

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA *

I. — ANTECEDENTES

Una programación de desarrollo económico e integración económica no puede ser eficaz sin la consideración previa de las estructuras y relaciones regionales, sobre las que puedan aplicarse las acciones motoras capaces de generar impulsos de repercusión expansiva. Por este motivo, consideramos necesaria la determinación previa de áreas de influencia, regiones económicas funcionales y espacios decisionales ¹.

Sobre tales prioridades en las preocupaciones de integración y desarrollo, formularon recientemente ² observaciones realistas y acertadas particularmente los profesores L. Faropa, destacando la importancia distintiva de la consideración de las estructuras para indicar los tipos de integración y desarrollo a realizar, y de N. Navas Morales, señalando la conveniencia de diferenciar las regiones a las cuales van destinados los planes. Es

* Este trabajo es parte de los estudios comprendidos en el Seminario del Departamento de Economía de la Universidad Nacional del Sur a cargo del autor, que se proponía varias investigaciones destinadas a conocer la significación de Bahía Blanca respecto de la zona austral del país.

¹ Los espacios polarizados y espacios plan definidos por François PERROUX y por Jacques BOUDEVILLE.

² Congreso Internacional sobre Integración y Desarrollo, organizado por ISEA y la Facultad de Ciencias Económicas de Córdoba, 26-31 de julio, 1965.

lo que nos venía preocupando respecto del desarrollo y la integración nacional.

La verdad es que carecemos en el país de esa clase de estudios empíricos en el orden macroeconómico. Apenas algunos ensayos aproximativos ubicados más bien dentro de lo puramente descriptivo, como lo son las determinaciones de espacios homogéneos.

Tentando algunos estudios espaciales del territorio argentino, el autor encontró que al respecto teníamos un país describable por dos grandes espacios económicos bien diferenciados: la mitad norte, con varias regiones funcionalmente polarizadas, y el "Sud Argentino", espacio descriptivamente casi homogéneo. La confusión en la delimitación de ambos grandes espacios nos sugirió la idea de lograr su determinación³.

Una observación personal, al concurrir a la ciudad de Bahía Blanca luego de una ausencia de un cuarto de siglo, sugirió al autor la necesidad de investigar el origen y destino de la renta de la ciudad; pero para ello era necesario determinar primero su zona de influencia.

El profesor U. Bacic nos ofrece una síntesis de las contribuciones habidas al respecto así como el primer estudio propiamente espacial que era requerido⁴. Desecha el área que va del paralelo 37° abajo, indicada por R. Ortiz⁵ así como la que va de los puertos de Quequén y Buenos Aires, con gran parte de las provincias de La Pampa, Neuquén y Río Negro, señalada por G. Palacios Hardy⁶, por no dar ellos la fundamentación del

³ Benigno RODRIGUEZ MEITIN, *El paralelo 42° y la frontera entre las áreas norte y sud del espacio económico argentino*, en *Económica* —Revista de la Facultad de Ciencias Económicas—, Nos. 21-24, La Plata, 1960, pp. 139-146.

⁴ Uros BACIC, *Los límites de la zona de atracción de Bahía Blanca*, en *Estudios Económicos*, N° 2, Bahía Blanca, 1962, pp. 219-243.

⁵ Ricardo ORTIZ, *El puerto de Bahía Blanca*, Colegio Libre de Estudios Superiores, Bahía Blanca, 1941 y *Reflexiones sobre la zona de Bahía Blanca en relación con sus problemas internos de vinculación*, en *Mirador*, Panorama de la civilización industrial, Buenos Aires, Mayo 1960, pp. 37-41.

⁶ Gerardo PALACIOS HARDY, *Bahía Blanca y su zona de influencia*, en *Técnica y Economía*, Instituto Tecnológico del Sur, Bahía Blanca, enero-junio 1952, pp. 7-17.

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

trazado de sus límites. Considera asimismo el área más restringida que también diseñara el mismo Ortiz ⁷, únicamente representativa de límites óptimos según la orientación parcial de los costos de transporte, que estima susceptibles de coincidir con el área de atracción sólo en condiciones muy especiales. Hace lo mismo con el área restringida por la finalidad de orden político trazada por P. González Prieto ⁸, que estima zona de atracción sui generis; en verdad su corte poco más allá del meridiano 63° (límite de la Provincia de Buenos Aires al oeste), y que obedece a las limitaciones que el propio autor impone a su trabajo, dejando fuera las corrientes de negocios de La Pampa, Río Negro y Neuquén, lo hace muy apto para nuestros propósitos (véase mapa 1).

La región norpatagónica, como las restantes, determinadas en base al trabajo del equipo CIE-Di Tella ⁹ salvo por el cómputo de comunicaciones, nos parece fruto de juicios y estimaciones, en cierto modo construcción teórica muy formal, pero no relevamiento empírico. Aquella determinación con Río Negro, Neuquén, La Pampa y once partidos del sudoeste de Buenos Aires, parece quedar demasiado ligada a cálculos teóricos del costo de transporte, que pueden resultar ajenos al flujo real, dejando sin explicación toda La Pampa y algunos partidos de Buenos Aires y por tanto, gran parte de la corriente de productos canalizada al puerto de Bahía Blanca.

El trazado del CFI ¹⁰, en cambio, comprendiendo las provincias de Río Negro, La Pampa, Neuquén y catorce partidos de sudoeste de Buenos Aires, parece más aceptable, aunque no está suficientemente explicada la inclusión de La Pampa Seca y Neuquén. Sin embargo, nos resulta demasiado dominado en su construcción, por el recuerdo de los límites políticos.

