

LOS LIMITES DE LA ZONA DE ATRACCION DE BAHIA BLANCA *

Localidad que en la tercera década del siglo pasado no era más que un puesto fronterizo aislado; que en 1869 —año en que se levantó el primer censo nacional— contaba con menos de mil quinientos habitantes, Bahía Blanca constituye hoy un centro urbano rector, polo de atracción de una parte considerable del territorio argentino. Es bien conocido que en esta ciudad se ejercen una gran variedad de actividades y que muchas de ellas se proyectan profundamente sobre el territorio que la rodea. Se sabe también que son numerosos los tipos de producción en el territorio circundante, que se vinculan estrechamente con la economía de la ciudad. Sin embargo, a pesar de tener plena conciencia de la variedad —si no de la totalidad— de las relaciones de interdependencia que la enlazan con su hinterland, se carece de una noción clara acerca de la extensión del territorio que forma con este centro urbano una unidad espacial. Se podría mencionar la existencia de un material cartográfico abundante donde, aparentemente, las fronteras de la "zona de Bahía Blanca" están señaladas con toda la precisión deseable. Este material cartográfico, empero, elaborado con una gran variedad de criterios y

(*) Esta es una versión, ampliada en su tercera parte, de la conferencia leída el 10 de noviembre de 1961 en el cuadro de un ciclo sobre Bahía Blanca organizado por el Colegio Libre de Estudios Superiores.

destinado a satisfacer fines muy distintos, a pesar de exhibir trazados precisos de fronteras, en su mayor parte poco o nada tiene que ver con el problema que nos ocupa. Todo lo disponible sobre los límites de la zona de atracción de Bahía Blanca está comprendido en contados trabajos que, constituyendo las primeras brechas abiertas en este dominio, son también un ejemplo de las discrepancias a que se puede llegar a este respecto.

El objeto de esta exposición es presentar el resultado de una investigación sobre la extensión de este territorio, realizada por el método de comunicaciones telefónicas. Pero para poder apreciar debidamente los límites trazados en esta forma y sobre todo confrontarlos con los logrados mediante la aplicación de otros procedimientos, es indispensable preguntarse previamente qué se entiende por zona de atracción y cómo se trazan sus límites. A tal efecto, dividiremos nuestra exposición en tres partes. En primer término, procuraremos fijar con precisión la significación de este concepto. Para mayor claridad, lo definiremos conjuntamente con los de zona homogénea y de zona programa que constituyen los principales tipos de la división espacial. En seguida haremos la reseña de algunos procedimientos que se utilizan para establecer la jerarquía de los centros urbanos y para trazar las fronteras de los territorios que les pertenecen. Por fin, abordaremos el problema de los límites de la zona de atracción de Bahía Blanca, tales como surgen del empleo del método indicado y de algunos otros procedimientos de investigación.

I

La división espacial persigue distintos fines. Una municipalidad puede subdividir la ciudad en tantos sectores como funciones lleva a cabo, si el cumplimiento eficaz de cada función requiere una división especial. Una empresa que recurre a la promoción de ventas, puede considerar conveniente gastar más en publicidad en ciertos lugares y menos en otros; dividirá, así, su mercado en distintos sectores según su costo de venta. Para estudiar la influencia del medio físico sobre la economía o la psicología individual o social, el espacio se puede subdividir en zonas que presentan las mismas características físicas. También se pueden formar unidades espaciales con núcleos urbanos y

LOS LIMITES DE LA ZONA DE ATRACCION DE BAHIA BLANCA

zonas circundantes, para examinar los problemas de localización en un marco más reducido, o para desarrollar una determinada acción política sobre un medio económico-social que se distingue por características propias. Teniendo en cuenta la gran variedad de los fines que se persiguen y la multiplicidad de criterios en que se puede apoyar la división, no es sorprendente que el espacio esté fraccionado idealmente, en un sinnúmero de zonas que difieren unas de otras en cuanto a su extensión, su posición y sobre todo su significación. La gran multiplicidad de unidades espaciales existentes no impide, sin embargo, su clasificación en tres tipos fundamentales: a) zonas programa; b) zonas homogéneas; y c) zonas funcionales.

Los conceptos de zona homogénea y de zona programa — antiguo el primero, reciente el último (1)— son relativamente sencillos. La zona programa es un producto del pensamiento humano orientado hacia la acción. Es cualquier división espacial elaborada por alguna institución —empresa, organismo estatal, entidad cultural, etc.— para facilitar el desempeño de sus funciones. De acuerdo con Boudeville, distinguido estudioso de los problemas regionales, constituye una zona programa o una región plan, toda región "cuyas partes dependen del mismo centro de decisión, como las sucursales dependen de una casa matriz..." (2). La zona homogénea, en cambio, es cualquier división espacial que presenta, en ciertos aspectos, la misma fisonomía. Las características muy variadas en las cuales se apoyan estas últimas divisiones (densidad de población, nivel de precipitaciones, tipos de las explotaciones agrícolas, etc.) pueden dar origen a un sinnúmero de espacios fisiográficos, agrícolas, de geografía cultural, de geografía humana y otros.

El tercer tipo de división espacial es la zona funcional llamada también zona polarizada, o zona nodal. Su estructura se caracteriza por la existencia de un centro urbano, de un territorio circundante y —condición esencial para este tipo de división espacial— de un conjunto de relaciones de dependen-

(1) Véase François PERROUX, "Les espaces économiques", *Economie appliquée*, N° 1, 1950.

(2) Jacques R. BOUDEVILLE, "L'espace opérationnel macroéconomique", en *Cahiers de l'Institut de Science Economique appliquée*, Serie L, *Economies régionales*, N° 6, París 1960, pág. 24.

cia mutua que enlazan el centro —ciudad, mercado, nudo o polo de atracción— a una franja más o menos profunda del territorio circundante. "Se considera una extensión de territorio como una región funcional —escribe Bogue— si sus partes son interdependientes y vinculadas por una división de trabajo mediante un intercambio de bienes y servicios" (3). Estas relaciones de dependencia recíproca que enlazan el centro urbano con su territorio circundante no son, empero, los únicos lazos de tal naturaleza que se pueden observar en la economía. El fenómeno de la interdependencia económica es más complejo. Para darse cuenta de ello, basta consultar una matriz de insumo-producto que describe las relaciones que enlazan cada industria, como compradora de factores productivos y vendedora de productos y servicios, con todas las otras industrias y otros sectores de la economía. Bajo su aspecto espacial, tales relaciones han sido sistematizadas por el autor que acabamos de mencionar en la forma siguiente: existen corrientes de bienes y servicios a) en los centros urbanos; b) entre los distintos centros; c) en los territorios que rodean las ciudades; d) entre tales territorios; e) entre el territorio que circunda una ciudad y otros centros urbanos; f) por fin —y es lo que nos interesa particularmente— existen corrientes de bienes y servicios entre la ciudad y la zona circundante: algunas se dirigen desde la aglomeración urbana hacia la zona vecina y otras van de la zona periférica hacia la ciudad (4). Son estas corrientes entre la ciudad y la zona circundante las que constituyen la sustancia de las zonas funcionales.

