

ACTUALIDADES DE CUYO

ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FRIGORIFICO TERMINAL EN LA CIUDAD DE MERCEDES (SAN LUIS)

Los actuales gobiernos de las provincias cuyanas, ante la necesidad imperiosa de adoptar un sistema de abastecimiento de carne que evite los inconvenientes que ocasiona el vigente, acordaron: "Art. 1º— Construir una entidad jurídica entre las provincias participantes, que tenga por objeto la instalación de un Frigorífico Terminal del Oeste Argentino en la ciudad de Villa Mercedes, provincia de San Luis, aportando por partes iguales, en la forma y oportunidad que convengan entre sí y con la institución de los productores ganaderos cuya creación se solicita en el artículo 2º, hasta el 50 % del capital necesario. Art. 2º— Solicitar a la Junta Nacional de Carnes la creación de una institución comercial e industrial de los productores ganaderos utilizando los recursos del art. 9º, inc. c), del Decreto-Ley 8509, que cumpla con la finalidad referida en el art 1º del presente acuerdo".

Esta elección de la ciudad de Mercedes (San Luis), para la instalación de una planta frigorífica no ha sido hecha al azar; es resultado de un estudio minucioso de las ventajas que ofrece esta zona y las consecuencias económicas y sociales a las que se arribaría con la instalación de una obra de esta envergadura.

La creación de una fuente de recursos en esta zona de vida industrial precaria, evitaría en primer lugar el trasiego humano hacia otras provincias, en especial Buenos Aires, que brindan múltiples posibilidades de trabajo. El incesante trasplante humano hacia el litoral tiene explicación en la necesidad de la mano de obra que tiene toda sociedad, y en el fatalismo de la ley económica que establece: "los seres humanos siguen la línea de menor resistencia".

El desplazamiento del centro de gravedad económico-político del litoral al interior, mediante una hábil política de descentralización demográfica, evitaría el éxodo de pobladores rurales y aumentaría el nivel de producción de estas zonas secas o semi-secas que, no obstante contar con el 70 % de la extensión total del país, sólo contribuyen con el 30 % de la producción nacional. Por otra parte, se reduciría la afluencia de mano de obra a organismos estatales que albergan un número de empleados mayor de los que en realidad necesitan.

La falta de trabajo permanente y bien remunerado, ha conspirado en contra del sostenimiento del equilibrio que debe existir entre el crecimiento demográfico nacional y el local. Las cifras son elocuentes: "En 1857 la Nación tenía 1.253.013 habitantes, de los que corresponden 37.602 a San Luis o sea el 3 % de este total, sucesivamente con el aumen-

to de la primera cifra la proporción fue decreciendo hasta llegar en 1947, sobre un total del país de 16.107.876, San Luis tiene 164.176 o sea 1,04 %".

Este es, sin duda, uno de los capítulos más importantes de la política de los Estados "regular o condicionar según sus intereses o sus pasiones la emigración y la inmigración". Integración nacional es el imperativo de la hora, que decapite todo resabio de la política económica colonial pasada, para la cual el interior era tributaria de su "hermana mayor", Buenos Aires.

Mercedes (San Luis), con asiento en una zona rica en vacunos y en pastos naturales, es por su situación geográfica un verdadero puente de enlace entre la zona productora y la consumidora. La Junta Nacional de Carnes en cifras provisorias al 30 de junio de 1956 establece, para el consumo de Mendoza 257.691 animales por año; para San Juan 78.176 animales, en el mismo período; para San Luis 52.107 animales; y para la exportación a Chile 91.700 cabezas; en suma, 479.674 cabezas por año.