Admitiendo como satisfactoria, como punto de partida, por más explicada, el área determinada por U. Bacic en base al

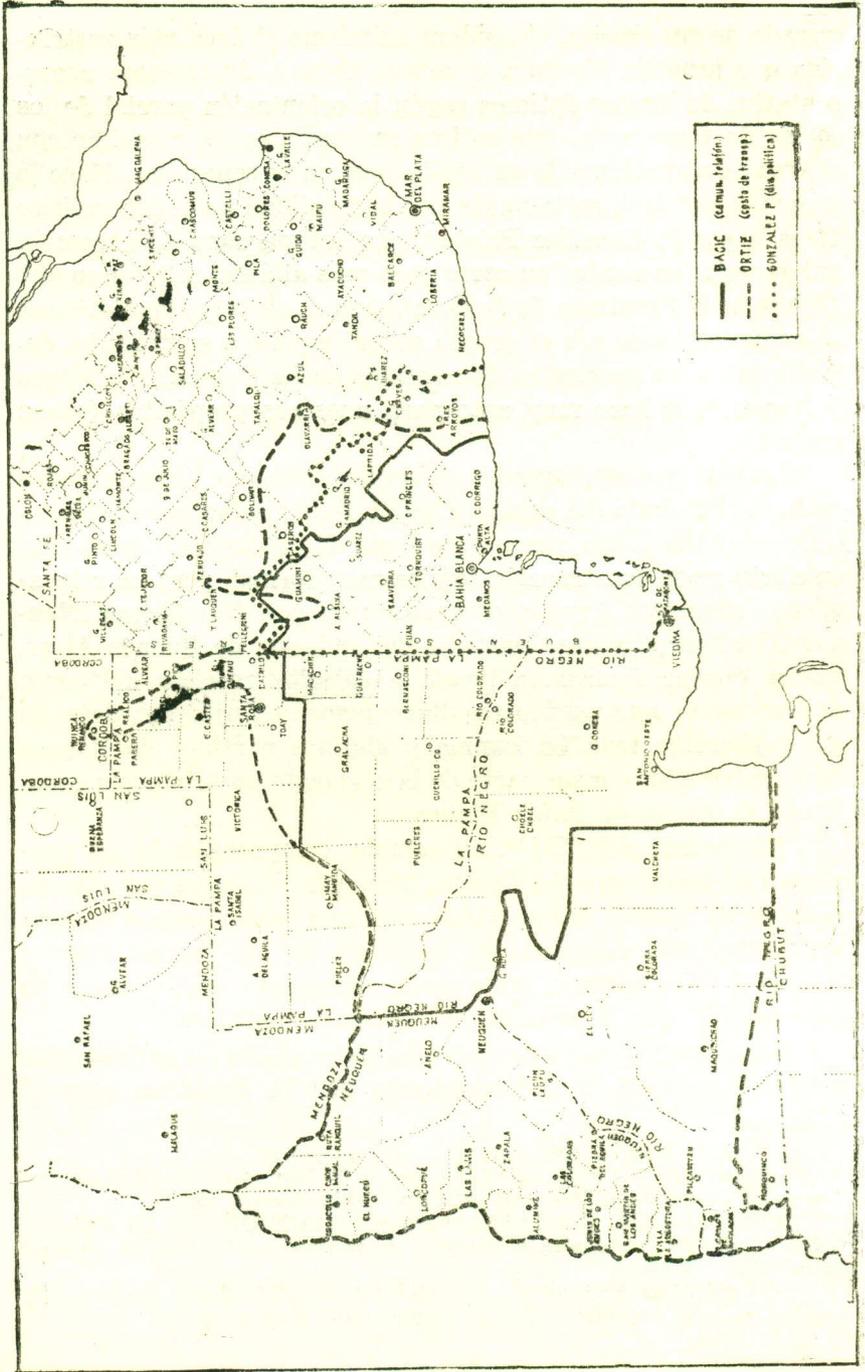
⁷ Ricardo ORTIZ, *Reflexiones* ... cit. pp. 14-15.

⁸ Pedro GONZALEZ PRIETO, *Bahía Blanca, como capital de una provincia*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1962.

⁹ CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS DI TELLA, *Relevamiento de la estructura nacional de la economía argentina*, Buenos Aires 1962.

¹⁰ CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES, *Bases para el desarrollo regional argentino*, Buenos Aires, 1963, mapas, p. 339.

MAPA 1 — ALGUNOS LIMITES DEL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA.



procedimiento de las comunicaciones telefónicas habidas con el centro de atracción observado, teniendo en cuenta las limitaciones que el mismo autor le reconoce¹¹, tratamos de ver si podemos ratificarla o si necesita ser rectificada, mediante el recurso a otros procedimientos.

II. — FLUJO CARRETERO

De los procedimientos de determinación de áreas de influencia accesibles a nuestras posibilidades, hemos recurrido en primer término al flujo carretero, considerándolo capaz de indicarnos los puntos extremos de las relaciones espaciales del centro bahiense.

1. — *Método de trabajo*

Considerando conveniente y posible la toma de una muestra por encuesta personal a conductores de vehículos carreteros que entran y salen de la ciudad, se estimaron los medios y posibilidades de ejecución, previa consulta con conocedores del movimiento caminero de Bahía Blanca, y se procedió a realizar el estudio de las vías de acceso a la ciudad, concluyéndose en que sólo cinco de ellas eran significativas (las pavimentadas). Se trata de las rutas 3 Norte, 3 Sur, 33, 35 y 229, en las que indefectiblemente desembocan las otras, caminos vecinales de tierra.

Basándonos en los datos de la Delegación de Vialidad Provincial en razón de sus procedimientos de cómputo mecánico y periódico, tomamos conocimiento de la intensidad y modalidades del movimiento en aquellas rutas para estimar las posibilidades a nuestro alcance para la realización de dicha encuesta, estableciéndose que los días miércoles eran como de común en este

¹¹ Uros BACIC, op. cit., p. 242.

