

Biblioteca Centro de Documentación
Secretaría de Recursos Hídricos
INVENTARIO N° K.S. 126.4

PESCA COMERCIAL EN EL DEPARTAMENTO CURACÓ (TERRITORIO
NACIONAL DE LA PAMPA) ENTRE 1940 y 1950

SANTA ROSA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
Cátedras Historia Americana I y II
1981

PESCA COMERCIAL EN EL DEPARTAMENTO CURACO (TERRITORIO
NACIONAL DE LA PAMPA) ENTRE 1940 Y 1950

Parte I: INFORME DE LA INVESTIGACION REALIZADA

Equipo de investigación

Director:

Miguel A. Guérin
(Profesor Titular de Historia Americana I y II)

Coordinadoras:

Diana Marre de Sierra
(Profesora Adjunta de Historia Americana I y II)

Norma Lournagaray
(Ayudante de Trabajos Prácticos de Historia Americana I y II)

Integrantes:

Profesora María Teresa Assone

Profesor Pedro Barreiro

Profesor Ricardo Ibáñez

Profesora Marcela Morisoli

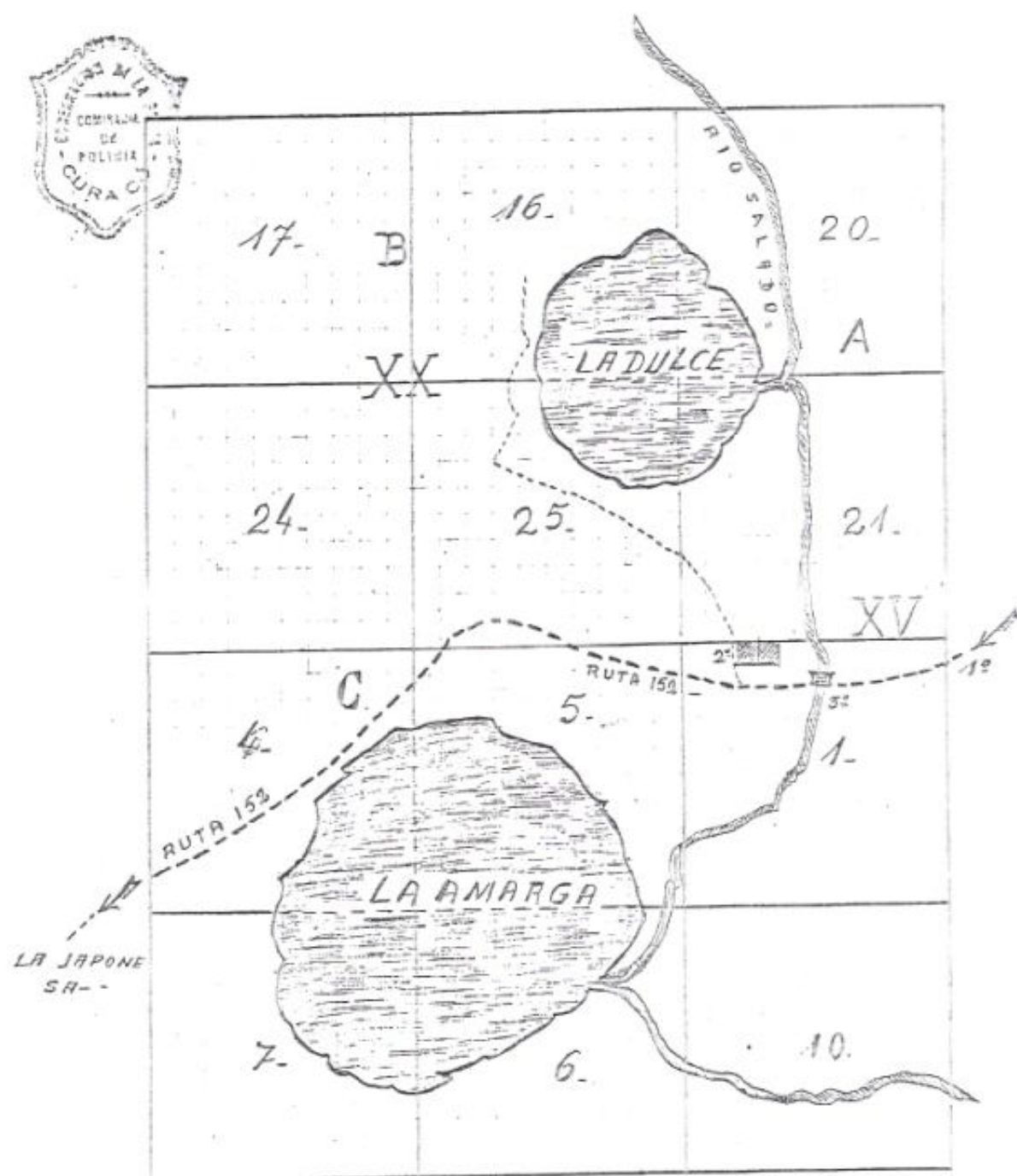
Señora María Angélica Peña

Señorita Silvia Vermeulen

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
Cátedras Historia Americana I y II

1981

CROQUIS DE LAS LAGUNAS LA DULCE Y LA AMARGA incorporado al expediente 204/43 de la Jefatura de Policía del Territorio



REFERENCIAS

1. Ruta Nacional de Vialidad n° 152, que luego de pasar por Curacó, en su trayectoria a La Japonesa, toca La Amarga.
2. Comisaría y Juzgado de Paz de Los Puelches.
3. Puente sobre el río Curacó, que desemboca en La Amarga.

I N D I C E

	página
1 INTRODUCCION	5
2 CONDICIONES EXTERNAS DE LA PESCA COMERCIAL	6
2.1 Ríos Atuel y Salado	6
2.1.1 En 1940	6
2.1.2 Crecidas de la década 1940-1950	7
2.1.2.1 Atuel	9
2.1.2.2 Salado	10
2.1.3 El Nihuil 1948-1950	10
2.2 Lagunas La Dulce y La Amarga hasta la década 1940-1950	12
2.2.1 La Dulce	12
2.2.2 La Amarga	13
2.3 Instalación humana en el departamento Curacó	14
2.3.1 Instalación inicial	14
2.3.2 La población en la década 1940-1950	16
2.3.3 Colonia Los Puelches	21
2.3.4 Producción	--
3 LAS RUTAS QUE PERMITIERON EL SURGIMIENTO DE LA PESCA DEPORTIVA Y COMERCIAL EN EL COMPLEJO LACUSTRE URRE LAUQUEN	23
3.2 Ruta 35	24
3.2.1 Tramo Santa Rosa - Valle Argentino	24
3.2.1.1 Santa Rosa - Ataliva Roca	25
3.2.1.2 Ataliva Roca - Valle Argentino	26
3.2.2 Tramo Valle Argentino - Epupel	26
3.2.3 Tramo Epupel - Meridiano V	26
3.2.4 Infraestructura	27
3.2.4.1 Santa Rosa	27
3.2.4.2 Ataliva Roca	27
3.2.4.3 Villa Alba	27
3.3 Ruta 152	28
3.3.1 Tramo Valle Argentino - General Acha	28
3.3.2 Tramo General Acha - El Carancho o La Angelita	29
3.3.3 Tramo El Carancho o La Angelita - Curacó	30
3.3.4 Tramo Curacó - La Japonesa	30
3.3.5 El puente sobre el río Colorado en Los Tamariscos	30
3.3.6 Infraestructura	32

3.3.6.1	General Acha	32
3.3.6.2	El Carancho o La Angelita	33
3.3.6.3	Lihuel Calel	33
3.3.6.4	Curacó (Puelches)	34
3.3.6.5	La Japonesa	34
3.4	Transporte: General Acha - Curacó - La Japonesa	34
3.4.1	General Acha - Villa Regina	35
3.4.2	Curacó - La Japonesa	35
4	LA PESCA EN EL DEPARTAMENTO CURACÓ	36
4.1	Pesca deportiva	36
4.1.1	Primeras noticias	36
4.1.2	Reglamentación	36
4.1.3	Proyectos turísticos vinculados	36
4.2	Pesca comercial	40
4.2.1	Comienzos del aprovechamiento comercial de la pesca	40
4.2.2	Reglamentación	40
4.2.3	Permisos	40
4.2.4	Organización de la explotación pesquera	47
4.2.4.1	Los Empresarios	47
4.2.5	Técnica y elementos de pesca	49
4.2.5.1	Redes	49
4.2.5.2	Butrón	53
4.2.5.3	Espinel	50
4.2.5.4	Botes y lanchas	51
4.2.5.5	Caballos	51
4.2.6	Conservación	51
4.2.6.1	Hielo	51
4.2.6.2	Conservadoras	52
4.2.7	Transporte	52
4.2.7.1	Cajones	52
4.2.7.2	Básculas	52
4.2.7.3	Camiones	53
4.2.8	Sitios de pesca	53
4.2.9	Especies y tamaño	54
4.2.10	Precio y volúmenes obtenidos	54
4.2.11	Tarea de pesca y embalaje	55
4.2.12	Comercialización	55

4.2.13	Mercado consumidor de Santa Rosa	55
4.2.13.1	Reglamentación	55
4.2.13.2	Procedencia de la mercadería	57
4.2.14	Extinción de la pesca	57

1. INTRODUCCION

El presente trabajo consta de tres partes. En la primera (Informe de la investigación realizada) se describe el nacimiento y desarrollo de la pesca comercial y deportiva en el departamento Curacó y también procesos inmediatamente vinculados, exponiendo además las conclusiones más ciertas a que es posible llegar. En la segunda parte (Apéndice documental) se transcriben todos los testimonios escritos y orales que sirven de fuentes al informe, y en la tercera se ha organizado una cronología que consta, a su vez, de dos partes: a) Cronología general de pesca, ríos y rutas y b) Duración y consecuencias de las crecidas de los ríos Atuel y Salado.

