

## EL PARALELO 42° Y LA FRONTERA ENTRE LAS AREAS NORTE Y SUD DEL ESPACIO ECONOMICO ARGENTINO

BENIGNO RODRÍGUEZ MEITÍN \*

**SUMARIO:** Institución de franquicias al sud del paralelo 42°. Antecedentes. División del espacio económico argentino: El espacio regional mediterráneo. El grupo regional austral o patagónico. Delimitación de ambos espacios.

### I. La institución de franquicias al Sud del Paralelo 42° implica la división en dos, del espacio económico argentino.

#### 1. Identificación de la región a que van destinadas las franquicias

Las disposiciones del Decreto nº 3824/45, liberando de derechos aduaneros a los territorios al sur del paralelo 42°, fijan un límite, pretenden por lo menos, delinear una región a la que van destinados los efectos esperados de la medida.

Para delimitar como para referirnos a esa región, como a un país u objeto cualquiera, se requiere identificarlo, dar su descripción, por algunos rasgos salientes, las notas conceptuales del juicio que de él tenemos hecho. Es lo que más sintéticamente trataremos de hacer de partida, deslindar el paisaje\*\* (lo dado).

La Patagonia, tierra de los "patagones" o "patagonia", es la parte más austral de la República Argentina continental, que ocupa más de una cuarta parte de su superficie, poblada en 1953 con sólo 2.4 % de su total demográfico (algo más de dos centésimos), esto es, una densidad de 0.558 habitantes por km<sup>2</sup>,<sup>1</sup> con el más alto porcentaje de crecimiento vegetativo del país. Dista de Buenos Aires 1.398 kilómetros desde el punto de atraque ultramarino más cercano (Puerto Madryn) y 922 kilómetros de vía férrea desde la estación más próxima (Viedma). Su temperatura media de verano es de 10-23°, de invierno 1-8°, con fuertes vientos del oeste, precipitaciones pluviales máximas 50/200 mm., coeficiente anual de humedad inferior a 0,09 e índice homogénico (H<sub>g</sub>) de 0,5 a 1,0.

Su configuración es la de una serie de "planicies" —que según FRENGUELLI<sup>2</sup>— se alternan con cuencas, valles y cañadones profundos, con "cerros tubulares, cerros volcánicos (conos en parte desmantelados, "chimeneas desnudas, etc.) abruptas serranías rocosas y peñascos. Do-

\* Doctor en Ciencias Económicas. Profesor Titular de Economía, II° Curso de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata. Director de la Biblioteca de la misma Facultad. (*Nota de la Dirección*).

\*\* Elementos, distribución y conformación del espacio regional.

<sup>1</sup> *Atlas de la República Argentina*, 2ª ed. Instituto Geográfico Militar, Buenos Aires, 1954, pág. 81.

<sup>2</sup> FRENGUELLI, JOAQUÍN: "Las grandes unidades físicas del territorio argentino", en *Geografía de la República Argentina*, cit. t. III, GAEA, Coni, Buencs Aires, (1939) 1945, p. 47.

“minan sin embargo, en todas partes las pampas, esto es, las áreas llanas, “a veces más o menos reducidas en la sumidad de los cerros, puntas y “bardas escarpadas, amplias y amplísimas en las mesetas”...

La calificación de la naturaleza de la tierra de estas pampas ofreció alguna aparente diversidad. Tan pronto es pradera o pampa como estepa o desierto y erial.

Pareció “tierra maldita” (DARWIN 1835), pero aunque escabrosa, de costas desiertas, en las que apenas se puede vivir con los recursos naturales, es apta para la ganadería y la agricultura (Convencional PACHECO, 1898) y prodigio de riquezas naturales (BAYLEY WILLIS, 1911-1914), estepa de vegetación rala, achaparrada, intensamente xerófila (FLAUMAN, 1939), vegetación herbosa xerófila, con predominio de gramíneas, pero también con otras familias de plantas herbáceas y algunas de cojín o sca en conjunto con la fisonomía de erial, en parte, superficie aparentemente llana, árida y cubierta de matorral bajo y ralo, que por desprovista de manantiales, está casi despoblada, agrupándose sus habitantes en la zona de influencia de los ríos (FERUGLIO, 1946),<sup>3</sup> muy lógico si se recuerdan sus pobres lluvias y escasa humedad del suelo.

En fin, según FERUGLIO,<sup>4</sup> “vasta sucesión de mesetas interrumpidas, “de norte a sud, por algunos valles transversales descendiendo desde los “Andes al Atlántico, en general entre las terrazas escalonadas cuya altura disminuye aguas abajo” (de 1000-1500 metros a 50-100 en las costas, bajando a su vez de N. a N. E.).

Tan importante como esta disposición transversal de valles, de la cordillera al mar, localizando en la misma dirección la población y luego los ferrocarriles patagónicos, como más adelante veremos, es la observación fecunda que entreveíamos al promediar este trabajo y encontramos en SAROBE,<sup>5</sup> destacada por RAMOS MEXÍA,<sup>6</sup> de la división entre terreno patagónico oriental (litoral y centro: las “pampas”) \* y occidental (cordillera) de cuyas implicancias nos ocuparemos especialmente al final de este estudio.

Aquel dice que “El litoral patagónico se caracteriza, en suma, por sus dificultades de acceso, por la semiaridez del suelo y por la escasez de agua potable, salvo en la desembocadura de los ríos” (69)... Carece de “arbolado excepto un monte ribereño, angosto, de sauce colorado, existente a lo largo de los ríos Colorado, Negro y Chubut (72)... En las “mesetas crecen arbustos de poca altura (entre 0.50 y 1.50 mts.) que “se presentan en formación más extendida sobre el suelo, como agazapada... (y no es desierto, hay variedad de hierbas excelentes... (74).

<sup>3</sup> FERUGLIO, EGIDIO: “Las mesetas de la Patagonia”, en *Geografía de la República Argentina*, cit. t. IV, 1946, pág. 422.

<sup>4</sup> FERUGLIO: *op. cit.*, t. IV, 1946, pág. 424.

<sup>5</sup> SAROBE, Gral. JOSÉ M.: *La Patagonia y sus problemas*, 2ª ed., corr. y aum., G. Kraft Ltda., Buenos Aires, 1943, pgs. 68-74.

<sup>6</sup> SAROBE: *op. cit.*, Introducción, pág. 17.

\* Planicie más o menos ondulada que en terrazas se extiende bajando al cerro desde el oeste.

BAILEY WILLIS<sup>7</sup> ha dicho que esa región semiárida, da pasto a millones de animales y llegaría a ser mucho más productiva si se hiciera uso debido de las aguas que tiene. Y donde quiera que se ha aplicado el riego artificial, la productividad de la tierra fue excelente.

FRENGUELLI dice además que "por lo común, el suelo es arenoso, "arenoso cinerético,\*\* pedregoso o loésico;\*\*\* las dos últimas formas en "áreas limitadas... el loess limitado a pocos parajes en proximidad a "la costa del mar..."<sup>8</sup>.

## 2. Etapas de la política de desarrollo de la región.

Hemos podido ordenar los antecedentes hallados, en una serie de etapas, forma de exposición sintética, que nos ha resultado sumamente significativa.

### a) Fundación y población de centros.

Etapa de la fundación y población de centros destinados a la defensa de la soberanía, que España realiza (1770-80)<sup>9</sup> en San José, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Puerto Gallegos, tanto más próximos entre sí cuanto más australes, jalando así la ruta al océano Pacífico. Casi un siglo después (1865) se logró la instalación de la colonia galense en el bajo valle de Río Chubut, echando las bases de Rawson, Trelew, Gaimán, Dolavón<sup>10</sup>. Las expediciones de exploración interior, colonización y penetración jesuita, no habían logrado asentarse.

### b) Establecimiento pastoril.

La etapa de la conquista del desierto, que dejada por Juan Manuel de Rosas en el Colorado y en Neuquén, es completada por Julio A. Roca, incorporando al progreso de la Nación, 15.000 leguas cuadradas de campo, desde el río Negro hacia el lejano sud.

<sup>7</sup> WILLIS, BAILEY: *El norte de la Patagonia*, Ch. Scribners, N. York, 1914, t. I.

<sup>8</sup> FRENGUELLI, JOAQUÍN: "Las grandes unidades físicas del territorio argentino", en *Geografía de la República Argentina*, cit. t. III, pgs. 47-48.

<sup>9</sup> Convencional BERMEJO: *Convención nacional de 1898*, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1899, pág. 112. SAROBE, *op. cit.* p.51. YGOBONE, AQUILES D., *La Patagonia en la realidad argentina*, El Ateneo, Buenos Aires, 1945, p. 24.

<sup>10</sup> SAROBE, *op. cit.*, pág. 160. YGOBONE, *op. cit.*, pgs. 29-30.

\*\* Ceniciento.

\*\*\* Especie de tierra muy calcárea, caracterizada por su porosidad y por la presencia de finos canículos, semejantes a raicillas ramificadas y revestidos de una delgada película de carbonato de calcio, absorbente de las aguas de lluvia, por mucha que sea su abundancia. Son las que dan su fertilidad a las cuencas del Rhin y del Danubio. (Del Dice. Espasa-Calpe).

c) *Acción pública con vistas a su desarrollo.*

La etapa de la preocupación por los territorios "del sud", por el desarrollo propiamente dicho de la región, que se manifiesta con el establecimiento de un servicio de transporte con buque de la armada nacional y en 1882 con el comienzo de la construcción del canal de riego de Colonia Roca a Chinchinales. Construcción del ferrocarril de Trelew y Bahía Nueva o Golfo Nuevo (1884, Ley 1352). Encargo al ingeniero Cipolletti, de un plan de aprovechamiento de las aguas de los ríos Limay y Neuquén (1888-89). Prolongación de la línea férrea de Trelew a Gaimán (1889, Ley 3882). Construcción de la línea Puerto Pirámide - Salinas Grandes en Península Valdés (1900, Ley 3898). Construcción de la línea General L. Vintter - San Juan (1902, Ley 4064 y 1905, Ley 4872). Prolongación Gaimán - Dolavón, de la línea Trelew - Gaimán (1908, Ley 5703). Reconocimiento por el Congreso Nacional de la necesidad de fomentar el desarrollo de la región (1898, Ley 3507). Levantamiento de los derechos aduaneros de los puertos al sud del paralelo 42º por la presidencia Roca, en virtud de la facultad concedida al Congreso por el artículo 67, inciso 9 de la Constitución Nacional (1899, 1902)<sup>11</sup>. Creación de la Comisión Administrativa de Petróleo, de Comodoro Rivadavia (1907). Planificación de conjunto de ferrocarriles patagónicos, la obra inspirada por el Dr. Ezequiel Ramos Mexía, comprendiendo la construcción de las líneas San Antonio Oeste - Bariloche, Puerto Madryn - Las Plumas, Comodoro Rivadavia - Colonia Sarmiento, Puerto Deseado - Colonia Las Heras; limpieza y dragado del río Santa Cruz y Río del Chubut hasta Rawson; primas a la navegación a los puertos del sud, etc., (1908, Ley 5559). Plan de contratación de una red de canales, distribución de las aguas del Río Negro superior (1910, Ley 6545). Creación de la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia y asignación de fondos para su explotación (1910). Contratación de los expertos que formaron la Comisión de Estudios Hidrológicos encabezada por BAILEY WILLIS (1911).

d) *La paralización.*

Etapa de abandono de aquellas preocupaciones. Paralización del plan de fomento de Ramos Mexía (1911), a raíz de dificultades políticas, así como de otras obras proyectadas en base a la venta de tierras fiscales. Hubo sólo manifestaciones esporádicas y accidentales de algún interés por la región, como la retoma de iniciativa en 1920 para la realización del plan Cipolletti, cuya ejecución fracasara en manos de la cooperativa de Neuquén y Río Negro, realizados por la Comisión de Estudios Hidrológicos, habían documentado que todo el valle habría de llegar a ser de gran importancia mediante irrigación y el geólogo que la presidió, afirmó que la energía allí reservada, era superior a la del Niágara<sup>12</sup>. Cipolletti había estimado las posibilidades de riego para un millón de hectáreas. Aprobación de los estudios del canal de riego del valle inferior del Río Negro y asignación

<sup>11</sup> SAROBE, *op. cit.*, pgs. 105 y 234.

<sup>12</sup> *La corporación norpatagónica*, ed. mimeográf. de la misma, pág. 4.

de partida para su ejecución (1913, Ley 12.575). Descubrimiento de la cuenca petrolífera de Plaza Huincul de Neuquén (1918).

*e) La vuelta al sur.*

Etapa de la vuelta al sur y los proyectos de gran aliento. Se declara libre de todo derecho de aduana y rectoría, los materiales y mercancías destinadas al vestuario, la alimentación, la vivienda y el trabajo, que entraran al país por debajo del paralelo 42° (Decreto N° 3824 del 20-II-1945, ratificado por Ley 12.922), liberación que se hace con las limitaciones de alcance y oportunidad que señalara SAROBE<sup>13</sup>. La Dirección G. de Fabricaciones Militares, en virtud del cometido que le fuera confiado (1941, Ley 12.709) sobre exploración metalífera y estudio de posibilidades industriales, así como por el Plan Siderúrgico Nacional (1947, Ley 12.987) respecto al fomento de la producción de acero e instalación de plantas siderúrgicas, conocidos los ricos "depósitos" y descubierta la posibilidad de ejecución económica de obras hidráulicas en el río Limay<sup>14</sup>, finaliza estudios de minas de hierro en el litoral norte de la Patagonia, estudia la posibilidad de explotación de grandes salinas, de canteras de piedra caliza y yacimientos de varios metaloides de uso industrial.