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

fenómeno, los de mayor circulación de vehículos, así como que los sábados y domingos eran menos representativos respecto de la actividad regular, por lo cual se consideró conveniente elegir un día indistintamente cualquiera de entre los restantes.

Según las observaciones de la aludida dependencia vial, el momento de mayor movimiento o "pico" era el comprendido en los lapsos de 10,30 a 11,30 y de 17 a 18 horas, por lo que con el fin de no originar un trastorno del tránsito se consideró prudente para la toma de la muestra el lapso comprendido entre 14,30 y 15,30 horas en que podía darse la mediana.

Se tomó cuidado de que se tratara de un día que no resultara afectado por particularidad alguna, consecuencia de la estacionalidad, festividades o acontecimientos circunstanciales.

Así fue como se decidió tomar una muestra durante el lapso que va de 14,30 a 15,30, del día martes 11 de mayo de 1964, época que se consideró libre de afectación por particularidades de temporada, festividad y otro particular atractivo.

Se preparó un cuestionario claro, brevísimo y uniforme, conteniendo preguntas sobre las razones que podrían ser promotoras del tránsito respectivo: familiares, comerciales, judiciales, bancarias, laborales, paseo, agregándose una séptima para otras posibles, no tabulables por separado, entre las cuales se nos ha escapado el cómputo separado de razones de trámites administrativos. Además se preguntaba el origen y destino del viaje.

Se podrá aceptar así que el método de encuesta personal elegido, resultaba realizado por el método de azar garantizado, en el que encuestador actuaba como simple colector ilustrado del dato y auxiliar eficiente del encuestado, para conocer el sentido de las interrogaciones que se le harían, sin que hubiera lugar a inducción, deducción o sugestión alguna. Se indicó a los observadores que mencionaran que se trataba sólo de una tarea de estudio de la Universidad Nacional del Sur, lo cual se consideró estimulante para la veracidad de la respuesta.

ESTUDIOS ECONOMICOS

4. — *Ejecución y resultados*

A la hora y en el día convenidos, cada observador se ubicó en la ruta que le tocó en suerte, acompañado del auxilio de la fuerza pública, para asegurarse la detención de todos los vehículos que pasaran.

El observador de la ruta 3 al Norte informó haberse ubicado a 10 kilómetros del centro; el de la N° 33 dio informe de haberlo hecho a 7 kilómetros, el de la N° 35, denunció su lugar de ubicación a 3 kilómetros, el de la N° 3 al Sur se ubicó en el cruce de las vías del ferrocarril Zapala, el de la 229 informó haberse ubicado frente a la planta de Coca Cola a 7 kilómetros.

El estado del tiempo del día y hora elegidos para la operación resultó normal para la respectiva estación, asegurándonos estar libres de distorsión por eventualidades.

CUADRO 1 — FLUJO CARRETERO DE Y PARA BAHIA BLANCA, SEGUN LAS RUTAS DE ACCESO

RUTA	SALIDAS		ENTRADAS		TOTALES	
	nº	%	nº	%	nº	%
3 al N	24		26		50	
33	24		16		40	
35	22		21		43	
3 al S	32		35		67	
229	77		71		148	
Total	179	100	169	100	348	100
En tránsito . . .	23	12	22	13	45	15
Final	156	88	147	87	303	87

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

Como se puede apreciar en el Cuadro 1, los versículos que fluyen de Bahía Blanca afuera, representan 88% y los que vienen de fuera hacia el núcleo bahiense (ciudad y puerto) el 87%, en tanto los pasos de tránsito por el punto nodal bahiense entrando representan el 12% y saliendo el 13%.

CUADRO 2 — COMPOSICION DEL FLUJO CARRETERO DE Y PARA BAHIA BLANCA, SEGUN LOS MOTIVOS DE VIAJE

RUTA	MOTIVOS DEL VIAJE								Total
	Negoc.	Trabajo	Carga	Bancario	Judicial	Familia	Paseo	Otros	
3N	21	9	9	—	2	7	2	—	50
33	9	6	9	—	—	7	7	2	40
35	10	13	5	2	—	8	3	2	43
3S	21	15	13	3	3	7	5	—	67
229	43	33	32	4	1	14	8	13	148
Total	104	76	68	9	6	43	25	17	348
<i>%</i>	29,8	21,8	19,5	2,6	1,7	12,6	7,1	4,9	100

Analizando según resumen del cuadro 2 la composición del flujo observado, comprobamos las siguientes razones del mismo expresadas en por ciento del total: comerciales 29,8%, laborales, 21,8%; cargas, 19,5%; familiares, 12,6%; paseo, 7,1%; bancarias, 2,6%; judiciales, 1,7%; otras diversas, 4,9%. Las cuatro primeras, todas razones de flujo de actividad francamente económica, representa el 73,7% del total.

El análisis del movimiento por razones de paseo, demuestra que no hay atracción particular en Bahía Blanca, desde luego respecto de los días de entre semana, pero es posible que aquel 7,1% se incremente para puntos particularmente muy próximos, como es lógico, para los días sábados, domingos y festivos, y más especialmente en verano por el paso a la zona de los lagos del Sud, lo cual incrementaría la actividad económica con gastos del servicio de automotores, alojamiento y comida, entradas a

espectáculos y otros esparcimientos. Algo parecido cabe señalar en cuanto a la atracción de la Universidad, con los gastos de vivienda, comida, etc., por parte de estudiantes de la zona, que vendrían a compensarse con los anteriores en el período de vacaciones.

