

Operaban también factores socio-económicos negativos como la predominante actividad ganadera que determina un movimiento estacional y con escaso valor económico multiplicativo. Por eso mismo - la población existente a lo largo del río era escasa y dispersa.

Para completar el cuadro adverso habrá de recordarse que la zona más rica y poblada como era, crecientemente, el Alto Valle, y en gran medida el Medio Valle, quedaron fuera del radio de acción - de la navegación pues estaban servidos, desde 1899, por el Ferrocarril del Sud.

En fin, todavía otros factores que veremos (capacidad de los recursos humanos, competencia de otros medios) se sumaron para hacer que la experiencia histórica de navegar el río Negro haya -- terminado en un fracaso.

El presente estudio es parte de un mayor -en elaboración- que incluye todos los medios de transporte por agua en Río Negro: el marítimo como epicentro en Patagones y San Antonio; el lacustre de Bariloche-Chile y el fluvial que aquí tratamos.

Como el título del trabajo lo indica, el tema central es el de - la navegación en el río Negro entre 1880 y 1950 si bien, para poder comprender cabalmente el mismo, también nos ha parecido pertinente una descripción física del río Negro histórico y de su - población y producción en los aspectos atinentes a la cuestión - central.

La bibliografía utilizada no fue mucha toda vez que el tema ha - sido poco transitado pero, en cambio, son relativamente más las fuentes, en su mayoría de repositorios locales, especialmente -- del Archivo Histórico Provincial.

Como ni la bibliografía ni las fuentes son del mismo valor para nuestro "objeto instrumental" hemos añadido, al listado pertinente, una breve descripción de los títulos más importantes.

En este aspecto digamos que hemos tratado de simplificar el "aparato erudito" enumerando los paradigmas para luego, ya en el texto, citar sólo el número de la obra o fuente y, a continuación, la página correspondiente.

Como es previsible al hacer un estudio histórico desde el interior del país, no pudimos consultar algunas fuentes que hubieran resultado valiosas como, por ejemplo, las Memorias de Obras Públicas.

De cualquier manera creemos que lo que pudimos arrancar a las fuentes locales fue suficiente para realizar un trabajo historiográfico válido.

Y en la confianza de no ser víctimas de la soberbia, elevamos el presente estudio a modo de Tesis Final para optar por el título de Licenciado en Historia según los términos de la Ordenanza de la Universidad Nacional del Comahue N° 0078/77.



HECTOR DANIEL REY

I. DESCRIPCION FISICA DEL RIO NEGRO HISTORICO.

El río Negro como la vida misma deviene, cambia, por fuerza de sus propias leyes naturales y por obra del hombre mismo.

En efecto, las obras de riego del Alto Valle, construídas a principios de siglo y más particularmente las del Chocón-Cerros Colorados de fines de los años 60, han hecho de este río un verdadero canal con todo lo que esto significa.

Por eso aquí vamos a describir al río Negro histórico. Al río Negro que conocieron autoridades como el Ing. Cesar Cipolletti en 1899 o Santiago J. Albarracín en 1922 pero anotando sólo aquellas características que resulten relevantes a nuestro tema.

Largo y culebreante, durante sus 636 km, el río Negro desciende sin recibir afluentes, desde la confluencia del Limay y del Neuquén hasta el Atlántico, a razón de 0,40 m. por kilómetro.

Esto hace de él un río de rápido curso, potenciado por su considerable caudal, con un flujo medio de 1000 m³ por segundo (1-19).

Para la navegación este hecho implica la exigencia de un barco potente que sea capaz de remontar el curso, pero también, muy maniobrable, pues el descenso es sumamente veloz con el consiguiente peligro de estrellarse en una contracurva o en un "bajo". (11-16/4).

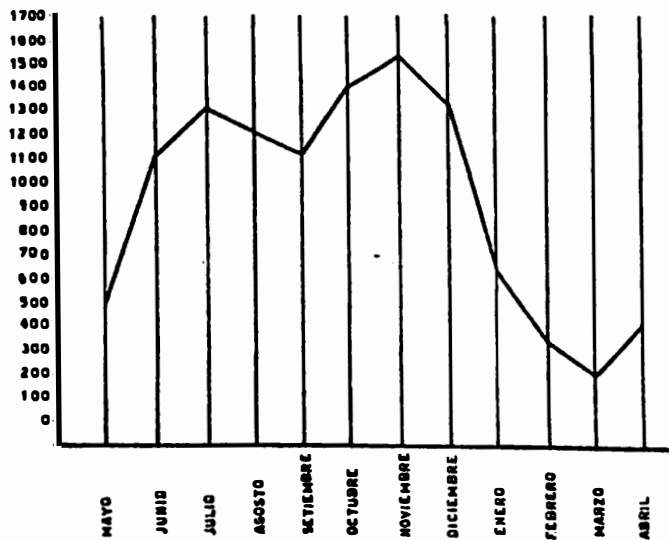
En otro momento el impetuoso río corre encajonado en "angosturas" cuya superación, obviamente, ofreció serios esfuerzos a las calderas o motores.

Sin embargo esa correntada y ese caudal, por tramos se suavizan al encontrar rocas de las riberas que ceden siendo, entonces, cuando el ancho del río alcanza a 300-400 m. cuando el promedio es de solo la mitad. (11-6/4).

Este último fenómeno reduce la profundidad y, junto a otros factores, provoca los difíciles "pasos", que en las bajantes "no alcanzan a más de tres piés escasos" (11-6/4).

**CUADRO DE GASTOS MEDIOS MENSUALES EN GRAL ROCA
DURANTE 1923-1944 GRAFICO H. D. REY**

	Media mensual de m3 si
ENERO	744
FEBRERO	435
MARZO	313
ABRIL	372
MAYO	605
JUNIO	1186
JULIO	1397
AGOSTO	1300
SEPTIEMBRE	1204
OCTUBRE	1513
NOVIEMBRE	1668
DICIEMBRE	1393

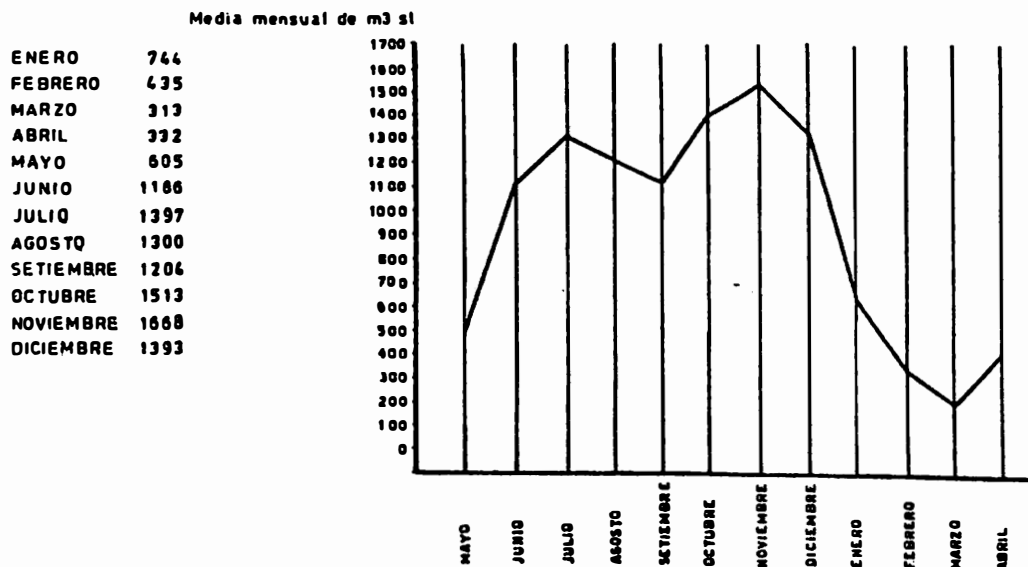


GANDOLFO José S. El problema de los rios Negro y Colorado En Revista de la Administración Nacional del Agua, N°113, Buenos Aires 1946

De cualquier manera " conserva mucha hondura, no siendo vadeable, de uno a otro extremo, en ninguna época del año; en estiaje tiene una hondura media de aproximadamente 1,50 m en la parte superior del curso y de 2,50 a 3 metros en su parte inferior. Estas profundidades se acusan muy irregularmente /.../ por cuanto se las halla frecuentemente mayores, con alturas que alcanzan hasta seis y siete metros, cerca de una u otra orilla debido a la sucesión de curvas y contracurvas que se forman en su curso" (1-48).

El régimen, de "una perennidad y constancia notables" al decir de Cipolletti (1-28), tiene dos picos de crecida, aunque a partir de pisos diferentes, como puede advertirse en el gráfico que sigue.

CUADRO DE GASTOS MEDIOS MENSUALES EN GRAL ROCA DURANTE 1923 - 1944 GRAFICO · H. D. REY



GANDOLFO José S. El problema de los ríos Negro y Colorado En Revista de la Administración Nacional del Agua, N° 113, Buenos Aires 1946

El decisivo para la navegación es el de otoño (comienza generalmente en mayo) originado por las lluvias cordilleranas y las primeras nieves no solidificadas; el segundo menos pronunciado se da en primavera (septiembre-octubre) originado por los deshielos que perduran hasta enero (II-6/4).

Este fue el régimen que hizo, por ejemplo, navegar a la Escudrilla del Rfo Negro (1880-1910) sólo en invierno y primavera con las implicancias económicas consiguientes como veremos más adelante. (I)

Un fenómeno concomitante a estos crecimientos y desbordes fue la intensificación del desprendimiento y arrastre de grandes árboles y raigones que luego eran depositados en los "pasos", fijando pedregullo y arena con lo que se conformaban los temibles "desplazados", definitivos obstáculos para la navegación según veremos -- (II- 9/4)

II. EL VALLE. POBLACION Y PRODUCCION RIBEREÑAS

El singular valle rionegrino, de 6-20 km. de ancho, se extiende a lo largo de casi 530 kilómetros pero, a los efectos de nuestro trabajo, sólo deberemos tener en cuenta la mitad de él puesto que desde Choele Choel a la Confluencia (230 km.) estaba servido por el Ferrocarril del Sur desde 1899. Esta fue la razón por la que a partir de esa fecha la navegación fluvial no fue más allá de la Gran Isla sino esporádicamente. Es decir que quedó limitada a Choele-Choel-Patagones.

En algunas ocasiones el río hasta cuadruplicó su volumen, desbordándose y provocando memorables inundaciones como en 1845-47; 1879, 1899 (I-257), 1915, 1922, 1928 (LII- 4-8-28).

El valle es de "un clima, en general bastante húmedo y frío, - aunque no excesivamente, en las regiones elevadas; seco y templado en la parte intermedia, y medianamente húmedo y muy templado, también durante el invierno, cerca de la costa del mar" (I-17),

Estas características y las escasas precipitaciones (300mm sobre el Valle Inferior y 250-150 mm el resto) (XVIII) hacen que -- sin riego -- que no hubo -- las posibilidades agrícolas sean prácticamente nulas. Sólo las riberas, los "rincones" y las islas ofrecen algunas. (VII).

"Las orillas del río, y cierta zona adyacente, son de un verde intenso, cubierta de pastos y poblada de bosques de sauces; pero alejándose apenas uno o dos kilómetros de esa zona privilegiada, la escena cambia rápidamente de aspecto. Hasta donde alcanza la vista se divisa una llanura gris, desierta, de terrenos desprovistos de toda vegetación, cubiertos, cuando más, con pasto duro... o con "zampa, jarilla, chañares enanos, etc. Siluetas de blancos médanos, diseminados en ese desierto, rompen la monotonía de la escena, contribuyendo a aumentar la tristeza". (I-40).

Esta realidad inducirá -- pese a las intenciones de las autoridades -- al casi exclusivo culto de la ganadería extensiva con lo que ello implica para nuestro objeto de estudio: escasez y dispersión de población, movimiento económico cíclico anual, etc.

Este hecho tuvo una incidencia fundamental en la prestación -- del servicio fluvial toda vez que, en principio, entre la producción-población y el transporte hay una relación dialéctica, un -- equilibrio dinámico. (I)

La población ribereña de Choele Choel a Patagones puede estimarse, hacia 1930, el mayor nivel del período, en unas 13000 personas correspondientes a las siguientes localidades --y su ámbito rural--:

(1) Cuantificar la producción y población ribereñas susceptibles de utilizar los servicios fluviales, plantea una seria dificultad metodológica pues las fuentes normalmente consignan los datos por "Departamentos" que compranden zonas continentales con otra circulación económica. Sólo muy aproximadamente pues, arriesgaremos algunas cifras basadas en nuestra propia experiencia profesional y en la estimación oficial de 1933 que utiliza la categoría de "comisaría" para la población. Lógicamente sólo damos cuenta de aquellos productos que se comercializan fuera de la región.

San Javier, Guardia Mitre, G. Conesa, Choele Choel, Lamarque, Luis Beltrán. Sin embargo conviene tener en cuenta que, además de estar diseminadas a lo largo de 300 kilómetros, el 50% de ellas la constituyen la perteneciente a Choele Choel y su isla que utilizan con preferencia los servicios del Ferrocarril: exclusivo medio de transporte que las unfa a centros como Bahfa Blanca y Buenos Aires. (V-1).

De cualquier manera el rubro "pasajeros" no era el componente importante de la demanda sino la carga que tenfa que ver con la producción.

En cuanto a la producción ganadera, (vacunos, lanares y caprinos) podemos calcularla sobre la base de 50% de las existencias de los departamentos ribereños de Adolfo Alsina y Avellaneda; y del total del Departamento de General Conesa. Entonces sumarfan unas trescientas mil las cabezas, siempre hacia 1930. (V-13).

Aquí también debe tenerse en cuenta que, estando vigente el traslado en pié, esta modalidad escapaba a las posibilidades del transporte fluvial, por inadecuación técnica del mismo, y por configurar el "arreo-transporte ferroviario" una excelente combinación.

Cabe acotar, que los guarismos antes mencionados los consideramos generosos, ya que es usual advertir en las "estimaciones" oficiales exageraciones con las que se pretende impresionar al gobierno central con la "potencialidad" del territorio...

En cuanto a la producción agrícola, de gran valor multiplicativo de la actividad económica (y del transporte, entre ellas) prácticamente no existfa a principios de siglo. (I-81,82) (VI).

La falta de riego, la inseguridad de las cosechas, por eventos meteorológicos incontrolables, la falta de mercado y facilidad de comunicaciones y la carestfa de la mano de obra, se anotan en-

tre algunas de las causas de esta situación. (I-81,82).

Las pocas hectáreas cultivadas no dejaban, casi, sobrantes - para la comercialización extra-regional. La única excepción fue la alfalfa.

Aún así anotemos que, siempre hacia 1930, las hectáreas cultivadas de viña, frutales, cereales y alfalfa en la zona de ribera pueden estimarse en 12.382 (V-20).