### 3. Resultados del límite establecido.

En 1882 comienzan a manifestarse los síntomas de preocupación por la Patagonia y se ha podido ver el papel destacado que jugó en ella el Dr. Ezequiel Ramos Mexía, autor de la Ley 5559.

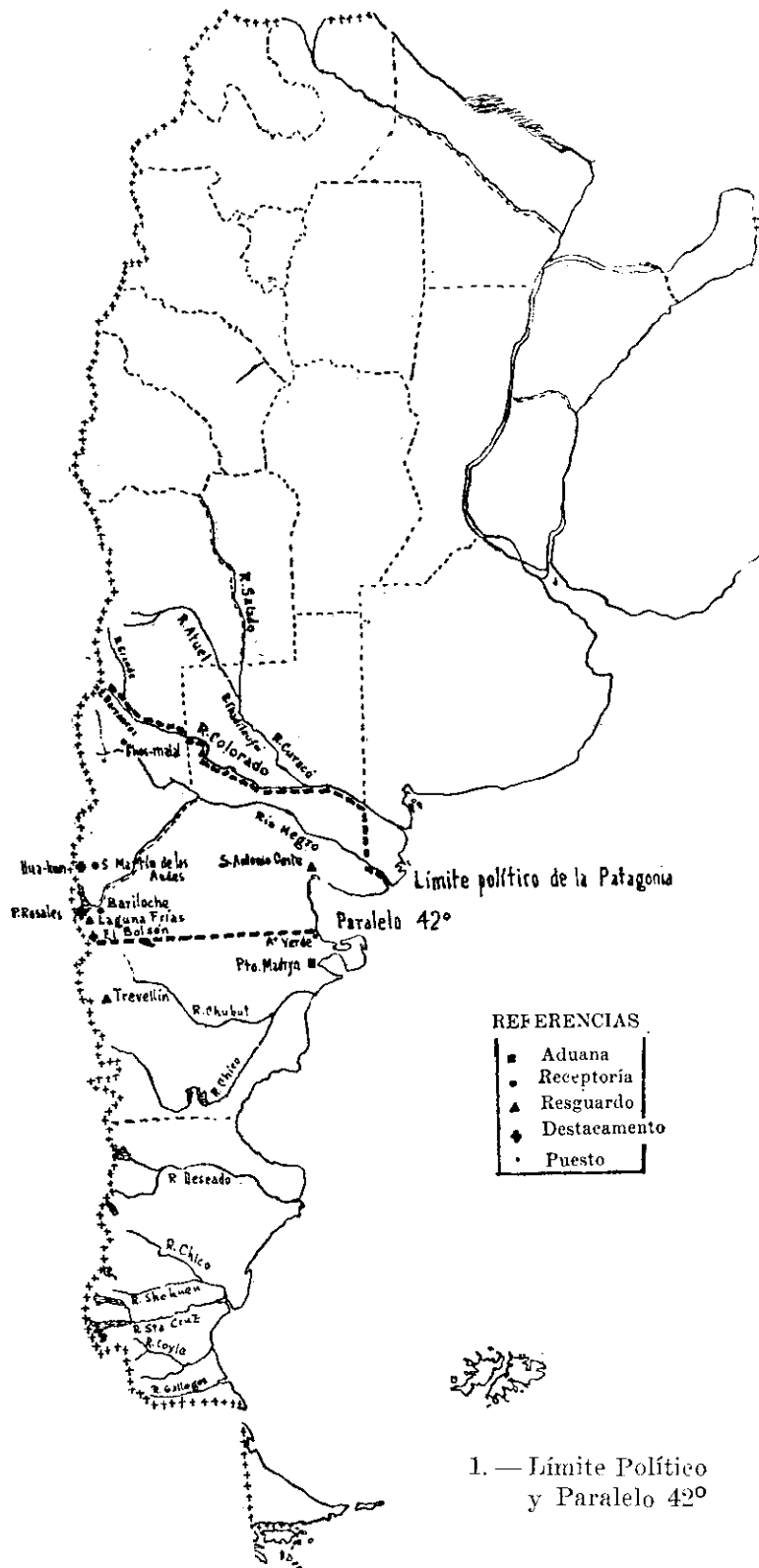
En aquel brillante período de preocupación estatal por la Patagonia, que la política viene a malograr en 1911, la legislatura nacional reconoce la necesidad de fomentar el desarrollo de la región, al sancionar la Ley 3507, que convoca la Convención Nacional de 1898, para tratar entre otras la reforma del artículo 67 inciso 1°, de la Constitución Nacional, "en cuanto no permite la instalación de aduanas libres en los territorios del sur de la República".

El general Julio A. Roca en su segunda Presidencia (1899 - 1902), procede al levantamiento de los derechos aduaneros al sur del paralelo 42°, sin restricciones. En 1945, por Decreto N° 3824 del 20 de febrero (ratificado por la Ley 12.922), se declara libre de todo derecho de aduana y de rectoría: los materiales y mercancías destinadas al vestuario, la alimentación, la salud, la vivienda y el trabajo, que entraran al país por debajo del paralelo 42°.

¿Y qué es el paralelo 42°? Una línea abstracta, que no coincide en absoluto con algún límite geográfico, el que como veremos está siempre más al norte, fluctuando según la morfología o la vegetación, a ambos lados del río Colorado. Ni coincide tampoco con el linde político de lo que lla-

<sup>13</sup> SAROBE, *op. cit.*, pgs. 154 y 220.

<sup>14</sup> *La zona del río Limay, su aprovechamiento energético (EMDE)*, Agua y energía eléctrica, Buenos Aires, 1957.



REFERENCIAS

- Aduana
- Receptoría
- ▲ Resguardo
- ◆ Destacamento
- Puesto

1. — Límite Político y Paralelo 42°

mamos región patagónica o "territorios del sur". ¿Qué dirían ahora los convencionales de 1898, que por celos provincianos malograron la reforma del artículo 67 inc. 1º de la Constitución Nacional?, pues si ellos cuestionaban la integración o no con La Pampa y Neuquén, ahora también se deja fuera a Río Negro, ya que el dicho paralelo es justamente su límite sur, otra línea abstracta, imaginaria en este caso. Y no parece ser aceptada esta exclusión, pues se la cuestiona<sup>15</sup>. La "ficción de una línea imaginaria" se le ha llamado<sup>16</sup>.

Una tal línea abstracta, un límite político, puede convertirse en una frontera real, cuando el poder político en razón de una soberanía realmente ejercida y una fuerza coercitiva efectiva, esto es que puede echar pie a tierra en el momento oportuno, instituye una frontera aduanera. Pero para que la frontera aduanera exista, no basta la declaración legal, hay que montar el sistema de aduanas y receptorías.

Esto no ha existido. Al parecer se ha confiado en los controles que pudieran realizarse por receptorías que en algún punto pudieran descubrir el paso de bienes que trasponían aquella línea. ¿Dónde? en el embarcadero y en el puente Viedma - Patagones, porque los demás puntos no son los más adecuados para vigilar paso alguno, o no existe poder policial.

Las dependencias aduaneras sobre la línea, son al Oeste, el destacamento El Bolsón, resguardo Laguna Frías y destacamento Pérez Rosales (sin personal) y la receptoría de Bariloche y al Este, según se dice, una garita sobre la ruta en Arroyo Verde y recién a 175 Kms. al N., el resguardo de San Antonio Oeste (véase Mapa 1)<sup>17</sup>.

Y qué es un límite geográfico o político tan notable como la cordillera de Los Andes, frente al poder del límite económico, como lo prueba el intenso tráfico desde Chile, hasta la localización de los transportes ferroviarios retrovirtiéndolo y remarcando la frontera política<sup>18</sup>.

En aquella línea, no hay establecido ningún límite económico puesto que éste como lo demostraremos, puede establecerse en medio de La Pampa, si nos atenemos al límite de influencia de la metrópoli, según las corrientes ferroviarias, coincidente con la zona de la pradera bonaerense (la pampa húmeda).

Faltó entonces allí, la muralla natural, como faltó en este intento, la muralla política capaz de crear un espacio económicamente separado. No tuvo siquiera la rigidez propia de los límites políticos nacionales, pues ellos dependen de la índole y magnitud de los obstáculos opuestos al comercio interregional<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Río Negro pidió que la zona libre de derechos sea al sur del Colorado, *La Prensa*, 9-X-56, pág. 11, col. 4. PIÑEIRO PEARSON, Dr. MIGUEL M.: "Vida y muerte del Paralelo 42º", *Tribuna cívica*, Buenos Aires, 17-IX-57.

<sup>16</sup> "Paralelo 42º: pocas industrias, muchos filibusteros", *Programa popular*, Buenos Aires, 8-VIII-57.

<sup>17</sup> Dirección Nacional de Aduanas, notas 410 y 443, 16-X-58. YGOBONE, *op. cit.*, p. 457. *La Razón*, Buenos Aires, 16-X-58.

<sup>18</sup> *Convención nacional de 1898*, *op. cit.*, pgs. 120-21.

<sup>19</sup> LÖSCH, AUGUST: *Teoría económica espacial*, El Ateneo, Buenos Aires, 1957, pgs. 200 y 208.

La diferencia entre insumo transportes de ingreso y reexportación (aunque marítimo para uno y terrestre para el otro) en cuanto automóviles, televisores, relojes y prendas de nylon, con respecto a los importes de los correspondientes gravámenes de importación, es tan grande en beneficio de la reexportación al interior del país, que no requiere comprobación\*.

Era lógico así, esperar pobres resultados, porque la relación insumo transporte y derecho aduanero, deja iguales las regiones que se quiso separar y al parecer no se han logrado con tal medida política, radicaciones de consideración y magnitud conformes con sus objetivos. La consulta de toda la prensa nacional de 10 años, documenta, a la par que la desvirtuación de sus propósitos, sus pobres resultados<sup>20</sup>. Un contrabando fácil deja ineficaz el deslinde.

Las industrias instaladas en los territorios al sud del paralelo, no pasan de 6 ó 7, una fábrica de aceite y harina de pescado en Puerto Deseado\*\*, de ellas cuatro en Puerto Madryn, de las cuales dos no pasan de simples tejedurías de hilado importado y confección de camisas de poplín inglés, encajes y puntillas de Trelew<sup>21</sup>, como se ve, de no gran trascendencia para el desarrollo de la región. Otra cosa sería, si se tratara de trabajar hilados de camélidos patagónicos por ejemplo (alpaca, vicuña y guanaco) como ha sugerido SAROBE<sup>22</sup>.

El convencional constituyente por Santa Fe, ya preveía en 1898 tales resultados, al tratarse la liberación aduanera para los "territorios del sud"<sup>23</sup>.

#### 4. *Desacuerdo sobre el confín de la Patagonia.*

El convencional por Mendoza, PACHECO<sup>24</sup>, informa el despacho de comisión sobre la supresión o disminución de impuestos aduaneros en los

\* Recargos de cambio mínimo para automtores \$ 120.000. (Decreto 2332), *Guía práctica del exportador e importador*, año II, nº 20-21, agosto-sept., 1958, pág. 99.

<sup>20</sup> Decreto nº 1400 del 27-I-53, tratando de impedir el desvío de las importaciones; *La Nación*, 29-VIII-56; *El Cronista Comercial*, 1-IX-56, 6-IX-56; *La Razón*, 5-IX-56, 16-X-58; *La Prensa*, 13-IX-56, 2-I-57; *El Economista*, 15-IX-56, 11-IX-57; *Palabra Radical*, 4-X-56; *El Mundo*, 5-X-56; *Clarín*, 7-XII-56; *La Nación*, 17-XII-56, 29-XII-56, 23-VI-57; *La Vanguardia*, 27-XII-56; *El cronista Comercial*, 24-VIII-57, 25-I-57, 26-VI-57; *Democracia*, 2-III-57; *Programa Popular*, 8-VIII-57; *La Opinión Económica*, 15-VII-57; *La Epoca*, 19-VII-57; *Qué*, 20-VIII-57, 7-X-57 (todos de Buenos Aires en Temático de prensa del M. de C. e I., ex - I. N. D. E., Buenos Aires, carpeta 441. Dirección de Estadística y Censos del Ministerio de Economía de Chubut, Rawson, 16-X-58, nota nº 1788 M. E.).

\*\* No sabemos hasta dónde, efecto de las franquicias aduaneras.

<sup>21</sup> *Democracia*, 25-II-57; *La Prensa*, 29 ó 30-VII-57; *Programa Popular*, 8-VII-57 y 16-XII-57.

<sup>22</sup> SAROBE, *op. cit.*, pgs. 191-94.

<sup>23</sup> *Convención Constituyente de 1898*, cit., pág. 123.

<sup>24</sup> *Convención nacional de 1898*, pgs. 99-101.



puertos de las costas de los territorios del sur, y allí se produce debate sobre la imprecisión de sus límites.