Los resultados son entonces bien representativos de la atracción económica del núcleo bahiense, y considerable en no menos de un 75 % de toda la actividad. Lamentablemente se nos escapó precisar la actividad puramente debida a los trámites de la administración pública.

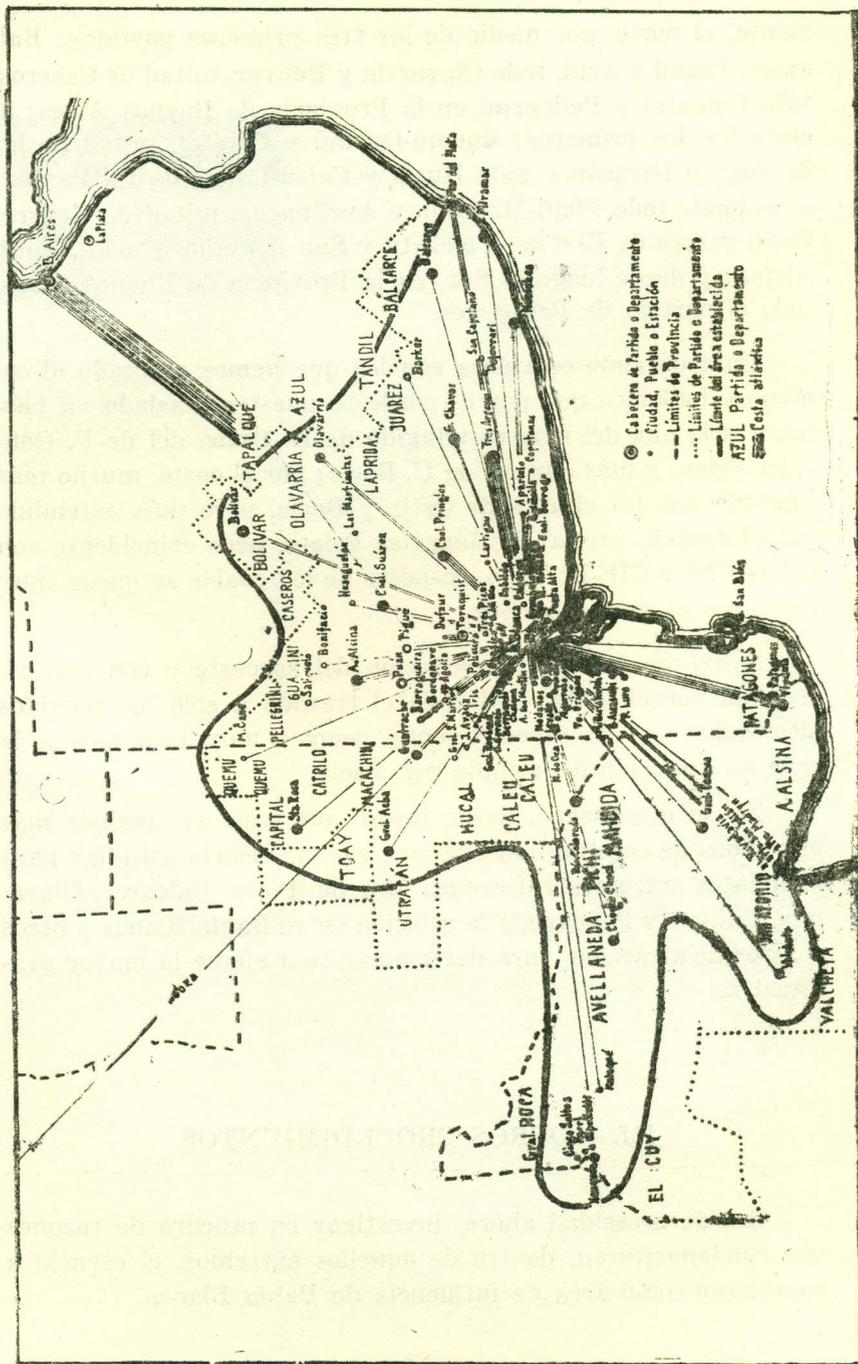
Sobre el calco parcial de un mapa de la República Argentina, hemos procedido a copiar los nombres de ciudades, pueblos y estaciones, de los que se registró mención de origen o destino del flujo carretero, señalándose la densidad del tráfico correspondiente (ver mapa n° 3).

Así pudimos ver, que, dejando de lado la interrelación con la metrópoli —15 vehículos registrados (3,1 % del total), de los cuales 6 entrando y 7 saliendo de Bahía Blanca, siendo 4 de ellos sólo tránsitos de la Capital Federal— y las accidentales o de paso de Mendoza (1), de Puerto Madryn (1), de Comodoro Rivadavia (2) y de San Julián (1) —5 en total— se puede perfilar un área que tiene sus límites al norte en la Provincia de Buenos Aires por los partidos: General Pueyrredón, Balcarce, Tandil, Azul, Olavarría, Bolívar, Caseros, Pellegrini; al oeste en la Provincia de La Pampa por los partidos: Quemú-Quemú, Capital, Toay, Utracán, Hucal y Caleu-Caleu; al sudeste en la Provincia de Río Negro por los departamentos de Pichi-Mahuída, Avellaneda, General Roca, El Cuy, Valcheta y San Antonio, todos cuyos límites exteriores se demarcan allí (Mapa n° 2, punteado fino).