Y otra vez debemos advertir que casi las 4/5 partes de esa -- cantidad corresponde a Choele Choel que tiene otro medio de -- transporte preferencial.

Atendiendo a nuestra hipótesis sólo quedaría para el mercado de la navegación fluvial, la lana y la alfalfa cuya producción - estaba muy lejos de la "masa crítica" necesaria para el funcionamiento del sistema según analizaremos en el último capítulo y -- que por analogía aplicamos a todo el período. (1)

III. EL "SISTEMA" DE TRANSPORTE REGIONAL

Cuál era el radio de influencia del transporte fluvial? 0, lo que es casi lo mismo, con qué otros medios debía competir?

(1) Para todo este acápite nos basamos solo en las estimaciones de la Memoria (V) de 1930 por considerar que la producción población de esta época es generosamente representativa de todo el período que historiamos.

Sólo en el rubro ganadería, habría que especificar que hasta 1908 el nivel de las existencias ganaderas fue mayor por lo menos en un 100% (XXI).

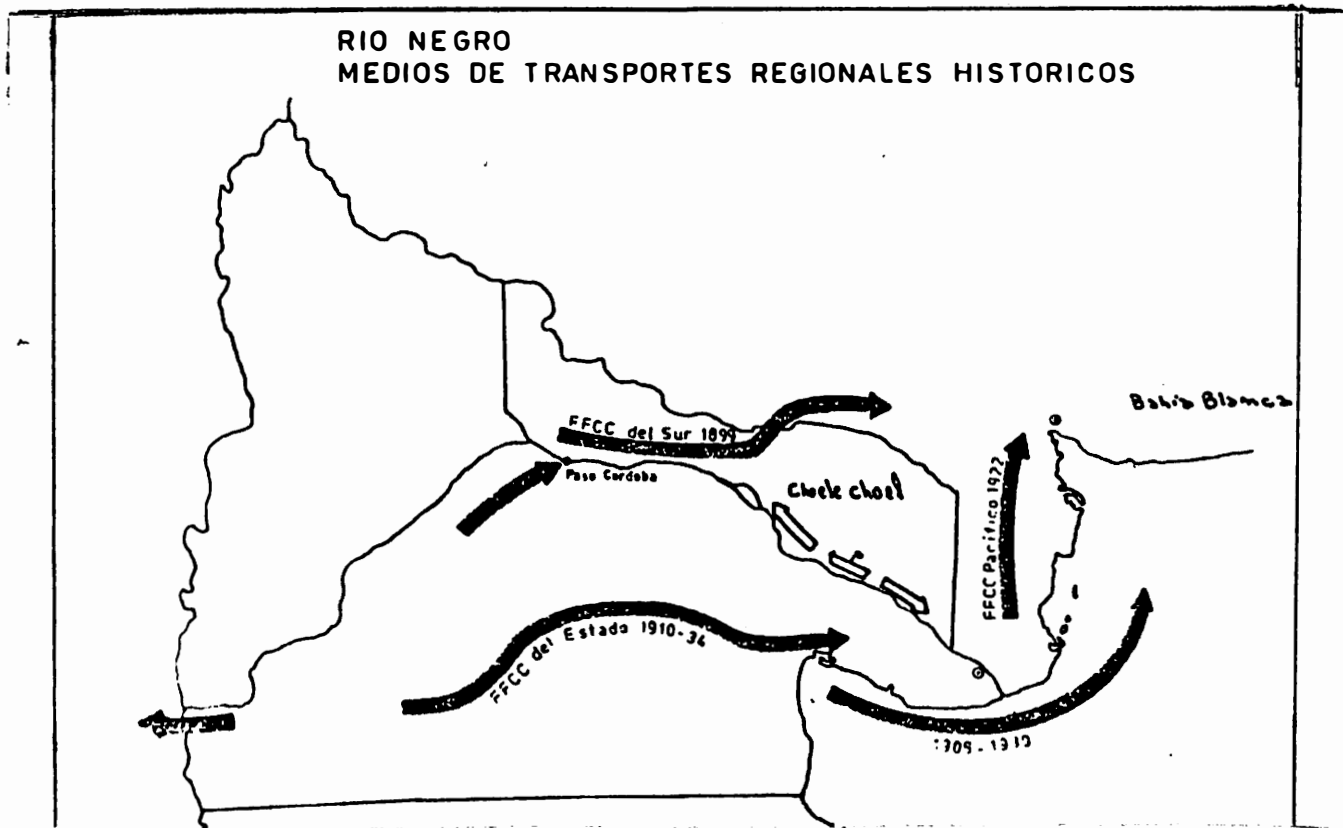
Más afinadamente digamos que si las cabezas de ovinos son - 370.000 a una productividad de 4 kilos por unidad, tendríamos un tonelaje de 1.500. Y en cuanto a la alfalfa sus 5.450 has, con - una productividad de 6,5 tn. por hectárea arrojaría la cantidad de 33.000 tn. Lamentablemente la mayor parte de este tonelaje se canalizaba por el FFCC del sur, quedando sólo una mínima parte - para el transporte fluvial, que, por lo demás, sufría la competencia del carro.

Porque ocurría que en cada región rionegrina había un medio de transporte monopolizador.

En primer lugar, recordemos que casi medio valle -230km entre-
Choele Choel y la Confluencia -están monopolizados por el Ferrocarril del Sur.

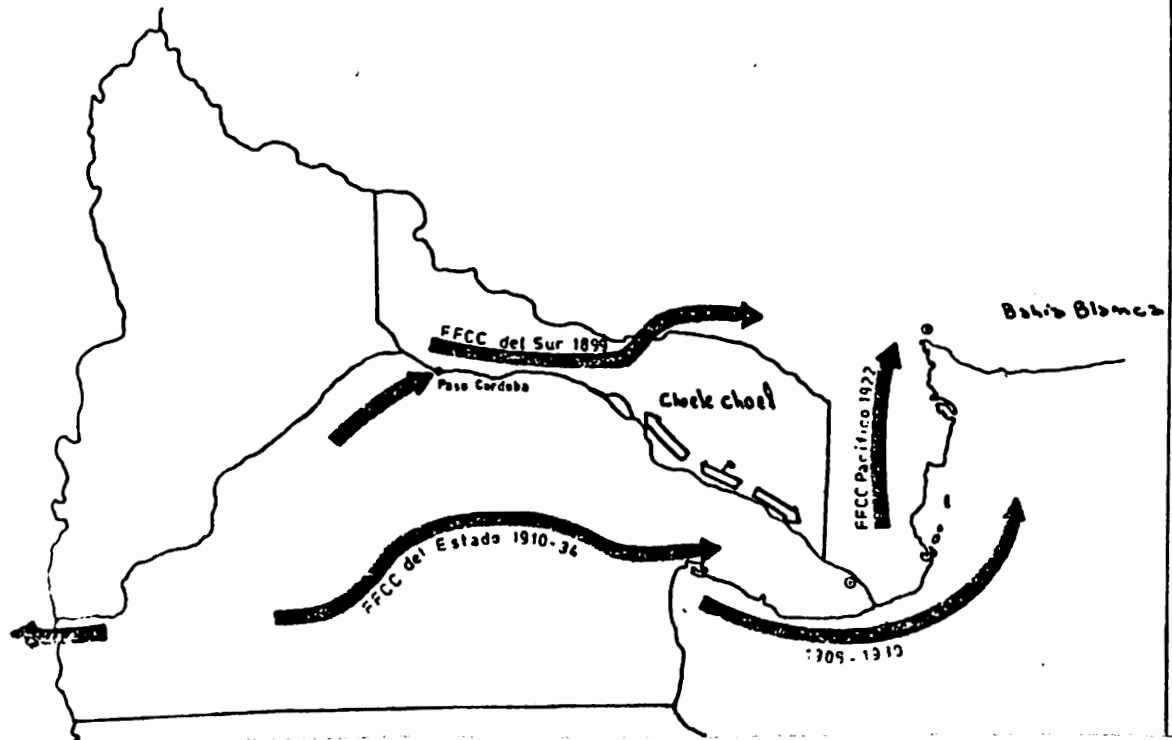
Este medio canaliza gran parte del comercio del Sur-Oeste rionegrino a través del "paso Córdoba" (VIII). El resto del comercio cordillerano, con epicentro en Bariloche, se hace con Chile por combinación de medio lacustre y terrestre (IX).

El Sur-Este rionegrino por su parte canaliza su comercio a través del activo puerto de San Antonio (X)



El gran medio de transporte, competidor de la navegación fluvial, era el carro, susceptible de hacer, casi por cualquier camino, un recorrido a razón de una legua por hora portando unos 2000 kilos (XIII).

RIO NEGRO MEDIOS DE TRANSPORTES REGIONALES HISTORICOS



El gran medio de transporte, competidor de la navegación fluvial, era el carro, susceptible de hacer, casi por cualquier camino, un recorrido a razón de una legua por hora portando unos 2000 kilos (XIII).

A pesar de ser el transporte en carro un medio comparativamente caro respecto a la navegación, (II- 20/4) (VII) (XXV- 27,48) tenía algunas ventajas que hacían de este tradicional y anacrónico medio un eficaz competidor de la vía fluvial.

De cualquier manera quedó demostrado que las tarifas fluviales (subsidiadas desde luego) provocaron una regulación del flete de los carros ya que éstos, cuando el servicio fluvial funcionaba, bajaban sensiblemente los fletes (XXV -28,45,48).

Las ventajas consistían en que obviaba la inseguridad del horario, típico del vapor, evitaba un manipuleo al ir el producto directamente del productor al consignatario y, por fin, funcionaba a voluntad del usuario.

IV. LA ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO (II) (XII) (XI)

El reconocimiento y estudio sistemático del río Negro comienza con la heroica exploración de don Basilio Villarino y Bermudez que, a fines de 1782, lo recorre a sirga y espía hasta la unión del Limay con el Collón Curá.

En 1833, con el mismo agotador método, Nicolás Descalzi alcanza a superar la Isla de Choele-Choel en apoyo de la Campaña al Desierto del General Rosas.

Para dar una idea de lo que significaba remontar el río digamos que hacerlo le llevó a Descalzi dos y medio meses y volver... sólo 9 días!

El año de 1868 fue testigo del "primer buque de vapor destinado a remontar las aguas del Currú-Leuvú" (II-63). Entonces el capitán Ceferino Ramírez con el "Transporte" hizo estudios y apoyos para los fortines a instalarse entre Patágones y Choele-Choel.

Más tarde Martín Guerrico, por serias dificultades técnicas, tampoco pudo llegar mucho más arriba de la Gran Isla si bien en 1879,

con embarcación precaria, alcanzó el Fuerte G. Roca en apoyo de la Campaña al Desierto del G. Roca.

Independientemente que desde 1880 comenzara a prestar servicios la Escuadrilla del río Negro, no podemos dejar de mencionar los importantes viajes del Teniente Coronel E. Obligado, quién alcanzó y superó el punto al que había llegado Villarino 98 años antes.

Este jefe realizó tres viajes en demanda del Nahuel Huapí y en apoyo de las Campañas Militares del Coronel Villegas pero, a pesar de sus heróicos esfuerzos, no pudo lograr su objetivo. Tal honor -correspondería al Teniente Eduardo O'Connor en diciembre de 1883.

Pero la principal protagonista del transporte en estos heróicos tiempos fue la legendaria "Escuadrilla del Río Negro", con asiento en Carmen de Patagones.

Fue la primera gran experiencia de navegación sistemática entre 1880 y 1910.

Nació para atender necesidades militares de la flamante "Línea del Río Negro" (al momento de la Campaña al Desierto) para, a partir de 1885, atender también las necesidades civiles, especialmente a los requerimientos de las viejas poblaciones de San Javier, Guardia Mitre y G. Conesa y de las nuevas como Choele-Choel, G. Roca, etc. (XI) (XIX) (XXV -27).

La Escuadrilla estaba formada por vaporcitos que recorrían incansablemente el río entre Roca y Patagones (el Triunfo, el Neuquén y el Río Negro en un primer momento) que también sirvieron a objetivos científicos, especialmente explotación del río.

La Escuadrilla prestó un importante -aunque no imprescindible- servicio, contribuyendo al desarrollo ribereño a través de su objeto natural y, también, promoviendo variadas actividades en Patagones y Viedma derivadas de la presencia de personal e infraestructura (atención médica y farmacéutica, relevamien-

to hidrográfico, etc.) (XI-138 y 158) (XXV- 31,33).

Al parecer en la primera década de funcionamiento los servicios de la empresa estatal -quizá por la amplitud de su radio de influencia, la expansión original de la región y de la pecuaria especialmente- habfa ido en permanente crecimiento aunque ello no se haya traducido en un auténtico superavit respecto de los egresos (XI-155) (XXIII- 19/V/89) según veremos.

De cualquier manera fue suficiente para tentar a los particulares cuando, por especial coyuntura, el estado nacional decidió, -repentinamente, suspender los servicios. (XXIII- 485 del 3/IV/90).

En efecto, el PEN, urgido por la grave crisis económica que hacía 1890 envolvía crecientemente el país decide, de pronto, eliminar los servicios de la Escuadrilla a fin de alivianar el deficitario presupuesto nacional.

Esto se decidió en Acuerdo de Ministros y el hecho se conoció el 1º de abril cuando el Jefe de la Escuadrilla de Patagones recibió un telegrama ordenándole dar de baja al personal y poner todo el material bajo custodia del Auxiliar de Marina lo cual se efectivizó con la excepción de dos prácticos que se mantuvieron en servicio (XXIII - N. 491 del 24/4/90).

Subsiguientemente el Gobierno desestimó una oferta de compra -por toda la Escuadrilla (XXIII- 8/V/90) pero aceptó otra de arrendarla por seis años a una "Empresa de Navegación por Vapor en el Rfo Negro" cuyo titular era Diego de Castro quién, dicho sea de paso, se manejó habitualmente con un representante en Patagones. (XXIII- "passim") (XI - 156)

La transferencia del patrimonio se realizó a fines de junio o principios de julio y muy probablemente el viaje realizado a Roca por el "Rfo Negro", a fines de agosto, haya sido el primero en manos privada (XXIII-24/VII/90).

El beneficiario se comprometía, desde luego, a mantener los servicios pero con tarifas especiales para el Gobierno y un canon anual de \$ 2500 más una garantía previa de \$ 10.000 que fue anulada dos años más tarde (XI-157).

Los comienzos de la empresa fueron, en principio, auspiciosos. - Por ejemplo el "Rfo Limay" realizó un viaje redondo entre Patagones y Roca en 15 días "a pesar de la bajante" (XXIII- 29/XI/90). Otros viajes por el estilo demostraron que el rfo era navegable aún en bajante (XXIII-18/IX/(90) pero, como dice la misma información, hubo averías en el material flotante. Este era, sin duda, el tributo que la navegación privada debía pagar por forzar los vapores en busca de regularidad y rapidez.