El convencional FIGUEROA<sup>25</sup> interviene aclarando que al norte de Río Negro, está La Pampa y al oeste Neuquén, que son territorios que se conocen con la denominación común "del sur".

El convencional por Santa Fe, CARRASCO<sup>26</sup>, plantea el problema del límite, comprendiendo en el "sur" La Pampa y Neuquén, aclarando el miembro informante que si hubiera de ser llamado a interpretar o aplicar la reforma dejaría fuera de ese límite a Neuquén y La Pampa<sup>27</sup>. La ley 954 (1878) no demarcaba límites, aunque fijaba como asiento de la gobernación de la Patagonia, a Mercedes de Patagones, sobre el río Negro.

La ley 1532 (1884), sobre organización de los Territorios, delimita el de cada una de las gobernaciones que integraban también la Patagonia (todos los del sur), pero no dice cuales forman este grupo territorial.

Ante opiniones que fijan el límite norte en los ríos Negro y Limay, SAROBE<sup>28</sup> en contrario, opina que abarca "todo el territorio del Neuquén y la zona mesopotámica comprendida entre ese curso de agua y el río Colorado". Fija en este último río el límite norte de la Patagonia.

YGOBONE, incluye en la Patagonia<sup>29</sup>, a Neuquén y Río Negro, de modo que el límite que establece es la naciente norte del río Barrancas, río Colorado hasta el Meridiano V y Río Negro hasta el Atlántico, lo que en el mapa 1, señalamos como límite político.

## II. Existencia de dos grandes grupos espaciales diferenciados en el espacio argentino.

### 1. *El distingo.*

Un territorio excéntrico, tan dilatado y escasamente poblado, como lo es el territorio patagónico o "territorio del sur", no ofrecía seguridades para el mantenimiento de una soberanía que ya preocupara al Imperio Español\*, ni lo ofrecía para un desarrollo a nivel con el resto del país.

La diferente conformación de los "territorios del sur" respecto de los del Norte del río Colorado, era muy notable. De las pampas húmedas arriba, el país crecía al impulso de las demandas de productos agrícola y ganaderos, con incipiente industria nacida al conjuro de circunstancias extranacionales favorables; en tanto quedaba en retraso todo el dilatado espacio que se prolongaba hacia el sur.

Había que lograr una población y crecimiento de actividades, capaz de sostener y arraigar esa población. Se trataba entonces, de equiparar el

<sup>25</sup> *Op. cit.*, pág. 104.

<sup>26</sup> *Op. cit.*, pgs. 119-120.

<sup>27</sup> *Op. cit.*, pág. 125.

<sup>28</sup> SAROBE, *op. cit.*, pág. 67.

<sup>29</sup> YGOBONE, *op. cit.*, mapas entre pgs. 236-237, 662-63, 670-71.

\* Recuérdese el episodio de monsieur Orélie Antoine Touneus, proclamado rey de Araucania con el nombre de Príncipe Orélie, rey de la Patagonia Aurelio Antonio I (noviembre 1860).

desarrollo de la parte que marchaba en mora respecto del resto del país que crecía sin cesar, desplegando el abanico concéntrico que apunta al puerto de Buenos Aires.

El distingo persiste. Y sin que tengamos aquí la pretensión de determinar la composición económico espacial del país, damos no obstante por existente y aceptada esta primera división en dos grandes espacios económico nacionales. Hay un espacio norte, cuyo desarrollo ha ido conformando un sistema ganglionar alrededor de Buenos Aires, con nudos principales desplegados de Buenos Aires al norte y al oeste en gran distancia, y uno menos distante al sud: el centro vitivinícola en Mendoza con un subnudo en San Juan, y quizá La Rioja y Catamarca, el centro azucarero en Tucumán con subnudos en Salta y Jujuy, el centro productor de leña y carbón vegetal de Santiago, con subnudo en Añatuya, el centro calífero e industrial de Córdoba, con subnudos en Villa María, Río Cuarto y un posible nudo menor en V. Mercedes (San Luis), el centro tabacalero y yerbatero de Resistencia - Corrientes con subnudos en Posadas y Formosa, además y en la dirección sud, los subnudos del tráfico porteño ligado a la producción agropecuaria de las praderas litorales como Santa Fe - Paraná, San Francisco, Rosario y La Plata (frigoríficos), Pergamino, Junín, 9 de Julio, Olavarría, Tandil, Lobería, Bahía Blanca (cereales y oleaginosas).

Quedan dos nudos marginales, el centro frutero del valle del Río Negro y el centro petrolero de Comodoro Rivadavia, que no pueden considerarse como formando parte del gran sistema norte, ni constituyen un sistema unificador del espacio sud. Ellos están desconectados entre sí y son centros de influencia extraterritorial al sistema norte, que pueden subsistir por sí, como productores de bienes explotables con mercado más que seguro y de fácil acceso por los puertos marítimos de Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca.

Tenemos así un país con dos conformaciones geográficas y dos regiones económicas muy distintas, dos niveles de desarrollo bien diferenciados, una notable disparidad económico espacial y una "deformación geo-económica" de la "unidad" e "interdependencia regional" originaria señalada por RASINES<sup>30</sup>, que no es necesario documentar, basta ver una estadística demográfica\*, un mapa de comunicaciones\*\*, un cuadro de distribución espacial del ingreso nacional, si pudiéramos disponer de él\*\*\*.

<sup>30</sup> RASINES, O.: *La planificación como herramienta...*, Rosario, 1953, (tesis doctoral La Plata), pgs. 54 y 58 y sgts.

\* Mientras la densidad demográfica de la región patagónica no alcanza a 0,6 habitantes por Km<sup>2</sup>, el resto del país (exclusión hecha de la Capital Federal), llega casi a 8,9, excediendo la unidad en las provincias marginales del N.O., Catamarca, La Rioja y Salta, cuya densidad media va de 1,1 a 1,8 habitantes por Km<sup>2</sup>, según cifras del *Atlas de la República Argentina*, cit., pág. 81. Su población rural es de promedio doble de la del resto del país, según MOYANO LLERENA y otros, *Argentina social y económica*, Buenos Aires, 1950, pág. 395.

\*\* La red ferroviaria es de 6 % del total del país, según MOYANO LLERENA, *op. cit.*, pág. 397.

\*\*\* El índice compuesto de la capacidad económica promedio de la Patago-

## LAS TRES ZONAS DE DESARROLLO

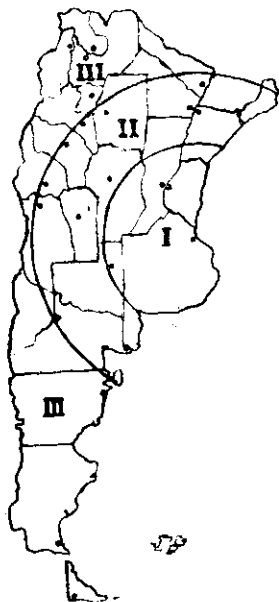
según

la disposición en abanico de

A. E. Bunge

	I	II	III
Territorio ...	20	40	40
Población ...	67	20	8
Capit. ind. ...	78	11	11

Bunge, A. E., Una nueva Argentina, p. 225



## REGIONES GEOECONOMICAS

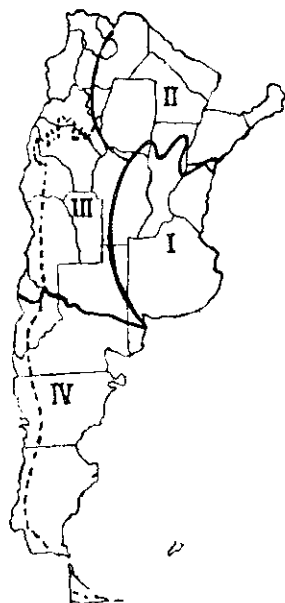
según

— E. Llorens y R. García Mata

— Moyano Llerena y otros

	I	II	III	IV
población	65.8	19.3	12.7	2.2
establ. ind.	84.-	9.-	6.-	1.-
vía férrea.	65.-	18	11.-	2.-

Moyano Llerena y o., Argentina s. y e., p. 382



## 2. El grupo regional mediterráneo

Hemos hallado intentos de determinar más de dos espacios económicos, pero resultan carentes de fundamentación económica espacial.

Cuando ALEJANDRO E. BUNGE<sup>31</sup> establece tres grandes zonas de desarrollo argentino, encontramos incorrecta la unificación de la zona III, porque comprendiendo los territorios cordilleranos, incluye el paisaje estepario de la Patagonia y el cordillerano de Salta unificados con parte de Formosa y Chaco. Tal división está forzada por consideraciones demográficas, con la inclusión de los núcleos constituidos por las capitales del Neuquén, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero y Formosa en la zona II, que podían igualmente haber sido incluidas en la III como ha hecho con Salta, la que inversamente podría ser incluida en la zona II, en cuyo caso aquélla quedaría en consecuencia reducida a la montaña cordillerana y la estepa patagónica.

En efecto, analizando sus propias elaboraciones, hallamos que el índice compuesto, de la capacidad económica (p. 218), sintetizado en un indicador general, éste incluye índices del valor total de la producción y de automotores, los cuales estimamos deformadores de la realidad en cuanto a la Patagonia se refiere, como el mismo autor lo advierte (páginas 215-16).

En este indicado general hallamos a la provincia de Salta en la zona III con la magnitud 22.5, a Corrientes de la II con 29.7, a Jujuy de la III con 13.4, al Chaco de la II y la III con 28.3, a San Juan también de la II y la III con 18.7 y a Santiago del Estero en gran parte de la II con 12.5. Corrientes en gran parte de la II figura con 29.7. Las provincias que integran decididamente la zona I van de 88.1 a 581, sin computar la Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

Veamos ahora los índices parciales más significativos:

— Midiendo por el índice de los capitales invertidos en la industria (base 1.000 para el gran Buenos Aires) la magnitud 28.7 de Salta está próxima a la de Entre Ríos de la zona I con 33.4, es superior a la de Chaco con 20.7 y San Juan con 20.1, ambas en partes de las zonas II y III.

— Midiendo por el índice parcial de la elaboración de productos, que para aquella provincia resulta de magnitud 13.5, resulta ser superior a Jujuy de la zona III con 9.6. Los Andes de la zona III con 2.2 y a Corrientes, en gran parte de la zona II, con 7.6, a San Juan con 8.2 y a Santiago del Estero con 8.7, ambas por partes de las zonas II y III.

Como se ve, Salta no encaja bien en la división económica espacial de la zona III de Bunge y la Patagonia no puede ser asimilada como

nia es de 17,1 contra 148,3 del resto del país excluidos el Gran Buenos Aires, Capital Federal y territorios marginales de Catamarca, La Rioja, Los Andes y Jujuy, (BUNGE, A. E.: *Una nueva argentina*, G. Kraft Ltda., Buenos Aires, 1940, pág. 218).

<sup>31</sup> BUNGE, ALEJANDRO E.: *Una nueva Argentina*, G. Kraft Ltda., Buenos Aires, 1940, pgs. 223-25; "Argentina, país abánico", *La Nación*, Buenos Aires, 13-II-39, pág. 6, col. 6-8 y "Desequilibrio económico nacional", *Rev. de Economía Argentina*, Buenos Aires, oct. 1925, pgs. 265-285.

espacio económico de ninguna de las tres zonas obtenidas por él, aunque contengan la gran verdad del despliegue concéntrico con radios dirigidos al puerto de Buenos Aires.

De todos modos, la zona III queda estrangulada en dos mitades, en las que la parte austral se desconecta totalmente del resto, en la línea que coincide con la demarcación de la zona II al sud oeste del deslinde entre la zona II y la zona III.

Evidentemente BUNGE, centrado en la disposición concéntrica de la actividad económica nacional en torno a Buenos Aires, no alcanzó a determinar regiones económicas espaciales propiamente dichas, llegando sólo a determinar la existencia de un gradual desnivel de desarrollo entre el "puerto" y el interior, como lo expresan los porcentajes promediados de los valores demográfico económicos empleados por él (p. 223-24): I 69, II 20, III 12 %; o los valores de su indicador de la capacidad económica tomados al pasar por el radio central del abanico; Capital Federal con Gran Buenos Aires 1706.8, Buenos Aires 581, Santa Fe 309, Córdoba 232.5, Catamarca 3.8, Los Andes 0.8.

MOYANO LLERENA<sup>32</sup> intenta ir un poco más lejos, como intuyendo el distingo económico espacial, y basándose en estudios de LLORENS y GARCÍA MATA<sup>33</sup> que se fundan en trabajos de KILÜN, PARODI, BUNGE y otros, cree poder determinar cuatro "regiones geoeconómicas". Mediante la observación de índices de desarrollo y despreciando la división de las regiones Andina y subandina del norte y Andina y subandina del sud, determinadas por aquellos según se ve en la primera figura, establece las regiones:

*Litoral*, que tiene el centro de la actividad agropecuaria (girasol 100, lino 99.9, trigo 99.7, porcinos 95, vacunos 86 %, ovinos 80 %), de la construcción (arena 86.7, rocas 78.5 %), de la industria (establecimientos industriales 84 %);

*Subtropical*, con el centro de los cultivos industriales (tabaco 100, caña azucarera 97.7, algodón 96.3, cítricos 72.1 %, yerba mate, tanino), de la minería (cinc 99.8, estaño 99.6, plomo 97.5, azufre 94.7);

*Central oeste*, con el centro de la producción de uva (uva de mesa 97.3, uva de vinificación 94.5 %);

*Patagónica*, con el centro de la producción petrolera (80.3 %).