Mas no adoptaremos el procedimiento del profesor U. Bacic, consistente en tomar todo el ejido de los partidos, pareciéndonos, en cambio, más acertada una línea que los corte a distancia media del último punto de influencia. Podemos así trazar un deslinde menos abrupto por una línea que pasa aproximada-

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

MAPA 3 — EL FLUJO CARRETERO DE Y HACIA BAHIA BLANCA



mente, al norte, por medio de los tres primeros partidos: Balcarce, Tandil y Azul, todo Olavarría y Bolívar, mitad de Caseros, todo Guaminí y Pellegrini en la Provincia de Buenos Aires; al oeste los dos primeros: Quemú-Quemú y Capital, mitad de los de Toay y Utracán y todo Hucal y Caleu-Caleu, de La Pampa; al sudoeste todo Pichi-Mahuída y Avellaneda, mitad de General Roca, partes de El Cuy, Valcheta y San Antonio y todo Adolfo Alsina; y desde luego al Sur, en la Provincia de Buenos Aires, todo el partido de Patagones.

Confrontando esta área con las que hemos mentado al comienzo, hallamos que por el nordeste nuestro traslado va bastante más allá del más restringido de R. Ortiz, del de P. González Prieto y más aún del de U. Bacic; por el oeste, mucho más limitado que los citados de Ortiz y Bacic, pero más extendido que el espacio parcial de González Prieto, pero coincidente con los de CFI y CIE-Di Tella, respecto de los cuales se queda muy corto por el oeste y el Sur.

Salvo por la fuerte restricción del noroeste y con una corrección por el oeste, limitando el trazado a sólo los partidos alcanzados por su procedimiento, caemos muy próximos a la zona de atracción delimitada por Bacic.

No se nos escapa, desde luego, que para un análisis más minucioso de este deslinde, habría sido necesario estudiar para los puntos extremos (Miramar, Mar del Plata, Balcarce, Olavarría, Bolívar y Pellegrini) la relación entre Bahía Blanca y otros centros de atracción, para determinar cuál ejerce la mayor gravitación.

III. — OTROS PROCEDIMIENTOS

Era de necesidad ahora, investigar en procura de razones que fundamentaran, dentro de aquellos extremos, el espacio a considerar como área de influencia de Bahía Blanca.

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

Sólo tres de los medios para la demarcación del área de influencia que nos interesa pudieron ser concretados: los de atracción financiera, de atracción portuaria y el flujo de mercancías significativas.

1. *Atracción financiera*

En alguna medida hemos podido alcanzar el propósito de establecer la atracción financiera de nuestro centro, mediante el conocimiento del número de los clientes de las entidades bancarias con sede en la ciudad, y el flujo financiero a través del movimiento de compensaciones de la sucursal del Banco de la Nación en Bahía Blanca.

a) *Clientela*

Hemos estimado este medio por entender que los que poseen cuenta bancaria en Bahía Blanca pueden tenerla por los motivos de ingresos y pagos que analizaremos.

Si se trata de perceptores de ingresos por venta de bienes y servicios, ello significa que esos ingresos dependen, en cuanto a su colocación, de Bahía Blanca y así las actividades e ingresos correspondientes a esas localidades dependen de esta ciudad.

Si se trata de la inversión de capitales, sus rentas provienen de actividades económicas del centro bahiense, por lo menos como centro nodal del movimiento financiero.

Si sólo se trata del depósito de ahorros, éstos son motivo de crédito en la zona o el centro mismo y dependen de él, como centro de atracción crediticia propiamente dicho, para la percepción de intereses. Lo contrario de ello sólo es lógico para centros competidores pudiendo sólo ser considerados como tales Buenos Aires, Córdoba y Mendoza por el norte y Comodoro Rivadavia por el sur.

Si se trata de cuentas abiertas para pagos, éstos podrían originarse por el abastecimiento de productos o bienes de la zona. Cuando los productos proceden de centros menores, éstos serán dependientes de la actividad productora de la zona o negociadora del centro. Cuando, en cambio, proceden de grandes metrópolis nuestro centro dependerá de ellas y tendremos que dejarlas fuera de nuestra consideración.

La reticente colaboración de algunas de las casas bancarias de Bahía Blanca nos permitió conocer sólo parte del número de sus clientes, radicados en la zona, con cuenta en la ciudad.

Sumados los clientes de los bancos de la Nación (parcial), Provincia de Buenos Aires, Español del Río de la Plata, Regional Sureño, de Italia, Mutual del Sud, que tienen sus domicilios fuera de Bahía Blanca, resultaron ser 927, de los cuales 199 (21,3 %), son de la zona del Gran Buenos Aires, Rosario y Córdoba, quedando así 728 (78,7 %) como consecuencia posible de la atracción de Bahía Blanca o simplemente con negocios en este centro.

La distribución espacial respectiva señalada en el mapa 4 con rayado grueso, permite apreciar una dispersión más o menos regular en el espacio que se agota en los límites de los partidos de la Provincia de Buenos Aires desde el este: Tres Arroyos, González Chávez, Juárez, Tandil, Azul, Olavarría, General Lamadrid, Coronel Suárez, Guaminí y Adolfo Alsina; de la Provincia de La Pampa: Atreucó, Guatraché, Hucal y Caleu-Caleu; de la Provincia de Río Negro: Pichi-Mahuída, Avellaneda, General Roca, El Cuy, Pilcaniyeu y Bariloche; de la Provincia de Chubut: Cushamen y Futaleufú, volviendo a Avellaneda, para bajar nuevamente por Valcheta, San Antonio y Adolfo Alsina.