Pero algo andaba decididamente mal hacia 1892 pues el beneficiario original transfirió sus derechos a Julio Patiño y "finalmente, a fines de 1894, don Enrique Mazzini (comerciante de Patagones) se presentó ante la autoridad local, en carácter de socio industrial de los bienes del fisco cuando ya los otros tres señores habían desaparecido..." (XI-157)

Nos dice Lonzieme que por entonces el servicio adolecía de graves fallas y que el asunto había comenzado a ventilarse en la prensa con acerbias críticas a las autoridades nacionales.

En consecuencia, a fines de 1894, una comisión inspectora de la Marina, presidida por Diego Laure, se encontró con un notable "desorden administrativo y desastroso estado de los buques" al punto que "el Rfo Negro fue amarrado en la costa del Carmen de Patagones, totalmente deshecho y en muy mal estado sus máquinas y calderas..." (XI -157)

Un viajero alemán (XXIV) recoge un testimonio coincidente con esta valoración negativa de la gestión privada abonando la misma de la siguiente manera:

"Antiguamente, cuando se había dado la concesión de la navegación por el río a una empresa privada, que hubiese podido merecer con todo derecho la denominación de "Voleurs Reunis", era costumbre - capturar animales y faenarlos, por supuesto sin pagar un sólo peso" (para satisfacer el hambre de los pasajeros a medida que el barco avanzaba por el río) "Como es lógico suponer los ganaderos de la región eran invadidos por un saludable espanto cuando rasgaba el aire la sirena de los vapores y se apresuraban a llevar sus haciendas lo más lejo posible de la costa. De entonces a la fecha este abuso ha sido eliminado..."

.....

"Aquella interesante compañía naviera (Diego Castro y Cía. se llamaba la digna empresa) usufructuaba su privilegio al extremo de convertir los fletes en un verdadero sistema de pillaje, de manera que pronto fue imposible comprar algo y el comercio y la producción sufrieron un total receso. Además tampoco se pagaba a nadie y cuando cierto día el Sr. Castro se vio obligado a sacudirse de los zapatos el polvo de Patagones el estado de los vapores era tan calamitoso que prácticamente resultaron ineptos para prestar servicios. Desde entonces los tres descansan en paz en el fondo - del río Negro..."

"En la actualidad, los vapores de la flota nacional navegan aplicando un flete bastante aceptable que naturalmente deja déficit, pero es menester ayudar a la población necesitada si se quiere estimular su mayor actividad y producción".

Ateniéndonos a las fuentes hasta aquí utilizadas parece obvio concluir que la experiencia privatista fue negativa habida cuenta del deficiente servicio como del deterioro del material flotante.

Sin embargo hemos hallado otros testimonios que, aparentemente contradicen este juicio.

Nos referimos al proporcionado por el Inspector de Tierras y Colonias que, al informar sobre General Roca, en 1898, y al hablarnos de la Escuadrilla nos dice:

"Son notorios los importantes servicios que en otro tiempo, - cuando estaba bien organizada y que pertenecía a una empresa particular, esta escuadrilla prestó al gobierno y a los habitantes de todo el valle del Rfo Negro; pero hoy, que está en poder del Gobierno, no presta ningún beneficio, al contrario, su inútil sostenimiento es gravoso para el Estado".

"Antes cuando era de la empresa, todo el año viajaban y alcanzaban a hacer catorce viajes redondos entre Patagones y Roca; pero hoy apenas hace seis durante el año y en los meses de gran creciente, aunque no con mucha felicidad. Y esta diferencia por qué? Porque entonces había organización y prácticos a bordo; hoy ni -- una cosa ni otra hay. Que el río tiene poca agua es mentira porque donde quiera el caballo nada; que tiene malos pasos, los mismos que tenía antes; pero antes había organización y hoy no la hay. Cómo no han de poder navegar el río Negro unos vaporcitos - que en su mayor calado no alcanzan a cinco cuartas! El río en su canal no baja de 15 cuartas."

.....

"Si la Escuadrilla fuera lo que podía ser o lo que antes era, tendría en ella el Ferrocarril un fuerte competidor. Roca no debía nunca de Patagones recibir sus mercaderías por medio de carros -- que las hacen elevar tanto con sus fletes sino por agua, porque - su vía natural está probada que es buena cuando en ella se sabe - andar".

"Por mala administración que hay en la Escuadrilla, Roca se ve privado de un valioso contingente que mucho propendería en favor de un desarrollo" (p. 47)

Metodológicamente se impone aquí lograr coherencia entre dos fuentes opuestas pero no contradictorias, según interpretamos.

En nuestra opinión es muy posible que la empresa particular haya -en los primeros meses- forzado las máquinas logrando, así, la regularidad y asiduidad de que nos habla una fuente; pero -- arruinando el material flotante del que nos habla la otra.

Esta literal "explotación" del servicio, a la que se suma el exceso de los precios de los fletes -señalado por otra fuente- no alcanzó para satisfacer la expectativa de rentabilidad cumpliendo con la mantención del plantel flotante (1) ... y los -- responsables se esfumaron dos años antes de expirar el término del arriendo. Y cuando los servicios se habían vuelto -por ruina del material- deficientes y cuando los servicios prácticamente, cesaron, el Estado debió intervenir y rehabilitar los mismos.

Más globalmente podemos afirmar que contra el éxito de esta - aventura conspiraron "causas históricas" que analizaremos y que provocaron un permanente déficit que sólo el Estado (primero con la Escuadrilla y luego con las chatas del MOP) podría soportar.

Dos años costó restaurar la Escuadrilla. Pero en 1897 ya la vemos navegar nuevamente en manos de la Marina.

Cierto es que la Escuadrilla, a lo largo de todo su accionar, recibió -sin perjuicio del reconocimiento de sus beneficios- permanentes críticas, tales como: irregularidad de los horarios incluyendo suspensión de itinerario, funcionamiento estacional, -- excesivos precios en los fletes, incorrecta atención personal, in suficiente capacidad de bodega, etc. según analizaremos seguidamente.

(1) Esta compañía particular obtuvo una a liquidada de Pesos 46.174,83 m/n en 21 viajes (sobre del "Río Limay" pero -- sin contabilizar gastos de reparaciones, mantenimiento, talles res" (XXV-45)

En el Libro de Inspección de Tierras de G. Conesa, de 1900, lemos que "las tarifas de los vapores son igualmente exageradas si se tiene en cuenta..."

Otro Inspector de Tierras (1898) dice que "Los vaporcitos de la Escudrilla arriban a Conesa cada 10 a 12 días, habiendo agua; pero no es mucho el beneficio que de ella recibe: por llevar un par de botines de Patagones, cobra 3 pesos, por ejemplo; 25 pesos por pasaje de primera sin contar con la comida, que es aparte." (XX)

Dejando de lado las incomodidades que debían soportar los pasajeros de segunda (que viajaban en bodega de popa junto a animales, lana y lluvias) también se dijo que la Escudrilla solo sirve a los agricultores y hacendados ricos y poderosos en tanto que "los pobres se ven obligados a vender sus tributos a los carreros que los explotan". Esto, último, suponemos, porque sólo aquellos podían esperar con su producción almacenada la apertura de la campaña -- anual siendo, asimismo, los que merecían por el volumen de su producción que los vapores atracasen para cargar. (III- 9/4/05) (I)

En innumerables oportunidades los vapores salían y, sin alcanzar su destino, regresaban imprevistamente. Ello obedecía a la poca profundidad de algún "paso" (III- 12-2-05) (III- 18-VI-05) o inconvenientes de la máquina o saturación de bodega (III- 4/X/05) Pero en todos los casos el resultado era el mismo: incumplimiento del recorrido y, desde luego, de los horarios con los perjuicios consiguientes.

Es que la Escudrilla no pudo nunca superar los escollos fundamentales que le ofrecía la naturaleza del río "ya que el problema principal, la limpieza y canalización, sólo fue atendida esporádicamente y sólo en ciertos tramos" (XXV-21,48). Fundamentalmente -

Para una colorida descripción de un viaje a principios de siglo véase en Anexo I.

*La Tumbadora de la Compañía de Navegación
reacón de una 19 mercadería*

por exceso de calado e inadecuación del sistema de propulsión (II), siempre debió limitarse a los meses de crecida y aún, dentro de -- ellos, muchas veces los vapores regresaban sin alcanzar su objetivo.

El carecer de infraestructura de apoyo a lo largo del río hacía que, por un lado, la mercadería quede a la intemperie y, por otro, no hubiera carbón para reaprovisionamiento. Esto último planteaba el siguiente dilema: llenar las bodegas restando capacidad de carga o ir talando, circunstancialmente, los sauces ribereños con las dificultades que ello implica.

Otros problemas e inconvenientes de la Escuadrilla en la insuficiencia cuantitativa y cualitativa del personal, infraestructura de mantención y la dualidad del rol civil y militar (XXV- 22, 24, 33, 48 y 49).

Con todo, en 1902 se mejora la infraestructura de cabecera de la Escuadrilla al construirse en Patagones edificios para el personal de maestranza, marinería, oficiales; oficinas; varadero; etc.

Por fin recordamos que, desde 1900 aproximadamente, por la presencia del FFCC del sur, La Escuadrilla abandona paulatinamente el recorrido del Alto Valle y reduce significativamente los viajes a Choele-Choel, concentrándose básicamente en el Valle Inferior.

No obstante todas estas dificultades e inconvenientes, la expansión pecuaria --por lo menos hasta la crisis de 1908-- aún siendo -- una actividad estacional, alcanzaba a llenar, crecientemente las bodegas repitiendo el fenómeno anterior a 1890 pero no lo suficiente para justificar económicamente el servicio.

Para expresarlo cuantitativamente digamos que el "Inacayal", el "Sahieque" y el "Teuco", en 70 días del año 1905, transportaron -- 370 pasajeros, 908 toneladas de carga en 192.000 m³ además de 36 encomiendas. Esto es el 40% más que en igual período de tiempo de otras campañas. (III-22/12/07) (III-5/1/08) (III-1/2/08).

Como ya lo sugerimos, a pesar de ello, la Escuadrilla no fue nunca una empresa rentable. Hacia 1889, por ejemplo, La Prensa, frente a este hecho, propone que el Estado la entregue a un particular con una subvención. El periódico local, (El Pueblo) reacciona a favor del "statu quo" argumentando que la magnitud del déficit sólo el estado podrá soportarlo. Y para fundamentar su aserto hace un análisis de costo del que se concluye que los gastos de funcionamiento (sueldos, combustibles y administración) superan en un 40% a los ingresos, aproximadamente. Y ello sin atender la amortización del capital original ni mantención del material flotante. (XXIII - 19/V/89).

disminuir gastos

Es que conspiraban contra un funcionamiento financiero equilibrado los hechos que hemos ido señalando: limitado ámbito de influencia del servicio en un medio con población y producción dispersa; funcionamiento estacional, naturaleza de la producción a la que sirve, alto costo de mantenimiento de las unidades debido al deterioro constante por la escasa profundidad de algunos pasos, etc.

Más sencillamente puede decirse que los gastos de funcionamiento eran sumamente crecidos respecto de los ingresos, especialmente en los últimos tiempos.

Este creciente déficit fue el que, en que definitiva, forzó el levantamiento de los servicios de la Escuadrilla.

Ya en la Memoria de Marina de 1904 (XI-161) se lee que dió una pérdida de 99.513,44 pesos moneda nacional.

Y definitivamente la Memoria de Marina de 1910 (XI-161) nos dice claramente que "Teniendo en cuenta que la Escuadrilla del Rfo Negro no prestaba en los últimos años los servicios suficientes para compensar los grandes gastos que exigía su mantenimiento, se resolvió suprimirla y se la disolvió en el mes de marzo.." Y agrega certeramente que "En los últimos años la construcción -

de líneas ferroviarias en el Rfo Negro y Neuquén y el balizamiento de puertos como San Antonio han quitado toda su importancia a aquel servicio y desviado hacia otras líneas más cómodas y seguras las corrientes de transporte comercial. Las condiciones actuales del cauce del río hacen, por otra parte, que el servicio de la Escuadrilla resultase deficiente, irregular y poco económico".

"Como dato ilustrativo respecto a lo dispendioso del servicio de la Escuadrilla, merece registrarse que en el último año su mantenimiento costó 160.000 pesos habiendo producido en cambio únicamente \$ 4.000".

V. LA INICIATIVA PRIVADA A CARGO DE LA NAVEGACION DEL RIO NEGRO (1910-1924)

En realidad ya antes del levantamiento de los servicios de la Escuadrilla hubo un serio intento de conformar una empresa privada para explotar el tráfico del río.

Se trató de la Compañía de Navegación a Vapor del Río Negro.

El periódico maragato, La Nueva Era, había alentado siempre la idea de formar una empresa de este tipo con la participación de comerciantes y hacendados del medio (Viedma y Patagones) pero debió resignarse a que la misma, ya en formación, se instale en General Conesa con un capital teórico de 100.000 pesos. Ricardo Balius era el mentor de esta compañía, que según noticias provenientes de Buenos Aires, había encontrado auspicioso eco en esas capital y en Bahía Blanca (111-30/XII/06; 13/I/07; 27/I/07; 31/III/07 y 25/VIII/07).

A principios de 1907 ya estaban integradas parte de las acciones, contratado un práctico como también la construcción de un vapor "ad-hoc" en Inglaterra, anunciándose para junio del mismo año la inauguración de la línea.

(1910-1924)

En realidad ya antes del levantamiento de los servicios de la Escuadrilla hubo un serio intento de conformar una empresa privada para explotar el tráfico del río.

Se trató de la Compañía de Navegación a Vapor del Río Negro.

El periódico maragato, La Nueva Era, había alentado siempre - la idea de formar una empresa de este tipo con la participación de comerciantes y hacendados del medio (Viedma y Patagones) pero debió resignarse a que la misma, ya en formación, se instale en General Conesa con un capital teórico de 100.000 pesos. Ricardo Balius era el mentor de esta compañía, que según noticias provenientes de Buenos Aires, había encontrado auspicioso eco en esas capital y en Bahía Blanca (111-30/XII/06; 13/1/07; 27/1/07; 31/11/07 y 25/VIII/07).

A principios de 1907 ya estaban integradas parte de las acciones, contratado un práctico como también la construcción de un vapor "ad-hoc" en Inglaterra, anunciándose para junio del mismo año la inauguración de la línea.

Sin embargo, para agosto sólo se había obtenido la personería jurídica y la promesa del primer vapor recién para fin de año.

Y hacia marzo de 1908 aparecen las puntas de una cruda realidad: el vapor "Conesa" está terminado en Glasgow pero no hay dinero para retirarlo. Es que hay morosidad en los accionistas que se excusan en la crisis lanera y una gran sequía para no formalizar el pago de las acciones comprometidas. Las amenazas del gerente de acudir a la justicia y obligar al pago por vía de apremios no hicieron aparecer los 5.000 pesos oro que costaba el vapor. Ni dos convocatorias ni el remate de las acciones salvó a la compañía: tuvo que ser vendida a "un grupo de personas acaudaladas" - que piadosamente prometieron navegar próximamente. (III-15/XII/07; 12/IV/08; 2/VIII/08; 22/XII/08).