El primer ítem de la cronología se propone hacer visibles las relaciones que se dieron entre el desarrollo de la pesca comercial y deportiva, la fluctuación del caudal de los ríos Atuel y Salado y el desarrollo de la red vial en el Territorio Nacional de La Pampa, entre 1940 y 1950. El segundo ítem de la cronología ordena la información que fue surgiendo, a lo largo de la tarea, referida a las crecidas y estiajes de los ríos Atuel y Salado, en base a los datos proporcionados por la seccional local de la Dirección Nacional de Vialidad.

El informe remite, por sus números correspondientes, directamente a los apéndices e intercala cuadros cuyas fuentes se indican en cada caso. También se recurre a la información bibliográfica cuyos asientos se indican cada vez que se utiliza.

Cabe destacar que en todo momento se ha preferido el testimonio édito contemporáneo a los escasos testimonios orales recogidos expresamente para este trabajo de testigos presenciales o protagonistas de la pesca comercial, ya que la certeza de esta información se hace discutible por el tiempo transcurrido. Los testimonios orales se han usado casi exclusivamente para describir determinados aspectos de la práctica cotidiana de la pesca sobre los cuales ninguna información se pudo obtener de los testimonios escritos.

Se resumen a continuación las principales conclusiones a las que se ha llegado en esta investigación sobre la pesca en Curacó, las que, por cierto, también aparecen asentadas en el texto del informe:

- localmente esta pesca era aprovechada por los vecinos de la zona desde los primeros tiempos de su instalación;
- en el este pampeano las primeras noticias sobre las posibilidades ictícolas del complejo Urre Lauquén se tuvieron en 1941, debido a la puesta en funcionamiento de las rutas 35 y 152;
- al principio en Urre Lauquén sólo se practicó pesca deportiva y hubo proyectos para hacer en este conjunto de lagunas un centro deportivo y de recreación;
- contemporáneamente surgieron proyectos para aprovechar comercialmente esta pesca, aunque no se concretaron;
- entre 1944 y 1945 comenzó la explotación comercial de la pesca con destino a mercado consumidor, preexistente, de Santa Rosa;
- en 1946 la explotación pesquera, que se había desarrollado muy rápidamente, comenzó a abastecer el mercado consumidor de la ciudad de Buenos Aires;
- la captación del mercado bonaerense no implicó desamparar el mercado de Santa Rosa; también se satisficieron las esporádicas demandas de Mendoza y San Juan;
- los empresarios pesqueros de Urre Lauquén realizaron su actividad ateniéndose a la legislación nacional vigente y obteniendo los correspondientes permisos;
- en los momentos de mayor auge la pesca en La Dulce produjo un volumen calculado en 45 toneladas mensuales, esto importó inversiones de capital y demandas de mano de obra significativas en una economía local poco auspiciosa con esa del departamento Curacó;
- en 1948 el rendimiento de la pesca comenzó a declinar por la progresiva salinización de las aguas del complejo Urre Lauquén, debido a los aportes decrecientes del Chadi Leuvú. Esta salinización inhibía la receptividad ictícola produciendo, además, gran mortandad de peces.
- En setiembre de 1948 el Ministerio de Agricultura de la Nación ante la evidente merma de peces en las lagunas La Dulce y La Amarga debida a las razones anteriormente señaladas, que hacía presumir el total exterminio de su población ictícola a breve plazo, decidió por decreto levantar el período de veda y permitir el uso de redes de arrastre;
- en 1948 hubo ya permisionarios de la pesca que pidieron al Ministerio de Agricultura la anulación de sus permisos en tanto abandonaban su actividad;
- en 1950 la pesca en las lagunas del complejo Urre Lauquén se había extinguido.

2 CONDICIONES EXTERNAS DE LA PESCA COMERCIAL

La pesca comercial en las lagunas del complejo Urre Lauquen estuvo condicionada por los aportes que el mismo recibió de los ríos Atuel y Salado por intermedio del Chadi Leuvú. La disminución de estos aportes implicó una salinización de las aguas que comprometió su receptividad ictícola; pero mientras los aportes no disminuyeron hasta ese punto crítico, la pesca comercial, aunque incidía mínimamente en la producción total del Territorio, significó una fuente de trabajo y de recursos importantes para el Departamento Curacó, donde la instalación humana era escasa y muy débil su grado de fijación.

Esta situación obliga a enmarcar el estudio de la pesca en una descripción de la situación hidrográfica (Cf. apartados 2.1 y 2.2) y de la instalación humana en el Departamento Curacó (Cf. apartado 2.3).

2.1 Ríos Atuel y Salado

2.1.1 En 1940

"En el caso que los deshielos de la Cordillera prosigan por un tiempo más o menos duradero, y que las aguas del Atuel y el Salado continúen su curso, no sería nada difícil que se juntaran en paso de La Horqueta, formando los bañados del Atuel y el río Chadi Leuvú, que en Curacó tiene su gran laguna Urre Lauquen, para desembocar en el río Colorado" (Ap. 31). Este comentario, aparecido en el periódico La Capital, de Santa Rosa, en enero de 1941, refleja el sentimiento de la opinión pública pampeana sobre la situación hidrográfica del "oeste". Para la época, el Salado y el Atuel, y principalmente este último, debido a las retenciones en Mendoza, ya eran ríos de crecida estival y cauce seco - Atuel - o prácticamente seco - Salado - (Ap. 32, 33, 42, 79 y 94), durante el estiaje invernal.

El periodismo local se quejó regularmente a lo largo del período que analizamos de las reducciones de caudal del Atuel (Ap. 42, 63, 115 y 139), que como se sabe habían comenzado en las últimas décadas del siglo pasado. En efecto, hacia 1985 en el Departamento Malargüe de Mendoza se irrigaban 100 hectáreas con aguas traídas del río Atuel, y cinco años más tarde ya eran 10.000 las hectáreas irrigadas que ascendieron

a más de 69.000 en 1929. Cuatro años después el Ingeniero P. Tapper, experto en irrigación de la Nación, informaba que se había llegado "ya al máximo aprovechamiento del agua con el río sin regularización" (Cf. Horacio A. Difrieri, Historia del río Atuel. Buenos Aires, 1980, p. 17 y 18).

2.1.2 Crecidas de la década 1940-1950

Durante la década 1940-1950, la Dirección Nacional de Vialidad, a través de su seccional local (Ap. 159) se ocupó indirectamente de las crecidas de los ríos Atuel y Salado, debido a que interrumpían los pasos existentes en distintas rutas:

- ruta 143: al este y al oeste de Santa Isabel (sección XVIII, fracción A, lote 19) cortada por el Salado y por el Atuel;
- ruta 151: en Algarrobo del Aguila (XVIII, C, 3) cortada por el Arroyo de la Barda -Atuel-;
- ruta 20: en Paso de los Algarrobos (XVIII, D, 19) cortada por el Salado;
- ruta 21: en La Reforma (XIX, C, 18) cortada por el Chadi Leuví.

Eventualmente la Dirección Nacional de Vialidad traía también noticias sobre la fluctuación de los cursos en La Puntilla, El Uncal y La Primavera (Cf. Parte III b).

Estos datos, que resultan preciosos ante la carencia de otras fuentes, eran reproducidos por los periódicos locales y pueden ser utilizados con provecho, aunque con todos los recaudos que sugieren las dificultades de comunicación de la época y el tratarse de una información periodística no científica, para conocer las líneas generales del ritmo de crecidas durante el período.

2.1.2.1 Atuel

A pesar de las retenciones mendocinas, el Atuel, que excepcionalmente en 1943 creció más que el Salado (Ap. 108), dentro del territorio pampeano y durante el período considerado tuvo crecidas estivales regulares aunque diferentes en su magnitud.

Entre 1942 y 1946 sus crecidas interrumpieron los pasos de Santa Isabel (Ap. 76, 165 y 194), Algarrobo del Aguila (Ap. 33, 108, 110 y 158) y La Primavera (Ap. 158), pero durante el período 1947-1949 no hubo interrupción alguna a lo

largo del año (Ap. 211, 220, 227, 228, 230, 231, 232, 235, 241, 244, 246, 248, 255, 256, 257, 258, 264 y 283).