La zona funcional forma, así, una división del espacio muy distinta de las dos precedentes. Por su naturaleza, abarca varias zonas homogéneas. Su parentesco es mayor con las zonas programa, especialmente si éstas han sido formadas para servir de marco al desempeño de funciones administrativas. De hecho, ciertas regiones de este tipo tienden a convertirse con el tiempo en zonas funcionales. Esta regla admite muchas excep-

(3) Donald J. BOGUE, **Nodal versus Homogenous Regions, and Statistical Techniques for Measuring the Influence of each**, en *Bulletin de l'Institut International de Statistique*, tomo XXXV - fasc. 4, Rio de Janeiro, 1957, pág. 377.

(4) *Idem*, pág. 391.

ciones que no es menester buscar lejos: La Plata, no obstante la importancia de las funciones administrativas que desempeña, no ha logrado convertirse en centro de atracción económica para una parte importante del territorio provincial.

La zona de atracción o de influencia (5) es una zona funcional. Para precisar su concepto, hagamos tres observaciones. En primer término, es necesario distinguir entre la zona de atracción relativa y la zona de atracción absoluta. La atracción de todo centro urbano sobre el territorio que lo rodea va decreciendo con la distancia; en determinados puntos del espacio, la atracción se reduce a cero. Constituye zona absoluta de influencia de un centro todo el territorio en el cual se pueden hallar todavía huellas de su irradiación. Concepto más importante es, empero, el de la zona de influencia relativa. Una ciudad, sea cual sea su importancia, no es, evidentemente, el único polo de irradiación sobre el territorio circundante. Se hallan diseminados en el espacio muchos otros centros de distinto poder de atracción. Ahora bien, es fácil concebir que la atracción que ejerce una ciudad sobre un determinado territorio se vea contrarrestada por las fuerzas que emanan de otras ciudades. Tampoco es difícil imaginar que en un cierto punto, sobre una determinada línea o faja territorial, el poder de atracción de un centro tienda a igualar al del otro. Sentado esto, la zona de influencia relativa, o zona de influencia o de atracción sin adjetivo, se suele definir como aquella parte del espacio donde el poder de atracción de una ciudad es más intenso que el de cualquier otro centro de igual o mayor importancia. Los límites

(5) La expresión "zona de influencia" deriva del lenguaje de la política internacional, donde, de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, denota "parte de un país débil, aunque no sometido a protectorado oficial, respecto de la que varias potencias aceptan la preponderante expansión económica o cultural de algunas de aquéllas". Dado que los lazos que vinculan las aglomeraciones urbanas con los territorios contiguos son de carácter complementario y no reflejan una relación entre el fuerte y el débil, el dominador y el dominado, sería preferible utilizar en la esfera de la división espacial las palabras "zona de atracción". Pero como la expresión "zona de influencia" está ya consagrada por el uso, se emplearán ambas, indiferentemente, sin perder de vista que en este nuevo uso "zona de influencia" tiene una significación nueva.

de las distintas zonas de influencia se definen, pues, por los puntos donde la atracción de los centros de tales categorías es equivalente.

Es necesario destacar, en segundo lugar, que la zona de atracción de toda ciudad —absoluta o relativa— se puede concebir para la totalidad de los bienes y servicios (zona global) o para cada bien o servicio individual (zona parcial). Como las corrientes de bienes y servicios pueden derivar de lugares más o menos alejados del centro y desplazarse hacia las localidades ubicadas a mayor o menor distancia de él, los límites de las zonas de atracción varían, generalmente, de un producto o servicio a otro. Se puede afirmar, pues, que al lado de la zona global, todo núcleo urbano rector tiene tantas zonas parciales de influencia como bienes y servicios son objeto de intercambio con el territorio circundante. Estas zonas parciales de influencia pueden coincidir, especialmente allí donde la naturaleza interpone graves obstáculos a los flujos económicos. Por regla general, empero, los contornos de tales áreas no suelen superponerse. Por fin, es menester recordar que, en toda economía en evolución, los límites, tanto parciales como globales de las zonas de atracción, tienden, bajo la acción de una gran variedad de factores, a desplazarse con el tiempo.

II

Los métodos que se utilizan en la determinación de las zonas de atracción son de dos clases: aquéllos que se emplean para establecer la jerarquía de distintos centros urbanos y aquellos otros que se emplean para trazar los límites de sus zonas respectivas de influencia. En ausencia de una metodología general de la demarcación, susceptible de aplicarse a todos los casos, limitémonos a bosquejar, sin mayor tecnicismo, algunos de los procedimientos más usuales (6).

(6) Para una exposición sistemática de los procedimientos de determinación de las zonas funcionales, véase O. BOUSTEDT y H. RANZ, **Regionale Struktur- und Wirtschaftsforschung**, Bremen, 1957; D. J. BOGUE, op. cit.; y J. R. BOUDEVILLE, op. cit. Véase también del último autor, **La región económica**, en *Económica*, La Plata, julio 1958 - junio 1959.

LOS LIMITES DE LA ZONA DE ATRACCION DE BAHIA BLANCA

La determinación de la jerarquía de los centros urbanos, en cuanto a la atracción que ejercen sobre el territorio circundante, es relativamente sencilla. Si bien se carece todavía de un procedimiento unitario de ordenación, se pueden utilizar a este fin varios criterios que presentan ventajas y limitaciones distintas, tales como el número de habitantes, la presencia de determinadas instituciones "centrales", el número de aparatos telefónicos por 1.000 habitantes, y la relación entre el número de personas ocupadas en el comercio minorista y en los servicios y la población total de la localidad.