Fue este el intento más serio, afrontado por particulares, para explotar la navegación comercial en el río Negro (XII-108).

Ya antes del retiro de la Escuadrilla el empresario Jalabert navegaba por su cuenta (III-1913) mientras que tres años después el señor Melluso hace lo propio entre Guardia Mitre y Patagones (III-1913)

A su vez, en 1918, la Empresa Ayarra insiste en navegar el río pero sólo con productos y mercaderías (III- 11/8/18).

Es que el rubro pasajeros, en el Valle Inferior, para entonces ya ha sido arrebatado a la navegación fluvial por las empresas de automóviles que han ganado ese mercado (III, "passim").

Pasarían todavía muchos años antes de que nuestros ribereños desestimaran la idea de dominar comercialmente el río.

Todavía en julio de 1918 hay suficiente motivación para conmemorar el aniversario de la muerte del primer práctico, don Angel Battilana, ocurrida en 1896 (III- 21/7/18).

En abril de 1921 el Sr. Oscar Nielsen con su balandra "Torns...

berg", de 15 toneladas, es quien recoge el desafío de navegar el río si bien lo hará, en un primer momento, entre Guardia Mitre y Patagones pero realizando el viaje regresó "con poca carga" (III-17/4/21 y 15/V/1921).

Dado lo reducido del recorrido no era una sorpresa tal resultado.

En Santiago J. Albarracín la navegación del río Negro encontrará, quizá, su más encendido defensor. Y el más concienzudo.

Este experimentado marino, veterano del río Negro, arriba una vez más a nuestras márgenes a fines de 1922 para demostrar su tesis de que el río es perfectamente navegable en toda su extensión con naves adecuadas. (III- 12/22).

A través de una serie de notas (II) relata la experiencia acumulada en cuanto a la navegación y apunta algunas propuestas interesantes.

Así nos enteramos que, entre otros, ya en 1894 hubo un intento de navegar por parte de los Srs. Roger y Etchepare por medio de un curioso barco, de poco calado y movido por una rueda a popa; que dió ganancias pero que fracasó cuando quisieron aplicarle un motor más grande.

Y que más trágica aún había resultado la experiencia de la firma Bertorello y Cúneo que mandó construir el "G. Villegas" a Escocia pero que, enviado imprudentemente a Buenos Aires, al salir de la barra se hundió con toda la tripulación.

Concluye Albarracín que en realidad siempre se ha navegado el río con vapores técnicamente inadecuados.

Advierte que los mismos deben ser muy maniobrables toda vez - que tarda 100 horas para llegar a Roca pero bajan en 40. Como -- también que deben ser de muy poco calado y con hélices adecuadas.

Pero esto no es todo. Resumiendo a los estudiosos del río afirma que el mismo debe ser, imprescindiblemente, limpiado de troncos y raigones especialmente en los pasos donde, en bajante, la profundidad alcanza a tres pies como se dijo.

En este sentido opina que ello es fácil de hacer y que de ninguna manera constituye un obstáculo insalvable. Sólo el "paso del río Negro", en el brazo norte de la isla de Choele-Choel, sobre Tragua-Tragua, merecería un dragado especial.

Finalmente, como un factor más a tener en cuenta para una feliz navegación, Albarracín aconseja que la tripulación sea encuadrada militarmente a fin de que no puedan abandonar arbitrariamente sus funciones puesto que es difícil sustituir personal experimentado en un medio pobre como Viedma y Patagones. (11)

VI. NUEVOS INTENTOS PRIVADOS Y COMIENZOS DE LA NAVEGACION OFICIAL

Fruto de los estudios anteriores fue el proyecto de navegar sólo entre Choele-Choel y Patagones con chatas especiales de poco calado y peso.

Mientras tanto, un particular, el Sr. Roberto Rosauer, de Paso Peñalva, con el vapor Neuquén (que prestaba servicios en la compañía maderera de Choele-Choel) anuncia un nuevo intento (111-17/11/23).

Paralelamente la Dirección Nacional de Navegación y Puertos, destinaba la Draga N° 207 a canalizar el río entre Patagones y la desembocadura (LNE 15/12/23). (1)

Para marzo de 1924 otro vaporcito particular había sido botado en Choele-Choel. Era el "Armonfa" de los señores Cominelli y Orbelli que trabajaría carga y pasajeros entre aquellas islas y Pata-

(1) Esta decisión estuvo determinada por las necesidades de la navegación marítima que requería una buena canalización entre aquellos puntos. Desde 1923 era la oportunidad de seguir utilizando la draga para canalizar el resto del río.



gonas. Al parecer venfa a cubrir el vacfo dejado por el sauer (LNE- 29/3/24).

Tambi3n en este a3o se anuncia entre Patagones y Conesa el va por "Espoir" de don Juan Basilio (III- 26/4/24)

Por su parte el Estado tambi3n sigue adelante con sus esfuerzos en pro de la navegaci3n del r3o Negro.

En efecto, mientras la draga hacfa su cometido originario se terminaban los trabajos de transformaci3n del veterano "Teuco": convertido en chata y bautizado con el nombre de (MOSP) 337 B se apresta a viajar entre Conesa y Patagones desde el mes de octubre (LNE- 27/9/24).

Las tarifas anunciadas son: a San Javier y Cubanea \$ 10 la tonelada, a Guardia Mitre \$ 20 la Tonelada y a G. Conesa \$ 30.

De aqu3 en m3s, hasta su levantamiento definitivo en 1949, este servicio oficial ser3 el 3nico que se preste en nuestras riberas.

VII. LA PERSPECTIVA FINANCIERA, LA SITUACION RELATIVA DE LOS FLETES.

Fue y es un axinomia que el transporte por agua es mucho m3s barato que el terrestre.

Pero tambi3n es cierto que tal ventaja no es suficiente para asegurar la primacfa del primero. Como tampoco lo fue, en el caso hist3rico que estudiamos, el primer acerto.

Ya hemos dicho que el Ferrocarril del Sud, desde 1899, desplaz3 a la navegaci3n fluvial -a la saz3n la Escuadrilla- del medio y alto valle.

La raz3n la encontramos en la ventaja relativa del ferrocarril de transportar los productos sin trasbordos hasta los centros finales como Bahfa Blanca o Buenos Aires.

También en la regularidad de este medio (viajes semanales con horarios fijos), la capacidad de llevar ganado en pié, incomparable rapidez, especialmente en caso de mercadería perecedera (1)

Además ocurría que los fletes en el río eran crónicamente altos. Tan altos como los del primitivo carro, por ejemplo (111-3/1/25 y 25/12/26) y aún del mismo ferrocarril.

Efectivamente, hacia 1924, el transporte de una tonelada por ferrocarril, entre Choele-Choel y Solá -unos 1000 kilómetros- costaba \$ 104 mientras que entre la Isla y Patagones -poco más de un tercio de aquella distancia: 300 kilómetros- el costo era de \$ 30. proyectado nos da, aproximadamente, el mismo valor.

Pero si al costo fluvial le agregamos el de un acarreo más (que tenía sobre el ferrocarril) con seguridad el flete fluvial resultaría aún superior (1-)

Y si recordamos que en la inauguración del servicio de Chatas se fijaba la tarifa de \$ 30 pero sólo para el tramo Conesa-Patagones (apenas 150 kilómetros) (2) la proyección de precios para

(1) Es que además de los imprevisibles días que tardaban los vapores en recorrer el río, los frutos debían esperar, ya en Patagones, el también irregular arribo de los vapores de la línea marítima y, si la barra del río lo permitía, consumir todavía otros tres días para ser depositados en Buenos Aires.

(1-) En caso de optar por el vapor el amipuleo sería el siguiente: cargar el producto en carro, llevarlo a la ribera y esperar normalmente días; cargarlo al vapor y bajarlo en el puerto para llevarlo al depósito del consignatario o a la estación del FFCC. Y finalmente, volver a cargarlo a un barco o vagón con destino a Bahía Blanca o Buenos Aires.

(2) El valor de \$ 30 la tonelada entre Choele Choel y Patagones como el de Choele-Choel y Solá está dado por el Mentor, periódico de aquella isla, en el mes de marzo de 1924. En tanto que la tarifa de \$ 30 entre Conesa y Patagones la oficial, con signada por LNE en septiembre del mismo. Es posible, como ocurre con las tarifas de transporte, que a mayores distancias los fletes sean proporcionalmente menores. Esto exigiría una especial investigación pero para nuestro interés presente, basta con demostrar la relativa carestía de los fluviales en el río Negro.

1000 kilómetros nos llevaría a un precio de transporte de \$ 200, aproximadamente.

Casi el 100 por ciento sobre el ferroviario que era de \$ 104!

Estos altos precios relativos de la navegación fluvial, no sólo no compensaban los abultados déficit, sino que conformaban un círculo vicioso al poner al servicio fuera de competencia.

Hacia 1935 la situación no había variado.

Tomando como ejemplo el flete de la alfalfa (que constituía - el 50% del tonelaje, aproximadamente, de la exportación total - del alto valle) la tonelada desde Ing. Huergo a Buenos Aires, por ferrocarril, tenía un costo de 1,3 ctv. por kilómetro; y a Bahía Blanca 1,78 ctv. tarifas -ambas- estimadas como "extremadamente bajas". En tanto que el transporte fluvial (para el caso entre - Choele-Choel y Patagones) el promedio era nada menos que de 4,86 ctv. la Tn/km. Es decir, casi el triple!

Cierto es que por entonces se estaba proyectando una rebaja - sustancial en el transporte fluvial, a modo de "fomento", pero ello implicaba necesariamente aumentar el déficit a la espera de que el desarrollo regional, a largo plazo, lo vaya eliminando.

Esto último no ocurrió pero, por el contrario, el déficit fue aumentando hasta determinar el levantamiento del servicio.

¿Había acaso, dada la situación estructural de la región a la que servía, alguna salida viable para la navegación fluvial, como no fuera la de que el Estado soportara un crónico e inmenso - déficit?

Si. Quizá ella hubiera sido, como lo propuso el Mentor de Choele-Choel (III- 29/3/24), compensar los altos costos de la navegación fluvial, con los efectivamente baratos de la navegación marítima, que hacían la carrera Patagones- Bahía Blanca- Buenos Ai-

res. (1)

Calcula El Mentor, muy gráficamente, que el precio de una tonelada entre Patagones y Buenos Aires incluyendo costos de acarreo, por vía marítima sería de unos \$ 17 aproximadamente, mientras que -como vimos- para el mismo recorrido (unos 1000 kms) el ferrocarril cobraba poco más de \$ 100.

De tal manera que combinando los fletes fluviales y marítimos el precio resultante, para una tonelada entre Choele Choel y Buenos Aires, sería favorable en un 50% para los vapores, si tomáramos el valor de \$ 30 del fluvial entre Choele Choel y Patagones y equivalente, por lo menor, si tomáramos el dado para las Chatas (también \$ 30 pero sólo entre Conesa y Patagones).

Pero esta potencialmente feliz combinación no se concretó pensamos porque a la irregularidad de la navegación fluvial se sumaría a la de la marítima que se contaba por días (III-passim)(1-)

(1) El caso límite lo configura la Compañía Mercantil Podestá que en 1922 fija en tan sólo \$ 15 la tonelada para transportar la desde Buenos Aires a San Antonio Oeste: por 200 km. menos de recorrido el ferrocarril cobraba, como vimos nada menor que-- \$ 104.

Es que, por estos años, las empresas navieras marítimas que operaban tanto en San Antonio como en Patagones había comenzado a hacer reiteradas rebajas de hasta un 40% en busca de competir con el recién llegado ferrocarril (III- 26/6/21 y 30/7/22).

Hasta entonces, sin embargo, habían abusado de su monopolio - cobrando tarifas excesivas (III- 28/3/20 y "passim").

(1-) Si bien lo afirmado por El Mentor, es básicamente correcto y - válido, conviene hacer una precisión. Y esta es que el cálculo tomó en cuenta el costo del flete marítimo entre San Antonio y Buenos Aires (que fue bajado deliberadamente ante la inauguración de la línea ferroviaria) siendo que, contra lo lógico, el flete de Buenos Aires a Patagones (que está más cerca) era mayor, entre otras cosas, por el riesgo y la demora -a veces semanas- que licaba atravesar la peligrosa "barra" del río Negro. (III y "passim").

"A propósito digamos que el fenómeno de la irregularidad navegara se debía a razones de organización (naturalmente perfectible) pero también a fenómenos naturales como el de la "barra" o el de una imprevista bajante del río.

Es claro que la solución -o el principio de solución- definitiva pasaba por la previa limpieza del río como lo había advertido, entre otros, Albarracín, lo predicaba La Nueva Era y lo aconsejaba el mero sentido común.

La limpieza del río haría los viajes regulares -si bien inevitablemente estacionales- y abarataría los costos al alejar los riesgos.

En este sentido el arribo de una Draga para operar entre Patagones y la desembocadura en principio, fue una perspectiva cierta de acometer el problema. Pero la Draga sólo estuvo en operaciones el 1924 desistiendo el Ministerio de Obras Públicas del dragado - al trasladar la draga a Mar del Plata argumentando su sobredimensionamiento y prometiendo una sustitución adecuada que nunca llegó. (III- 26/4/24; 31/1/25 y 7/3/25). A pesar de los reiterados reclamos tanto de particulares como oficiales. (XXII).

Fue la condena a una navegación eficiente.

En tales condiciones sólo el Estado podría mantener un servicio de navegación promocional y subsidiario.

III. EL SERVICIO OFICIAL DE CHATAS. 1924-1949

Este servicio inaugurado, como vimos, en 1924 y que durará hasta 1949, ha merecido una valoración dispar.

Así LNE sostiene, frente a otro diario, que la suerte de la navegación oficial entre Conesa y Patagones no depende de que los usuarios abandonen el sistema de carros y opten por el del MOP. Sostiene, con sensatez, que si sigue vigente el uso del carro es porque el servicio fluvial no tiene regularidad. A la sazón, por ejemplo (era el mes de enero) la bajante no permitía navegar.

Pero había otra razón por la que se seguía optando por el anacrónico carro. Esta era que el costo del flete fluvial era idéntico al del carro: \$ 20 por tonelada, con el agravante de que había

que agregarle \$ 5 por manipuleo desde y hasta el vapor. Sencillamente increíble! (III- 3/1/25).

Por lo demás debemos recordar que el carro resulta más cómodo dado que la oportunidad del viaje la fija el productor (III- 25/12/26).