Esta disminución relativa de la importancia de las crecidas del Atuel no fue un fenómeno ajeno a la inauguración del dique El Nihuil el 11 de enero de 1948 (Ap. 236 y 239), pero también debe tenerse en cuenta que según registros llevados en Rincón del Atuel y en Angostura, el caudal medio anual del río alcanzó niveles excepcionalmente bajos durante los años 1947 y 1948 (Estudio integral de la cuenca del Desaguadero. Santa Rosa, Secretaría de Difusión y Turismo, 1977. p. 40-41 y gráfico).

2.1.2.2 Salado

El río Salado tuvo una crecida excepcional en 1942, sólo comparable a la de 1914, recordada como una de las más grandes (Ap. 70); también fueron importantes las de 1943, 1944 y 1945 (Ap. 171), años en los que interrumpió los pasos de Santa Isabel (Ap. 35, 74, 75, 76, 93, 95, 107 y 129) y La Reforma (Ap. 74, 80, 96, 101, 121, 124, 126, 127, 131, 133, 136, 157, 160, 166, 167, 168, 169, 175, 176, 177, 178, 181 y 182). Durante el período 1946-1948 también se registraron las habituales crecidas estivales, aunque no fueron de magnitud suficiente como para interrumpir los pasos en ningún momento del año (Ap. 135, 186, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 198, 199, 202, 204, 205, 208, 210, 211, 220, 221, 223, 225, 227, 228, 230, 231, 232, 235, 241, 244, 246, 248, 255, 256, 257, 258, 264 y 266). En 1949, por el contrario, la crecida del Salado llegó hasta el puente de Santa Isabel, recientemente construido (Ap. 283).

2.1.3 El Nihuil 1948-1950

"El Nihuil es el golpe de gracia para nuestro oeste" (Ap. 237). Esta afirmación publicada en enero de 1948, como comentario a la noticia de su inauguración, da la imagen cabal del sentir de la opinión pública que reflejan los testimonios contemporáneos.

Se subraya entonces que ya estaban desapareciendo las praderas naturales del departamento Chalileo (Ap. 242), que desaparecían los bañados del Chadileuvú (Ap. 242, 265 y 280), que desde hace ya unos años se secaban los pozos y las corrientes se agotaban (Ap. 265), que el Atuel había tenido influencia sobre el Salado, cuyo caudal se reducía y, final-

mente, que la riqueza ictícola de las lagunas del complejo Urre Lauquen, ya muy afectada, estaba destinada a sucumbir (Ap. 242, 280, 281, 282, 285, 293 y 299).

Esta sensación de irreparable derrumbe se vio sin duda acrecentada por los años de sequía y consecuente disminución del estiaje de los ríos Atuel y Salado, que precedieron a la inauguración del dique.

Pronto surgió la esperanza de modificar la situación existente. En enero de 1948 el gobernador del Territorio planeaba una gira por el sur de Mendoza "... para ver la forma en que se distribuyen las aguas del Atuel en los canales de riego y las posibilidades de obtener un brazo de este río o un caudal dependiente de El Nihuil, que puede ser internado en el territorio pampeano para proveer a éste de agua" (Ap. 238).

Consecuentemente con esta línea de acción, en setiembre de 1949 se pedía "... la construcción de un caudal madre desde El Nihuil a Santa Isabel..." cuya agua sería de uso exclusivo del oeste (Ap. 285).

Por otra parte la resolución 50 del Consejo de Administración de la Dirección General de Agua y Energía, dictada el 19 de enero de 1949, que establecía "con carácter provisional", tres descargas anuales de El Nihuil "a razón de quince metros cúbicos por segundo ($15 \text{ m}^3/\text{s}$) [...] de siete (7) días de duración, en los meses de enero, mayo y setiembre" (Ap. 311), abrió nuevas expectativas, a pesar de lo magro del volumen asignado -dos y medio por ciento del derrame anual del Atuel- con respecto a los objetivos a cumplir: "regadío de praderas naturales y alimentación de represas y lagunas en la zona Noroeste de La Pampa" (Ap. 311).

Con cierto optimismo a comienzos de febrero de ese año se anunciaba que en el paraje "Atuel Butaló" serían estudiados "los cauces naturales que se internan en el Territorio para aprovechar el agua que emanaría de la provincia de Mendoza" (Ap. 270).

En setiembre de 1949 se esperó que, según lo establecido por la resolución 50/49, se abrieran las compuertas de El Nihuil (Ap. 279). En un primer momento se pensó que así había sido, porque el agua había llegado al puente de Santa Isabel (Ap. 283), pero poco después se advirtió, con decepción, que las aguas provenían del "desborde de los ríos mendocinos" (Ap. 284).

También en enero de 1950 se esperó que Mendoza cumpliera con lo establecido por la Dirección (Ap. 294), pero se esperó en vano, y poco después, a comienzos de febrero, se supo que, por el momento, la situación no variaría, ya que el gobernador de Mendoza había manifestado su propósito de no cumplir con la resolución 50/49 (Ap. 295).

2.2 Lagunas La Dulce y La Amarga hasta la década 1940-1950

Las secciones XV y XX, donde se encuentran las lagunas La Dulce y La Amarga, fueron mensuradas a cuenta del Gobierno Nacional, por los agrimensores Cagnoni, Otamendi y Carvalho a fines de la década 1880-1890, ya que las respectivas mensuras fueron aprobadas por decretos nacionales del 9 de setiembre de 1889 (La Pampa. Dirección General de Catastro, Duplicado de mensura de la sección XX, número 740).

En las libretas de campo que, según las Instrucciones redactadas por el Departamento de Ingenieros, debían confeccionar los agrimensores durante su tarea, no hay referencias precisas a las lagunas. Se advierte que la zona no fue recorrida en intervalos de diez kilómetros, tal como se había establecido, ya que en ninguno de los ocho lotes parcialmente ocupados por las lagunas se las ubica con precisión siquiera aproximada. Por otra parte, tanto en el sitio de La Dulce como en el de La Amarga, se habla de "un gran bajo hondo y salitroso que liga el lago Urre Lauquen con el Arroyo Curacó" (Ap. 305), descripción estereotipada que no contempla ninguna realidad en particular, ya que, en el mejor de los casos, sólo alude en forma genérica a la totalidad del complejo lacustre Urre Lauquén.

Las mensuras posteriores de secciones o de la colonia Los Puelches, a cargo del Gobierno Nacional, o de lotes, promovidas por sus propietarios, demuestran un conocimiento más ajustado.

2.2.1 La Dulce

En 1899, en la mensura de la fracción B de la sección XX, al llegar a la descripción de los lotes 16 y 25, que comprenden la mitad oeste de esta laguna, se la caracteriza, sin topónimo alguno, como "salitral" rodeado por un "faldeo de lomas" montuoso (Ap. 306).

Los testimonios posteriores son de mayor precisión.

En 1900 el agrimensor encargado de subdividir la colonia Los Puelches la menciona por su nombre y la describe rodeada de "barrancas" y, en ese momento del año, "llena de agua [...] siendo de tal profundidad que era imposible practicar ninguna operación en el terreno". El agrimensor recogió información de los vecinos del lugar, quienes aseguraron que "las aguas que cubren hoy los terrenos de la Colonia [Los Puelches] no son permanentes [...] y los campos bañados por ellas son de abundante y buen pasto una vez que las aguas se retiran" (Ap. 307).

En setiembre de 1909 se mensuró el lote XX, B, 16, de propiedad de Manuel Azpillaga. La Dulce, que ocupa su ángulo sudeste, tenía entonces profundidad suficiente como para impedir la mensura en la zona cubierta por las aguas (Ap. 309). La superficie asignada por este agrimensor a la porción incluida en el lote -1760 hectáreas- coincide con la que se le atribuye al "salitral" en 1899 (Ap. 306).

En 1950, Norberto Naya, que muestra tener excelente información sobre la geografía del complejo Urre Lauquén, probablemente obtenida por observación directa, quejándose de la desecación que La Dulce ha padecido en los dos años anteriores, la describe de la siguiente manera "Ubicada entre Eucady y Puelches, en la margen occidental [sic] del Chadileuvú, de cuyas aguas se nutría en épocas no muy lejanas, por arroyos que una vez que cubrían la laguna, volvían a sus cauces, hacia el cauce madre del río para continuar bañando los salitrales que rodeaban la isla Urbina y el salitral Urre Lauquen en su marcha hacia La Amarga.

La superficie entre cinco y seis leguas cuadradas, profundidad de tres a ocho metros en el centro" (Ap. 297).

2.2.2 La Amarga

En 1901, al mensurarse la fracción C de la sección XX, esta laguna fue descripta, sin mención de topónimo, como "gran bajo salitroso el que en el momento de la mensura se encontraba completamente cubierto de agua proveniente de los desbordes del Salado". También se afirma que "... la extensión bañada por las aguas [de esta laguna] depende de la naturaleza de la creciente del Salado".