Dicha distribución viene a corresponder, con una ampliación por el norte y nordeste con el límite de Bacic (más los partidos de Tres Arroyos, González Chávez, Juárez, Tandil, Azul, Olavarría, Laprida y General Lamadrid), como con el de González Prieto (agregando Juárez, Tandil, Azul y Olavarría) y también con el de Ortiz (ampliado con Juárez, Tandil y Azul). Corresponde, además, una mutilación por el noroeste de La Pampa

hasta Neuquén del trazado de Bacic, puesto que sus cómputos no registran llamadas telefónicas en una gran parte del partido de Utracán. Proponemos, en cambio, una nueva ampliación por el sudoeste siguiendo el valle cordillerano hasta Esquel para incluir a General Roca y coincidir con aquél en la dirección sudeste, modificando los límites políticos por una suave curva, que quisiera ser una recta, de General Roca al Atlántico por Valcheta y Sierra Pailemán. No vemos razón para seguir los límites políticos de partido o departamento en territorios de homogeneidad espacial que, por estar casi despoblados, piden este procedimiento, si no media razón en contrario.

b) Transferencias

Para considerar el flujo de dinero, nos hemos valido del movimiento de compensaciones de la sucursal del Banco de la Nación en Bahía Blanca, que detenta alrededor del 20 % del total de cuentas de entidades radicadas en la localidad (quizás mucho más si se lo calculara por el volumen de operaciones).

El análisis de los saldos de las compensaciones habidas durante el año 1964, medidas en tres momentos (enero, mayo, septiembre), lo dispusimos en detalle para las provincias de Buenos Aires (apartado el conjunto porteño, de San Nicolás, por Luján a La Plata), La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y territorio de Tierra del Fuego.

Con la excepción de los partidos de Ayacucho y Rojas (de-sechamos Saladillo, Lobos y Salto por la irrelevancia de sus cifras), los saldos deudores positivos para Bahía Blanca, resultaron caer dentro de la región que estamos queriendo deslindar con una saliente por el este de la Provincia de Buenos Aires, extendiendo la influencia por J. N. Fernández (Necochea) y Lobería, hasta Com. N. Otamendi (Gral. Alvarado no alcanza a compensar por el negativo de Miramar); como se daba en el

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

trazado según el registro del flujo carretero, ampliándole con Tandil, Azul, Caseros, Carlos Casares, Pehuajó, Carlos Tejedor, hasta Roberts en Lincoln por el nordeste de la provincia de Buenos Aires, desechando por allí Cnel. Granados, Gral. Pintos y Gral. Viamonte, por la irrelevancia de las cifras.

Igualmente acontece siguiendo por la provincia de La Pampa, ampliando el trazado hasta Intendente Alvear (Chapaleufú), Realicó, Ing. Luiggi (Realicó), E. Castex (Conhelo), Victoria (Leventué) y Gral. Acha (Utracán).

Saldos negativos contradictorios se dan en La Pampa para Quemú-Quemú y Macachín, desechados por irrelevancia de las cifras (13 %) respecto del total de la provincia, así como, en la provincia de Buenos Aires, para Miramar, compensando ampliamente por el de Com. N. Otamendi del mismo partido. Pero otra cosa es el que se da en la misma provincia para Tres Arroyos, para el cual no encontramos explicación sino que podría resultar constituyendo parte de un polo menor entre los extremos bahiense y porteño.

Además nos quedan sin explicación los saldos negativos interiores a la zona: Trenque Lauquen y Río Colorado.

2. — *Atracción portuaria*

La bahía en cuya proximidad está ubicado el centro de atracción que consideramos, tiene radicados los puertos de Galván e Ing. White¹², la casi totalidad de cuyo movimiento de embarques consiste en cereales (trigo, avena, cebada, centeno, etc.) y en parte de la producción frutícola proveniente de los valles de Río Negro.

¹² Con elevadores para 145.000 t. a más de los silos subterráneos de Grünbein para 320.000 t. y los de reciente instalación en Bahía Blanca sobre el F. C. N. Gral. Roca, paraje El Guanaco.

El cómputo de la zona cerealera cuya producción es atraída, fue hecho sobre la base de la información dada por los consignatarios de Bahía Blanca, sobre los puntos de procedencia de sus consignaciones.

Los embarques de cereales (promedio 1,5 millones de toneladas), abarcan una zona de origen que va desde el este en la Provincia de Buenos Aires, por Tres Arroyos, González Chaves, Juárez, Olavarría, Bolívar, Pehuajó, Trenque Lauquen y Rivadavia; en la de La Pampa por Chapaleufú (Intendente Alvear); en la de Córdoba por el Departamento General Roca (Huinca Renancó); en la de San Luis por Departamento Gobernador V. Dupuy (Arizona); en la de La Pampa tomando por Departamento Leventué, para contraerse hacia el sudeste por el Río Colorado, hasta poco más al este del límite de la provincia de Buenos Aires, por los partidos Villarino y Patagones hasta el Río Negro.

Esta zona está servida además por unos 6.000 kilómetros de línea férrea que responde en su trazado a la atracción portuaria; además, las distancias son siempre inferiores en la dirección nordeste hacia Buenos Aires.

La zona cerealera que consigna su producción a Bahía Blanca, explica con exceso los extremos este, norte y noroeste del área que nos ocupa. Pero viene a rectificar por el este nuestro trazado según registro del flujo de vehículos, confirma el de atracción bancaria, salvo para los partidos Tandil y Azul, lo amplía en mucho por el noroeste con la inclusión de toda La Pampa húmeda, algo de la provincias de Córdoba y San Luis, pero excluyendo, como era lógico, por la cuenca particular de que se trata, toda la provincia del Río Negro.