Nuestro estudio de esta división, nos hace ver que tenemos: una zona muy definida y de grado de desarrollo relativo bastante grande, la zona I de BUNGE, la región litoral portuaria con el nudo centralizador de sus actividades, Buenos Aires; dos zonas, subtropical y central oeste de desarrollo bastante similar, como que la diferencia resulta sólo de grado en favor de la subtropical, como puede apreciarse en el Cuadro II. Pero esta

<sup>32</sup> MOYANO LLERENA, MARCENARO y LLORENS: *Argentina social y económica*, Depalma, Buenos Aires, 1950.

<sup>33</sup> LLORENS, E. y GARCÍA MATA, R.: "Regiones naturales de la Argentina. Su capacidad económica", en *Memorias del VIII Congreso Científico Sudamericano de Washington*, 1942, vol. XI, 1943, citado por M. Moyano Llerena y otros.

similitud es sólo en el grado de desarrollo, pues tan pronto se quiere llevar la observación al campo de lo propiamente económico espacial, hallamos allí, en seguida que en tanto la central oeste configura en alguna medida una unidad económico espacial, con su nudo central en Mendoza, asiento de la industria vitivinícola con subnudo en San Juan, la zona subtropical sufre una dispersión radicada por las explotaciones azucareras al noroeste y tabacalero-yerbatero-cítrica al noroeste, que conforman sus propios espacios diferentes del sud por lo pronto, sin nada que haga de los tres una unidad;

— la región patagónica resulta la de menor grado de desarrollo y parece constituir un espacio homogéneo, mostrando apenas un centro que no alcanza a constituir nudo alrededor del cual se centre y disponga la irradiación de actividades subsidiarias.

No queda sin embargo establecido un cuadro económico espacial. Las observaciones realizadas y la elaboración de los datos no es la más indicada para determinar espacios económicos. BUNGE con la mente puesta en la deformación económica espacial en torno al puerto de ultramar (su

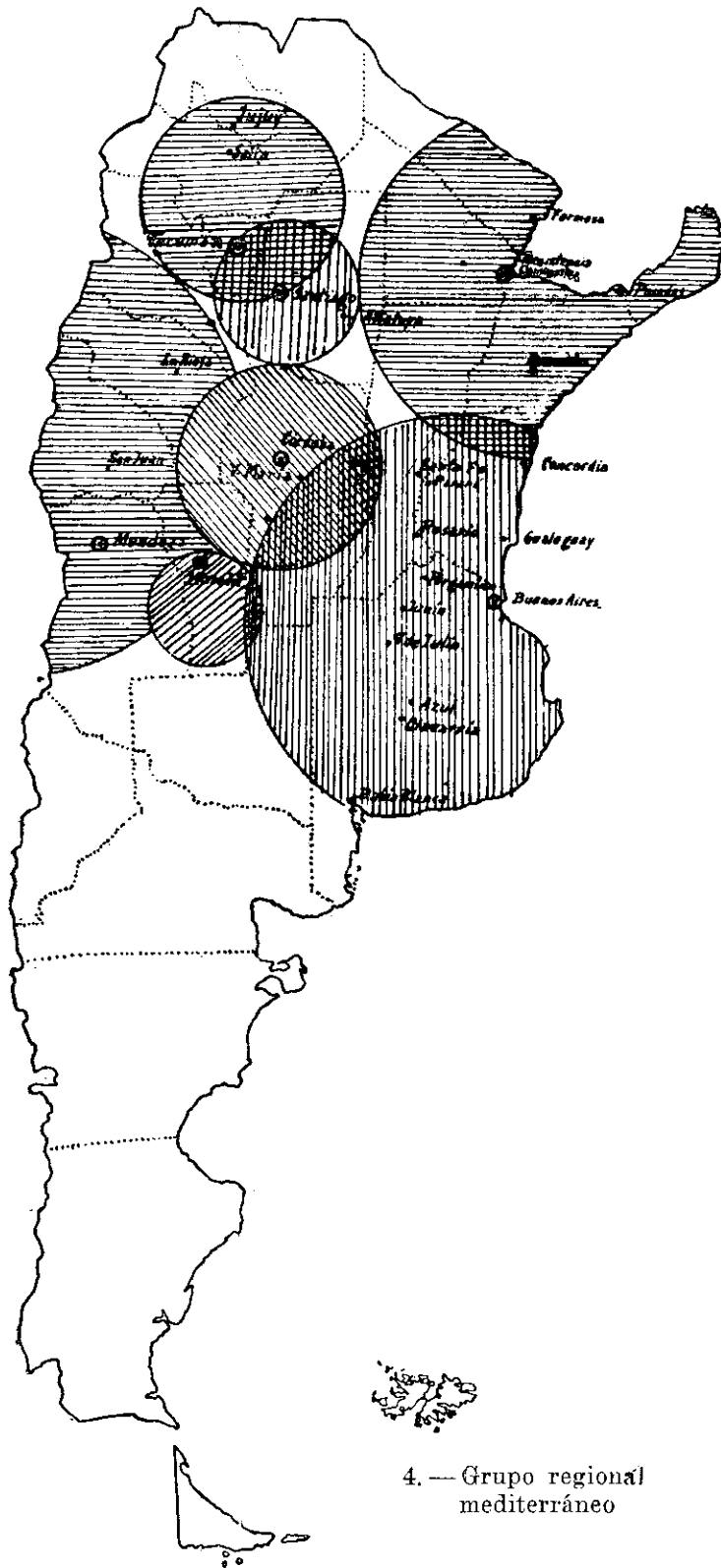
### CUADRO I

#### COMPARACION DE INDICES DE ACTIVIDAD ECONOMICA

Referencias	Actividades	I Litoral	II Subtropical	III Centro oeste	IV Patagonia
1947 (399)	girasol .....	100.—	—	—	—
	lino .....	99.9	0.1	—	—
	trigo .....	99.7	—	0.2	—
1948 (399)	porcinos .....	95.—	3.—	2.—	—
	vacunos .....	86.—	9.—	4.—	1.—
	ovinos .....	80.—	1.—	1.—	18.—
1945 (400)	sal .....	90.4	13.—	8.2	—
	arena .....	86.7	6.6	4.2	2.5
	rocas .....	78.5	6.7	13.6	1.2
1947 (399)	tabaco .....	—	100.—	—	—
	algodón .....	3.6	96.3	—	—
	cítricos .....	25.9	72.1	2.—	—
	caña azucarera ..	2.3	97.7	—	—
	uva de vinificar ..	1.5	0.7	94.5	3.3
	uva de mesa ..	0.9	1.3	97.3	0.5
1945 (400)	cinc .....	—	99.8	0.2	—
	estaño .....	—	99.6	0.4	—
	plomo .....	—	97.5	1.6	0.9
	azufre .....	—	94.7	5.3	—
	petróleo .....	—	* 4.9	14.8	80.3

Los números entre paréntesis corresponden a páginas de MOYANO LLERENA y otros, *op. cit.*

\* Refinerías de petróleo y manufacturas de caucho (401).



4. — Grupo regional  
mediterráneo

## CUADRO II

COMPARACION DE VARIOS INDICES  
(% totales nacionales)

	II Subtropical	III Centro oeste	Promedio II y III	IV Patagonia
Población 1947 (394) .....	19.3	12.7	15.5	2.2
Trabajadores industriales ....				
1937, 1943 (396) .....	7.—	5.—	6.—	3.—
Establecimientos industriales .				
1943 (297) .....	9.—	6.—	7.5	1.—
Construcción (arena y rocas) .				
1945 (400) .....	6.6	8.9	7.7	1.8
Vías férreas 1942 (397) .....	18.—	11.—	14.5	6.—
Valor de la producción .....				
1943 (401) .....	6.—	3.—	4.5	2.—

Los números entre paréntesis corresponden a páginas de MOYANO LLERENA y otros, *op. cit.*

“país abánico”) sólo elaboró grados de desarrollo. LLORENS y GARCÍA MATA quizá influidos, presiguen la determinación de regiones de capacidad económica. MOYANO LLERENA constituye tomando como punto de partida las líneas de lluvias que sirvieron de base a aquellos<sup>34</sup>

Hasta aquí, bien se puede coincidir en la existencia de una mitad norte del país, con espacio no homogéneo (litoral, central oeste, subtropical noroeste, subtropical noreste, etc.), una heterogeneidad que está bastante adecuada como es lógico, a la disposición del servicio ferroviario y las actividades económicas dominantes (agropecuario-industrial, vitivinícola, azucarera, tabacalero-yerbatero-cítrica); y una otra mitad sud, espacio no diferenciado, aparentemente homogéneo, aunque sin un nudo central que lo unifique.

### 3. El grupo regional austral o patagónico

El análisis del ensayo del paralelo 42º nos ha conducido, según creemos, a hallar en los “territorios del sud”, más que una gran unidad regional, la existencia de un grupo de unidades regionales paralelas.

El Gral. SAROBE<sup>35</sup> pensaba en un “lugar ideal para establecer la futura capital económica y social de la Patagonia... la gran ciudad céntrica”, hallando que ese punto central debía ser Colonia Sarmiento (Chubut), punto terminal del ferrocarril a Comodoro Rivadavia, ubicada entre y al sud de los lagos Musters y Colhue-huapí. Tal preocupación importa ver la región, como una unidad, lo cual sí podía ser posible en lo político

<sup>34</sup> MOYANO LLERENA y otros, *op. cit.*, pág. 383 y mapa pág. 388.

<sup>35</sup> SAROBE, *op. cit.*, pgs. 161-62 y 398.



y lo es en lo geográfico por el terreno, el clima y la vegetación, no nos parece tal en materia económica. Encontramos más bien una serie de regiones de la misma tipología.

Si es cierto que los valles cordilleranos al oeste y la meseta al centro y este, forman un mismo paisaje con algún matiz entre los extremos, no hay algo que económicamente pueda hacer de estos territorios una unidad. No hay un río Amazonas, ni un Paraná, ni una gran vía, ni existe por mar, un tráfico interdependiente. Un tráfico de interrelación marítima, no existe, por no existir hasta ahora complementariedad entre las partes, la cual podría surgir en caso de lograrse alguna forma de desarrollo industrial con respecto a los depósitos y a la localización de sus primeras transformaciones.

Una unión de toda la región por vías verticales, existe a través de la ruta 3 (no pavimentada en Chubut y sud de Buenos Aires) y accesorias, pero no interconecta la región entre sí, sino que sostiene un débil lazo de conexión con la metrópoli, por camiones, que está destinado a desaparecer, tan pronto se implanten serios controles del contrabando o industrias que traigan radicaciones y demanda de bodegas o se instalen lavaderos de lana por ejemplo.

Además, no hay nudo central alguno, ni algo que lo haga posible. Más destacable el hecho, si se recuerda la presencia de la más importante actividad industrial del sud, el petróleo de Comodoro Rivadavia, que no sabemos haya producido irradiación o concentración que interconecte otras partes de esa unidad geográfica. RAMOS MEXÍA creía que esa unidad debía lograrse, cuando proyectó la red ferroviaria que debía unir Las Heras, de la línea Puerto Deseado-Lago Buenos Aires (que quedó en Las Heras) con Colonia Sarmiento de la línea a Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia San Martín y Colonia 16 de octubre, hasta empalmar con la línea San Antonio oeste-Lago Nahuel Huapí (hoy hasta Esquel).

Todos los autores que hemos consultado en procura de la descripción geográfica del territorio patagónico, concuerdan en cierta disposición de cursos transversales aptos para la actividad económica: altas planicies que se alternan con cuencas, valles y cañadones profundos (FRENGUELLI); amplias mesetas donde la erosión ha labrado profundos valles y cañadones por los cuales se deslizan los ríos anchurosos de aguas alóctonas (CABRERA); pampas cortadas de trecho en trecho por valles muy hondos, que corresponden a los ríos o por las hondonadas formadas por otras corrientes de agua menores que mueren al pie de la meseta (SAROBE); sucesión de mesetas interrumpidas de norte a sud, por algunos valles transversales donde van agrupándose sus habitantes en la zona de influencia de los ríos. (FERUGLIO).

Y esta disposición transversal de cursos de agua fijando la población y su actividad como son los ríos Colorado, Negro, Chubut, Senguer, Deseado, Chico-Shehuen-Santa Cruz, Coig-Gallegos, trae una ligazón generadora de armonioso equilibrio económico, entre el occidente cordillerano (apto para tambo y cultivos finos con buenas especies madereras) y el oriente (provisto de cuencas mineras: petróleo, hierro, calcáreos, cloruro

de sodio, <sup>36</sup> próximos a la costa atlántica con sus puertos). Los depósitos dados también a la inversa <sup>37</sup>.