Los pobladores de la zona, consultados por el agrimensor, indicaron que las "aguas así depositadas desaparecen cuando cesa la creciente del Salado" y que la creciente de

1901, iniciada en abril de 1900, era "una de las mayores observadas hasta la fecha". En su informe al Gobierno Nacional el agrimensor también dio constancia de que las aguas del "bañado" eran, debido "a la naturaleza del suelo que cubren", más saladas que las del río, lo que no impedía que se utilizaran para el consumo (Ap. 308).

Entre julio y agosto de 1942 se mensuró la mitad norte del lote 20, C, IV, propiedad de Martín Lanz, que comprende el ángulo noroeste de La Amarga. El agrimensor la encontró con agua, pero afirmó que la misma no era potable (Ap. 310).

Roberto Naya en 1950 la describe como "dique natural [...] del Chadileuvú", calcula su superficie en catorce leguas cuadradas y la profundidad de su centro "en épocas normales", en unos treinta metros.

Las descripciones proporcionadas por los testimonios escritos no son, como puede advertirse, ni precisas ni concordantes, pero de ellas se desprende con claridad que tanto La Dulce como La Amarga, y más esta última, son lagunas que dependen muy estrechamente de las crecidas provocadas en el Chadí Leuvú por sus afluentes. La escasez o falta de estas crecidas provoca la disminución de su espejo de agua y entonces las tierras descubiertas se convierten en pastizales -La Dulce- o en salitrales -La Amarga-; sin embargo es lógico suponer que en ambos casos la salinidad de las aguas embalsadas habría de aumentar debido a las características generales de la zona donde se encuentran las lagunas.

2.3 Instalación humana en el departamento Curacó

2.3.1 Instalación inicial

El departamento Curacó comprende las secciones catastrales XV, XVI, XX y XXI y tiene una superficie aproximada de 1.200.000 hectáreas, de las cuales tan sólo 75.000, es decir, el 6,3 por ciento, fueron adjudicadas según las leyes del Empréstito Público, del 5 y 16 de octubre de 1878.

La situación inicial de ocupación es aún más comprometida ya que las secciones XV y XX quedaron sin adjudicar, es decir que los interesados por las tierras del Departamento consideraron, ya en ese momento de relativo desconocimiento del Territorio, que las márgenes del río Colorado

eran la única zona que podría ser apta para la instalación humana. Esta preferencia se vio corroborada por la fecha de aprobación de las mensuras de las secciones comprendidas por el Departamento, requisito indispensable para que quienes habían adquirido la propiedad legal de las tierras, pudiesen ocupar realmente los predios que habían elegido.

En efecto, como se advierte en el Cuadro 1, las mensuras de las secciones XVI y XXI fueron aprobadas bastante antes que las de las secciones XV y XX, y esto es significativo porque se sabe que la presión de los propietarios de títulos, allí donde existía, aceleraba el proceso de mensura y también el correspondiente decreto de aprobación.

Cuadro 1. Mensura de las secciones catastrales comprendidas en el departamento Curacó

Sección	Fecha Decreto	Agrimensores
XV	9-IX-89	Cagnoni, Otamendi, Carvalho
XVI	22-X-86	Otamendi, Carvalho, Cagnoni
XX	9-IX-90	Cagnoni, Otamendi, Carvalho
XXI	4-IX-86	Otamendi, Cagnoni, Carvalho

Fuentes: La Pampa. Dirección General de Catastro, Duplicados de mensura números 485, 510, 740 y 808.

Para 1895 ya había comenzado la ocupación efectiva del Departamento, basada exclusivamente en la explotación ovina extensa, aunque el número de cabezas era todavía insignificante ya que sólo alcanzaba al 1,6 por ciento del total del Territorio (Cf. Segundo censo de la República Argentina. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1898, 3 v.).

2.3.2 La población en la década 1940-1950

El Territorio Nacional de La Pampa tuvo dos momentos de gran crecimiento demográfico. El primero, finalizado ya en 1895 y alimentado por la migración interna, se debió a la colonización ganadera. El segundo, que podemos ubicar entre 1905 y 1912, se basó en la migración externa y se originó en la colonización agrícola.

Para 1914 la afluencia migratoria ya había disminuido sensiblemente, situación que se agudizó en la década siguiente, y que se hizo crítica entre 1930 y 1940, cuando el Territorio empezó a perder población (Cf. Miguel A. Guérin, "La población pampeana" En: Revista de la Universidad Nacional de La Pampa, número 1, Santa Rosa, julio de 1980, p. 51-66).

Como consecuencia de las posibilidades nacionales de exportación de granos, en la década siguiente La Pampa reinvirtió su tendencia demográfica; así lo indican las tasas de crecimiento anual de la población de los períodos 1935-1942 (0,6 por ciento) y 1942-1947 (0,25 por ciento), aunque no pudo alcanzar los incrementos de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

La población del departamento Curacó sólo puede ser evaluada con precisión desde fines de 1920, ya que el censo territorial de ese año fue el primero en tomar las divisiones departamentales del Territorio Nacional de La Pampa como divisiones censales. A pesar de estas limitaciones puede afirmarse, en comparación con el este pampeano, que en Curacó la población se asentó más tarde y sufrió con mayor intensidad las emigraciones de la década 1930-1940 (Cf. Cuadro 2).

Cuadro 2. Población total del Territorio y del Departamento Curacó con indicación de la Tasa de Crecimiento Anual

Año	T.N.L.P.	T.C.A. (%)	Curacó	T.C.A. (%)
1920	122.535		1.120	
1935	175.077	2,4	1.644	2,6
1942	167.352	-0,6	1.259	-3,7

Nota. La Tasa de Crecimiento Anual (T.C.A.) ha sido calculada según la fórmula $(\sqrt[m]{\frac{x}{y}} - 1) 100$; donde x es el valor del último período, y el valor del primero y m el número de años que media entre el primer y el último período (Cf. Roderick Floud, Métodos cuantitativos para historiadores. Madrid, Alianza Editorial, 1975, p. 109-113).

Fuentes: Censo General de Territorios Nacionales. Buenos Aires, Ministerio del Interior, Asesoría Letrada de Territorios Nacionales, 1923, t. I, p. 13-127 y Censo General del Territorio Nacional de La Pampa. Santa Rosa, Gobernación de La Pampa, 1942, t. I, p. 16-51.

Cuadro 3. Población total del Departamento Curacó y del Territorio, clasificadas por su origen

Año	Pampeanos	%	Argentinos no pampeanos	%	Argentinos (A + B)	%	Extranjeros	%	
	(A)		(B)						
1920	T.N.L.P.	51.183	41,8	34.287	28,0	85.470	69,8	37.065	30,2
	Curacó	765	68,3	262	23,4	1.027	91,7	93	8,3
1942	T.N.L.P.	105.605	63,1	36.340	21,7	141.945	84,8	25.407	15,2
	Curacó	1.074	85,3	123	9,8	1.197	95,1	62	4,9

Fuentes: las citadas en el Cuadro 2.

La situación anteriormente enunciada no se refleja en el total de la población del Territorio debido al escaso peso demográfico relativo del departamento Curacó, que en 1920 era del 0,11 por ciento sobre el total, en 1935 era del 0,16, en 1942 del 0,12 y en 1947 del 0,15 por ciento.

La pérdida demográfica de la década 1930-1940 también afectó y muy profundamente, la composición de la población de Curacó.

Ya en 1920 se advertía una composición anómala con respecto a la característica del Territorio: menor incidencia de los aportes de la migración interna, escasísimos aportes de la migración externa y alta cantidad de nativos, lo que permite suponer, según las características del relevamiento censal, una proporción inicial importante de indígenas (Cf. Cuadro 3).

Esta organización peculiar enfatizó sus rasgos en los años posteriores, lo que indica no sólo la ausencia de nuevos aportes migratorios sino también la emigración de gran parte de los contingentes asentados (Cf. Cuadro 3). Sólo el grupo de pampeanos nativos creció paulamente, con un crecimiento de expansión posible dentro del marco de la reproducción interna, tal como puede advertirse por el relativo equilibrio entre los sexos que muestra este grupo en 1942 (Cf., Cuadro 5).

En este sentido los migrantes internos y externos se encuentran en una situación por completo diferente y totalmente anómala para el Territorio (Cf. Cuadro 5); el grupo de extranjeros sobre todo, muestra un desplazamiento con total predominio de los varones, y ambos grupos alcanzan índices de masculinidad que el Territorio no tuvo ni siquiera durante el siglo XIX (Cf. Cuadro 4 y 5).

Cuadro 4. Población total del Territorio; porcentaje de varones

Año	Varones (% / total)
1895	61,3
1912	57,8
1914	57,3
1920	56,7
1935	54,0
1942	53,7

Fuente: Censo General del Territorio ..., t. I, p. 33.

Cuadro 5 . Población total del Territorio y del Departamento Curacó, clasificada por su origen; porcentaje de varones en 1942

	V A R O N E S (% / total)			
	Pampeanos	Argentinos no pampeanos	Extranjeros	Total
T.N.L.P.	51,2	54,8	62,9	53,7
Curacó	52,0	66,7	80,6	54,9

Fuente: Censo General del Territorio ... , t. I, p. 16-51.