La determinación de las fronteras de las áreas de atracción, en cambio, es una tarea más compleja. No se trata ya de elaborar una clasificación de acuerdo con uno o un número limitado de criterios, sino de descubrir los límites de los espacios donde la atracción de un centro es mayor que la de otro centro de la misma o mayor importancia. Esta tarea se puede abordar midiendo directamente la intensidad de los flujos económicos en distintos puntos del espacio, o recurriendo a un conjunto de índices indirectos de distribución espacial de tales flujos.

Como lo señala Bogue, el primer enfoque involucra dos clases de preguntas. Para el centro: "¿Cuáles son, entre las funciones que desempeña, aquéllas que comparte el territorio circunvecino o que se le comunican? ¿Cuáles son los límites exteriores de la competencia con los centros vecinos, en cuanto a transporte o comunicaciones?" (7). Y para el territorio circunvecino: "¿Qué funciones especiales cumple esta área, susceptibles de explicarse únicamente en relación con un mercado nodal u otro centro de integración? ¿Qué necesidades específicas de esta área satisface el centro nodal? ¿Con qué centro nodal dicha área está más estrechamente integrada, a la vez como proveedora y como consumidora?" (8). En posesión de la nómina de las actividades que enlazan el centro urbano con el espacio circunvecino, se observan las corrientes de mercancías, de trabajo, de pagos, se mide su intensidad en distintos puntos y se trazan

(7) Op. cit., pág. 384.

(8) Idem.

mediante los índices obtenidos los contornos tanto parciales como globales y semiglobales (de venta y de abastecimiento) de las zonas de influencia.

En la determinación de las fronteras de las zonas de atracción se pueden utilizar también procedimientos indirectos. Limitémonos a indicar entre otros, los dos siguientes: El primero consiste en elaborar los mapas de densidad de la población. Como la densidad de la población —máxima en los centros urbanos— tiende a disminuir a medida que nos alejamos de un centro, para aumentar a medida que nos aproximamos a otro, la faja territorial donde la densidad es menor se puede considerar como un indicador de las fronteras entre los territorios pertenecientes a estas ciudades. El segundo procedimiento, utilizado también para trazar los contornos de la zona de influencia de Bahía Blanca, se basa en la comprobación de que las corrientes de bienes y de personas que unen los centros con los territorios vecinos deben recorrer ciertos caminos: carreteras, vías férreas, vías navegables, y que uno de los factores importantes de la extensión de las zonas de atracción es el costo de transporte. De allí que los mapas que señalan el territorio que se puede recorrer a menor costo a partir de la aglomeración urbana, en comparación con otros centros de igual o mayor importancia, nos permiten también formarnos una primera idea acerca de la extensión probable de las zonas de atracción.

Los procedimientos de delimitación de las zonas de atracción que acabamos de bosquejar son de valor desigual. De acuerdo con la mayor o menor facilidad de aplicación, los métodos indirectos presentan una ventaja notable con respecto a los directos, ya que no presuponen —como los directos— el uso de un abundante material informativo y sobre todo porque no involucran la necesidad de recogerlo en su mayor parte, mediante la observación directa de la realidad. Pero al lado de esta ventaja, el empleo de los procedimientos indirectos presenta dos inconvenientes de distinta importancia. Por una parte, no nos suministra ningún conocimiento de la naturaleza de los lazos de interdependencia que unen los centros urbanos a las zonas vecinas. Por otra parte —lo que, por supuesto, reviste una gravedad mayor— los contornos que nos señala no son los de

las zonas de influencia propiamente dichas, sino únicamente los de las áreas de menor distancia, de menor costo de transporte, etc. Si bien se admite que, de manera general, existe una cierta concordancia entre tales áreas y las zonas de atracción, no se puede decir en los casos particulares si el grado de concordancia es elevado o reducido, sin haber ya trazado, recurriendo a otros procedimientos, los límites de las zonas de atracción. Los espacios demarcados en esta forma no constituyen, pues, indicadores autónomos y seguros de las zonas de atracción. Los métodos directos, en cambio, miden con precisión la intensidad de las corrientes económicas y su uso permite descubrir efectivamente las fronteras interzonales. Lamentablemente, esta última afirmación se limita a las zonas parciales. Las zonas semi-globales y la zona global son, de hecho, áreas construidas; ellas constituyen un valor medio, una especie de síntesis entre la multiplicidad y la variedad de las áreas parciales. Si bien, técnicamente, la reducción a un denominador común de los confines generales, no tropieza con mayores dificultades, la significación de tales representaciones sintéticas es, obviamente, menor que la de los límites parciales.

Entre los procedimientos que se usan para descubrir los límites globales de las esferas de atracción de los centros urbanos —y a que recurrimos para determinar los de la zona de influencia de Bahía Blanca— ocupa un lugar particular el de las comunicaciones telefónicas interurbanas. Este método se funda en la observación de que los flujos económicos presuponen la existencia de un sistema de comunicaciones entre las unidades económicas establecidas en distintos puntos del espacio, y que el teléfono constituye uno de los medios técnicos más difundidos para asegurar tales vinculaciones. Si bien el teléfono sirve para facilitar el desplazamiento de las corrientes económicas de todo tipo, y no sólo de aquellas que vinculan los centros urbanos con los territorios contiguos, y a pesar de que se usa para transmitir comunicaciones tanto de carácter económico como de orden extraeconómico, se admite generalmente que existe una correlación suficientemente estrecha entre la densidad de las comunicaciones interurbanas y la intensidad de los flujos económicos considerados, para justificar ampliamente su empleo. Este método se aproxima a los procedimientos indirectos en

cuanto a la facilidad de aplicación y su aptitud para demarcar inmediatamente un espacio global. Pero se acerca a los directos, por la mayor precisión de los resultados. Como observa Boudeville, "en gran medida, la intensidad del tráfico de comunicaciones permite descubrir la región" (9).

III

Acabamos de ver que el grado de atracción que ejerce todo lugar de cierta importancia sobre el territorio contiguo se refleja, en gran proporción, en la trama de las comunicaciones telefónicas interurbanas. Esta trama está compuesta de dos partes: la que se dirige desde el centro de atracción hacia la periferia y —lo que es más significativo— la que se dirige hacia este centro y algunos otros lugares de importancia desde las localidades situadas presumiblemente dentro de la zona de atracción del centro considerado. Los cuadros 1 y 2 se refieren al tráfico telefónico interurbano realizado durante dos días hábiles desde un conjunto de localidades situadas alrededor de Bahía Blanca en un radio de aproximadamente 450 kilómetros en dirección norte y sur y unos 700 kilómetros en dirección oeste: reflejan pues, el segundo aspecto de esta contextura.