En un editorial del diario La Nación de Buenos Aires, aparentemente basado en noticias oficiales, se sostiene que el ensayo de las chatas fue todo un éxito por lo que se licitaron dos embarcaciones más. LNE refuta estas afirmaciones optimistas insistiendo en que lo que debe hacerse es, ante todo limpiar el río y canalizarlo (LNE 7/2/25).

Pero era una posibilidad que se había alejado, pese a las promesas oficiales en contrario, cuando la draga 208 C se retiró definitivamente a Mar del Plata (LNE 31/1/25).

No obstante la Dirección General de Navegación y Puertos refuerza el servicio enviando una nueva chata, la 45-B pensando extender el recorrido hasta Choele Choel como, efectivamente, se hizo. (LNE-2/1/26) (1)

Cuantificando, podemos decir que en 1927 los viajes realizados fueron 44. El resultado de los mismos fue la cantidad de 400.000 kilos arribados a Patagones; y de 1.200.000 salidos. (XIV)

Inesperadamente la Memoria del año siguiente nos habla de - - 2.439.659 millones de kilos de mercadería transportada en viajes "ascendentes" (el doble del año anterior); y 2.008.618 en viajes "descendentes": cinco veces más que el año anterior! (XV)

Parcialmente este "boom" podría explicarse por la ampliación de los servicios que ahora llegan hasta Choele Choel (2)

(1) Asimismo también hay anuncios -que al parecer no se concretaron- de un nuevo esfuerzo de vapores de 50 tn y 45 cm de calado. (LNE 25/12/26).

(2) La Memoria de 1928 usa la categoría de viajes en "cruces" (de ribera a ribera) asignándole un resultado de 2.000.000 de kg. No encontramos explicación aceptable para la extraordinaria magnitud de todas estas cifras respecto del año anterior.

Los viajes realizados en este último año fueron 26 hasta Conesa, 14 hasta Choele Choel y otros 43 y 58 en "cruces". Es decir también, prácticamente, el doble de viajes que el año anterior.

Este auge que reflejan las últimas cifras sigue estando en contradicción con la queja que, a la sazón, hace un poblador ribereño al afirmar que el servicio es prácticamente inexistente (LNE 28/1/28).

Quizá la explicación de esta contradicción esté en que la queja fue emitida en plena bajante cuando los barcos no podían navegar; y antes de la ampliación de los servicios que debieron hacerlo a partir de las crecidas de mayo.

En efecto, para agosto los servicios parecen contar con los beneplácitos de LNE por la regularidad y eficiencia de los mismos, aún en bajante (LNE 18/8/28)

Es claro que el problema de fondo, la limpieza del río, que ha ra los viajes más fáciles y menos costosos, atrayendo a particulares, no se resolvía. (LNE 30/11/29).

Sin perjuicio de ello el MDP no sólo continúa con sus servicios sino que anuncia el refuerzo de un poderoso remolcador, el "LO-8" adaptado a las exigencias del río Negro por su escaso calado: 45 cm (LNE- 17/8/29). Lamentablemente, por alguna razón que desconocemos, el remolcador no entró en servicio. O si lo hizo fue por muy escaso tiempo ya que está ausente en 1932 (V-56)

Al año siguiente (1930) se forma una nueva empresa particular. El inspirador era ahora un conocido vecino de Chelforó, don N. Leeds pero, por la ausencia de noticias posteriores, estimamos que corrió la suerte de sus antecesores. (LNE 30/8/30)

De manera tal que la navegación del río Negro siguió en manos del Estado.

Hacia 1933 el servicio dejaba mucho que desear dada su irregu

laridad crónica, reducida capacidad de bodega, falta de infraestructura, altas tarifas, etc. Es decir, las mismas falencias anotadas para la histórica Escuadrilla.

En ese año los viajes realizados por las chatas oficiales fueron 20. La mayoría hasta Conesa y sólo 5 viajes hasta Choele-Choel. El tonelaje transportado (ascendentes y descendentes) alcanzó a 1.073.113 kilogramos, cifra muy inferior al nivel mínimo necesario para justificar el servicio, como veremos.

Al respecto por creerla confiable e ilustrativa, transcribiremos largamente la Memoria de la Gobernación de 1933. (V-56-59)

....

Para que resulte eficiente este servicio debe abandonarse el carácter experimental técnico con el cual organizó ese Ministerio el actual servicio oficial; sobre todo después de haber comprobado recientemente, en pleno período de estiaje, que el río Negro es navegable, comodamente en todo su curso.

....

sólo requiere (se) profundizar algunos pasos y rectificar en pequeños trechos el cauce, operaciones sencillas y de bajo costo; debe estudiar la implantación del servicio, desde el punto de vista comercial, ya que no es dado suponer que se pretenda hacerlo, tomando como base el servicio actual, que no tiene de tal sino el nombre, al no prestar, ni remotamente utilidad a la población ribereña".

"Y no podía ser de otra manera, pues lo precario de las instalaciones y el reducido plantel flotante... (además) navega solamente la mitad de su curso, lejos de la gran zona productora, y que desde marzo de 1932 hasta octubre de 1933 sólo prestaba servicio un convoy formado por el remolcador 78-B y sus chatas 391/392A, realizando un viaje mensual entre Patagones y Choele-Choel y alguna vez, se registró también, un viaje cada dos meses."

A todo ello hay que añadir "... la exigua capacidad de transporte: apenas 70 toneladas!".

"De acuerdo a investigaciones realizadas por la Gobernación - puedo afirmar que, durante el período citado, se solicitó bodega para transportar alrededor de 3.600 toneladas de carga de las -- que el servicio oficial no alcanzó a conducir el 30%".

Es de imaginar el desaliento del productor ribereño, cuando - tenía su lana o el producto de la cosecha depositado en las barr~~an~~cas del río, en espera de la embarcación que nunca llegaba, o cuando esta aparecía su capacidad de carga estaba colmada; obligando al productor lógicamente, procurarse cualquier otro medio de transporte, por la necesidad imperiosa de vender productos."

Y además del desaliento y escepticismo de los productores "añádase a ello la carencia de atracaderos y tinglados en los centros importantes de embarques...."

"Aún más: las tarifas son en general, muy elevadas para esta clase de transportes y si se analiza el tonelaje transportado y lo que cuesta el servicio al erario público, resulta un costo - unitario, mucho más elevado que lo que cobran las empresas de - transporte terrestre, lo que es lógicamente inadmisibile."

Como se ve, el problema de fondo permanecía a través del -- tiempo.

La cuestión era la relación insuficiente, desequilibrada, en tre inversión (fija y de funcionamiento) tamaño del mercado y rentabilidad positiva.

IX. LA RELACION INVERSION-MERCADO-RENTABILIDAD

En la segunda parte del informe, el gobernador del Río Negro, creyendo indispensable el servicio en una zona en que no hay otro, hace una fundamentada propuesta para corregir todas las falencias

anotadas que, en definitiva, concluyen en hacer el servicio altamente deficitario.

La interesante propuesta se basa en incorporar al servicio el mercado del Alto Valle. Este proporcionaría el tonelaje necesario para justificar económicamente la navegación.

Luego de hacer un cálculo de costos de funcionamiento (Ver Anexo II) el estudio estima en unas 12.000 toneladas necesarias -a precio razonable- para que el servicio sea equilibrado financieramente. Más aún cree que es muy posible alcanzar un tonelaje mayor para amortizar las inversiones fijas. Pero, como dijimos, la hipótesis se basa en la incorporación del Alto Valle ya que -este "necesita transporte para casi 200.000 toneladas que se realiza por vfa terrestre, cómo no será posible absorber siquiera - el 6% de ese tráfico?"

Otro elemental estudio de factibilidad, para el transporte fluvial del río Negro, fue el realizado por el Ministerio de Obras Públicas -ya citado precedentemente- en respuesta a la Cámara de Agricultura, Industria y Comercio del Alto Valle quién solicita un estudio para la sistematización del curso del río con el fin de asegurar su navegabilidad hasta la confluencia para, así, dar salida a su producción por la costa sud-atlántica. (Ver Anexo III)

Este estudio también eleva a 200.000 las toneladas producidas por el Alto Valle pero, a diferencia del gobernador Pagano, presupone que son 40.000 (el 20%) las que deben canalizarse por vfa fluvial para producir un impacto sensible en el transporte del tonelaje total.

Es decir mientras el estudio del gobernador Pagano tiende a -incorporar al Alto Valle para lograr un mínimo de eficiencia -con un mínimo de inversiones- en los servicios que ya se prestan; este estudio se origina en la necesidad de dar salida por la costa atlántica a la producción altovalletana con fletes que compitan -

con el ferrocarril. De aquí la exigencia de captar un mayor porcentaje del mercado: el 6% para el proyecto Pagano, el 20% para éste otro.

Por esto mismo también, el estudio se centra en el flete de la alfalfa y del vino ya que son, prácticamente, los únicos rubros exportables.

En atención a la naturaleza del río y a la experiencia de navegación (porte máximo de tonelaje, entre otras cosas) el estudio de mareas concluye que se requieren embarcaciones de 200 toneladas de porte que hagan, cada una, un viaje redondo por mes desde Patagones a la Confluencia, durante todo el año. (1)

*Alto
Costo*

Esto lleva a una necesidad ideal de 26 barcos (21 activos y 5 pasivos) y, en una hipótesis restrictiva, tan solo a 17. Aún en este último caso la adquisición de esas unidades se elevaría a la friolera de \$ 3.000.000.- sin incluir los gastos de infraestructura y de funcionamiento que multiplicarían varias veces aquella cifra.

*Fomento
Valle
inferior*

Ante la enormidad de esta cifra -y de otros inconvenientes - "históricos" de la navegación del río- parece lógica la conclusión del informante en el sentido de que, sacar parte de la producción altovalletana por vía fluvial, requiere una inversión que por muy grande, se torna desaconsejable.

Salvo que se quiera hacerla a modo de "fomento" como la que se estaba haciendo en el valle inferior pero teniendo presente que, aquí, no había, como en el Alto Valle, otro medio de transporte.

Desde otra perspectiva -que no interesa al presente estudio- el informe en cuestión, también concluye que la salida de la producción altovalletana no es tanto una cuestión de fletes sino de estrechez del mercado sud-atlántico que no absorbería, ni de cerca, las 40 mil toneladas previstas.

(1) Las 200 Tn de porte se reducen para los productos de mucho volumen, como en el caso de la alfalfa, a unas 140 Tn efectivas.

X. UN NUEVO COMPETIDOR Y SUSPENSIÓN DEFINITIVA DEL SERVICIO OFICIAL.

A los tradicionales competidores de la navegación fluvial, - como el ferrocarril y el carro se le suma, ahora, otro.

Nos referimos a los camiones que, desde la década anterior - (LNE 16/2/24) (XVI) comienza a transitar los pésimos caminos regionales.

Creemos que el auge de los automotores por los que atravesaba el país entonces no excluía a nuestra región.

Estos camiones eran crecientemente poderosos y capaces. A simple título ilustrativo adjuntamos la reproducción de una fotografía de una flota de ellos en nuestro sur, hacia 1929.

En cierto modo estos camiones eran los sucesores del carro al gozar -en mayor medida aún- de sus mismas virtudes respecto del vapor: agilidad, oportunidad, servicio directo de productor a -- consignatario.

Argentina, Austral

N. 5 de octubre de 1929



PUERTO DESEADO.— Vista de la tropa de 6 camiones "Dodge" transportando frutos (Empresa Pessolano), que realiza ante el verano un importante servicio regular de fletes entre este Puerto y el Lago Buenos Aires distante 100 leguas, cuatro veces por mes.

Sintetizando podemos decir que los factores negativos de fondo naturales e históricos, que trabajaban en contra de la navegación no habían sido removidos al tiempo que, por el contrario, otros - nuevos se habían sumado.

En estas condiciones la suspensión de los servicios fluviales duraría lo que la voluntad del estado para seguir soportando los crecidos déficit.

Con esperanzas renovadas, desconociendo las fuerzas que operaban en su contra, el MOP extiende los servicios hasta la propia Confluencia desde el mes de diciembre de 1939 a favor de nuevas adquisiciones y readaptaciones (LNE- 15/10/49).

En cierto modo era el canto del cisne. El nadir que marca el comienzo de una lenta agonía de una década.

Contra la decisión de levantar los servicios, nada pudieron hacer las gestiones de las fuerzas vivas ni la del propio gobernador del territorio.

Como un claro epitafio puede considerarse el telegrama del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 1 de abril de 1950, dirigido al gobernador Belenguer. (XVII)

Dice así:

"Pese a deseos de este Ministerio de complacer a V.E. debo expresarle que por falta absoluta de fondos y en razón de los enormes gastos que ocasiona ese servicio que en 1949 sólo transportó 4.350 toneladas con una inversión de 834.000 pesos contra una entrada de sólo 43.000 pesos lo que produce un déficit que ya ha excedido todo límite no es posible continuar servicio (punto) la zona encuéntrase ampliamente servida por red caminera y ferroviaria cuya utilización deberán hacerla los pobladores en forma integral (punto) las características del río y su imposibilidad de navegarlo en condiciones aceptablemente económica no permiten otra solución. Salúdole..."

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

- I.- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, Estudios de Irrigación. Río Negro y Colorado. Informe del Ing César Cipolletti, Buenos Aires. 1899.
Es éste un extraordinario y fundamental estudio técnico sobre el Río Negro, pero dada su amplitud de enfoque, resulta ser una rica y confiable fuente histórica.
- II.- ALBARRACIN, Santiago J. Notas sobre la navegación del Río Negro. Periódico La Capital, Viedma, Abril-Mayo 1922.A.H.P
El autor fue un veterano explorador del Río Negro, y se dedicó a estudiarlo en un segundo momento, con el objetivo - de demostrar la posibilidad de navegación regular, adecuando para ello el canal del río y la tecnología.
- III.- LA NUEVA ERA. Periódico editado en Patagones desde 1903.
Publicación de fuerte contenido ideológico constituyó, no obstante, una de las mejores expresiones de la prensa local, en razón de su regularidad, permanencia y calidad de información.
Su colección completa se encuentra en el Archivo Histórico Municipal de C. de Patagones y en el Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro. Lo citaremos con la sigla LNE, y a continuación la fecha de edición.
- IV.- GANDOLFO, José S. El problema de los Ríos Negro y Colorado. Revista de la Administración Nacional del Agua, n° 113, Bs. As., 1946.
- V.- REPUBLICA ARGENTINA. GOBERNACION DEL TERRITORIO DEL RIO NEGRO.
Memoria presentada al Superior Gobierno de la Nación. Año 1933.
Viedma. Pocas veces se halla una Memoria como ésta, tanto por la variedad de temas tratados, como por la profundidad de sus análisis y de sus propuestas.

La propia participación del "gobernador-ingeniero" Alberto PAGANO, perspicaz y honesto conocedor del territorio, pone un acento comprometido y concienzudo en las páginas de esta Memoria.