Este desequilibrio entre los sexos es otro indicador del carácter fronterizo del Departamento y, en consecuencia, de la vulnerabilidad de su composición demográfica.

En lo que hace a los aportes de las migraciones de argentinos, el Territorio en su conjunto, llevado por la neta superioridad demográfica de la región oriental, se vio levemente afectado durante la década 1930-1940. En efecto, los migrantes de la zona litoral (Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Capital Federal) conformaban en 1920 el 80,1 por ciento del total de la migración interna, y se redujeron al 74,7 para 1942. En el departamento Curacó la evolución fue mucho más drástica ya que esta zona pasó de aportar en 1920 el 74 por ciento de los migrantes argentinos -proporción no muy distante a la del total del Territorio, según se ha visto- a contribuir tan sólo con el 59,3 por ciento. Mientras tanto los migrantes rionegrinos llegaron al 22,8 por ciento del total (Cf. Cuadro 6). Todo esto revela con claridad que durante la década 1930-1940 el departamento Curacó tendió a desvincularse de la zona litoral, oponiéndose así a la característica más evidente de la población del este del Territorio, y a ligarse al norte de la Patagonia. Es decir que, con respecto a La Pampa, Curacó acentuó su carácter fronterizo.

Por lo dicho puede afirmarse que durante el período considerado el departamento Curacó participaba de las características más sobresalientes de la instalación humana en el oeste del Territorio Nacional de La Pampa: escasa densidad de población, mínima capacidad de convocatoria demográfica, notable proporción, por lo menos en los momentos iniciales, de pobladores indígenas y ninguna concentra-

Cuadro 6. Composición de la migración interna; comparación del Departamento Curacó con la totalidad del Territorio
1920-1942

	1 9 2 0			1 9 4 2		
	Total		Curacó	Total		Curacó
	(% / total migrantes internos)	(% / total migrantes internos)	(% / total migrantes internos)	(% / total migrantes internos)	(% / total migrantes internos)	(% / total migrantes internos)
Buenos Aires	59,8		69,1	60,0		57,7
Santa Fe	9,3		1,1	7,9		-
Capital	8,8		3,8	5,1		1,6
San Luis	7,1		2,3	9,1		4,1
Córdoba	6,8		4,6	7,3		4,1
Santiago del Estero	2,5		2,3	1,0		1,6
Entre Ríos	2,2		-	1,7		-
Mendoza	2,2		1,9	1,8		2,4
Río Negro	?		?	1,6		22,8
Total considerado	96,4		85,1	95,5		94,3

Fuentes: las citadas en el Cuadro 2.

ción urbana.

Como ejemplo de esta evolución demográfica conviene recordar lo ocurrido en la colonia Los Puelches, ubicada en el escenario mismo de la pesca.

2.3.3 Colonia Los Puelches

Como ya se ha visto (Cf. apartado 2.2.1) la colonia Los Puelches, la única establecida en el Departamento, se men-
suró en 1900 (Ap. 307). Se le destinaron 27.500 hectáreas ubi-
cadas en los lotes XV, A, 20; XV, A, 21; y la mitad norte y el
cuarto sudoeste del lote XV, D, 1. Esta superficie fue dividi-
da, con motivo de la fundación de la colonia, en 44 lotes de
625 hectáreas cada uno, superficie muy inferior a la necesaria
para el tipo de explotación ganadera de la zona. Los lotes
llevaban numeración corrida a partir del ángulo noroeste y el
34 se destinó a la ubicación del núcleo urbano de la colonia.

Según el mapa catastral de Alberto Lefrançois y Pa-
blo P. Porri (Plano del Territorio Nacional de La Pampa. Buenos
Aires, Guillermo Kraft, 1930) en 1930 tan sólo quedaban dos co-
lonos: A. Vivier (lote 38 de la colonia) y J. Montiel (lote
40). Esta falta de colonos permitió que el gobierno arrendase
esas tierras públicas a particulares que para esa fecha eran
tres: F. J. Juárez Centeno Cuyane (lotes 1 y 8), Anselmo J.
Calluqueo Zapiola (lotes 10 al 15) y Francisco Gil (lotes 43
y 44).

Estos arrendatarios que como se advierte disfruta-
ban de parcelas más extensas que las asignadas a los colonos
(entre 1.250 y 3.125 hectáreas) estaban ubicados sobre la la-
guna La Dulce (Centeno Cuyane y Calluqueo Zapiola) o bien en
la zona irrigada por el Chadi Leuvú (Francisco Gil).

Es decir que 30 años después de fundada, la colonia
Los Puelches sólo estaba efectivamente ocupada en un 27,2 por
ciento de su superficie (22,7 por ciento arrendatarios y 4,5
por colonos), mostrando con claridad el escaso interés por
estas tierras, aún en el caso de existir promoción oficial pa-
ra el asentamiento de población.

2.3.4 Producción

En la primera década del siglo XX, al integrarse
el este pampeano a la agricultura del trigo y desplazar de
allí no pocos rebaños, el departamento Curacó se incorporó a

la cría de ovejas e inició, tímidamente, su adecuación.

En 1906 se solicitaron permisos para alambrar 26.400 hectáreas y, entre 1905 y 1906, hubo solicitudes de cercamiento en la sección XX, para una superficie de 195.000 hectáreas (Cf. Miguel A. Guérin y colaboradores, El alambrado en el Territorio Nacional de La Pampa 1888-1930, inédito). Aunque no consta que estas tareas hayan sido llevadas efectivamente a cabo, el hecho de que hayan comenzado a cursarse solicitudes es un indicio cierto de relativo interés por las tierras del departamento.

Esta situación inicial no prosperó con el ritmo del crecimiento de la producción pampeana.

Entre 1930 y 1947 la cantidad de ovejas aumentó en Curacó a razón del 1,9 por ciento anual, mientras que en Territorio crecía a razón del 4 por ciento anual.

Esta reducción de la participación relativa de los plantales de Curacó con respecto a los totales de La Pampa, muestra que el departamento, durante el período considerado, fue perdiendo peso económico dentro del Territorio (Cf. Cuadro 7).

La población caballar proporciona otro índice de retraso. Entre 1930 y 1947 el número de caballos existente en el Territorio disminuyó a razón de un 2,7 por ciento anual; en el Departamento, sin embargo, experimentó un levísimo aumento del 0,3 por ciento anual. Es decir que cuando el este, en función de su tecnificación, ya había comenzado a relegar la tracción y el transporte equinos, en Curacó este reemplazo todavía no se había iniciado.

Cuadro 7. Existencia ganadera en el Departamento Curacó; porcentaje sobre el total del Territorio

	Vacunos	Lanares	Caballares
1930	0,4	5,8	1,1
1947	0,2	4,0	1,3

Fuente: Estadística ganadera 1975-1974. Santa Rosa, Dirección General de Estadística, 1976, cuadros 3.1 y 3.5.

3 LAS RUTAS QUE PERMITIERON EL SURGIMIENTO DE LA PESCA DEPORTIVA Y COMERCIAL EN EL COMPLEJO LACUSTRE URRE LAUQUEN

3.1 La red de circulación

La red de circulación utilizada para dar salida a la pesca del complejo lacustre Urre Lauquen puede ser descripta a partir del eje de la ruta 35 que, con una extensión aproximada de 1.000 kilómetros, une las ciudades de Córdoba y Bahía Blanca; en su trayecto atraviesa, de norte a sur, la franja húmeda del territorio de la actual provincia de La Pampa, dentro del cual se conecta en Santa Rosa con la ruta 5, que conduce a Capital Federal y, en Valle Argentino, con la ruta 152, que llega hasta La Japonesa (Gobernador Duval) pasando por Curacó (Puelches) para continuar luego, en territorio de la actual provincia de Río Negro, hasta la ruta 22 que lleva a Bahía Blanca.

La puesta en funcionamiento de este complejo vial resultó imprescindible para el conocimiento, el aprovechamiento deportivo y la explotación comercial de la zona ictícola del complejo lacustre Urre Lauquen, pero es necesario destacar que la Dirección Nacional de Vialidad, a propuesta de la gobernación del territorio, y contando con la facilidad de la existencia previa en territorio de Río Negro de la ruta 22, aceleró su construcción parcial a partir de las ventajas que las rutas 5, 35 y 152 presentaban como camino alternativo desde las zonas más densamente pobladas del país hacia la región turística de los Lagos del Sur (Ap. 143). Este turismo que comenzó a ser captado en la década del 40, contribuyó a desarrollar en suelo pampeano una incipiente infraestructura de apoyo al tránsito turístico, pero, desde el punto de vista histórico, el hecho más significativo es la gestación de una red vial a partir de la progresiva difusión, desde la década del 30, del transporte automotor, destinada a dar salida a los productos del suelo pampeano en complementación, creciente competencia y sustitución de la red ferroviaria preexistente. Subrayamos que el complejo rutero, que comprende una importante infraestructura de alambrados, guardaguanados, taludes y puentes, implicó además el surgimiento de talleres mecánicos, servicios de aprovisionamiento de combustible y aceite, y negocios de repuestos estratégicamente distribuidos a lo largo de las rutas.