Como puntos de partida del tráfico telefónico que enlaza estas localidades con Bahía Blanca, se han incluido únicamente las cabeceras de partidos, ya que su población es, por regla general, mayor que la de las localidades que se hallan bajo su dependencia administrativa. Por otra parte, debido a la contigüidad de Viedma con Patagones, se ha asignado al tráfico que las vincula el carácter de relaciones intraurbanas: desde nuestro punto de vista, estas dos localidades se consideran, pues, como una sola ciudad. En cambio, como puntos de llegada, se han tomado en cuenta, en todos los casos en que Bahía Blanca ocupa una posición de relieve, solamente las tres localidades que fueron destino del mayor número de comunicaciones; en los

(9) *La región económica*, pág. 94.

otros casos en que Bahía Blanca está excluida de los tres primeros lugares, se ha señalado la posición que ocupa en la escala decreciente de la intensidad del tráfico. Por fin, se ha omitido señalar, por falta de documentación estadística completa, el volumen del tráfico que enlaza las cabeceras de partido con las localidades bajo su dependencia administrativa. Por lo que se puede apreciar por la información fragmentaria disponible, esta omisión no afecta mayormente la disposición por orden decreciente de los lugares de destino señalados, ya que la densidad de las comunicaciones telefónicas que vinculan las cabeceras de partido con tales localidades es, en la mayoría de los casos, inferior a la que enlaza los mismos centros administrativos con algunas localidades situadas más allá de sus límites políticos (10).

¿Qué es lo que muestran estos datos respecto de los contornos de la zona de atracción de Bahía Blanca? Las cabeceras de partido cuyas relaciones telefónicas son particularmente estrechas con Bahía Blanca están reunidas en el cuadro 1. En todos los casos, el volumen del tráfico que se dirige hacia esta ciudad es mayor o por lo menos igual al que se dirige hacia otros centros urbanos de aproximadamente igual o mayor poder de irradiación, y especialmente hacia Buenos Aires, polo de atracción de orden más elevado, y principal competidor de Bahía Blanca en el territorio considerado. Dado que los pequeños centros poblados que dependen de estas cabeceras desde el punto de vista administrativo son, por regla general, sus satélites (11), parece legítimo afirmar que, de acuerdo con el procedimiento utilizado y las condiciones limitativas en que ha sido

(10) La excepción más notable es General Roca: el volumen del tráfico con Allen, lugar que pertenece al mismo partido, es mayor que el que se dirige hacia Neuquén, que ocupa el primer lugar entre las localidades situadas fuera de los límites del mismo partido que fueron destino del mayor volumen de tráfico.

(11) La única excepción notable es Saavedra, cuyo poder de atracción es algo menor que el de Pigüé. Ya que en la escala de intensidad del tráfico interurbano originado en Pigüé, Bahía Blanca continúa ocupando el primer lugar, es indiferente tomar en consideración la primera o la segunda localidad para la determinación del área de atracción de Bahía Blanca.

Cuadro 1. — Tráfico telefónico interurbano originado en las cabeceras de partidos situadas en el territorio contiguo a Bahía Blanca, de acuerdo con su destino.

ORIGEN	D E S T I N O				TOTAL
	(Por orden decreciente)				
	1º	2º	3º	4º y sigs.	
BERNASCONI	B. Blanca	Gral. Pico	Rivera		
	a) 6	a) 5	a) 3	a) 15	a) 29
	b) 20,7	b) 17,3	b) 10,3	b) 51,7	b) 100
CARHUE	B. Blanca	B. Aires	Rivera		
	a) 68	a) 22	a) 16	a) 91	a) 197
	b) 34,5	b) 11,2	b) 8,1	b) 46,2	b) 100
C. DORREGO	B. Blanca	T. Arroyos	B. Aires		
	a) 226	a) 75	a) 33	a) 164	a) 498
	b) 45,4	b) 15,1	b) 6,6	b) 32,9	b) 160
C. PRINGLES	B. Blanca	B. Aires	C. Suárez		
	a) 146	a) 78	a) 29	a) 99	a) 352
	b) 41,5	b) 22,2	b) 8,2	b) 28,1	b) 100
C. SUAREZ	B. Blanca	B. Aires	Pigüé		
	a) 216	a) 182	a) 50	a) 403	a) 851
	b) 25,4	b) 21,4	b) 5,9	b) 47,3	b) 100
CHOELE - CHOEL	B. Blanca	Gral. Roca	V. Regina		
	a) 22	a) 11	a) 7	a) 40	a) 80
	b) 27,5	b) 13,8	b) 8,7	b) 50	b) 100
GRAL. ACHA (1)	Sta. Rosa	B. Blanca	B. Aires		
	a) 68	a) 22	a) 7	a) 38	a) 135
	b) 50,4	b) 16,4	b) 5,1	b) 28,1	b) 100
GRAL. CONESA	B. Blanca	San Ant. O.	B. Aires		
	a) 11	a) 7	a) 6	a) 8	a) 32
	b) 34,4	b) 2,9	b) 18,7	b) 25	b) 100
GRAL. ROCA (2)	Neuquén	B. Blanca	B. Aires		
	a) 115	a) 64	a) 58	a) 449	a) 686
	b) 16,8	b) 9,3	b) 8,5	b) 65,4	b) 100
GUAMINI (3)	Carhué	B. Blanca	B. Aires		
	a) 14	a) 10	a) 10	a) 86	a) 120
	b) 11,7	b) 8,3	b) 8,3	b) 71,7	b) 100
GUATRACHE	B. Blanca	Darregueira	Sta. Rosa		
	a) 40	a) 30	a) 25	a) 39	a) 134
	b) 29,9	b) 22,4	b) 18,6	b) 29,1	b) 100
MACACHIN (1)	Sta. Rosa	B. Blanca	Alpachiri		
	a) 39	a) 18	a) 11	a) 34	a) 102
	b) 38,2	b) 17,6	b) 10,8	b) 33,3	b) 100
MEDANOS	B. Blanca	B. Aires			
	a) 211	a) 21		a) 27	a) 259
	b) 81,5	b) 8,1		b) 10,4	b) 100
PATAGONES -	B. Blanca	B. Aires	Gral. Roca		
VIEDMA	a) 90	a) 51	a) 11	a) 298	a) 450
	b) 20	b) 11,3	b) 2,5	b) 66,2	b) 100
PUAN	B. Blanca	Pigüé	B. Aires		
	a) 86	a) 38	a) 24	a) 95	a) 243
	b) 35,4	b) 15,6	b) 9,9	b) 39,1	b) 100