Están dados así, una serie paralela de unidades cordillera-puerto, unidas por la vía fluvial y sus fértiles valles que como el del río Negro tienen un ancho de 5-10 kilómetros de ancho por 600 de largo. El mapa forestal de la patagonia, elaborado por la División Forestal del Ministerio de Agricultura marcando la zona del sauce colorado, es muy ilustrativo sobre esta disposición en la que hemos reparado tan particularmente.

La figura 5 muestra nuestro modo de apreciar estas unidades vergel cordillerano —valle intermesetario-cuenca y puerto litoral, describiendo arcos concéntricos en puerto como foco principal de irradiación de actividad en función de la demanda exógena al lugar.

La disposición de los ferrocarriles existentes confirma y consolida estas unidades siguiendo el mismo sentido transversal de los cursos de agua en procura de salida al mar, (San Antonio-Viedma, Rawson-Madryn, C. Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos).

Esta disposición locacional de las corrientes de tránsito estaba en la mente del gobernador de Chubut, gral. de br. SOLARI al propiciar la coordinación de los transportes con el mar, para hacer posible el intercambio entre las zonas costeras y precordilleranas, para fomentar las comunicaciones marítimas inter y extracontinentales, permitiendo rutas (no a Buenos Aires) entre puertos de embarque y de destino <sup>38</sup>. Otros autores coinciden <sup>39</sup>.

El proyecto de RAMOS MEXÍA, convertido en Ley 5559 y originario de los ferrocarriles patagónicos existentes, se proponía responder al concepto de establecer acceso a los valles de la cordillera comunicándolos con los puertos, <sup>40</sup> "para desarrollar las fuerzas vitales, independientes y autónomas de cada región".

Es lo que vemos de notable en la división que SAROBE hace entre patagonia litoral y patagonia occidental, acceso al consumo extracontinental y valles agrícolas, zonas con depósitos minerales y posibles centros industriales, y fuente de alimentos de alto precio (pasteurizados, deshidratados, pulverizados, conservas, quesos y dulces). He aquí la complementariedad que puede ir consolidando regiones económicas propiamente dichas, integraciones este y oeste, unidas por vías fluviales, férreas y carreteras.

En una primera observación, y vista de tal modo, la disposición de los elementos geográficos, población y vías de transporte de este dilatado espacio económico, parece posible ubicar el grupo regional que sigue.

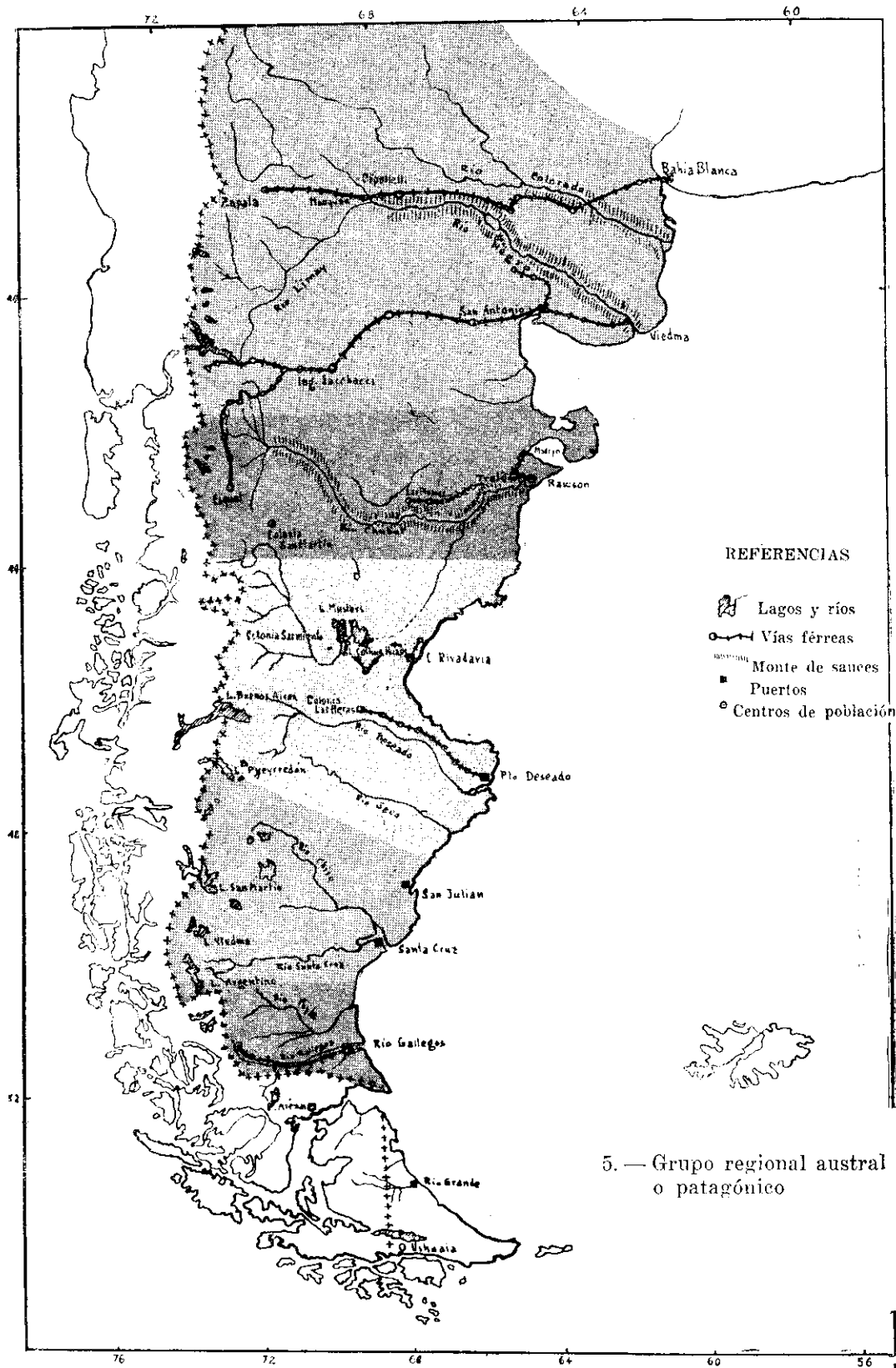
<sup>36</sup> YGOBONE, *op. cit.*, pgs. 344, 345 y 368.

<sup>37</sup> WUCSICH MATZEN, J. A.: *Consideraciones económicas sobre los yacimientos minerales de hierro de Sierra Grande*, Inst. de la Producción, Buenos Aires, 1954.

<sup>38</sup> YGOBONE, *op. cit.*, pgs. 441-43.

<sup>39</sup> YGOBONE, AQUILES D.: *Función social y económica de los transportes de la Patagonia*, Inst. de la Producción, Buenos Aires, 1953, pág. 25.

<sup>40</sup> YGOBONE, *op. cit.*, pág. 465.



1. El sud de Mendoza, sudoeste de La Pampa, sud de Buenos Aires, así como Neuquén (fuente de energía hidráulica, y petróleo, producción agrícola y forestal) no parece pertenecer a una unidad económica espacial con Río Negro (de cuencas mineras de hierro, calcáreos y cloruros a pocos kilómetros del mar) unidos por las vías en gran parte navegables de los ríos Colorado y Negro; así como por el F. C. Gral. Roca de Bariloche y Esquel al Puerto San Antonio y a Viedma, y caminos en red al oeste y transversal en la meseta hacia dichos puntos atlánticos. Una unidad hidroeconómica regional,<sup>41</sup> confirmada por el curso de las rutas 22 y 23.

2. Chubut central formando una unidad agrícola pastoril a lo largo del río Chubut y el ferrocarril las Plumas-Rawson-Pto. Madryn, con gran agricultura en el bajo Chubut y península Valdez. Aunque en parte no pavimentadas o consolidadas, las rutas 24 y 25 siguen el curso que hace a la conformación que delineamos.

3. El sud de Chubut y norte de Santa Cruz, con la franja agrícola industrial en base a los lagos Musters y Colhue-huapi y río Senguer y la cuenca petrolífera (con destilería y usina de gas) servida por el ferrocarril de Colonia Sarmiento a Comodoro Rivadavia y la franja agrícola pastoril del lago Buenos Aires y el río Deseado (no navegable) y el ferrocarril de Colonia Las Heras a Puerto Deseado. Unidad económica espacial, que por algo constituyó la división provisoria que se llamó zona militar de Comodoro Rivadavia, plenamente confirmada por el curso de las rutas 26, 276 y 277.

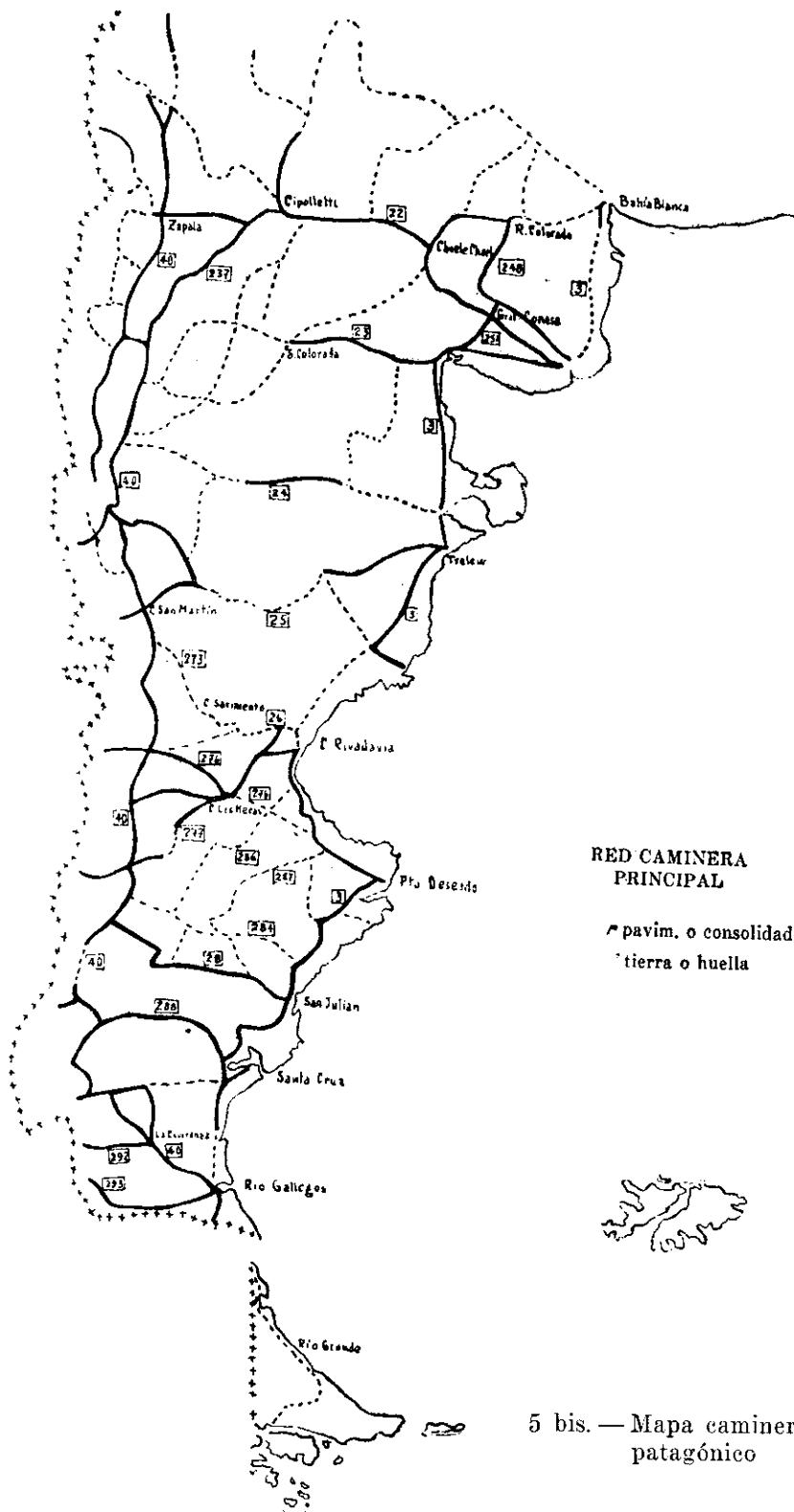
4. La zona de los lagos San Martín, Viedma y Argentino, con los ríos Chico, Shchuen y Santa Cruz, no dejan de constituir una zona pastoril independiente, con mercado exterior para sus carnes, lanas y cueros, con los puertos San Julián y Santa Cruz. El curso de las rutas consolidadas 28 y 288 confirman aquí acabadamente nuestra tesis.

5. La zona continental austral, con los ríos Coig o Coyle y Gallegos, en cuyas desembocaduras tienen los puertos de sus mismos nombres, constituye una unidad pastoril y minera con la cuenca carbonífera de río Turbio, también conformada por el curso de las rutas 292 entroncada en la 40 y la 293.

6. La isla tras el estrecho de Magallanes, es una unidad cuyo centro nudal está concentrado en Punta Arenas (Chile) a punto de hacer nula toda interrelación local. La falta de suficiente servicio marítimo lleva el tránsito por Porvenir, a territorio chileno, utilizando el *ferry boat* de Punta Arenas, a Porvenir para ir a Río Gallegos en automóvil. Las comunicaciones, caminos y teléfonos están orientados hacia Punta Arenas, de modo, que esta localidad es mercado, centro bancario y sede de negocios de la región<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> BLUTHGEN, Cap. RODOLFO: *La corporación norpatagónica*, ed. mimeográf. de la Corporación, 1958, pág. 8.