- VI.- GIRBAL DE BLACHA, N. La Agricultura rionegrina y su ingeniería en la economía patagónica y nacional. 1900-1913.
- VII.- ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL. Serie División de Tierras. Inspección Conesa 1900.
- VIII.- MAIDA, E. La Balsa de Paso Córdoba. Relaciones comerciales entre el Alto Valle y la línea sur. Tercer Congreso de Historia Rionegrina, Cipolletti, 1972.
- IX.- PUSSO, S. Viajes por mi tierra, Barcelona, 1912. Puede verse entre otros.
- X.- ARDISONE, R. San Antonio Oeste. Estudio de Geografía Humana. Bs. As. 1932. También LEFEBVRE, H. Mi querido Puerto de San Antonio, y la Nueva Era "passim".
- XI.- GONZALEZ LONZIEME, E. La Armada en la Conquista del Desierto. Centro Naval, Bs. As., 1972.
Excelente y pomenorizado trabajo sobre la navegación del Río Negro hasta 1910 aproximadamente. Utilizamos específicamente la parte referida a las primeras exploraciones y a la Escuadrilla del Río Negro.
- XII.- REY, Héctor D. Río Negro. Aspecto de su sistema de comunicaciones hasta 1908. Academia Nacional de la Historia, Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, T. III, Bs. As., 1975.
- XIII.- RUIZ MORENO, I. Nociones de geografía histórica, física, económica y política de los territorios nacionales, Bs. As. 1916, p. 173.
- XIV.- REPUBLICA ARGENTINA. Gobernación de Río Negro. Memoria - Año 1927, Viedma, 1928.

- XV.- REPUBLICA ARGENTINA. Gobernación de Río Negro, Memoria año 1928, Patagones, 1929.
- XVI.- A.H.R.N. Serie Administración de Gobierno. Expte. N° 10769/1923.
- XVII.- Ibidem. Expte. N° 4671/1950.
- XVIII.- REPUBLICA ARGENTINA. Consejo Agrario Nacional. Plan de Desarrollo Agrícola del Valle de Viedma. Anexo I. Roma, 1960, p.26.
- XIX.- A.H.R.N. Serie Dirección de Tierras. Expte. n° 1338, Año 1899.
- XX.- A.H.R.N. Serie Dirección de Tierras. Inspección del Pueblo Gral. Roca, 1898.
- XXI.- Variación de la existencias ganaderas en Río Negro (1908 -1914) FULVI y otros- III Jornada de Historia Económica Argentina - Neuquén - 1981.
- XXII.- A.H.R.N. Serie Administración Gobierno. Expte. n° 11589, Año 1931.
- XXIII.- El Pueblo. Periódico. Patagones 1890-94. A.H. Provincial.
- XXIV.- ALEMANN, M. Navegación en vapor por el Río Negro. En: Del Río Grande al Plata. Compilado por H.J. Wulschner, Sudamericana 1976.
- XXV.- AUZA, Néstor T. Una experiencia de Navegación y transporte fluvial. La Escuadrilla del Río Negro. 1880-1911. Dirección de Cultura. Provincia de Río Negro. 1980.
- XXVI.- A.H.R.N. Gobernación. Expte. 12467-C-34 M.O.P.

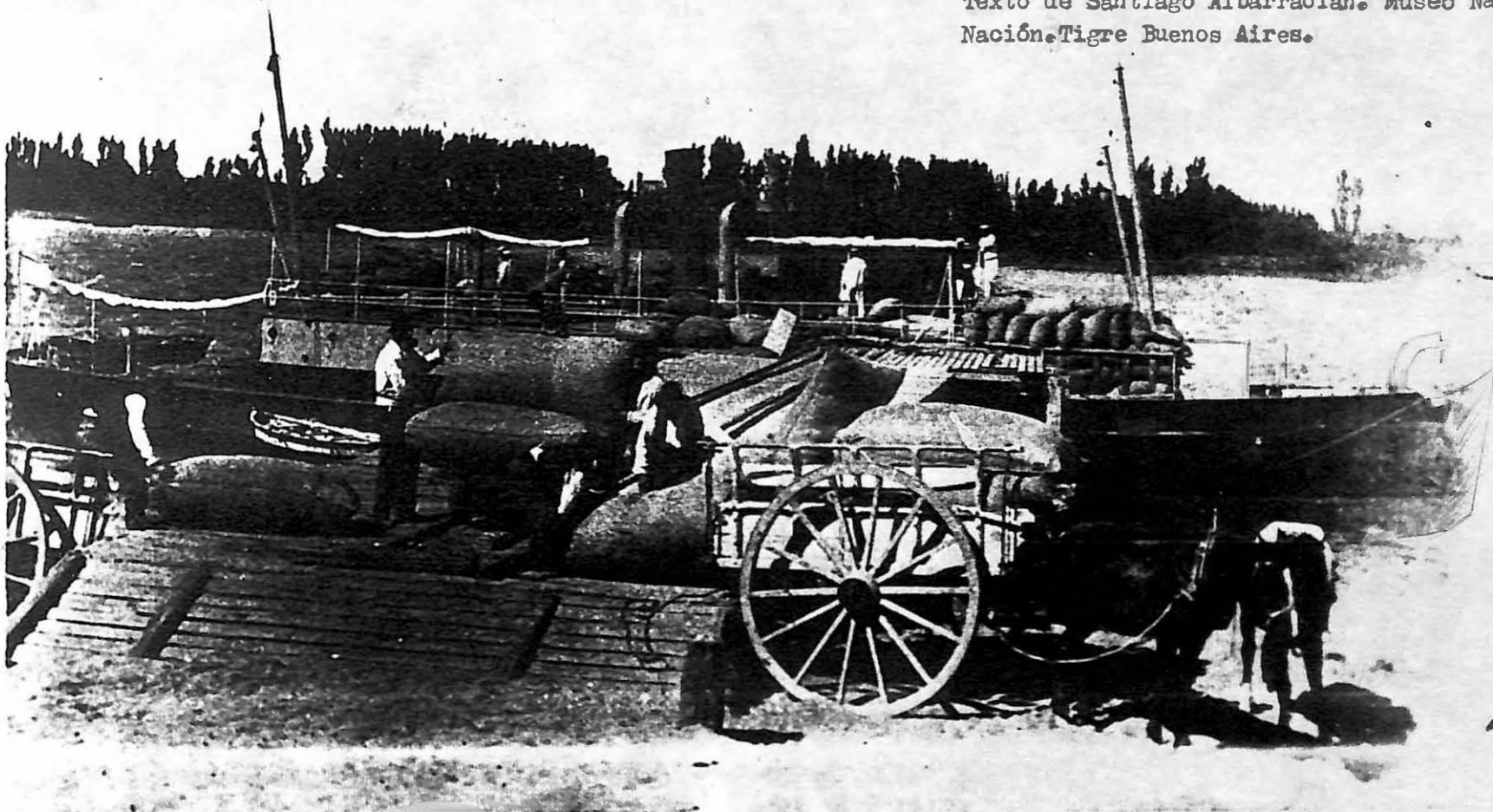


VAPOR TRANSPORTE "INACAYAL" - Diciembre de 1902.

DESCARGA DE LANAS EN EL MUELLE DE PATAGONES.

(Viaje de muchas interrupciones a causa de los pistones de las bombas que se rayaban mucho por la gran cantidad de arena en el agua.)

Texto de Santiago Albarraoñan. Museo Naval de la Nación. Tigre Buenos Aires.



ANEXO I

ALEMANN, M. - NAVEGACION EN VAPOR POR EL RIO NEGRO. En: Del Río - Grande al Plata. Compilación de Hans Joachim Wulschner. Sudamerica ps. 317-326 - 1976.

"... pasamos al "Inacayal" mediante un elegante salto por encima de la borda. Por suerte -los jóvenes la tienen- quedaba aún un camarote desocupado provisto de dos camas que ocupamos enseguida. Era muy reducido y bajo y las camas demasiado cortas y angostas para nuestras proporciones, pero de todos modos era mejor que la "galera". Este vapor construido en los astilleros de Buenos Aires había sido equipado con gran sentido práctico. Tenía una capacidad de carga de 120 toneladas y un calado de un metro..."

" Si se tiene en cuenta el reducido precio del pasaje (20 pesos por un viaje de cinco a seis días hasta Conesa) no se pueden formular quejas sobre la atención a bordo..."

"En parte, el pasaje se componía de moradores del valle del río Negro... y en parte, de viajeros de comercio... Entre ellos había un vasco muy divertido a quien llamaban el Campeón en razón de corretear cigarrillos de esa marca; un representante de la firma Zuberbühler; un viajante y un sastre de la firma New England, cuya misión era tomar pedidos de prendas de vestir de medida (el sastre era un holandés muy inquieto, políglota y avezado). Asimismo, se encontraban a bordo dos comisarios de policía de la brava región de Valcheta, una monja y el belga Julio Plumey, copropietario de la estancia "La Carmen", situada cerca de Pringles".

"Entre el pasaje de segunda clase... me llamó particularmente la atención un napolitano de larga melena y rostro de pícaro que viajaba hacia Conesa, en compañía de su hijo, un muchachito muy despierto de doce años de edad y que más tarde se reveló como librero ambulante y mercachifle. En ese viaje volví a encontrar a un viejo conocido del "Limay" de feliz memoria, el práctico Roberto Abel, hijo de un ganadero alemán establecido en la patagonia

desde 1855. Se encontraba a bordo con su familia y estaba al mando del barco. El maquinista D. Fischer, asimismo de origen alemán o austríaco,..."

La tripulación, diez y ocho hombres en total, estaba integrada por conscriptos..."

"El itinerario tenía previstas las siguientes escalas dotadas de estaciones postales: Potrero cerrado, San Javier, China Muerta, Pringles, Primera y Segunda Angostura, Travesía del Turco, - Conesa, y aguas arriba, Rincón del Palo, Caitaco, Castre, Negro Muerto, Chañares Altos, Tragua-Tragua y Choele-Choel. Una o dos veces al año, cuando hay creciente, la navegación se continúa -- hasta Confluencia y entonces se agregan las siguientes escalas: Chimpay, Chelforó, Santa Flora y Roca. No obstante el barco se detiene junto a cualquier rancho de la orilla para recibir pasajeros y carga. Hasta llegar a Conesa atracamos por lo menos seis veces por día, lo cual no originó ninguna demora. ¡Un tranvía en la verdadera acepción de la palabra!

...

Debido al retraso en la partida se nos aclaró enseguida que el viaje hasta Conesa quizá durara seis días. Al decir días aludo al sentido estricto de la palabra, pues al insinuarse el crepúsculo se interrumpe la navegación y el barco es amarrado al - tronco de uno de los sauces tan numerosos en la región, o por - excepción, a pilotes de hierro clavados en la tierra. El viaje hasta Conesa que dista de Patagones 174 km. por tierra y unos 320 km si se incluyen las sinuosidades del río, demanda aproximadamente el mismo tiempo que se necesita para cubrir la distancia de Buenos Aires a Asunción o hasta Bahía por mar."

....

"Durante todo el día nos paseábamos por la cubierta colmada de cajones, cajas, troncos, fardos de pasto, etc...."

"Lo primero que hicimos pasajeros y tripulación al desembarcar en la primera bajada nocturna fue encender una gran fogata, en parte para calentarnos y en parte para hacer un asado en tanto lo permitiera la provisión de carne que traíamos a bordo. Antiguamente, cuando se había dado la concesión de la navegación por el río a una empresa privada, que hubiese podido merecer con todo derecho la denominación "Voleurs Réunis", era costumbre capturar animales y faenarlos, por supuesto sin pagar un solo peso. Como es lógico suponer, los ganaderos de la región eran invadidos por un saludable espanto cuando rasgaba el aire la sirena de los vapores y se apresuraban a llevar sus haciendas lo más lejos posible de la costa. De entonces a la fecha este abuso ha sido eliminado. Sin embargo el gobierno nacional considera aún como una de sus prerrogativas alimentar a sus lobos de mar con "ajenos" y el comisario de a bordo "paga siempre en efectivo lo que consume".

"Aquella interesante compañía naviera (Diego Castro y Cía. se llamaba la digna empresa) usufructuaban su privilegio al extremo de convertir los fletes en un verdadero sistema de pillaje, de manera que pronto fue imposible comprar algo y el comercio y la producción sufrieron un total receso. Además tampoco se pagaba a nadie y cuando cierto día el Sr. Castro se vio obligado a sacudirse de los zapatos el polvo de Patagones el estado de los vapores era tan calamitoso que prácticamente resultaron ineptos para prestar servicios. Desde entonces los tres descansan en paz en el fondo del río Negro..."

"En la actualidad, los vapores de la flota nacional navegan aplicando un flete bastante aceptable que naturalmente deja déficit, pero es menester ayudar a la población necesitada si se quiere estimular su mayor actividad y producción."

"Al atardacer atracamos junto al campo de Tomasini donde se embarcaron unos 200 fardos de alfalfa. Toda la cubierta quedó colmada de altas pilas de heno. El mediodía del domingo parte -

de aquel "pasto" fue descargado en la casa de ramos generales de Aramburú, cerca de la localidad Morón, constituida por una decena de casas."

"El 30 de julio pasamos por la estancia del anciano cacique Tasoel Paileman de la tribu de los manzaneros. Este fue uno de los primeros caudillos que comprendió lo infructuoso e inútil - de oponer resistencia al avance del ejército argentino... Se les dejó en posesión de sus tierras y en la actualidad Pailemán es un hombre rico y de su gente se puede decir por lo menos que están en buena posición. Es famoso por su hospitalidad pero no pudimos disfrutar de ella pues el tiempo nos apremiaba y no desembarcamos".

.....