ORIGEN	DESTINO				TOTAL
	1º	2º	3º	4º y sigs.	
PUNTA ALTA . . .	B. Blanca	B. Aires	C. Dorrego		
	a) 688 b) 89,9	a) 43 b) 5,6	a) 13 b) 1,8	a) 21 b) 2,7	a) 765 b) 100
RIO COLORADO .	B. Blanca	B. Aires	Choele-Choel		
	a) 82 b) 56,1	a) 12 b) 8,2	a) 11 b) 7,6	a) 41 b) 28,1	a) 146 b) 100
SAAVEDRA	B. Blanca	C. Suárez	Carhué		
	a) 74 b) 41,1	a) 15 b) 8,3	a) 11 b) 6,1	a) 80 b) 44,5	a) 180 b) 100
S. ANTONIO O. .	B. Blanca	B. Aires	Viedma-Pat.		
	a) 31 b) 40,8	a) 18 b) 23,7	a) 9 b) 11,8	a) 18 b) 23,7	a) 76 b) 100
TORNQUIST . . .	B. Blanca	B. Aires	Pigüé		
	a) 226 b) 84,9	a) 12 b) 4,5	a) 12 b) 4,5	a) 16 b) 6,1	a) 266 b) 100

a) Número de comunicaciones
b) Por ciento

2 y 3 de abril de 1962

NOTAS: 1. Según los cuadros 1 y 2, existen vínculos estrechos entre Gral. Acha, Macachín y Santa Rosa, por una parte y Santa Rosa y Buenos Aires por otra. Se ha incluido, no obstante, las primeras dos localidades en la esfera de atracción de Bahía Blanca, en primer término, porque Santa Rosa constituye un centro de atracción de orden inferior a Bahía Blanca; en segundo lugar, porque la atracción de Bahía Blanca sobre Santa Rosa, si bien inferior a la de Buenos Aires, es todavía muy intensa; y por fin —motivo fundamental— porque la influencia de Bahía Blanca sobre Gral. Acha y Macachín es mucho más vigorosa que la que ejerce sobre estas localidades la Capital Federal.

2. La inclusión de Gral. Roca en la esfera de atracción de Bahía Blanca se justifica por el hecho de que Neuquén, localidad que ocupa el primer lugar en cuanto al volumen de tráfico que se dirige desde Gral. Roca hacia los lugares situados fuera de sus límites administrativos, es un centro de atracción inferior no sólo a Bahía Blanca, sino también al mismo Gral. Roca. De hecho, el índice de centralidad basado en el número de teléfonos instalados por 1000 habitantes, es de 31,6 para Gral. Roca y solamente 15,1 para Neuquén. Es ilustrativo también observar el volumen y la dirección del tráfico de Zapala, notablemente más intenso con Gral. Roca que con Neuquén, a pesar de que Zapala depende de Neuquén desde el punto de vista administrativo y que es menos distante de esta ciudad que de Gral. Roca. Descartada Neuquén como polo de atracción competidor de Bahía Blanca, esta ciudad emerge en primer lugar, mientras Buenos Aires ocupa, a corta distancia, el segundo. Si bien esta distancia tiende a aumentar si, en vez de considerar solamente Gral. Roca, se toma en cuenta el conjunto de las comunicaciones telefónicas originadas en todas las localidades de este departamento, la Capital Federal continúa representando en esta parte marginal un competidor muy poderoso de Bahía Blanca.

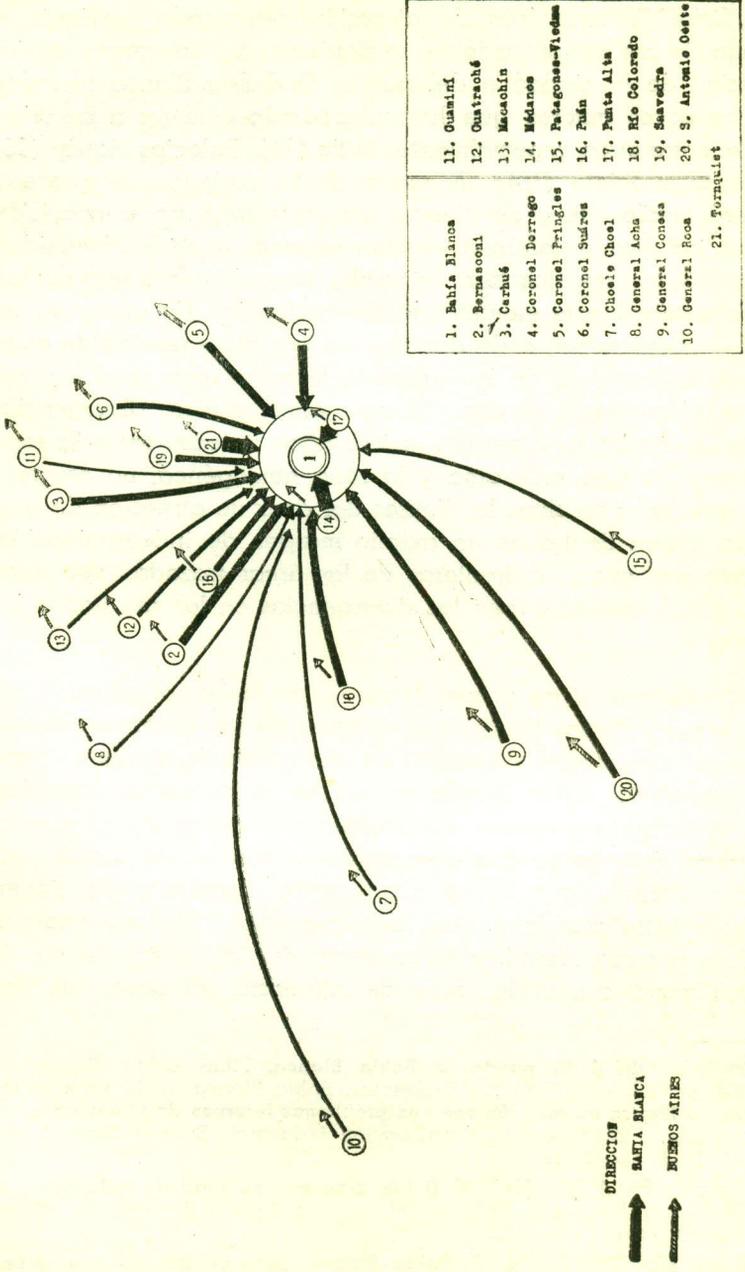
3. Se incluye Guaminí en la esfera de atracción de Bahía Blanca, a pesar de la influencia equivalente de Buenos Aires, a raíz de sus lazos estrechos con Carhué, localidad ésta que forma parte de la zona de influencia de Bahía Blanca.