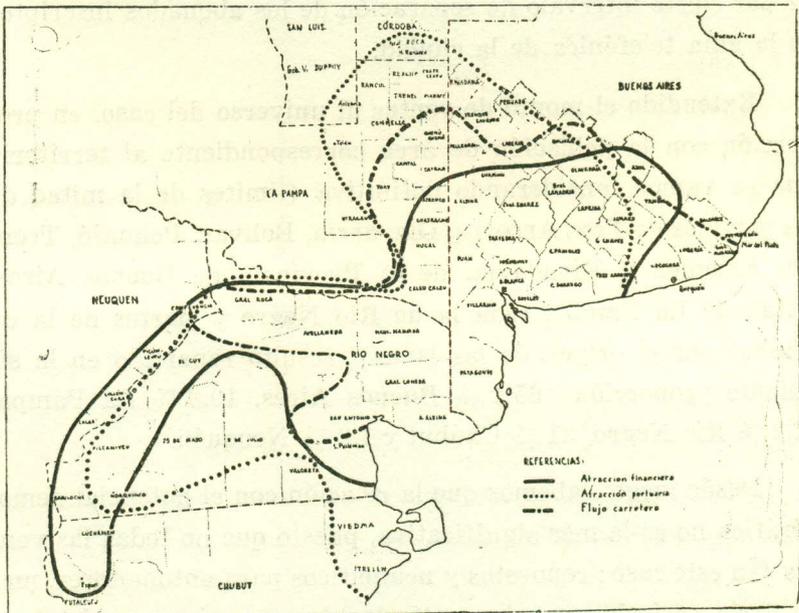
Salta allí a la vista, que si se considera la razón de ser de la extensión sudoeste que se conforma al mapa del movimiento de vehículos, se la podrá hallar, vinculándola con la producción

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

frutícola de los valles del Río Negro, que en gran parte (unos 100.000 cajones) sale por el puerto de Bahía Blanca.

Parecerá más difícil explicar la notable diferencia que se da aquí respecto de la prolongación que en forma de tentáculo se registra según la atracción financiera, extendiéndose mucho más al sudoeste por los departamentos El Cuy y Bariloche de la Provincia del Río Negro y los de Cushamen y Futaleufú (Esquel) de la de Chubut.

MAPA 5 — EL FLUJO CARRETERO, LA ATRACCION PORTUARIA Y FINANCIERA DE BAHIA BLANCA



Se la puede explicar, como también sería explicación suficiente para todo el sud de la Provincia del Río Negro, si se

considera el volumen de 21 millones de kilos de lana que entran a Bahía Blanca: 9,4 por el Mercado Victoria, 6 por la barraca Segatori y 5,6 por varias consignaciones no computadas por la Dirección Nacional de Lanas, de las que el 70 % va a Buenos Aires.

3. — *Flujo de mercancías significativas*

Se intentó un muestreo —superior al 20 %— de las empresas con representantes en la zona: 12 de 22 comercios mayoristas, 4 de 14 proveedores de repuestos y neumáticos para automotres y 3 de 14 firmas de implementos agrícolas (incluidos los sólo vendedores de ellos), muestra el azar que se procuró garantizar por cierto intervalo de separación de los abonados inscriptos en la guía telefónica de la ciudad.

Extendido el monto de ventas al universo del caso, en proporción con la población de área correspondiente al territorio que ya vamos considerando definitiva (límites de la mitad de los partidos de Tres Arroyos, Olavarría, Bolívar, Pehuajó, Trenque Lauquen y Rivadavia, de la Provincia de Buenos Aires, mitad de La Pampa, toda la de Río Negro y partes de la de Chubut por el origen de las lanas), resultó repartido en la siguiente proporción: 65,1 % Buenos Aires, 19,3 % La Pampa, 11,2 % Río Negro, 31 % Chubut y 1,3 % Neuquén.

Desde luego, sabemos que la relación con el potencial demográfico no es la más significativa, puesto que no todas las ventas (en este caso: repuestos y neumáticos para automotores, maquinaria agrícola y muchos artículos de comercio mayorista) se realizan en relación tan estrecha con el número de los habitantes, como podría serlo la relación con los capitales aplicados a la actividad productora, el monto de ventas generales, impues-

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

tos pagados, relaciones que sin duda harían menos dispares las proporciones de distribución espacial establecidas.

Tratando particularmente de explicarnos por qué se prolonga el trazado en dirección sudoeste hasta Esquel, según resulta del estudio de la dispersión de la influencia financiera, recordamos que existen fuertes firmas mayoristas que atienden toda la zona. La comprobación al respecto nos fue brindada por información verbal y gráfica de una de tales firmas mayoristas que abastece particularmente con artículos alimenticios un amplio radio que se extiende por la ruta 22, sirviendo los pueblos a lo largo de los valles del Río Negro hasta Neuquén (Departamento de Confluencia y más al norte atendiendo los pueblos por las rutas 242 y 244), para empalmar con las 23, 40 y 258 y proveer especialmente todos los valles cordilleranos hasta muy al sud, como lo hace la industria frigorífica bahiense al abastecer de carne (promedio anual 75.900 kilogramos) las poblaciones de la costa atlántica hasta Comodoro Rivadavia.

La consideración de estas ventas nos decide a incluir en el área que nos ocupa no sólo la prolongación a Esquel, sino también la totalidad de los partidos de 25 de Mayo, 9 de Julio y Valcheta, que veníamos dejando de lado en los tres trazados anteriores. Pero no así la posible prolongación al norte de Neuquén, por no tener cómo ponderar la importancia de esas ventas hasta Andacollo.