Todos estos componentes, que comprometían una política nacional y territorial, han de ser evaluados para

establecer la real puesta en funcionamiento de las rutas y sus consecuencias económico-sociales. En el caso específico de la circulación del producto de la pesca y teniendo en cuenta no sólo que la activación de la ruta 5 se produjo en octubre de 1934 sino también que la mayor parte del tráfico se realizaba en complementación con la red ferroviaria, a partir de General Acha o de Santa Rosa, es necesario establecer con la mayor precisión las fechas en que los diversos tramos de las rutas 35 y 152 adquirieron transitabilidad aceptable y permanente a través del año.

3.2 Ruta 35

El trazado inicial de la ruta 35 en territorio pampeano difería del actual a partir de Valle Argentino desde donde llegaba a Epupel y, haciéndose allí paralela a las vías del ferrocarril Bahía Blanca-Noroeste, pasaba por Perú, Còtita, Hucal, Abramo, Bernasconi, General San Martín y Jacinto Arauz.

En la década 1940-1950 se produjeron dos hechos importantes para la activación de esta ruta:

- a) la construcción en tierra y la posterior terminación del entoscado y tratamiento bituminoso del tramo Santa Rosa-Epupel, tramo que incluyó los primeros kilómetros de camino asfaltado dentro del Territorio Nacional de La Pampa -desde el cruce del ferrocarril Oeste en Santa Rosa siete kilómetros hacia el sur- librados al servicio público en febrero de 1941 (Ap.41)
- b) la construcción en tierra del tramo Epupel-Meridiano V al oeste de Buenos Aires.

Es de destacar que la construcción de la ruta de tierra se hizo en tramos mucho más extensos que los elegidos para la construcción de la ruta afirmada.

3.2.1 Tramo Santa Rosa-Valle Argentino

En 1940 los 75 kilómetros de este tramo eran de tierra, en su mayor parte abovedados, y los primeros ocho kilómetros hacia el sur de Santa Rosa contaban con afirmado de tosca (Ap. 7). Permanentemente la Dirección Nacional de Vialidad realizaba trabajos de conservación, debido a que en épocas de lluvia el tránsito se tornaba dificultoso, sobre todo en Bajo

Giuliani y Parque Luro (Ap. 24, 37, 43, 62, 65, 68, 127 y 136).

En julio de 1942 la Dirección Nacional de Vialidad terminó la construcción de alambrados laterales y dispuso el entoscamiento total del tramo, trabajo que en febrero de 1943 todavía no había sido iniciado (Ap. 105). Las obras se iniciaron en el transcurso de 1943, ya que en junio se llamó a licitación privada para la venta del producto del desbosque (Ap. 122 y 125).

En octubre de 1943 la Dirección Nacional de Vialidad comunicaba que prestaría especial preferencia al plan de entoscado y tratamiento bituminoso de esta ruta, pero en junio de 1945 todavía se hallaban en construcción las obras básicas y sólo se había estudiado el tratamiento bituminoso, para el cual la prensa local recomendaba un pronto llamado a licitación (Ap. 141 y 172).

A partir de esta fecha el tramo Santa Rosa - Valle Argentino se dividió, en lo que hace a licitaciones para su construcción y mejoramiento, en dos tramos menores, el primero de los cuales se extendía entre Santa Rosa y Ataliva Roca y el otro entre Ataliva Roca y Valle Argentino.

3.2.1.1 Santa Rosa - Ataliva Roca

En diciembre de 1946 se encontraba en licitación la carpeta bituminosa que se proyectaba terminar en el curso de 1947 (Ap. 206). Sin embargo, en febrero de 1947 se decía que sólo en 1948 quedaría terminada la obra (Ap. 212).

3.2.1.2 Ataliva Roca - Valle Argentino

En junio de 1945 se llamó a licitación pública para las obras de su construcción (Ap. 173) y en diciembre del mismo año se anunció que para el año 1946 comenzaría la construcción del camino afirmado con tratamiento bituminoso, el que conservaría a su costado el primitivo camino de tierra para tránsito pesado, reservándose el nuevo camino de pavimento para el tránsito de automotor (Ap. 184).

Tal como se había previsto, a fines de diciembre de 1946 se anunció que el mencionado subtramo, juntamente con un tramo de la ruta 152, el que va desde Valle Argentino hasta General Acha, serían librados al servicio público en fecha próxima.

ma (Ap. 206).

3.2.2 Tramo Valle Argentino - Epupel

En octubre de 1940 este camino era de tierra con conservación permanente (Ap. 24).

En febrero de 1943 se aprobó el proyecto para la construcción de obras básicas y pavimentación de la totalidad del tramo (Ap. 105) y al mes siguiente se llamó a licitación para estas obras hasta el 24 de marzo, en el Juzgado Letrado de Santa Rosa, y hasta el 30 del mismo mes en Capital Federal (Ap. 111).

En agosto comenzaron las obras básicas con base de tosca y carpeta bituminosa (Ap. 134) trabajos que demandaron un largo tiempo ya que, todavía en 1946 dicho tramo se hallaba en construcción (Ap. 138, 162, 186, 190, 192, 196, 198, 199, 200, 204, 205, 211, 221 y 223).

3.2.3 Tramo Epupel - Meridiano V

En septiembre de 1940 se abrió la licitación para la construcción del camino de tierra a lo largo de los 97 kilómetros que comprende este tramo (Ap. 21), y en enero de 1941 la Dirección Nacional de Vialidad, que ya contaba con los resultados de la licitación, dispuso la realización de las tareas lo que implicaba, en primer lugar, construir 45 alcantarillas. El camino hasta el momento en uso se destinaba a vehículos de tracción a sangre, y el nuevo sería para uso exclusivo de los automotores (Ap. 34).

En 1943 la Dirección Nacional de Vialidad delimitó un nuevo tramo para obras de mejoramiento que se extendía entre Unanue y Cotita, el que como se advierte, si bien se iniciaba unos kilómetros antes de Epupel queda incluido en su mayor parte en el tramo que nos ocupa. En marzo de 1943 la Dirección Nacional de Vialidad decidió la construcción de obras básicas y pavimentación de la ruta 35 entre Unanue y Cotita (Ap. 112, 113 y 118) para lo que llamó a licitación en abril, recibiendo las ofertas hasta el 1º de mayo en el Juzgado Le-

trado de Santa Rosa y hasta el 10 del mismo mes en Capital Federal (Ap. 119). Esta licitación fue adjudicada en octubre, mes en el que también se adjudicaron los trabajos de afirmado del tramo Bernasconi - Meridiano V (Ap. 138).

En marzo de 1944 el tramo Epupel - Meridiano V requería todavía conservación permanente, es decir, que aún era de tierra (Ap. 157).

3.2.4 Infraestructura

Según lo expresado anteriormente, existió un gran interés por parte del gobierno territorial por poner en funcionamiento la ruta 35, debido a la corriente turística que, proveniente de la provincia de Buenos Aires, se dirigía hacia los lagos del Sur a través del territorio pampeano. Por tal motivo se aceleró la construcción y mejoramiento de su infraestructura turística. En este aspecto los nudos más importantes de la ruta 35 eran: Santa Rosa, Ataliva Roca y Villa Alba (General San Martín).

3.2.4.1 Santa Rosa

En Santa Rosa, donde se adjudicó en marzo de 1942 la construcción de las instalaciones del Automóvil Club Argentino (Ap. 77), ya se contaba con una importante infraestructura hotelera y de servicios públicos.

3.2.4.2 Ataliva Roca

En Ataliva Roca ya existían en 1940 talleres mecánicos y surtidores de nafta (Ap. 7).

3.2.4.3 Villa Alba

En Villa Alba (General San Martín) se adjudicó, en marzo de 1942, la construcción de otra estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en lugar de la proyectada para la localidad de Bernasconi (Ap. 77); se optó por esta alternativa porque la nueva ubicación resultaba equidistante de Bahía

Blanca y Santa Rosa.

Es de destacar que el servicio que ofrecía el Automóvil Club Argentino, era entonces el más completo en atención de vehículos (Ap. 77).

3.3 Ruta 152

Durante el período estudiado se produjeron tres hechos importantes para la activación de esta ruta: su completamiento, al construirse el tramo La Emilia - La Japonesa, postergado hasta la ubicación definitiva del puente sobre el río Colorado, en Los Tamariscos; la localización y construcción del mencionado puente, y, finalmente, el progresivo avance desde Valle Argentino hacia el sudoeste de la pavimentación, obra que no había llegado a completarse en 1950.

Comenzaremos por detallar el proceso de construcción y pavimentación de la ruta analizándolo por tramos que resultan significativos.

3.3.1 Tramo Valle Argentino - General Acha

A comienzos de 1940, cuando estos 30 kilómetros eran de camino de tierra, abovedado (Ap. 7) y con conservación permanente (Ap. 24 y 27), la Dirección Nacional de Vialidad dispuso licitar su construcción definitiva con cubierta bituminosa (Ap. 10).