<sup>42</sup> SAROBE, *op. cit.*, pgs. 234 y 245.



5 bis. — Mapa caminero patagónico

Como se ve, tampoco allí tiene fuerza el límite político. Económicamente es un espacio económico chileno. El poder político, como los límites geográficos y políticos, no tuvieron hasta ahora fuerza mayor que la que gestar el límite económico.

Toda acción entonces, destinada al desarrollo del grupo regional patagónico, debe partir del respectivo estudio particular de cada una de sus espacios o regiones económicas y muy fino análisis de sus correspondientes fronteras económicas.

Que da allí por establecer, el deslinde, la frontera de este desnivel de desarrollo espacial y esta es la preocupación que surge frente a la disputa acerca del éxito o el fracaso de la protección aduanera al espacio subdesarrollado que importan las medidas implícitas en la designación "Paralelo 42°".

### III. Determinación del linde entre ambas áreas.

#### 1. Espacios

Como se preocuparan por la incorporación del tiempo, la investigación del acontecer durante el transcurso del flujo de la actividad económica, trayendo las más ricas observaciones conducentes al análisis dinámico en economía, los economistas trataron también de incorporar el análisis de las consecuencias de un espacio de conformación, depósitos, disposición demográfica y conducta económica no homogéneos, preocupación que se va condensando en la teoría económica espacial<sup>43</sup>.

Esta teoría nos conduce a la diferenciación entre espacio geográfico, espacio político y espacio económico, que no son coincidentes de necesidad.

Tenemos así:<sup>44</sup>

a) Espacio político, el instituido por el poder de los Estados, poniendo límites en el espacio terráqueo (tierra, mar y aire), que son la limitación de su soberanía política, que trae sus influencias en la determinación y conformación de los sistemas y de las regiones económicas. El que por los desequilibrios puede algún día hacerse correlato el uno de la otra por el peso de lo económico, como puede haberlo sido en el comienzo de la constitución de los estados nacionales. El equilibrio económico de una región le ha dado solidez e independencia, si no lo han hecho posible una reunión racial, cultural o religiosa. Mientras tanto, los límites políticos por artificiales, no serán definitivos hasta el logro del equilibrio interno y armoniosa relación interregional y en última instancia, hasta la universalización política del mundo. Recuérdese sino, la desintegración del

<sup>43</sup> VON THÜNEN, J. H.; LÖSCH, A.; PREDHÖL, A.; HOOVER, E. M., ISARD, W. y entre nosotros POPESCU, ORESTE: *Espacio y Economía*, La Plata - Bahía Blanca, ed. del autor, La Plata - Bahía Blanca, 1953; *Técnica y Economía*, Bahía Blanca, 1952, pgs. 61-89; y *Revista de Ciencias Económicas*, n° 44, Buenos Aires, 1953, pgs. 419-452; "La región económica", *Económica - Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de La Plata*, I, n° 3-4, La Plata, 1955, pgs. 399-439.

<sup>44</sup> POPESCU, ORESTE: "La región económica", *op. cit.*

imperio español de Carlos V, la debilitación del *hinterland* inglés o inversamente la integración del Beneluz, la U. R. S. S., la unión de pueblos árabes, los temores sobre alguna forma de integración del Virreynato del Río de la Plata.

b) Espacio geográfico, que comprende la unidad espacial dada por la naturaleza, el país, la "comarca", o región geográfica con todo lo telúrico. Es ese algo más real, más concreto y duradero de la estructura de los sistemas económicos, que lo político, en su expresión avanzada de nudalidad funcional de los elementos y fuerzas, alrededor de un polo en el que las corrientes de dirección centrípeta, superan en fuerza o poder, a las centrífugas.

c) Espacio económico o región geográfico-económica, cuadro natural deslindado y conformado por la actividad económica, que lo convierte en región económico antropogeográfico. El conjunto espacial dominado, dice POPESCU, por determinados fenómenos económicos interrelacionados, gozando de condiciones homogéneas, de origen geográfico en que "La economía es la fuerza primaria en la explicación, mientras todos los demás factores contribuyen a la explicación de las formas espaciales".

## 2. Límite político de la Patagonia

Como vimos en el punto I, 4 no ha habido un acuerdo sobre un límite político para la Patagonia, pero se le puede dar por establecido sin mayor disputa, sobre todo dada su intrascendencia, en la línea que va de la naciente del río Barrancas, siguiendo por el Colorado, pasando por el meridiano 5° al Negro hasta el Atlántico. Véase en mapa 1.

## 3. El deslinde geográfico

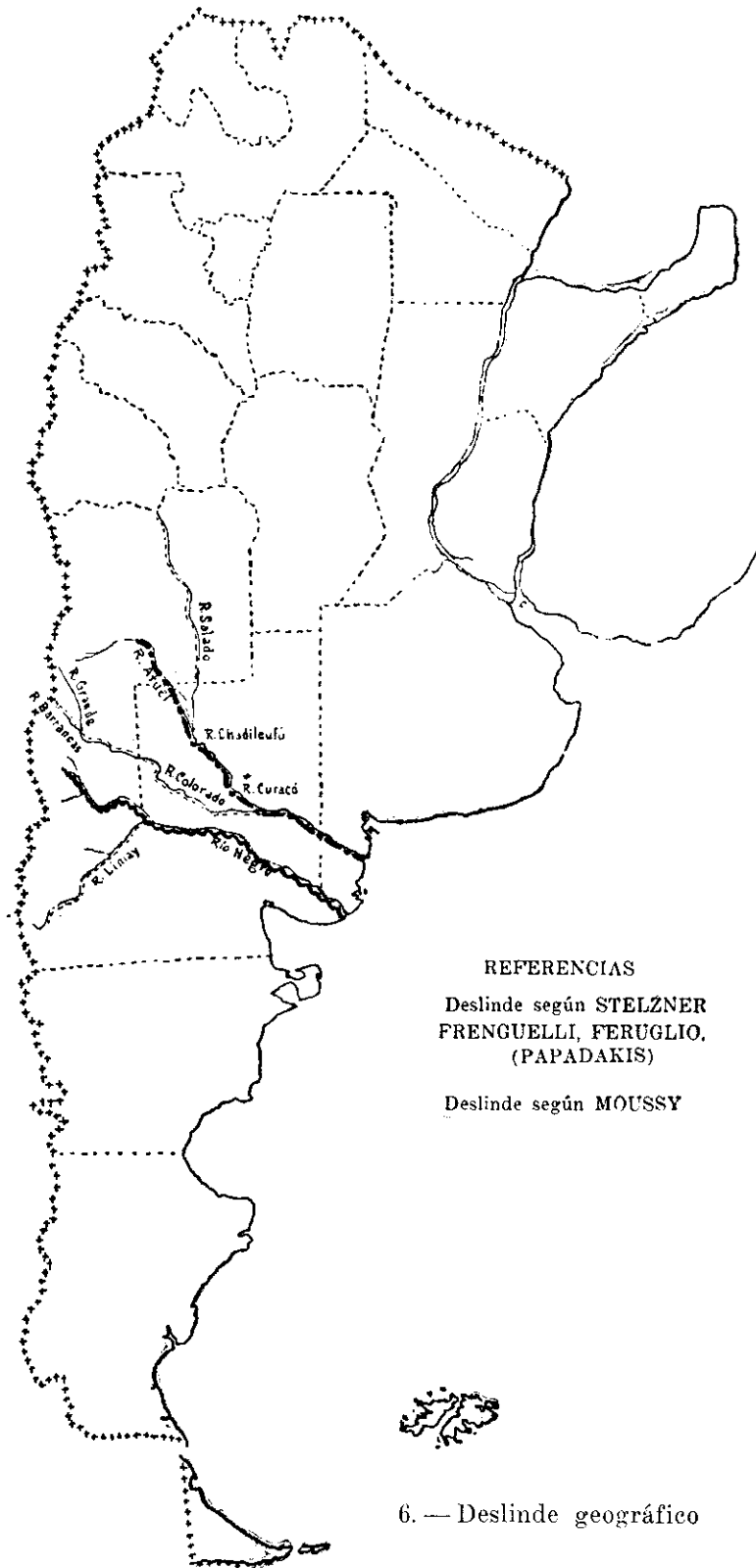
DE MOUSSY<sup>45</sup> fundándose exclusivamente en criterios físicos, especialmente topográficos divide al territorio nacional en cuatro grandes sectores entre los que la "patagonia, al S., abarcando las 'llanuras' esteparias que se extienden al S. del curso del río Negro". ALFRED STELZNER<sup>46</sup> en tres entidades morfológicas principales: llanuras montañas aisladas y cordilleras y luego siete grandes regiones fisiográficas entre ellas la llanura patagónica, al sur de las pampas, fértil y estéril, más precisamente, desde el curso del río Colorado.

FRENGUELLI<sup>47</sup> hace una clasificación morfológica de planicies, montañas e islas, comprendiendo en la primera a la Patagonia "Sus límites están bien definidos por el Atlántico al E., las sierras del Neuquén central y la Cordillera al O. y el S. (prolongación fueguina), y por el

<sup>45</sup> DE MOUSSY, M.: *Description géographique et statistique de la confédération Argentina*, Paris, 1860-64, citada por FRENGUELLI, JOAQUÍN: *Geografía de la República Argentina*, t. III, op. cit., pgs. 5-114.

<sup>46</sup> NAPP, R.: *Die Argentinische Republik*, Buenos Aires, 1876, también citada por FRENGUELLI en la misma.

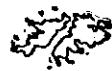
<sup>47</sup> FRENGUELLI, op. cit., pág. 29.



REFERENCIAS

Deslinde según STELZNER  
FRENGUELLI, FERUGLIO,  
(PAPADAKIS)

Deslinde según MOUSSY



6. — Deslinde geográfico



“curso del río Colorado más o menos hasta la altura de los bañados del Chadi-leufú. Desde aquí hasta las elevaciones montañosas del O, existe el único trecho de límites indecisos, por cuanto el paisaje con rasgos patagónicos esenciales sale de los límites administrativos de la Patagonia, para remontar hacia el N, entre el curso del Atuel y la precordillera, ocupando el borde occidental de la gobernación de La Pampa y el S. de Mendoza, por lo menos hasta el tramo transversal del Alto Atuel. Dentro de estos límites la Patagonia forma una unidad coherente, con características propias”.

FERUGLIO<sup>48</sup> nos describe minuciosamente la morfología del terreno patagónico, como sucesión de mesetas creciendo en altura desde el mar hasta la precordillera y declinando de S a N y NE, interrumpidas por cuencas y valles transversales, hasta caer en una plataforma extensa y uniforme de suave pendiente hacia el interior, casi llanura, que “continúa al norte del río Colorado y al Oeste del Río Curacó hasta desaparecer paulatinamente bajo el manto de depósitos continentales del Pampense” en la que como él dice: “el tránsito de las mesetas de la Patagonia al área de la pampa es tan grande que no permite trazar entre ellas un límite bien definido... el límite entre la región de las mesetas y terrazas terciarias y el área de los depósitos continentales cuaternarios de La Pampa se encuentra al Norte del límite boreal de la Patagonia propiamente dicha... algunos autores lo llevan al Río Colorado, otros prefieren fijarlo en el curso arqueado del Río Limay-Negro, límite puramente convencional, siendo la transición entre ambas regiones, bajo el aspecto morfológico, gradual e insensible”<sup>49</sup>.

Este autor concluye en que debe definírsela, sobrepasando los límites comúnmente aceptados, “llegando hasta el Norte del Río Colorado”. El límite no muy preciso, de los suelos zonales grises y pardos<sup>50</sup>.