IV. — CONCLUSION

Nos quedamos conformes con los resultados de las cuatro vías seguidas para la determinación del área de influencia económica bahiense:

- a) *tráfico de vehículos*, en procura de la máxima extensión

de las conexiones como punto nodal particularmente, que resultó desbordar el área demarcada con recurso al procedimiento del registro de las comunicaciones telefónicas de Bacic, por el nordeste y sudeste;

- b) *atracción financiera* que nos pareciera apta para confirmar o no la existencia de efectivos lazos de conexión, eminentemente económicos, extendiendo su prolongación sudoeste y justificando una ampliación por el norte;
- c) *atracción portuaria* como la mayor y más sólida fuerza centrípeta, por pertenecer a los elementos de la estructura, ciñendo límites por el este ante la proximidad del puerto competidor de Quequén, amplificándolas notablemente por el noroeste (cuenca de producción cerealera) hasta los 526 kilómetros (Huinca-Renancó) y difundiéndolos hacia el sud entre Mainqué y Choele Choel (cuenca de producción lanera);
- d) *ventas mayoristas* como intento de ajustamiento de algunos extremos por el nordeste, particularmente de la prolongación sudoeste del trazado por la observación de la atracción financiera y el pico en el comienzo este del trazado según el flujo de vehículos; justificando los dos primeros, pero no así el último.

Según estos índices directos, creemos tener en alguna medida determinada el área de atracción del centro bahiense, como abarcando los siguientes espacios políticos:

Provincia de Buenos Aires: Partidos: Adolfo Alsina, Bahía Blanca, mitad de Bolívar, Caseros, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, González Chaves, Guaminí, mitad de Juárez, Lamadrid, Olavarría, Patagones, mitad de Pehuajó, Pellegrini, Puán, Rivadavia, Saavedra, Trenque Lauquen, Tres Arroyos y Villarino;

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

Provincia de La Pampa. Departamentos: Atreucó, Caleu-Caleu, Capital, Catrilló, Conhelo, Chapaleufú, Guatraché, Hucal, Leventué, Maracó, Quemú-Quemú, Rancul Realicó, Toay, Trenel y mitad de Utracán;

Provincia de Córdoba: Parte del departamento Gral. Roca;

Provincia de San Luis: Parte del departamento de Gobernador V. Dupuy;

Provincia de Río Negro. Departamentos: Adolfo Alsina, Avellaneda, Bariloche, El Cuy, General Conesa, General Roca, Pichi Mahuída, Pilcaniyeu, las dos terceras parte de los departamentos de Nueve de Julio y de Valcheta, Ñorquinco, tres cuartos del departamento de San Antonio y 25 de Mayo;

Provincia de Chubut: Departamento de Futaleufú y mitad de Cushamén, Biedma y Rawson.

De este modo hemos delimitado una región polarizada en torno al puerto y conjunto industrial de Bahía Blanca, cuyas relaciones básicas están dadas por el servicio (a través de vías férreas y carreteras tendidas al efecto) de las cuencas de producción principalmente de cereales y lanas y el abastecimiento de los centros poblados que las mismas originan, como explicación fundamental de su funcionalidad. Es un trazado muy parecido al de CFI, salvo por la inclusión de Neuquén.

La conformación de esta región es la de estrella, que comúnmente se da en torno a puntos de ruptura del transporte originando la necesidad de grandes almacenamientos (elevadores y barracas) y centros de abastecimiento y servicio.

Las distancias máximas de sus extremos no exceden la distancia al puerto competidor metropolitano, contrayéndose al Este por la competencia del puerto de Quequén que limita su magnitud particularmente por los accesos carreteros a este último, que —por otra parte— no ofrece calado suficiente para barcos de tonelaje mayor.

La prolongación al sudoeste hasta Esquel se explica por la formación del centro turístico de Bariloche, posibilitando el plan de fomento de un ministro visionario¹³ y precursor de una política atrevida de desarrollo, que creía posible la promoción de una integración regional unida por una red ferroviaria que debía unir Las Heras (de la línea Puerto Deseado, Lago Buenos Aires) con Colonia Sarmiento (de la línea a Comodoro Rivadavia) hasta Esquel, para tornar a puerto San Antonio.

Es posible que pueda considerarse a Neuquén como integrando esta región, incluíble según nuestro deslinde del territorio patagónico, por descriptivamente homogéneo con el resto de éste, pero sus relaciones son tan débiles con el centro polarizador, que no nos alienta a incluirlo, estimando más bien que pueda llegar a constituir un centro local o polo menor de atracción turística en torno a San Martín de Los Andes.

Como se ve, con o sin esa parte noroeste, viene a constituir una ideal "región programa" en la que el proyectado centro energético Chocón-Cerros Colorados, podrá venir a integrar su depresión por el oeste al sud de La Pampa, si se tiene en cuenta el trayecto proyectado del tendido de líneas de alta tensión a la gran metrópoli. Y el centro bahiense —que dispone ya de los elementos necesarios para constituir el complejo industrial de base— debería ser utilizado como centro motor de desarrollo, en el sentido señalado por Perroux y Bye.

El centro energético podrá venir a consolidar y apoyar la integración y desarrollo de la región, constituyendo desde el extremo suroeste un eje hasta Bahía Blanca, uniendo valle cordillerano y puerto. Es la forma en que hemos considerado ya en otra oportunidad¹⁴ que se proyectará todo el desarrollo del territorio patagónico, pero ahora haciendo uno triángulo con Sierra Grande, si se piensa que ésta pide puerto y planta siderúrgica al pie o proximidades de la mina.

¹³ Dr. Ezequiel RAMOS MEXIA, véase Gral. José SAROBE, *La Patagonia y sus problemas*, 2ª ed. Kraft, Buenos Aires, 1943, pp. 17, 105 y 234.

¹⁴ Benigno RODRIGUEZ MEITIN, op. cit., p. 160.

EL AREA DE INFLUENCIA DE BAHIA BLANCA

La determinación de las fronteras precisas de esta región será útil para conocer los efectos integradores de tales proyectos, pero lo será más, para poder establecer allí la clase e importancia de las industrias motoras y el efecto operacional de tal disposición polarizada.

Universidad Nacional del Sur

Universidad Nacional de La Plata Benigno Rodríguez Meitin