La licitación se abrió en febrero de 1941 (Ap. 39) y se decidió recibir las ofertas hasta el 16 de mayo en Santa Rosa y hasta el 23 del mismo mes en la Capital Federal. Esta licitación fracasó y la Dirección Nacional de Vialidad confió a particulares la realización de las obras básicas de entoscado en octubre de 1943 (Ap. 138).

Realizadas estas obras, el Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Vialidad estudió la pavimentación mediante el sistema de capa bituminosa sobre entoscado del tramo Valle Argentino - General Acha y de los diez primeros kilómetros del tramo General Acha - El Carancho o La Angelita (Ap. 138 y 149). En base a estos estudios, en marzo de 1943

se abrió la correspondiente licitación cuyas propuestas se recibirían hasta el 11 de abril en el Juzgado Letrado de Santa Rosa y hasta el 17 en Capital Federal (Ap. 156). Las obras, sin embargo, parecen haber quedado paralizadas durante 1945 (Ap. 179) y a pesar de que en febrero de 1947 se anunciaba su terminación para mayo de 1948 (Ap. 212), en octubre de 1949 todavía estaban en construcción (Ap. 287).

3.3.2 Tramo General Acha - El Carancho o La Angelita

Los 20 kilómetros iniciales de este tramo de 45 eran de camino de tierra, abovedado, y el resto de huella mejorada, todo con conservación permanente (Ap. 24) a comienzos de 1940 (Ap. 7), cuando se licitó la construcción de 33 guardaguanados para el tramo General Acha - Curacó (Ap. 10).

El plan quinquenal 1941 - 1945 destinó 530.000 pesos para la ejecución de obras básicas de este tramo (Ap. 137) y en marzo de 1943 se licitó el afirmado con capa bituminosa sobre entoscado previo de los diez primeros kilómetros a partir de General Acha (Ap. 149 y 156), aunque para 1950 la obra todavía no estaba terminada (Ap. 212).

A fines de 1945, cuando ya había finalizado el entoscado del tramo Valle Argentino - General Acha y estaba próximo a realizarse el empalme de este tramo con el de General Acha - El Carancho, "las autoridades, comerciantes, hacendados, propietarios y vecinos" de General Acha se presentaron ante el entonces gobernador Miguel Duval para solicitarle que dicho empalme se hiciese al sur y no al norte de la ciudad, donde se lo había proyectado, ya que aunque el trazado por el sur resultaba dos kilómetros más largo no afectaría "una serie de quintas y chacras de tierras fértiles e inmejorables con agua a poca profundidad y altamente valorizadas, dedicadas todas ellas a cultivos intensivos esenciales para la vida económica del lugar" (Ap. 183). La gestión no prosperó, debido al trazado más largo y en tanto el mismo era de jurisdicción exclusiva de la Dirección Nacional de Vialidad.

En diciembre de 1946 se anunció la apertura de licitación e inmediata construcción del afirmado del tramo (Ap. 206) lo que sólo se concretó en octubre de 1949 (Ap. 288 y 289).

3.3.3 Tramo El Carancho o La Angelita - Curacó

A comienzos de 1940 estos 116 kilómetros eran de huella (Ap. 7) rectificada y emparejada, con conservación permanente (Ap. 7, 24 y 27).

A mediados de 1945 la Dirección Nacional de Vialidad estudiaba el afirmado del tramo El Carancho - Curacó - La Japonesa (Ap. 172), estudio que aún continuaba a fines de 1946 (Ap. 206). En abril de 1947 se llamó a licitación para el afirmado de los 101 kilómetros iniciales a partir de El Carancho o La Angelita.

3.3.4 Tramo Curacó - La Japonesa

En 1940 estos 94 kilómetros eran de huella rectificada y emparejada con conservación permanente (Ap. 7, 24 y 27), pero quedaban por construir los últimos 23 kilómetros entre La Emilia y La Japonesa, a la espera de la ubicación definitiva del puente sobre el río Colorado. En mayo de 1941, decidido ya el lugar del puente, la Dirección Nacional de Vialidad llamó a licitación para construir las obras básicas del mencionado subtramo (Ap. 64), con lo que quedó resuelto el trazado de la ruta 152 en el Territorio Nacional de La Pampa.

Estas obras, que ya se ejecutaban en octubre de 1943 (Ap. 138) se terminaron en octubre de 1945.

3.3.5 El puente sobre el río Colorado en Los Tamariscos

A comienzos de 1940 existían cuatro servicios de balsas sobre el río Colorado, en Juan de Garay, Fortín Uno, La Japonesa y Colonia 25 de Mayo, este último instalado en 1939.

Estas balsas que, con el río a nivel medio y a velocidad no mayor de dos metros por segundo, podían transportar hasta seis toneladas (Ap. 6), resultaban inadecuadas, ya que dejaban de funcionar y eran reemplazadas por botes, de porte mucho menor, cada vez que el río incrementaba o disminuía su caudal. Los inconvenientes eran proporcionalmente ma-

yores al flujo de tránsito, tal el caso de la ruta 152 que, como hemos visto, comenzaba a funcionar como vía de comunicación alternativa hacia la zona turística de los Lagos del Sur. En efecto, durante el mes de enero de 1940 la balsa de La Japonesa, instalada en La Sarita, cerca del paraje denominado Los Tamariscos, transportó 223 automotores -116 automóviles, 52 camiones y 5 colectivos-, que llevaban 582 pasajeros, turistas en su mayoría (Ap. 11).

Debido a estas circunstancias, la Dirección Nacional de Vialidad decidió construir un puente sobre el río Colorado, en Los Tamariscos, que permitiese empalmar sin interrupciones la ruta 152 con la existente en el Territorio Nacional de Río Negro (Ap. 13). Al tomar estado público esta determinación, surgieron controversias con respecto a la exacta ubicación del puente. En mayo de 1940 los pobladores de la zona de La Japonesa pidieron que se construyese en Los Alamos, debido a las consecuencias de las crecidas del río Colorado en Los Tamariscos (Ap. 18).

En febrero de 1941, la Dirección Nacional de Vialidad no había adjudicado aún la licitación (Ap. 40), y los inconvenientes se agravaban debido a que, tan pronto como descendía el río, la balsa resultaba inutilizada por los bancos de las costas, y las mercaderías de transporte más urgente, debían cruzarse en bote (Ap. 40 y 49).

En abril de 1941 se solicitó a la Dirección Nacional de Vialidad que solucionase el problema, quizás cambiando la balsa de sitio (Ap. 50). A consecuencia de este pedido y quizás también por haberse hundido la balsa anterior, lo que había determinado su reemplazo (Ap. 82), se trasladó la balsa a 100 metros aguas arriba de La Sarita, donde funcionó desde bancos de arena a la vista (Ap. 55).

Esta decisión permitió regularizar en forma progresiva el tránsito, iniciado con el cruce de automotores livianos exclusivamente (Ap. 56 y 57), hasta alcanzar el transporte de camiones livianos (Ap. 74); pero no terminaron entonces las discusiones sobre la ubicación del puente, que retrasaban el comienzo de la construcción del tramo La Emilia - La Japonesa (23 kilómetros) de la ruta 152, licitado por último en junio de 1941 (Ap. 64), cuando el puente quedó definitivamente proyectado para Los Tamariscos (Ap. 66), lo que implicaba un futuro desvío de la ruta hasta alcanzar ese paraje, más al este de La Japonesa (Ap. 100).

Es decir que se mantuvieron firmes las razones alegadas en un principio por la Dirección Nacional de Vialidad para preferir Los Tamariscos a Los Alamos, sitio que parece haber sido elegido por los pobladores de la zona. Según esta Dirección, en Los Tamariscos el río, aunque requería un puente de la misma luz que en Los Alamos, era más recto y por lo tanto menos expuesto a las socavaciones, además en esa ubicación se podía aprovechar la obra vial ya realizada y la distancia hasta empalmar con la ruta 22 se reducía en 20 kilómetros (Ap. 13).

En septiembre de 1941 comenzó a construirse el puente (Ap. 109).

Los inconvenientes estacionales para el normal funcionamiento de la balsa, debidos a la disminución del caudal del río Colorado (Ap. 82 y 83) continuaron aunque sin interrumpir el tránsito durante períodos significativos (Ap. 74 y 106).

Finalmente en febrero de 1943 se libró al tránsito el puente sobre Los Tamariscos (Ap. 109) con una luz de 130 metros y un presupuesto de 258.809 pesos (Ap. 138). Quedaba así cumplido un importante paso para lograr una comunicación definitiva entre Santa Rosa y Chelforó.

3.3.6 Infraestructura

Durante la década 1940 - 1950 se realizaron obras de infraestructura vial en la ruta 152, que facilitaron su activación.

Mientras que la Dirección Nacional de Vialidad realizaba importantes obras a fin de poner en condiciones de transitabilidad la ruta 152, el gobierno del entonces Territorio Nacional de La Pampa contribuyó a desarrollar una infraestructura de servicios, tendientes a satisfacer las necesidades del tránsito turístico.