#### 4. El deslinde fitogeográfico

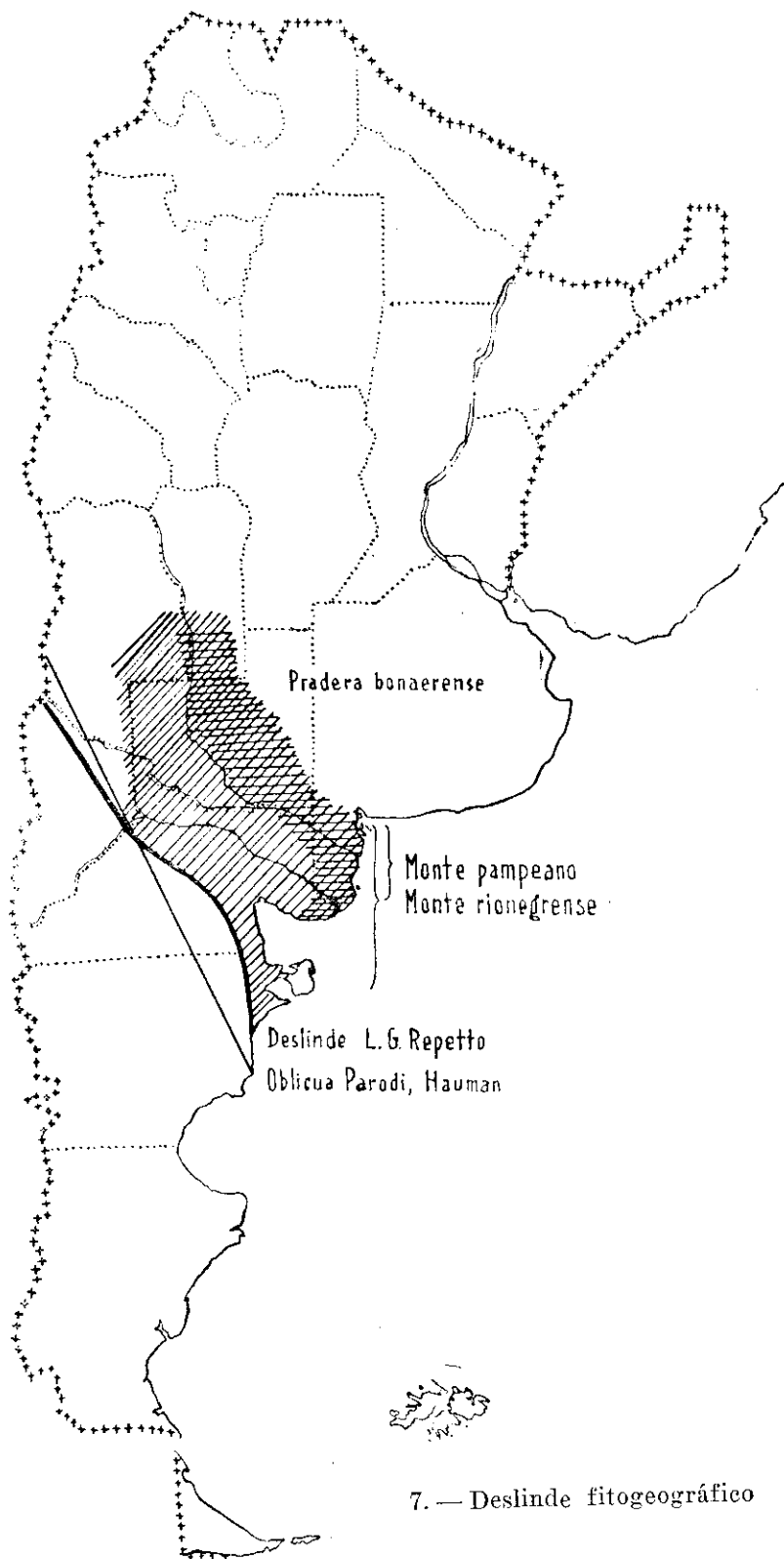
HAUMAN<sup>51</sup> intenta deslindar los paisajes “Provincia del Monte” y “Estepa patagónica”, haciéndolo en los siguientes términos: “Aproximadamente al Norte de una línea, oblicua sobre el mapa, que une el grado 45 en la costa del océano al grado 37 al pie de los Andes, línea que coincide con la isoterma anual de 13° C, empieza la Provincia del monte, de clima tan seco como el de la estepa patagónica, pero sin inviernos fríos”.

<sup>48</sup> FERUGLIO, EGIDIO, *op. cit.*, pgs. 432-34.

<sup>49</sup> FERUGLIO, EGIDIO, *op. cit.*, pgs. 432-34.

<sup>50</sup> PAPADAKIS, JUAN: *Mapa ecológico de la República Argentina*, 2ª ed. aum. del Minist. de Agricultura y Ganadería, Buenos Aires, 1951, II, “Suelos zonales”.

<sup>51</sup> HAUMAN, L.: “La vegetación argentina”, Introducción en *Geografía de la República Argentina* (SAEG) cit., t. VIII, 1939, 1947, pgs. 5-14.



7. — Deslinde fitogeográfico

Según se muestra en los mapas de PARODI y de REPETTO,<sup>52</sup> (mapa 7) el tal límite queda así, trazado desde más arriba de la naciente del río Barrancas, casi desde la naciente norte del río Grande en los límites sud oeste de Mendoza, pasando por la confluencia del Barrancas con el Colorado, por Senillosa sobre el Limay, por sud oeste de Niyeu en el límite sud de río Negro y por el cabo Dos Bahías, en la costa atlántica.

CABRERA dice respecto al tema<sup>53</sup> que "especialmente por el norte sus límites son muy poco conocidos. En líneas generales la estepa se extiende al Oeste hasta los contrafuertes de la cordillera, donde aparecen los primeros árboles de las selvas australes. El límite norte es, desde el punto de vista de las esencias que integran sus asociaciones, una línea oblicua que se extiende aproximadamente desde la región de Chos Malal, en el norte del territorio del Neuquén, hasta unos kilómetros al Sur de Rawson, pasando entre Los Menucos y Cerro Abanico... (las jarillas y piquillines desaparecen)... son substituidos por matas hemisfércas y cojines de verbenáceas, compuestas y umbelíferas... (en el paso al sud) se nota un manifiesto empobrecimiento de la vegetación, mientras la flora se enriquece en forma notable... Como es lógico, la substitución de una formación por otra no se efectúa en forma brusca, existiendo una faja de muchos kilómetros, en la cual se mezclan especies de ambas".

Es este un límite físico bien impreciso, indelineable, como que se trata de una franja de kilómetros, la franja del monte pampeano (índice de crecimiento vegetal de 0.1 a 0.2) al norte del río Colorado, o más amplia, la región y tipo climático del monte rionegrense, que abarca mitad de río Negro y gran parte de La Pampa. Una gradual transición desde la oblicua trazada por PARODI, que va de los coeficientes de humedad de 0.09 hasta 0.44,<sup>54</sup> la línea de nacimiento de la pampa húmeda.

### 5. El deslinde ecológico

PAPADAKIS nos ha dado además de los mapas de los tipos climáticos desde el punto de vista agrícola, los mapas ecológicos de la República Argentina, cultivo por cultivo<sup>55</sup>.

De este aporte, resulta ser que la zona de clima suficientemente cálido y largo para el cultivo de maíz en verano, suficientemente benigno para el cultivo de avena de invierno y bueno para perales y manzano,<sup>56</sup> haciendo exclusión de la estrecha franja atlántica, así como del cordón cordillerano

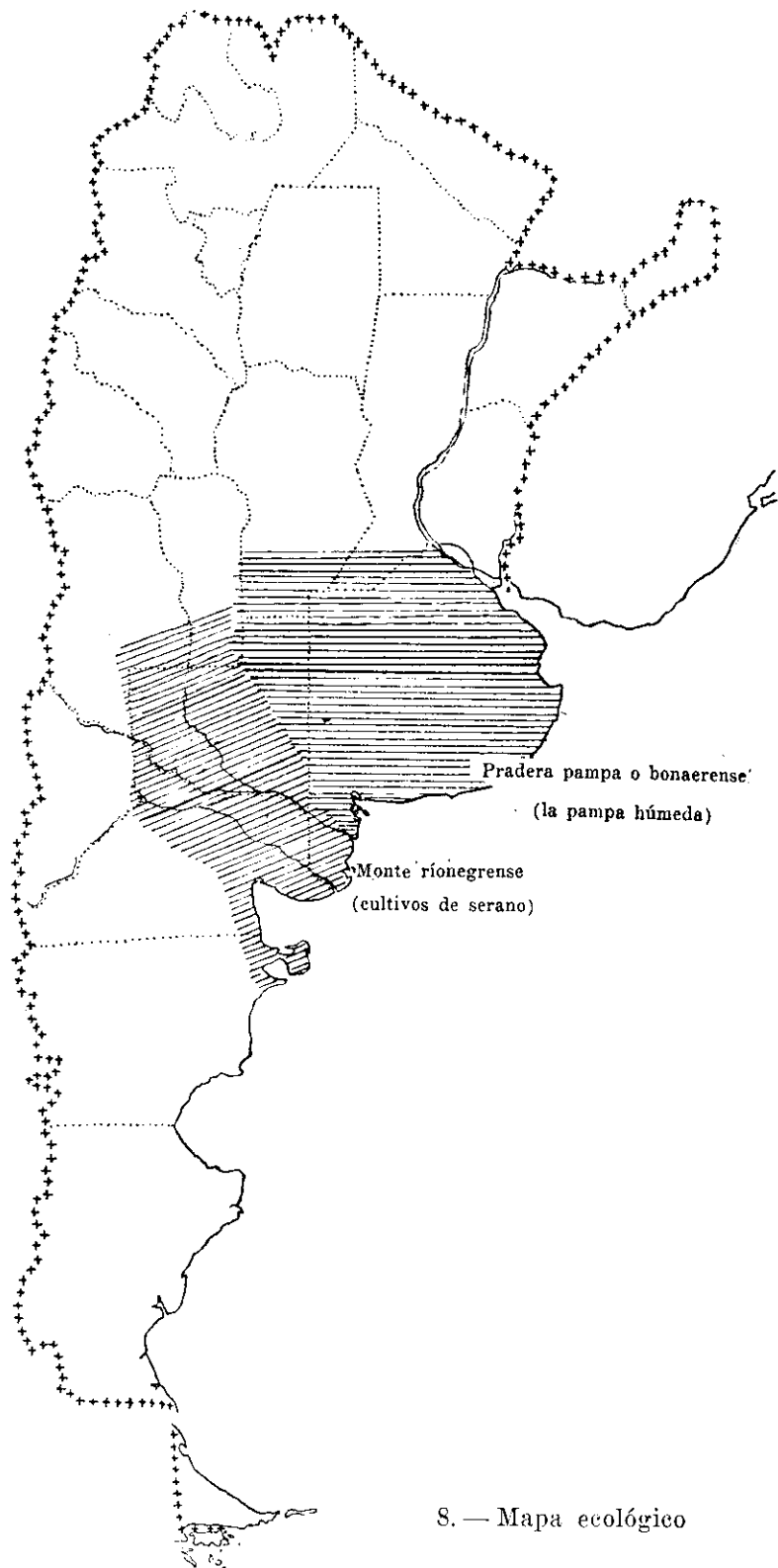
<sup>52</sup> *Op. cit.*, p. 13. REPETTO, LUIS G.: "Formaciones fitogeográficas de la República Argentina", pgs. 14-24.

<sup>53</sup> CABRERA, ANGEL L.: "La estepa patagónica", en *Geografía de la República Argentina*, cit., t. VIII, pgs. 253-55.

<sup>54</sup> Véase PAPADAKIS, *op. cit.*, "Vegetación zonal, Intensidad y ritmo del crecimiento, Regiones y tipos climáticos, Condiciones de humedad".

<sup>55</sup> PAPADAKIS, *op. cit.*

<sup>56</sup> *Op. cit.*, t. II: "Condiciones térmicas del invierno, Condiciones térmicas del verano, Regiones ecológicas de frutales creófilos".



8. — Mapa ecológico

que se prolongan muy al sur, viene a cortar Río Negro desde el límite medio este de Neuquén hasta el ángulo más noreste de Chubut (Puerto Madryn) casi coincidente con los deslindes oblicuo de PARODI-HAUMAN o parabólico de REPETTO y más austral que el límite de la intensidad y ritmo de crecimiento vegetal, que sigue por el río Colorado. El límite del tipo climático del Monte rionegrense como se lo llama<sup>57</sup>. Véase nuestro mapa 4.

Este límite, que comprende clima, suelo y aptitud para cultivo, nos parece algo más preciso que los anteriores, como que es el deslinde entre la pradera pampeana o bonaerense y el "monte" como la "estepa" patagónicas<sup>58</sup> con sus respectivas producciones.

### 6. La frontera económica

Existencia de agua potable, clima y suelo, más dirección de los cursos fluviales como de las vías férreas y ubicación de puertos, tienen decisivo peso en la localización de los pueblos, en el tipo de sus actividades como de su cultura, y todo tráfico depende de estas.

Hemos visto que agua y clima favorecen las fundaciones en el oeste cordillerano después de la conquista, en las cuencas y los valles transversales y su corriente de tráfico fue seguida por la localización ferroviaria buscando puertos (Chipolletti a Choele-choel) y Bahía Blanca, Bariloche y Norquincó, Ing. Jacobacci a Viedma, Las Plumas a Rawson y Puerto Madryn, Colonia Sarmiento a Comodoro Rivadavia, Colonia Las Heras a Puerto Deseado).

La primera de estas localizaciones transversales rompiendo la monotonía de la corriente en abanico con centro en Buenos Aires, ¿no será el límite buscado? Veamos de analizar los hechos.

En primer lugar, la observación de esta dirección de la corriente ferroviaria argentina (BUNGE, A. E., 1925)<sup>59</sup> arroja una primerísima consecuencia depuradora del problema.