FUENTE: Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

aplicado (12), el conjunto de tales localidades constituye con sus respectivos territorios funcionales la zona de atracción de Bahía Blanca (13). Si se admite que los contornos de las pequeñas áreas de atracción de las cabeceras periféricas coinciden con sus respectivos límites políticos, esta zona, que llamaremos sucesivamente zona A (véanse los mapas I y II) se extiende sobre una superficie que supera a los 180.000 Km². (lo que representa el 6,5 por ciento del territorio nacional, excluyendo el sector antártico y las dependencias) y abarca una población que se eleva, de acuerdo con los datos del Censo de 1960, a unos 530.000 habitantes (es decir, el 2,6 por ciento de la población total). De los 22 partidos de que está constituida, 12 pertenecen a la provincia de Buenos Aires: Adolfo Alsina, Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, Guaminí, Patagones, Puán, Saavedra, Tornquist, Villarino; 6 a la provincia de Río Negro: Adolfo Alsina, Avellaneda, General Conesa, General Roca, Pichi Mahuida y San Antonio Oeste; y los 4 restantes a la provincia de La Pampa: Atracó, Guatraché, Hucal y Utracán.

El cuadro 2, en cambio, agrupa algunos partidos situados en la faja exterior de esta zona: General Lamadrid, González Chaves, Laprida, Neuquén, Santa Rosa, Tres Arroyos y Zapala, donde la atracción de Bahía Blanca, si bien en determinados puntos todavía muy intensa, es, en todos los casos, inferior a la irradiada por Buenos Aires, así como por algunos polos regionales de menor jerarquía. De acuerdo con el procedimiento que hemos seguido, esta faja no pertenece a la zona de atracción de Bahía Blanca.

-
- (12) La insuficiencia del material estadístico para determinar los centros de gravitación de algunos partidos periféricos de escasa densidad demográfica y limitada significación económica, tales como Puelén, Curaco, Lihuel-Calel y Limay Mahuida, por una parte, Valcheta, El Cuy, 9 de Julio y 25 de Mayo, por otra, puede repercutir, respectivamente, en los límites oeste y sur del área de atracción de Bahía Blanca. En el mapa II, el vacío entre los extremos noroeste de los partidos de Utracán y Gral. Roca, ha sido cerrado mediante una línea fina que coincide con los contornos de la zona D.
- (13) Esta conclusión, en rigor, es valedera solamente para el corto período en que se realizó la observación. Tratándose, empero, de datos que se refieren a un lapso "normal" del tráfico y que reflejan, en la gran mayoría de los casos, el neto predominio de Bahía Blanca sobre Buenos Aires, es legítimo extenderla a un período notablemente más amplio.



(El espesor de los trazos es proporcional al por ciento de las comunicaciones).

Mapa I. — Flujo del tráfico telefónico entre las cabeceras de partido (pertenecientes a 1ª esfera de atracción de Bahía Blanca), Bahía Blanca y Buenos Aires.

¿Coincide esta área de atracción demarcada mediante el método de las comunicaciones telefónicas con "las zonas de influencia" de la ciudad o del puerto de Bahía Blanca trazadas por los pocos autores que han abordado este tema anteriormente, entre otros, especialmente, Ortiz (14), Palacios Hardy (15) y González Prieto (16)? A pesar de la variedad de procedimientos empleados y del tiempo transcurrido entre la aparición de sus trabajos, y también —como veremos— de la diversidad de propósitos que los han animado, sería legítimo esperar un grado relativamente elevado de concordancia. No obstante, lejos de superponerse, o de distinguirse por divergencias de poco monto, las fronteras de los espacios trazados por estos autores discrepan en forma amplia. Si agregamos a estas divergencias en los resultados la confusión que se hace a veces entre la zona funcional, la zona programa y la zona homogénea, no sorprenderá que, para muchos, los límites del área de atracción de esta ciudad varíen dentro de un amplio margen de indeterminación. ¿Cuáles son, pues, las fronteras de las áreas trazadas por estos autores? ¿A qué se deben las divergencias en los resultados logrados?

Consideremos, en primer término, los límites propuestos por Ortiz y por Palacios Hardy que, a pesar de su discordancia respecto de la extensión, presentan un alto grado de afinidad. Para ellos, en efecto, Bahía Blanca constituye un centro de atracción para el territorio contiguo, sustancialmente, a raíz de su puerto. Las otras actividades que desempeña y que hacen que pueda ser considerada igualmente como centro irradiante, no tienen aparentemente cabida en sus construcciones. Ello es evidente en Ortiz cuando identifica el concepto de "zona económica de Bahía Blanca" con el de "zona de influencia del puerto de Ba-

(14) Ricardo ORTIZ, **El puerto de Bahía Blanca**, Filial Bahía Blanca del Colegio Libre de Estudios Superiores, Bahía Blanca, 1941. **La zona de Bahía Blanca en relación con sus problemas internos de vinculación**, en Mirador, Panorama de la civilización industrial, Buenos Aires, mayo de 1960, pp. 37-41.

(15) Gerardo PALACIOS HARDY, **Bahía Blanca y su zona de influencia**, en Técnica y Economía, Revista del Instituto Tecnológico del Sur, Bahía Blanca, enero-junio 1952.

(16) Pedro GONZALEZ PRIETO, **Bahía Blanca como capital de una nueva provincia**. Extensión Cultural de la Universidad Nacional del Sur, 1962.

Cuadro 2 — Origen y destino del tráfico telefónico interurbano entre algunas localidades seleccionadas.