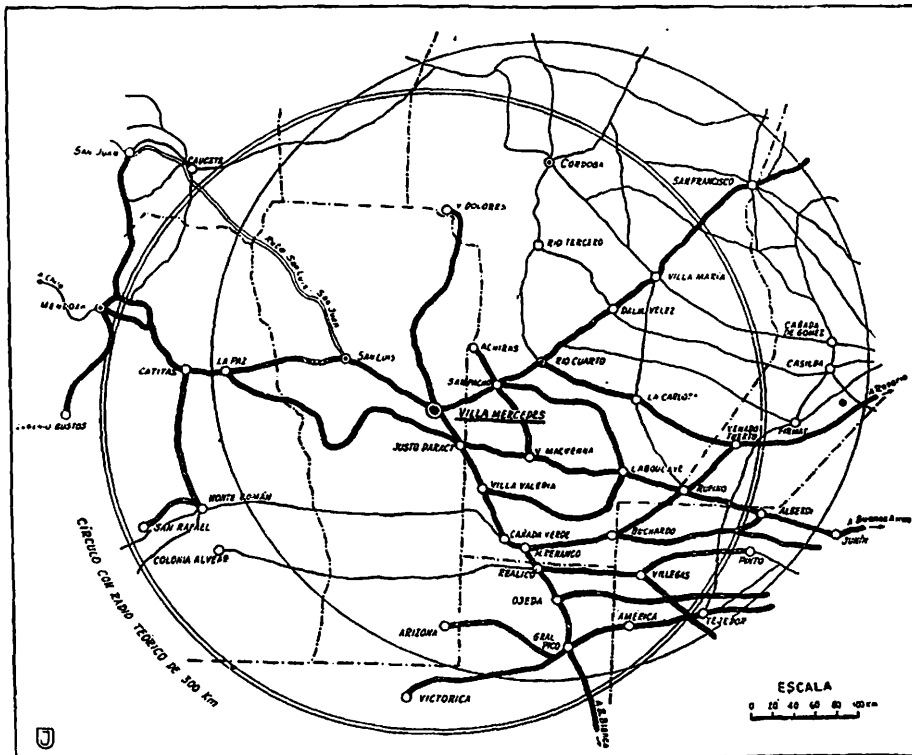
El Ferrocarril Gral. San Martín transporta, según el cálculo de 1.456 jaulas mensuales a razón de 28 animales cada una, un total de 490.000 vacunos anuales. Los controles establecidos en el Arco del Desaguadero anotan para 173 días del año 1958, 1 de enero al 22 de junio, 1.089 camiones con 36.454 cabezas, es decir, 72.908 al año. En suma, un total de 562.900 cabezas. Debe tenerse en cuenta que San Luis, Mendoza y San Juan, pueden, además, en conjunto, producir 50.000 vacunos gordos al año, que sumados a los transportados por ferrocarril y camión, hacen un total de 612.900 vacunos. La planta frigorífica de Mercedes canalizaría la hacienda proveniente del norte de La Pampa, noroeste de Buenos Aires y sud de Córdoba, desempeñando el mismo papel que en el litoral cumple el frigorífico de La Plata, Dock Central, Zárate y Berisso, los que sin llegar a contar —lo mismo que Mercedes— con abundante ganado vacuno, son centros de convergencia de zonas de gran producción, capaces de satisfacer las exigencias de los mercados consumidores. En nuestro caso, Cuyo y Chile.

A la exportación efectuada a Chile se debe prestar mayor importancia, por cuanto de la corriente exportadora dependen las posibilidades de reactivación económica esperada, "para que la República Argentina recobre el ritmo de progreso acorde con sus recursos naturales". El país debe buscar nuevos mercados en donde ubicar sus excedentes ganaderos y lo debe hacer a base de calidad y precios adecuados, a los que se arribaría mediante la instalación de una red de frigoríficos. Estos salvarían los inconvenientes de la actual exportación de ganado en pie, de resultados negativos evidentes, por pérdida de peso, el desmejoramiento de los animales, el elevado costo de traslado y, a veces, la pérdida de millares de cabezas. El frigorífico de Mercedes estaría capacitado para satisfacer las necesidades de un gran consumidor —Cuyo y Chile— de más de 130.000 toneladas anuales sin que por ello llegue a interferir el abastecimiento de los frigoríficos del litoral.

Con la construcción del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, nacen

pueblos y aldeas que por sus características primarias no pasaban de ser "pueblos de carreteras o pueblos calles". Strassendorf o Gassendorf, según la terminología alemana. Pero, con el correr del tiempo, esos pueblos crecen. A las dos líneas que unían Mercedes (S. Luis) con Buenos Aires se suceden otras, nacen nuevas carreteras que, en conjunto, transforman al antiguo Fortín de las Pulgas, en un verdadero puerto mediterráneo, con todas las posibilidades que ello supone.

Mercedes se encuentra en la actualidad en la línea directa del Ferrocarril Gral. San Martín que une Buenos Aires con Mendoza y San Juan; línea directa con Río IV que la conecta con Córdoba, Villa María y Rosario, además de la línea a Rosario por la combinación del San Martín en Rufino (Santa Fe); línea directa con Bahía Blanca (Buenos Aires) en concurrencia con Justo Daract que también la comunica con Huinca Renancó y Cañada Verde en Córdoba, Realicó, Gral. Pico, Catrilo, etc., en La Pampa, con los respectivos empalmes en Gral. Villegas (Bs. As.), Pehuajó (Bs. As.), Trenque Lauquen (Bs. As.); línea directa con Mendoza y el empalme de las Catitas con San Rafael (Mza.). También posee una serie de ramales: de Laboulaye-Villa Valeria-Justo Daract-Mercedes; de Laboulaye-Sampacho-Mercedes; de Mackenna-Sampacho-Mercedes; de Rufino-Huinca Renancó-Cañada Verde-J. Daract-Mercedes; de Rosario-Venado Tuerto-Rufino-J. Daract-Mercedes; de Rufi-



Zona de influencia de Mercedes

no-La Carlota-Río IV-Mercedes; de Alberdi-Buchardo-H. Renancó -C. Verde-J. Daract-Mercedes; de Gral. Pinto-Villegas-H. Renancó-C. Verde-J. Daract-Mercedes; de Cuenca-Ojeda-H. Renancó-C. Verde-J. Daract-Mercedes; de Carlos Tejedor-Gral. Pico-C. Verde-J. Daract-Mercedes; y de Arizona-Gral. Pico-C. Verde-J. Daract-Mercedes.