NAVEGACION DEL RIO NEGRO

La necesidad de establecer con caracter regular y definitivo el servicio de navegación del Rio Negro, en todo su curso, además de indiscutible, es impostergable:— El aumento de población, las nuevas parcelas de su fecundo valle destinadas a la alta agricultura, el constante surgir de industrias para el aprovechamiento integral de los productos de la tierra, y la carencia en mas de la mitad de su curso, de otras vias de comunicación; son motivos mas que suficientes, para utilizar el económico medio de transporte que representa una via fluvial de la importancia del rio Negro, llamada por muchos "el camino que anda".—

Desde luego, para que resulte eficiente este servicio debe abandonarse el caracter experimental técnico con el cual organizó ese Ministerio el actual servicio oficial; sobre todo después de haber comprobado recientemente, en pleno periodo de estiaje, que el rio Negro es navegable comodamente en todo su curso; cosa por otra parte bien sabida por los pobladores ribereños que aún conservan el recuerdo de hace mas de 30 años, cuando surcaba desde Patagonas a Confluencia, la flotilla del Ministerio de Marina, cuyos elementos, no reunian los perfeccionamientos técnicos, que el constante progreso ha realizado hasta la fecha.—

Demostrado pues, practicamente, con el viaje citado que la navegación es perfectamente factible en todo el curso del rio, pues solo requiere profundizar algunos pasos y rectificar en pequeños trechos el cauce, operaciones sencillas y de bajo costo; débese estudiar la implantación del servicio, desde el punto de vista comercial, ya que no es dado suponer que se pretenda hacerlo, tomando como base el servicio actual, que no tiene de tal sino el nombre, al no prestar, ni remotamente utilidad a la población ribereña.—

Y no podia ser de otra manera, pues lo precario de las instalaciones y el reducido plantel flotante, no servirá jamás, para establecer un servicio de caracter comercial, de mediana eficacia, pues, como digo mas arriba, fué creado con fines de experimentación técnica; y si alguna vez se pensó que pudiera servir para el transporte de la producción bastará decir que, se navega solamente la mitad de su curso, lejos de la gran zona productora, y que desde Marzo de 1932 hasta Octubre 1933, solo prestaba servicio un convoy formado por el remolcador 78-B y sus chatas 391 y 392-A, realizando un viaje mensual entre Patagonas y Choele Choele y alguna vez, se registró tambien, un viaje cada dos meses.—

Cálculose el eficiente servicio que podria prestar la navegación, si al intervalo de tiempo entre viaje y viaje se añade la exigua capacidad de transporte: apenas 70 toneladas!; comercialmente, pues, ese servicio no sirve para nada y carece de fundamento al pensar que, el mantenimiento de tan precario como oneroso servicio para el Estado, pudiera ejercer el benefico rol, de regulador de las tarifas de transportes en la zona.—

De acuerdo a investigaciones realizadas por la Gobernación puede afirmar que, durante el periodo citado, se solicitó bodega para transportar alrededor de 3.600 toneladas de carga, de las que el servicio oficial no alcanzó a conducir el 30%.—

Es de imaginar el desaliento del productor ribereño, cuando tenia su lana o el producto de la cosecha depositado en las barrancas del rio, en espera de la embarcación que nunca llegaba, o cuando ésta aparecía, su capacidad de carga estaba colmada; obligando al produc-
//////////

//////ter logicamente, procurarse cualquier otro medio de transporte, por la necesidad imperiosa de vender sus productos.-

Por eso, ese triste periodo de la navegación oficial, por carencia de plantel flotante, tanto desaliento produjo en los productores ribereños, que aun los mantiene exceptivos cuando se les habla de que, en breve, se hará un servicio regular de navegación.- Añádase a ello la carencia de atracaderos y tinglados en los centros importantes de embarque, que obliga a depositar en las barrancas las mercaderías, expuestas a las inclemencias de los agentes atmosfericos y se tendrá el cuadro real de la verdadera situación.-

Aún mas: las tarifas son en general, muy elevadas para esta clase de transportes y si se analiza el tonelaje transportado y lo que cuesta el servicio al erario publico, resulta un costo unitario, mucho mas elevado que lo que cobran las empresas de transporte terrestre, lo que es logicamente inadmisibile.-

Ahora bien, siendo deber del gobierno, impulsar las actividades sobre todo en estas apartadas regiones, no habría mejor estímulo, para los esforzados pobladores de la zona, que con tanto ahinco laboren la grandeza de la patria, que solucionar el problema del transporte fluvial, utilizando la facilidad que ofrece este magnifico rio concurriendo con la baratura del transporte a la disminución del costo de la producción, meta anhelada para el afianzamiento de toda explotación industrial.-

Para ello, es indispensable mejorar las instalaciones, ampliando la eficacia de los talleres y varaderos con las maquinarias y elementos necesarios; construir atracaderos y tinglados en los centros importantes; arreglar, señalar y profundizar algunos pasos que ofrezcan alguna dificultad, todos ellos faciles de canalizar y mantener por las características propias del rio con poco gasto; instalación de estaciones con aparatos registradores; y adquisición de embarcaciones adecuadas ya que del plantel existente, solo podría utilizarse, con eficiencia la motochata 338-B.-

Las embarcaciones a adquirirse (3 al comenzar) deberán reunir características especiales, entre ellas: la obra muerta debe reducir a un mínimo la superficie expuesta al viento, tan intenso en esta región; ser accionadas por maquinas modernas de manejo sencillo y reducido consumo de combustible; bodega con capacidad para 150 toneladas a fin de reducir el costo explotación tan elevado en el plantel actual.

Por informaciones recogidas, las motochatas se podrian construir en el pais, con un costo aproximado de \$ 100.000, para 150 toneladas de capacidad: motores de combustión interna capaces de proporcionarle mayor velocidad que la desarrollada por la actual 338-B, lo cual permitiria realizar comodamente dos viajes mensuales entre Viedma y Neuquen.-

Para atender los otros gastos que habria que afrontar de acuerdo a lo indicado anteriormente, es decir para la construcción de atracaderos y tinglados, provisión de maquinas y elementos para los talleres y varaderos, guinches, construcción de un local para oficina, etc. es tarea que puede realizar, con mayor facilidad y precisión la Dirección de Navegación y Puertos.-

Ahora habria que establecer que cantidad de carga se podría transportar y a cuanto ascenderian los gastos de explotación.- Solamente considerando la carga posible a transportar entre el Alto Valle y Viedma-Patagonas, debe considerarse que aquel produce en vino ----- 250.000 bordalesas, casi 60.000 toneladas; 100.000 toneladas de forraje; absorbe 50.000 toneladas de mercaderías generales, aparte de otros productos, no es aventurado por tanto suponer, que se obtenga un tráfico fluvial total (ascendente-descendente) de 12 a 15.000 toneladas

//////////

//////anuales - sin incluir, el transporte intermedio a Conesa y Choele Choele, que seguramente, podría proporcionar alrededor de 5.000 toneladas de carga.-

Estableceremos a continuación los gastos, que de acuerdo a los datos obtenidos son necesarios para el servicio de explotación:

(1) GASTOS EMBARCACIONES.-

a) personal tripulación (anual)	\$ 21.000
b) 20 viajes de Viedma a Neuquen por combustible, lubricantes, articulos navales, etc.	" 4.800
c) gastos extraordinarios por carenaje	" 1.200
	<hr/>
	\$ 27.000
	<hr/> <hr/>

(2) GASTOS CONSERVACION Y ADMINISTRACION.-

a) Personal técnico y administrativo	\$ 41.000
b) jornales, personal, talleres, playa, varadero, triaje, etc.	" 32.000
c) fuerza matriz, adquisición materiales, lubricantes, combustibles, etc.	" 5.000
d) alquileres, luz, telefonos, gastos ascri- torio y menores \$ 350.-- mensuales	" 4.200
e) conservación galpones, muelles, playa, guinches, etc.	" 1.800
f) gastos imprevistos	" 3.000
	<hr/>
TOTAL GASTOS AL AÑO	\$ 87.000
	<hr/> <hr/>

(1) Gastos embarcaciones 3 x 27.000	\$ 81.000
(2) Gastos conservación y administración	" 87.000
	<hr/>
TOTAL DE GASTOS ANUALES	\$ 168.000
	<hr/> <hr/>

Para cubrir este gasto total de explotación de \$ 168.000 se dispondría de una capacidad de transporte entre Viedma y Neuquen calculando 20 viajes ida y vuelta anuales, para cada embarcación:

$$3 \times 20 \times 300 = 18.000 \text{ toneladas}$$

y considerando que solo se pudiera obtener los 2/3 de carga como término medio:

$$18.000 \times 2/3 = 12.000 \text{ toneladas}$$

que equivaldría a una tarifa media, para compensar todos los gastos totales, de \$ 14 la tonelada, tarifa razonable, si se considera que al servicio de navegación oficial actual, cobra esa tarifa como la mas económica (clase 4a.) para hacer escasamente un tercio del recorrido que se ha calculado aquí.-

Es indudable, que a estos gastos establecidos hay que agregar los que corresponden a la amortización del plantel, pero tampoco se ha considerado el tráfico en la zona media (Choele Choele-Conesa), que seguramente al establecerse un servicio regular será superior a 5.000 toneladas, carga que haría aumentar los ingresos en cifras apreciables que cubrirían con creces, la amortización del capital invertido.-

//////////Podría objetarse que no se alcanzá a obtener el tráfico calculado; todo ésto, depende del servicio a implantarse: si se estableciera un viaje semanal como se ha calculado con salidas fijas, para cada dirección, haría renacer de inmediato, la confianza entre productores y comerciantes, y si se piensa que solo el Alto Valle necesita transporte para casi 200.000 toneladas que se realiza por vía terrestre, como no será posible absorber siquiera el 6% de ese tráfico?

Además, es posible la concurrencia de otro factor: arreglándose dos o tres pasos obstaculizados por algunos peñascos en el cauce del río Linay, podría facilitarse en todo tiempo la navegación con jangadas, y se podría obtener, grandes partidas de madera de la cordillera, que llegarían con facilidad a Confluencia, donde se embarcarían para completar carga, obteniendo un mayor rendimiento de bodega.-

Por último, el factor mas decisivo a mi juicio para el éxito de la explotación oficial, estriba en la selección del personal, especialmente de su jefe.- Este, aparte de las condiciones técnicas inherentes del cargo, debe poseer otras de índole personal que le permitan compenetrarse de la misión a desarrollar, para ser benéfico y estímulo de los productores de la región: debe estar alerta para evitar la infiltración de menguados intereses, siempre listos para sembrar la desconfianza y el descredito, cada vez que el Estado interviene en la explotación de servicios públicos.-

Creo, Señor Ministro, por las razones expuestas, se demuestra claramente la necesidad de establecer el servicio oficial de navegación en todo el curso del río Negro, con caracter regular y permanente, para prestar un servicio útil y eficiente a la región; con el convencimiento de que al establecerlo se siguieran las normas generales que se han indicado, no resultaría gravoso para el erario público.-

-----oOo-----

M.O.P.

///// Señor Inspector General:

EXTENSION DE LA NAVEGACION DEL RIO NEGRO HASTA CONFLUENCIA Y PARTIDA
PARA ESTUDIOS DE REGULARIZACION DEL RIO NEGRO.- Solic. la Camara de
Agricultura, Industria y Comercio del Valle Superior del Rio Negro.-

En el petitorio que se pasa a examinar, la Camara de Agricultura, Industria y Comercio del Valle Superior del Rio Negro solicita el concurso de los poderes publicos en amparo de la produccion del valle del Rio Negro, que concreta en los puntos siguientes:

- 1o.- Estudios para la sistematizacion del curso del Rio Negro con el fin de asegurar su navegabilidad hasta confluencia.-
- 2o.- Construccion de un ramal de la linea ferrea de San Antonio a Bariloche (trocha 1,676), que arrancando de la Estacion Sierra Colrada llegue hasta el Alto Valle del Rio Negro. (Distancia aproximada en linea recta, unos 300 kms.) .-
- 3o.- Prolongacion hasta Choele-Choel de la linea ferrea privada de trocha 0,75 m. que arranca de la Estacion General Lorenzo Winter sobre la linea de San Antonio a Bariloche y llega actualmente hasta unos 15 o 20 kilometros mas alla de Conesa, sobre la margen derecha del Rio Negro. (A construir; aproximadamente unos 200 kilometros).-
- 4o.- Creacion de una oficina de estudios economicos y de fomento dependiente de la gobernacion del territorio.-

En principio es indiscutible la conveniencia de los pedidos concretados en los puntos 1o. y 4o. precedentemente enunciados.-

Con la unica excepcion tal vez del rio Amazonas, no existe en el mundo rios que sean navegables en su estado natural, y las obras necesarias de regularizacion, de profundizacion, de balizamiento, etc. requieren indudablemente la realizacion de estudios previos para su planeamiento tecnico y su financiacion.-

Por otra parte el aprovechamiento de un curso de agua como via de intercambio comercial, impone para el exito de la empresa que se dedique a su explotacion, el conocimiento preciso de la produccion en su zona de influencia y las posibilidades de colocacion de ella, con mayor razon si la empresa es el Estado que al efecto debera efectuar gastos de importancia que gravitaran sobre los recursos generales de la nacion.-

La creacion de una oficina de estudios economicos y de fomento, basados sobre la estadistica de la produccion potencial y de la produccion efectiva, es pues de una conveniencia evidente y deberia emprenderse cuanto antes reviviendo la iniciativa del ex-gobernador del territorio, ingeniero Gallardo, quien sin otros recursos que los modestos del presupuesto de la gobernacion pero animado por un entusiasmo inextinguible y poseido de una gran fe en el futuro del territorio, dio forma embrionaria a este proposito y logro ademas en poco tiempo crear un incipiente museo regional del que desgraciadamente no existe hoy sino el recuerdo.-

Actualmente no existe fuente alguna de informacion en este respecto para el valle medio e inferior. Con motivo del estudio de un nuevo sistema de tarifas para el servicio oficial de navegacion del Rio Negro, esta Inspeccion General recurrio sin exito en procura de datos sobre ^{costo} de produccion de los principales renglones de cultivo ante las reparticiones nacionales y asociaciones particulares llamadas de fomento, resistiendose de la falta de informacion basica el metodo seguido para la clasificacion de cargas en ese estudio, que hallandose casi terminado sera elevado en breve a la aprobacion superior.-

La circunstancia especial de hallarse comprendido en el territorio del Rio Negro la totalidad del curso del rio del mismo nombre, señala a primera vista la conveniencia de que esa nueva oficina dependa de la Gobernacion del territorio.