ORIGEN	D E S T I N O (Por orden decreciente)		TOTAL	
GRAL. LAMADRID	1. Olavarría a) 63 b) 23,4	3. Cnel. Suárez a) 34 b) 12,6	4. Bahía Blanca a) 21 b) 7,7	269 100
GONZALEZ CHAVES	1. Tres Arroyos a) 203 b) 45,9	3. Buenos Aires a) 40 b) 9	6. Bahía Blanca a) 12 b) 2,7	442 100
LAPRIDA	1. Buenos Aires a) 107 b) 26,5	3. C. Pringles a) 32 b) 7,9	6. Bahía Blanca a) 13 b) 3,2	403 100
NEUQUEN	1. Gral Roca a) 126 b) 31,8	3. Buenos Aires a) 45 b) 11,3	7. Bahía Blanca a) 16 b) 4,4	396 100
SANTA ROSA	1. Buenos Aires a) 127 b) 15,8	3. Bahía Blanca a) 83 b) 10,3		802 100
TRES ARROYOS	1. Buenos Aires a) 406 b) 20,1	3. Necochea a) 196 b) 9,7		2007 100
ZAPALA	1. Gral Roca a) 28 b) 25,6	3. Buenos Aires a) 11 b) 9,9	10. Bahía Blanca a) 2 b) 1,8	109 100

a) Número de comunicaciones
b) Por ciento

2 y 3 de abril de 1962.

FUENTE: Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

hía Blanca" (17). No lo es menos en Palacios Hardy cuando, en un párrafo titulado "Análisis de la ciudad" y compuesto de algunas líneas, se limita a decir lo siguiente: "Su principal actividad es la comercial, que se lleva a cabo en su zona céntrica, alrededor de su plaza principal, y en las cuatro principales calles que se unen a ella. Las industrias que todas son de carácter local (sic), a excepción de los talleres del ferrocarril, se vinculan a la construcción, al transporte, a la alimentación y al vestido". Finaliza agregando en forma algo sorpresiva que "El puerto, que ha sido concebido con carácter regional, es en la actualidad un recuerdo del pasado (sic)" (18). Es obvio, pues, que la preocupación fundamental de estos dos autores no es delimitar la zona de influencia de Bahía Blanca (la ciudad y el puerto) en el sentido en que se suelen utilizar estos términos en la literatura moderna, ni lo es —como lo ilustra bien la última afirmación, excesiva por supuesto, de Palacios Hardy— trazar los límites de un espacio que utiliza el puerto de Bahía Blanca para la exportación de sus productos; su finalidad es demarcar un área que se *podría* servir de este puerto para tales fines en condiciones no especificadas, o especificadas en forma incompleta.

Ortiz traza dos zonas de esta naturaleza, mientras Palacios Hardy se limita a una sola. La zona más amplia es la del primero: "...el puerto de Bahía Blanca —escribe Ortiz— debe aceptarse como puerto de la tercera parte del país, que se desarrolla teniendo por límite Norte el paralelo 37 y por límite Sur las profundidades australes de aquél" (19); (llamémosla zona B). Estima Palacios Hardy, por su parte, que "Esta zona de influencia se halla limitada por los puertos de Quequén y Buenos Aires... Es conjuntamente con la de Santa Fe, una de las zonas más extensas; comprende... más de la quinta parte de la superficie del país, 21,5 %... Complementa esta zona, gran parte de la Gobernación de La Pampa, todo el Río Negro y Neuquén..." (20); (llamémosla zona C). A estas zonas, Ortiz agrega una tercera, trazada como lo señala expresamente, en base al costo de transporte: "...a toda producción lograda en

(17) **La zona de Bahía Blanca**, etc., pág. 38.

(18) Op. cit., pág. 17.

(19) **El puerto de Bahía Blanca**, pág. 4.

(20) Op. cit., pág. 10.

la superficie de aquélla y a todo volumen de mercaderías que necesita incorporar desde su exterior —escribe el autor— le es más económico movilizarlo por ese puerto antes que por cualquiera de sus competidores" (21). Esta área —que llamaremos de aquí en adelante zona D (véase el mapa II)— reducida a aproximadamente la mitad de la primera, comprende "el tercio sur-este de la provincia de Buenos Aires, la mitad este de la de La Pampa, la mayor extensión de la de Río Negro y la totalidad de la de Neuquén" (22).

A diferencia de los dos autores que acabamos de señalar, que enfocan sobre todo la actividad del puerto, el profesor González Prieto parte de la comprobación de que la ciudad de Bahía Blanca constituye un polo de atracción para una parte del territorio nacional, no sólo debido a la presencia de su puerto, sino también a raíz de otras actividades económicas y extraeconómicas que irradia sobre el espacio circundante y que no constituyen necesariamente una simple prolongación de sus actividades portuarias. Traza una reseña de tales actividades, destaca su vinculación con una profunda faja del territorio vecino, y basándose en la observación personal y en una información estadística fragmentaria, llega a la conclusión de que esta ciudad es "centro de efectiva influencia recíproca" (23) de un territorio que abarca el 3,3 por ciento de la superficie continental del país y comprende 16 partidos de la provincia de Buenos

(21) **La zona de Bahía Blanca**, etc., pág. 38.

(22) Idem. Esta descripción no es suficiente para trazar en el mapa todos los contornos de esta área. El autor observa, sin embargo, que "en la determinación de la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca corresponde atenderse aun al trazado de la Dirección de Puertos del Ministerio de Obras Públicas realizado en 1932" (idem, pág. 39). Este trazado (véase el Informe sobre Zona de influencia del puerto de Bahía Blanca, Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1918/32), efectuado sobre la base de las tarifas vigentes para el transporte de los cereales por ferrocarril, circunscribe, en las provincias de Buenos Aires y La Pampa, aproximadamente la misma superficie territorial que Ortiz indica como parte, en este territorio, de la "zona económica de Bahía Blanca" Lo hemos reproducido, por lo tanto, como contornos este y norte del área D. En cuanto a los límites este y sur, Ortiz discrepa con los técnicos de este Ministerio: mientras éstos incluyen en su zona cerealera solamente el 24 por ciento de la provincia de Neuquén y el 19 por ciento de la de Río Negro, Ortiz incorpora la totalidad de la primera y la mayor extensión de la segunda. Los contornos de la zona D coinciden, pues, con los límites norte y oeste de la provincia de Neuquén y se aproximan, en su parte sur, a los límites políticos de la provincia de Río Negro.

(23) Op. cit., pág. 13.

LOS LIMITES DE LA ZONA DE ATRACCION DE BAHIA BLANCA

Aires, o sea, Adolfo Alsina, Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, General Lamadrid, González Chaves, Guaminí, Laprida, Patagones, Puán, Saavedra, Tres Arroyos, Tornquist y Villarino (24); (llamémosla zona E; véase el mapa II).