La red caminera conecta a Mercedes con las rutas nacionales N° 7, ruta Panamericana; ruta N° 8 y su empalme con la N° 9 en Pergamino; ruta N° 148 de norte a sud de Bahía Blanca (Bs. As.) que sumados a los caminos provinciales forman una "estrella" de comunicación.

Por vía aérea, la actual ampliación de las grandes pistas de aterrizaje de la Base Aérea Coronel Pringles, una de las mejores de América por su extensión y capacidad, coloca a Mercedes en condiciones de recibir y despachar a los mayores y más pesados aviones del mundo, con todos los medios más modernos de control. De transformarse en aeropuerto mixto como el de Plumerillo (Mza.), serviría a todo el tráfico de exportación al Pacífico.

Telefónicamente, Mercedes, está unida a todos los teléfonos del mundo porque sus servicios pertenecen a la red de Teléfonos del Estado.

Cablegráficamente, posee las dependencias del "All America Cable" que la comunican a cualquier parte del globo.

Cuenta además, Mercedes, con una Estación de Radio, L. V. 15, perteneciente a las estaciones del sistema Radio Splendid.

La nevadura ferroviaria junto a la red carretera, vía aérea y demás elementos secundarios, constituyen la estructura básica de todo frigorífico terminal.

La instalación de la planta frigorífica en Mercedes, límite de una zona de gran producción, proporcionaría grandes ventajas: reducción del viaje, descongestión de los ferrocarriles y mayor disponibilidad de elementos de tracción y de transporte. En la actualidad, la penosa duración del transporte de vacunos, mayor de 35 horas, ocasiona una serie de inconvenientes: mermas por deshidratación, desarrollo de fiebres y toxinas propias de la fatiga, etc.

Hay, además, otro objetivo en la instalación de esta planta frigorífica manifestado por los gobernadores cuyanos en el acta de compromiso: "Solucionar el problema de la conservación y posterior distribución de la fruta cuyana con evidentes ventajas para productor y consumidor". La primera consecuencia sería de orden fisiológico: satisfacer una mayor diversificación alimentaria y, en segundo lugar, cooperar en la solución del complejo problema que surge del exagerado consumo de carne vacuna.

En suma, la realización de esta obra constituirá un baluarte en la evolución progresiva de la economía nacional de la que derivará no sólo un beneficio local, sino que también contribuirá al bienestar y engrandecimiento integral de nuestro país.

JUAN CARLOS SORIA

Agradezco a la "Comisión Pro Gestión Frigorífico" la gentileza de facilitarme el material necesario para la elaboración de este pequeño trabajo.

PRODUCCIÓN GANADERA

EN 300 KILÓMETROS DE RADIO DENTRO DEL SECTOR
PRODUCTOR PARA MERCEDES

(Cifras provisorias de la Junta Nacional de Carnes al 30-6-1956, en las que no se ha tenido en cuenta el caudal ganadero que corresponde a Mendoza, cuya zona también resulta afectada por el círculo).

BUENOS AIRES	VILLA MERCEDES
General Villegas	501.045
General Pintos	398.998
Carlos Tejedor	298.460
Rivadavia	260.923
Total	<u>1.459.426</u>
SANTA FE	
General López	744.900
Caseros	146.897
Total	<u>891.797</u>
CÓRDOBA	
Cruz del Eje	47.024
Minas	20.725
Pocho	20.734
San Alberto	34.490
San Javier	17.225
Capital	9.660
Río 1º	220.471
Colón	74.181
Punilla	35.203
Santa María	222.854
Calamuchita	100.324
Tercero Arriba	233.279
San Martín	279.631
Roque Sáenz Peña	450.187
Marcos Juárez	512.146
Unión	703.415
Juárez Celman	548.038
Río Cuarto	921.005
General Roca	516.584
Total	<u>4.967.176</u>

LA PAMPA

Rancul	92.816
Realicó	105.338
Chapaleufú	167.507
Maracó	161.864
Quemú-Quemú	135.362
Conhello	106.752
Leventué	99.578
Chalileo	22.389

Total 891.606

SAN LUIS 665.053

TOTAL DE LA PRODUCCIÓN GANADERA: 8.875.058