Examinando en su conjunto el plan de obras cuya construccion preconiza la entidad recurrente juzgandola indispensable para afirmar el progreso del territorio, cabe formular algunas observa-///

//////ciones acerca de la conveniencia de su realizacion conjunta que
 que en petitorio se fundamenta en los terminos siguientes: "Carecemos
 * señor presidente, ante todo de vias de comunicacion eficientes y economi-
 cas para dar salida a nuestra ya importante produccion, calculada en
 aproximadamente 200.000 toneladas anuales; y la via del ferrocarril sud
 unico medio de transporte de que disponemos, no permite, por sus altas tai-
 fas, la salida de muchos productos que carece nuestra zona tributaria,
 el sud del pais y costa del Atlantico, y que nosotros podemos producir
 y proveer a baja costo, como las legumbres, verduras, cereales, pasto, vinos,
 frutas, etc., -

"La navegabilidad del Rio Negro, propiciada con tanto acier-
 te como patriotismo por V.E., solucionaria en buena parte el problema
 con sus transportes a tarifas bajas para productos que salieran a la
 costa del Atlantico".-

PLANTEL FLOTANTE NECESARIO.-

Para que el transporte fluvial tuviera una accion sensi-
 ble en la evacuacion de productos del valle superior, puede sentarse a /
 priori que deberia ser capaz de transportar como minimo un 20% de la pro-
 duccion. Determinemos la composicion de la flota necesaria para efectuar
 ese transporte.-

Aceptando como buena la cifra de 200.000 toneladas anua-
 les consignadas en la peticion, deberia transportarse por la navegacion
 40.000 toneladas anuales provenientes del valle superior unicamente, con
 destino a Patagones o Viedma, para su trasbordo a los vapores de las lineas
 a los puertos del sud.-

En las condiciones naturales del rio, tal como se realiza
 actualmente la navegacion, admite embarcaciones de 100 toneladas de porte,
 cuya capacidad util de carga se reduce a 60 o 70 toneladas para el trans-
 porte de productos de gran volumen como lo son el pasto y la lana. Efec-
 tuando la limpieza del cauce que consistiria en la extraccion periodica
 de los raigones que lo obstruyen, podria aumentarse algo las dimensiones
 de las embarcaciones llevando tal vez su porte a 200 toneladas.-

Por comparacion, puede estimarse la duracion del viaje
 redondo Patagones-Confluencia-Patagones-en 30 dias, cifra a que se llega
 considerando que el viaje redondo Patagones-Choele Choele se hace actual-
 mente en 20 dias, contando estadas en los puertos terminales para carga y
 descarga y para reparaciones corrientes de maquinas y de casco. La distan-
 cia de Choele Choele a Confluencia es aproximadamente la mitad de la que
 media entre Patagones y Choele Choele, y si bien la navegacion del tramo
 Choele Choele - Confluencia ofrece dificultades mucho mayores que las del
 tramo inferior, para ponernos en el mejor de los casos supondremos que la
 duracion del viaje sea proporcional al recorrido, de donde resulta la du-
 racion de 30 dias fijada precedentemente, es decir que cada embarcacion
 podra realizar al año, 12 viajes navegando continuamente.-

Asimismo, supondremos que las embarcaciones bajen en todos
 los viajes con carga completa y que esta sea de 80 tns. y de 160 tns. para
 las embarcaciones de 100 toneladas y 200 tns. respectivamente.-

En la eventualidad de que fuera constructible el tipo de em-
 barcacion cuyas características ha esbozado esta inspeccion en el ante-
 proyecto elevado con nota D.230/934 de fecha 6 de Julio pp., el despla-
 zamiento podria llevarse a 300 toneladas con una capacidad de carga efec-
 tiva de 240 toneladas.-

Se supondra tambien que puede navegarse todo el año sin in-
 terruptiones por falta de profundidad en los pasos durante los meses de
 febrero, marzo y abril, manteniendose durante estos meses un servicio noma-
 l y a expensas de la conservacion del plantel flotante expuesto a vara-
 duras y averias.-

Con estos datos y premisas se llega a las siguientes cifras:
 Cuadro I - Calculo de la composicion y costo del plantel flotante para
 un transporte de 40.000 toneladas anuales de carga.-

Desplazamiento.....	100 t.	200 t.	300 t.
Aprovechamiento en carga general(80%)	80 "	160 "	240 "

//////

Duracion del viaje redondo en dias....	30	30	30
Numero de viajes al año.....	12	12	12
Numero de viajes necesario para el transporte de 40.000 toneladas.....	500	250	133
No.de embarcaciones en servicio activo	42	21	12
No.de embarcaciones de reserva.....	8	5	4
Total de embarcaciones necesarias.....	50	26	16
	100 tns.	200 tns.	300 tns
	\$	\$	\$
Costo probable por embarcacion	100.000	130.000	240.000
Costo total probable de adquisicion del plantel flotante necesario.....	5.000.000	4.330.000	3.840.000

Estimacion ajustada de la composicion y costo del plantel flotante minimo necesario para que el transporte fluvial sea un factor apreciable en la salida de productos del valle superior del rio Negro.-

Lo elevado de las cifras a que se ha llegado precedentemente para la composicion y costo del plantel flotante necesario, a base del 20% de la produccion del valle superior del rio Negro segun la cifra consignada por la Camara de Agricultura, Industria y Comercio, obliga a un analisis critico de este dato que es fundamental para el estudio del problema planteado, a fin de llegar a una estimacion ajustada de las verdaderas necesidades.-

Veamos ante todo cuales seran los productos que podrian hallar mercado de consumo en los puertos de la costa sud. Serian evidentemente el pasto enfardado y los vinos en primer termino; tal vez la fruta seca y la miel aunque en cantidades tan reducidas en comparacion con las que representarian los dos primeros renglones, que no influiran apreciablemente en la estimacion de la capacidad de bodega necesaria, y no se tomara por tanto en cuenta, asi como otros posibles renglones de // carga -

Segun los datos recopilados de la Direccion General de Ferrocarriles, las cargas despachadas por las estaciones del Ferrocarril Sud comprendidas entre Choel-Choel y Cipolletti acusan para el periodo 1928 a 1933., el siguiente movimiento:

Cuadro II - Cargas despachadas por Ferrocarril Sud desde las estaciones del valle Superior.-

AÑOS	Carga Total	Pasto seco		Vinos		por ciento total
		Cantidad Tns.	por-ciento	Cantidad Tns.	por-ciento	
1928	126.000	79.000	63	3.400	2,7	65,7
1929	156.000	105.000	67	5.600	3,6	70,6
1930	127.312	63.001	49,5	6.999	5,5	56,0
1931	100.930	42.274	42	9.529	9,5	51,5
1932	89.062	36.043	40	16.535	18,6	53,6
1933	95.609	34.515	36	22.353	23,9	59,9

En las cifras consignadas precedentemente, no se han computado las cargas despachadas por las estaciones Cinco Saltos, Contralmirante Cordero, Pottiers y Benillosa, por considerar que en el mejor de los casos la navegacion alcanzaria solo hasta confluencia.-

El cuadro precedente pone de relieve dos hechos sumamente interesante para el fin que se persigue con este analisis y son: 1o. la enorme reduccion en la cantidad de pasto despachada; 2o. un incremento correlativo en la salida del vino.-

Para apreciar en que grado responden estos hechos al proceso natural de evolucion de cultivos en zonas de riego, donde el cultivo de alfalfa que es indispensable en la primera etapa de la explotacion tanto para preparar las tierras como para obtener un rendimiento inmediato, pero que debe paulatinamente ceder el campo a otros cultivos mas nobles, tomaremos de la ultima memoria de la Direccion General de Irrigacion///

//////

los datos consignados en el cuadro que va a continuación:

cuadro III - Estado físico de cultivo y producción del valle del río Negro superior, considerando los valores obtenidos de los años 1957-1958-1959-1960-1961-1962-1963

	1957-58	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	1962-63
1	1476	1476	1910	1910	1910	1910
2	61680	61610	61150	61150	61150	61150
3	17471	17471	52115	52115	52115	52115
4	43529	43729	43050	43050	43050	43050
5	54170	54128	53035	53035	53035	53035
6	67566	68271	66980	66980	66980	66980
7	4180	5215	3551	3551	3551	3551
8	1955	2001	4050	4050	4050	4050
9	50115	14815	15001	15001	15001	15001

Unid-
3000

Hab.
" " " " " "

Producción de alfalfa y forrajes
de ave para vino
de frutales
Producción de alfalfa

Se constata que bien la superficie destinada al cultivo de alfalfa y de forrajes ha reducido de 28.300 hectareas en 1928/29 a 23.300 hectareas en 1933 (renglon 6), la produccion de alfalfa ha mermado en proporcion mayor (renglon 9), de 182.00 a 82.700 toneladas. Asi comparada la produccion de alfalfa con la cantidad salida por el F.C.Sud (cuadro IV) se constata:

Cuadro IV - Produccion y salida de alfalfa.-

Años	Produccion Tns.	Salida por F.C.S. Tns.	por ciento
1928	182.000	79.000	39,5
1929	182.100	105.000	57,6
1930	151.900	63.000	41,4
1931	102.000	42.300	42,4
1932	71.600	36.000	50,1
1933	82.600	34.500	41,8

que no obstante haberse reducido la produccion de alfalfa a menos de la mitad de lo que fue en años de mayor prosperidad (1928 y 1929), hay un remanente anual de cerca del 60% sin salida, que queda en la zona en parva o en estiba, sufriendo la accion perjudicial de los agentes atmosfericos del tiempo mismo, con perdida parcial.-

Para aliviar esta situacion, seria necesario que por la navegacion pudiera darse salida a por lo menos un 50% del remanente o sean unas 15 a 20.000 toneladas.-

Si a esta cantidad se añade un 10% de la produccion total de vino estimada por la Camara de Agricultura, Industria y Comercio en 220.000 cascos segun una informacion suministrada a esta Inspeccion a fines del año pasado, o sea 20.000 cascos con un peso aproximado de 5.000 toneladas que segun esta cantidad podria absorber los territorios del sur, llegamos a la conclusion que en caso de extenderse la navegacion hasta Roca, deberia tener una capacidad de bodega suficiente para el transporte de 25.000 toneladas al año de cargas provenientes del valle Superior, aguas arriba de Choele-Choel.-

En tal caso, y suponiendo que fuera posible la navegacion del tramo Choele-Choel-Roca, para embarcaciones de 200 toneladas de porte lo que no esta demostrado, se necesitarian 13 embarcaciones en servicio activo con 4 de reserva, o sea en total 17 embarcaciones, cuyo costo de adquisicion a razon de \$m.n. 180.000 cada una seria de \$ 3.000.000 m/n. aproximadamente.-

Influencia del flete en la salida de productos y posibilidad de reducir el flete fluvial a valores aceptables para los productores.-

La entidad recurrente atribuye la falta de salida de productos a que son altas las tarifas del F.C.Sud, único medio de transporte de que dispone el valle del rio Negro Superior, y cree que este inconveniente podria ser subsanado mediante la extension del servicio oficial de navegacion.-

La tarifa vigente desde 1926 es la especial C-55 con un descuento del 10% por vagon completo de 16.000 Kgs.-

Aplicada a la estacion Luis A. Huergo que es la que acusa el mayor despacho de pasto enfardado, da fletes de \$ 14,56 y \$ 8,65 por tonelada a Buenos Aires y Bahia Blanca respectivamente con un recorrido de 1.120 Kmtrs. y 488 Km. o sea 1,3 y 1,78 centavos Tn/Km.- Es como se ve una tarifa extraordinariamente baja y que no admite reduccion.-

La tarifa vigente en el servicio de navegacion es la No. 4 que para una distancia de 405 Kmtrs. (Patagonas-Choele Coel) limite actual de su aplicacion, se traduce en un flete de \$ 19,70 o sea 4,86 centavos por tn. km.- En el nuevo sistema de tarifas estudiado para el servicio de navegacion, se aplica al pasto enfardado una de las tarifas mas bajas, que para Choele Choel, da un flete de \$ 7,59 hasta Patagonas (405 Km.) equivalente a 1,87 centavos por tn.km. y para Confluencia (680km.) un flete de \$ 10 35 equivalente a 1,48 centavos por tn.km.-

Se ve pues que no obstante la enorme produccion proyectada-

da, no se ha llegado a igualar la tarifa del Ferrocarril Sud para el transporte de pasto enfardado hasta Buenos Aires y solo se alcanza la tarifa kilométrica para el transporte a Bahía Blanca. Los productores del valle superior se beneficiarían sin embargo en sus consignaciones a Patagones y Viedma porque la distancia a recorrer por sus cargas es considerablemente menor la ruta fluvial que por la del ferrocarril que deba hacer un gran rodeo pasando por Bahía Blanca.-

Hasta que límite deberían rebajarse los fletes para satisfacer los anhelos de los productores? Es necesario tener en cuenta que tanto en el clasificador del F.C.Sud como en el propuesto para el servicio de navegación, son muy contados los renglones que gozan de una tarifa más reducida que el pasto enfardado, como ser leña, la arena, el pedregullo, el ripio y los cascotes, todos de menor valor que la alfalfa, la que en realidad paga un flete menor que aquellos si se toma en cuenta el mayor volumen que ocupa debido a su menor densidad.-

En realidad el problema de la colocación de la alfalfa producida en el valle superior no es cuestión de fletes sino de capacidad de consumo de sus mercados naturales, y en de pública notoriedad que esta ha disminuido en forma extraordinaria durante estos años de crisis.-

Nada conseguirían los productores del valle superior con que se pusiera a su alcance los mercados de Viedma y Patagones, porque su capacidad de consumo está ampliamente colmada con la producción del valle inferior, insignificante en relación a la del valle superior, como en el año 1928 solo alcanza a 1.011 toneladas el transporte de pasto enfardado por el servicio de navegación contra 78.700 toneladas que despacha el valle superior por el Ferrocarril Sud.-

En cuanto al consumo que pueda esperarse de los puertos de la costa sud, es bien sabido que esta región no ha escapado a los efectos de la crisis, y su capacidad de absorción habrá en consecuencia disminuido, como seguramente lo ha demostrado el anuario del comercio exterior de la República Argentina, cuyas cifras no es posible citar en esta oportunidad por no disponerse de la publicación aludida. Por otra parte muy poco se ganaría en flete remitiendo el pasto por vía fluvial para su transbordo en Viedma o Patagones a los barcos de canotaje de mar en lugar de hacerlo por ferrocarril vía Bahía Blanca, porque si bien se ahorraría el trayecto por mar de Bahía Blanca a Viedma, el trayecto fluvial a Viedma es más largo que el ferroviario a Bahía Blanca. Por lo que respecta a la combinación: vía fluvial hasta Choele Choele o Conesa y transbordo en cualquiera de estas estaciones al ferrocarril de trocha 0,75 m. en busca del puerto de San Antón es probable que cualquier rebaja de fletes que se lograra mediante la aplicación de tarifas especiales sería anulada por el costo de los dos transbordos suplementarios que esta vía exigiría; uno de los barcos del servicio oficial a la línea de 0,75m. de trocha y otro de esta a la línea de 1,00m, en estación Winter.-

CONCLUSIONES:

De lo expuesto anteriormente se deduce que que la apertura de nuevos mercados para la colocación del pasto cosechado en el valle superior del río Negro, es asunto más complejo y difícil de lo que aparentemente creen los recurrentes.-

Su solución mediante la extensión del servicio oficial de navegación hasta confluencia requeriría no solamente el ingente gasto necesario para la adquisición de numerosas embarcaciones que con criterio restringido se ha estimado precedentemente en \$ 3.000.000 n/n., sino que habría que ampliar considerablemente los talleres del servicio en Patagones con un desembolso también importante, y quintuplicaría por lo menos los gastos de explotación.-

Si se considera que como consecuencia de las grandes dificultades que ofrece la navegación del río Negro y el escaso tonelaje de las embarcaciones debido al reducido calado admisible, la explotación de este servicio es sumamente onerosa, hallándose los ingresos muy lejos de compensar los gastos de explotación, habría que determinar previamente si el caso planteado encaja dentro del criterio de navegación de fomento que justifica su mantenimiento hasta Choele Choele por hallarse desprovisto-

ta esta zona de otro medio de transporte para sus productos.-

BUENOS AIRES, 22 de DICIEMBRE de 1934.-

Es copia.-
TAG.

(Edo) G.GONZALEZ LELONG
Ingeniero Jefe de Division