La extensión de esta zona es menor que la del área A. Ello se debe a la finalidad con que ha sido construida. Como surge ya del título del trabajo, esta zona de influencia ha sido elaborada para fundamentar la necesidad de crear una provincia nueva a partir de un territorio desprendido únicamente de la provincia de Buenos Aires. De ahí que, en vez de incorporar todo el espacio para el cual Bahía Blanca constituye un polo de atracción, comprende únicamente una serie de departamentos que dependen, desde el punto de vista administrativo, de la provincia mencionada. Si el autor se hubiese propuesto, utilizando el mismo principio de demarcación, abarcar todo el espacio donde la atracción de Bahía Blanca es todavía significativa, la superficie completa de esta área hubiera sido mayor que la de la zona A. De hecho, el área A no comprende sino la faja territorial en la cual la influencia de la ciudad es superior, o por lo menos igual, a la que ejercen otros centros del mismo o de mayor orden, mientras la zona E incorporaría todo el espacio donde la atracción de Bahía Blanca es todavía "efectiva". Puesto que el criterio de demarcación de esta zona es más amplio, hubiera sido necesariamente más extenso el territorio circunscripto.

Después de haber señalado los contornos de algunas zonas funcionales de Bahía Blanca, examinado en los casos en que hállanse expresamente enunciados, los principios en que se apoyan, e indicado también la finalidad con que ha sido construida la zona E, veamos por fin, si es menester modificar a la luz de los resultados logrados por estos autores, los límites del área de atracción de Bahía Blanca descubiertos mediante el empleo del método de las comunicaciones telefónicas interurbanas. Al respecto, conviene distinguir entre las zonas B y C, por un lado, y las áreas D y E, por otro. Las dos primeras zonas, que engloban respectivamente, la tercera y la quinta parte del territorio nacio-

(24) Idem.

nal, carecen de significación para el problema que nos ocupa. Hay que descartarlas por una cuestión de principios: sus autores han omitido señalar los fundamentos en que se han inspirado para construirlas. En cambio, las dos últimas áreas, que comprenden aproximadamente la séptima y la trigésima parte, respectivamente, de tal territorio, merecen ser tomadas en consideración no sólo porque Ortiz y González Prieto se han propuesto expresamente demarcar una zona global de influencia, sino porque han señalado explícitamente los criterios que han utilizado para lograr este fin. Pero el tomarlas en consideración no significa adoptar una u otra como zona de influencia de esta ciudad.

El área E de González Prieto representa, en realidad, un espacio trunco: su frontera occidental no señala el límite de una zona de atracción, sino el límite de una división política. Pero aún si la investigación hubiese sido extendida más allá de esta frontera política para comprender todo el territorio de La Pampa, Río Negro y Neuquén, donde la atracción de Bahía Blanca es todavía "efectiva", el área ampliada no podría coincidir con la zona de influencia de Bahía Blanca en el sentido riguroso de la expresión. Demarcada mediante un criterio más amplio del que se suele utilizar en esta clase de estudios, ella constituiría una zona de atracción *sui generis*, una especie de transición entre la zona de influencia relativa y la zona de influencia absoluta.

Los contornos de la zona D, por su parte, representan sólo límites óptimos desde el punto de vista del costo de transporte. Sin lugar a dudas, el costo de transporte desempeña un papel importante en la determinación de los límites de cualquier zona de influencia. Pero no hay que olvidar: fuera de este elemento, muchas son las fuerzas susceptibles de desplazar en uno u otro sentido las fronteras de tales espacios. Lo ve, por lo demás, el mismo autor cuando agrega —sin proponerse, aparentemente, hacer una reseña exhaustiva de tales fuerzas— que "el concepto de zona así considerado involucra la existencia del centro urbano capaz (sic) de realizar el intercambio y que los límites de esa zona dependen de los medios de transporte que la unen al puerto, de sus sistemas tarifarios y de la productividad y poder de consumo de sus habitantes" (25). La zona D no representa,

(25) *La zona de Bahía Blanca*, etc., pág. 38.

LOS LIMITES DE LA ZONA DE ATRACCION DE BAHIA BLANCA

pues, el área de atracción de Bahía Blanca, sino un espacio susceptible de coincidir con ella en condiciones muy especiales. Pero mientras no se demuestre que tales condiciones se dan en la realidad y mientras puedan, por el contrario, presentarse pruebas en el sentido inverso, sus límites —así como los de la zona E— no podrán constituir la base de una eventual rectificación de los contornos determinados por el método telefónico.

No obstante estas limitaciones, las áreas D y E constituyen un aporte valioso al problema que nos ocupa. Si bien, desde nuestro punto de vista, sus autores han pecado por exceso, las contribuciones que nos han dejado permiten forjarnos una primera idea de la extensión de la esfera de atracción de esta ciudad. Los contornos de estas dos áreas tienen, además, un valor especial para esta investigación. En efecto, si se prescinde de una pequeña área donde la atracción de Bahía Blanca es equivalente a la de Buenos Aires, la zona D comprende la zona A en su totalidad; lo mismo se podría afirmar de la zona E respecto de la A, si la investigación no se hubiera detenido en los umbrales de La Pampa y de Río Negro. Ello significa que, bajo la salvedad que acabamos de señalar, los resultados logrados por el método de las comunicaciones telefónicas se ven plenamente confirmados por los que se han obtenido mediante el empleo de otros procedimientos. Estimamos, pues, que mientras no se aborde el tema de los límites de la zona de influencia de Bahía Blanca con toda la documentación que requiere el empleo del método directo, es aconsejable adoptar, en el estado actual de los conocimientos y bajo las salvedades mencionadas, la zona delimitada mediante el uso del procedimiento de comunicaciones telefónicas interurbanas, como área global de atracción de esta ciudad.

La zona de influencia de Bahía Blanca, descubierta mediante el método de las comunicaciones telefónicas —considerando el puerto y la ciudad conjuntamente— abarca, pues, una parte importante del territorio nacional. Las fuerzas que emanan de este centro se proyectan a gran distancia hacia el sur y más lejos aun hacia el oeste. La atracción en la dirección nordeste

ESTUDIOS ECONOMICOS

es, en cambio, más limitada, lo que se debe a la intensa repulsión ejercida por otros polos regionales y sobre todo al centro de atracción y de repulsión de orden superior, Buenos Aires. Los límites de esta zona, si bien, a nuestro juicio, más cercanos que los de las otras áreas señaladas a los contornos reales de la esfera de atracción de esta ciudad, reflejan también las limitaciones generales del método utilizado y las condiciones particulares en que ha sido aplicado. Es de esperar, por lo tanto, que otros trabajos logren perfeccionar los resultados de los esfuerzos realizados hasta ahora.

Universidad Nacional del Sur

Uros Bacic.