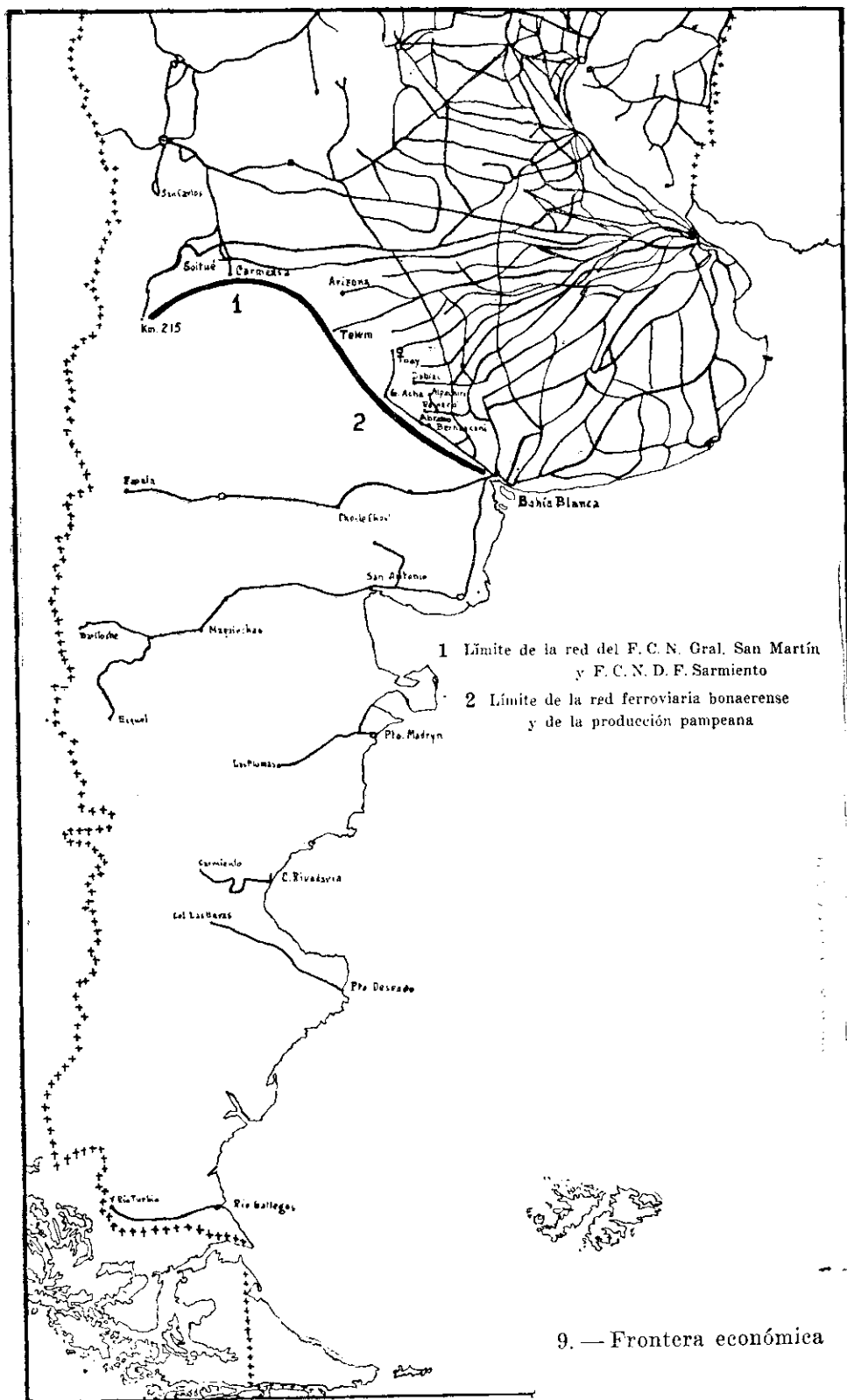
En efecto, debemos descartar parte de La Pampa, como integrante de la Patagonia, por entender que está formando parte de la zona de influencia de la gran metrópoli, que coincide y abarca la zona de la pampa y pampa marginal<sup>60</sup>. Véase sino el espacio cubierto por la red ferroviaria

<sup>57</sup> *Op. cit.*, t. II: "Intensidad y ritmo de crecimiento vegetal, Regiones y tipos climáticos".

<sup>58</sup> *Nuevo Atlas*, cit., pág. 19, mapa fitogeográfico. *Atlas de la República Argentina*, 2ª, Inst. Geogr. Militar, 1954, pág. 14, mapa fitogeográfico del Ministerio de Agricultura.

<sup>59</sup> Me ocupé de este en el 1º Congreso del Comercio, la Industria y la Producción de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1929. DAGNINO PASTORE, L. y DONALDSON, M. S.: *Argentina económica e industrial*, Rosario, 1944, pgs. 139-68. *Planificación y racionalización del sistema ferroviario argentino*, Buenos Aires, 1952, pgs. 58 y 61.

<sup>60</sup> *Nuevo Atlas*, cit., pág. 19, mapa fitogeográfico. PAPADAKIS, *op. cit.*, mapa de vegetación zonal (coef. de humedad superior a 0,44. Zona hasta submarginal para trigo, hasta marginal para alfalfa, lino, maíz y girasol. Intensidad de crecimiento vegetal de 0,9 hasta 0,3.



argentina<sup>61</sup>. Analizando esta, se podrá establecer que no va sino marginalmente más allá de Telén, Toay, Doblas, Alpachiri y Remecó. Algo más al sudoeste, la línea Yoay-Bahía Blanca, con G. Acha, Epu-Pel, Abramo y J. Aráuz, responde a la zona de influencia del Puerto de Bahía Blanca.

En el mapa fitogeográfico observamos que entre aquel límite hay aún una franja de la vegetación de la "provincia monte" con respecto a la vegetación patagónica o "estepa patagónica". Tendríamos que volver a nuestros buenos amigos los botánicos y agrónomos, para deslindar mejor la frontera que nos ocupa, que como recordamos podía ser la decisiva oblicua que va del paralelo 37 al 45, de la cordillera al mar, según los primeros (mapa 7) o la franja del monte rionegrense según los segundos (mapa 8).

Si volvemos a los mapas de la red ferrocarrilera argentina, hallaremos que la égida del ex-Ferrocarril del Sud, hacia el sud este, concluye en la línea Zapala, Neuquén, Choele-choel, Fortín uno, Bahía Blanca, pero esta, alcanzando salida al mar, puede considerarse desligada de los radios del abanico bonaerense<sup>62</sup>.

Este límite resulta ser el impuesto por la naturaleza de las cargas propias de la producción pampeana destinada al consumo metropolitano y transoceánico; ganado, trigo, lino, girasol, alfalfa y maíz, hasta marginales.

Pero nos queda hasta allí (mapa 9), un espacio sin delimitar con este criterio. Ese espacio es el que queda al oeste del abanico formado por las redes de servicios de los ferrocarriles nacionales General Roca y Domingo Faustino Sarmiento, que abarcan la parte meridional de las provincias de San Luis y Mendoza.

El límite en cuestión, puede ser establecido particularmente por las zonas servidas por el Ferrocarril Nacional General San Martín y Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento.

Tenemos allí puntos terminales que detallamos de seguido.

Kilómetro 215 del Ferrocarril Nacional General San Martín, estación próxima al codo del Río Grande, sobre la cordillera de Los Andes. Soitúe y Carmensa, del F. C. N. D. F. Sarmiento, estaciones próximas a General Alvear, sobre el curso medio del río Atuel, que sirven el tráfico en la dirección de las rutas 143, 144, 145 y 40; ellas son las estaciones terminales más australes de la Provincia de Mendoza. Arizona punto terminal de la línea del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, en la Provincia de San Luis marcaría el encuentro con la frontera establecida al este.

Con esto tenemos delimitada la región económica de la Patagonia, como resultado muy coincidente con el extremo N. O. de la oblicua de PARODI y HAUMAN (mapa 7) o sea poco más al norte del deslinde de REPETTO para seguir hacia el este, atravesando el curso medio del Atuel, hasta el encuentro del deslinde entre el Monte Pampeano del análisis fitogeográfico (mapa 7) y la Pradera Bonaerense (la pampa húmeda) del

<sup>61</sup> *Ferrocarriles de la República Argentina*, Cartografías de J. Peuser Ltda., Buenos Aires, hasta 1949. DAGNINO PASTORE y DONALDSON, *op. cit.*, pgs. 49 y 53.

<sup>62</sup> Ferrocarril Gral. Roca, Ref. 5 (RC 153/1 y 6) G 6/177/507.

análisis ecológico (mapa 8), que es el encuentro con el abanico trazado por la zona servida por los ferrocarriles nacionales General Roca y Domingo Faustino Sarmiento con Telén, General Acha y Jacinto Arauz.

Así visto, resulta un límite económico en el que coincide por lógica generación de la actividad, el límite impreso por la naturaleza en cuanto ambiente y suelo, que originan una producción (las fuentes) y los medios de transporte (el tráfico).

#### DER BREITEGRAD 42 UND DIE GRENZE ZWISCHEN DEM NORD— UND SÜDTEIL DES ARGENTINISCHEN WIRTSCHAFTSRAUMES

##### Zusammenfassung

Das Land weist zwei grosse Entwicklungsräume auf: den Norden, der sich entsprechend den Ansprüchen des Aussenhandels entwickelt hat, mit seinem im Hafen von Buenos Aires lokalisierten Zentrum. Diesbezüglich werden Teilungsversuche von BUNGE, LLORENS und GARCÍA MATA, MOYANO LLERENA, MARCENARO und LLORENS analysiert.

Der Süden, eine fast parallel von den Bergen bis zum Meer verlaufende Gruppe von Räumen, die durch die schräge Anordnung von Tälern, Flüssen, Bergen, Eisenbahnen und Landstrassen eingeteilt ist. Diese Einteilung bestätigt die Meinungen des Ex-Ministers RAMOS MEXÍA, des Generals SAROBE und der Geographen und Naturalisten FRENGUELLI, CABRERA und FERUGLIO.

Nach Prüfung der vorliegenden Elemente der politischen, geographischen, phytographischen und ökologischen Grenzen, wird die Wirtschaftsgrenze zwischen den Endpunkten der Eisenbahnen am Kilometer 215 im äussersten Nordwesten, südlich von Mendoza, die den Nordosten der Pampa und Bahía Blanca im äussersten Süden durchquert, festgelegt.

#### LE PARALLÈLE 42 ET LA FRONTIÈRE ENTRE LES NORD ET SUD DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE ARGENTIN

##### Résumé

Le pays offre deux grandes aires de développement: l'aire Nord, qui s'est développée en répondant aux demandes du marché extérieur, avec son centre localisé au port de Buenos Aires, étant donné qu'on analyse des tentatives de division sur ce point de BUNGE, LLORENS et GARCÍA MATA, MOYANO LLERENA, MARCENARO et LLORENS.

L'aire Sud formée par un groupe d'espaces presque parallèles, cordillere et mer, ordonnés par la disposition transversale de vallées cours d'eau, forêts, voies ferrées et réseau routier, ordonnance qui confirme les opinions de l'ex Ministre RAMOS MEXÍA, du Général SAROBE et des géographes et naturalistes FRENGUELLI, CABRERA et FERUGLIO.



En révisant les éléments existants sur des limites politique, géographique, phytogéographique, écologique, on établit la frontière économique à travers des points terminaux du trafic ferroviaire, au Km 215 à l'extrême Nord-Est au Sud de Mendoza, en traversant le Nord-Est de la Pampa et Bahía Blanca à l'extrême Sud-Est.

#### THE 42 ND. PARALLEL AND THE FRONTIER BETWEEN THE NORTH AND SOUTH AREAS OF ARGENTINE ECONOMIC SPACE

##### Summary

Our country offers two large development areas: Northern area, which has developed itself in answer to foreign market demand, with its center located at Buenos Aires port, with reference to which are analyzed attempts of division by BUNGE, LLORENS and GARCÍA MATA, MOYANO LLERENA, MARCENARO and LLORENS. Southern area, a group of spaces almost parallel, cordillera to sea, ordinate by the transversal disposition of valleys, rivers, mountains, railways, and roads, ordination that confirms the opinions of former Minister RAMOS MEXIA, General SAROBE and the geographer and naturalists FRENGUELLI, CABRERA and FERUGLIO.

Once reviewed the existing elements on political limits, geographical borders, fitogeographical boundaries, ecological edges, it is established the economic frontier through the final ends of railway traffic, in Km. 215 at the north-western end at the south of Mendoza, crossing the northwest of La Pampa and Bahía Blanca at the southeastern edge.

#### IL PARALLELO 42° E LA FRONTIERA FRA LE AREE NORD E SUD DELLO SPAZIO ECONOMICO ARGENTINO

##### Riassunto

Il paese presenta due grandi aree di sviluppo: l'area nord, che si è sviluppata rispondendo alla domanda del mercato esterno, con il suo centro localizzato nel porto di Buenos Aires, con rispetto a cui si analizzano tentativi di divisione di BUNGE, LLORENS e GARCÍA MATA, MOYANO LLERENA, MARCENARO e LLORENS.

L'area sud, un gruppo di spazi quasi paralleli dalle Ande al mare, ordinati dalla disposizione trasversale delle valli, corsi d'acqua boschi, ferrovie e rete stradale, ordine confermato dalle opinioni dell' ex-Ministro RAMOS MEXÍA, del Gen. SAROBE, e dei geografi e naturalisti FRENGUELLI, CABRERA e FERUGLIO.

Considerati gli elementi esistenti con rispetto a limite politico, limite geografico, limite fitogeografico, limite ecologico, si stabilisce la frontiera economica lungo i punti finali del traffico ferroviario, a km. 215 nell'estremo nord-est al sud di Mendoza, attraversando il nord-est della Pampa e Bahía Blanca nell'estremo sud-est.