En tal sentido, los centros de esta ruta eran:

3.3.6.1 General Acha

En enero de 1940 existían en esta localidad hoteles, almacenes, agencias de automóviles Ford y Chevrolet, estacio-

nes de servicio y talleres mecánicos (Ap. 7).

En marzo de 1942 el Automóvil Club Argentino, simultáneamente con la adjudicación de la construcción de una estación de servicio en Santa Rosa, proyectó la instalación de otra en General Acha (Ap. 77).

Es de destacar la relativa importancia adquirida por el tránsito automotor en la ruta 152, que se evidencia, precisamente, por el establecimiento de las agencias Ford y Chevrolet, que brindaban un servicio especializado y garantizado, y el interés que existió en el Automóvil Club Argentino, para la instalación de sus servicios en territorio pampeano.

3.3.6.2 El Carancho o La Angelita

A comienzos de 1940 el tramo de la ruta 152 que pasa por esta localidad que está a 45 kilómetros de General Acha y a 116 de Curacó, se encontraba en perfectas condiciones de transitabilidad ya que la Dirección Nacional de Vialidad realizaba obras de conservación permanente. A mediados de 1945 este organismo estudió el afirmado del tramo que va desde El Carancho o La Angelita hasta La Japonesa. En abril de 1947 se llamó a licitación para llevar a cabo dicha obra.

En enero de 1940 El Carancho o La Angelita ya contaba con un almacén y expendio de nafta y aceite (Ap. 7).

3.3.6.3 Lihuel Calel

En febrero de 1940 el Gobernador del Territorio Nacional de La Pampa, general Duval, envió una nota al Presidente de Parques Nacionales para atender requerimientos del turismo hacia los lagos del Sur (Ap. 11).

En abril de 1941 Miguel Angel Martínez donó al Automóvil Club Argentino una fracción de diez hectáreas para la instalación de una hostería y estación de servicio (Ap. 52), esta última, aún estaba en proyecto de construcción en marzo de 1942 (Ap. 77).

En septiembre de 1948 se determinó la instalación

en esta localidad de una hostería para vacaciones de los empleados públicos del Territorio Nacional de La Pampa. El proyecto original indicaba la construcción de dicha hostería en Los Tamariscos pero, posteriormente, Lihuel Calel fue considerado el lugar más adecuado debido a los múltiples atractivos que ofrecía: caza, abundante en la zona, y pesca en la laguna La Amarga, situada a pocos kilómetros de la localidad mencionada (Ap. 259). En febrero de 1949, esta hostería todavía no había sido construida (Ap. 273).

3.3.6.4 Curacó (Puelches)

En enero de 1940, existían en esta localidad almacén, estación de servicio, casa de hospedaje (Ap. 7) y un comercio de lubricantes (sic) YPF de Osvaldo Alvarez (Ap. 144).

3.3.6.5 La Japonesa

En febrero de 1940, el gobernador Miguel Duval solicitó al Presidente de Parques Nacionales la activación de los estudios para la construcción de hosterías y estaciones de servicio en La Japonesa, pedido que también se hizo extensivo a la localidad de Lihuel Calel (Ap. 11).

En julio de 1941, el gobernador Miguel Duval, acompañado del Director Nacional de Arquitectura, viajó a La Japonesa a fin de ubicar el sitio donde sería construida una hostería para satisfacer las necesidades del tránsito turístico hacia los Lagos del Sur (Ap. 67).

3.4 Transporte: General Acha - Curacó - La Japonesa

A partir de la década 1930 - 1940 se produjo una progresiva difusión del transporte automotor cuyas consecuencias más inmediatas fueron una notable reducción del tránsito de vehículos de tracción a sangre y un mejoramiento, especialmente de obras básicas, en los caminos de la red nacional.

Ya ha sido descripto el proceso de construcción de las rutas 35 y 152 llevado a cabo durante la década 1940 - 1950, originado en el interés de captar parte del tránsito

turístico hacia los Lagos del Sur, conviene ahora recordar que la funcionalización de la ruta 152, a cuya vera se encuentra Curacó, dio lugar a la instalación de dos servicios regulares de transporte de pasajeros y carga.

3.4.1 General Acha - Villa Regina

En abril de 1940, la gobernación del Territorio autorizó a Osvaldo A. Robles, por resolución número 128, a implantar un servicio de pasajeros y carga entre General Acha y La Japonesa, servicio que, además de comunicar los parajes intermedios -La Rinconada, La Angelita o El Carancho, Lihuel Calel y Curacó (Ap. 14)- se extendía hasta Villa Regina, localidad ubicada en la provincia de Río Negro (Ap.139).

En noviembre de 1943, se amplió por el término de seis meses el plazo acordado (Ap.147), pero debe de haber habido ampliaciones posteriores ya que en marzo de 1944 el servicio entre General Acha y Villa Regina, que estaba en funcionamiento, se vio interrumpido por la carencia de neumáticos y nafta, con graves consecuencias, puesto que detuvo no sólo el transporte de pasajeros sino también el de mercaderías y correspondencia (Ap.155).

3.4.2 Curacó - La Japonesa

En marzo de 1940, el gobierno del Territorio por resolución número 113, autorizó la implantación de un servicio de transporte de pasajeros y carga entre Curacó y La Japonesa y los parajes intermedios: en viaje de ida, Félix Gómez, Sucesión Martín Larraide, Manuel Arrebilla, Victorino Lana, María viuda de Mirazzo, Juan Mora, Héctor Rivas, Desiderio Quiroga, Simón Giménez, Leandro Arias, Martín Lanz y María P. de Rodríguez. De regreso: María P. de Rodríguez, Andrés Arrese, Cándido Llano, Víctor T. Themthan e Hilario Narzábal (Ap.12).

Se advierte por lo tanto que para 1940 ya existía una corriente de tránsito, modesta pero significativa, entre General Acha y Villa Regina que involucraba a los habitantes de la zona de Curacó, sacándolos de su relativo aislamiento.

4 LA PESCA EN EL DEPARTAMENTO CURACO

4.1 Pesca deportiva

4.1.1 Primeras noticias

La progresiva puesta en funcionamiento de las rutas 3b y 1b2, desde fines de la década 1930-1940, posibilitó el conocimiento de lo que, en aquel momento, se denominaba el "Suroeste del Territorio" (Ap. 46), "agreste y desolada región" de "nuestra infinita llanura" (Ap. 47).

Entonces, cuando comenzaba el tráfico a través del Territorio hacia los Lagos del Sur, se descubrían también, para el turismo local, bellezas hasta entonces relativamente inaccesibles: las sierras de Lihuel Calel, las lagunas del complejo Urre Lauquén (al punto tal que en octubre de 1943 era necesario informar a la opinión pública sobre la ubicación física de estas lagunas), y el río Salado, antes de su desembocadura en estas lagunas (Ap. 46).

Formando parte de este turismo local, en marzo de 1941, un grupo de vecinos de Santa Rosa (Juan Carlos Zucca, Laureano Anaya, Mayora Denis, Manuel Valerga, Pedro Imaz, Francisco González, Sadit Pereigne y Ruperto del Valle) hicieron una excursión por la ruta 152 y "en un remanso del río Chadi-leuvú, a aproximadamente dos leguas de Curacó," que tenía una longitud de 300 metros, un ancho de 15 y una profundidad de 3, pescaron "más de cien truchas y pejerreyes de buena calidad" (Ap. 46).

Esta pesca de carácter turístico ya era importante en marzo de 1941 (Ap. 46) y, por la frecuencia con que algunos vecinos de Santa Rosa, como por ejemplo Víctor Arriague o el doctor Sadit Peiregne y el doctor Garmendía, la practicaron (Ap. 300/16), parece haber continuado, aunque en dimensiones reducidas, hasta que la riqueza ictícola de las lagunas comenzó a perderse (Ap. 242).

Sin embargo su importancia es grande porque fue el factor que puso en conocimiento del mercado de Santa Rosa las posibilidades que las lagunas del complejo Urre Lauquén, que estaban en condiciones de proporcionar pescado fresco obtenido en el día (Ap. 39), ofrecían a la pesca comercial.

4.1.2 Reglamentación

El decreto nacional 52.008 del 25 de enero de 1940 (Ap. 9), reglamentó la pesca comercial y deportiva en todas las aguas de uso público de los Territorios Nacionales del Sur. El alcance de este decreto fue limitado el 15 de enero de 1941 por otro decreto nacional, el número 82.521 (Ap. 30), que exceptuó a los Parques Nacionales, ya que entre las atribuciones de la Dirección de Parques Nacionales, creada por la ley 12.103, del 29 de octubre de 1934 (Ap. 303), estaba la de "reglamentar dentro de ellos la pesca y la caza" (artículo 16, inciso b).

Sí bien el decreto 52.008 se ocupó fundamentalmente de la pesca comercial (Cf. apartado 4.2.2), en lo que hace a la pesca deportiva estableció como requisito para poder pescar en las mencionadas aguas, la obtención de un permiso extendido por el Ministerio de Agricultura, según las condiciones que éste oportunamente fijase (artículo 2°) y que se fijaron por el decreto ministerial número 15.007, del 21 de junio de 1940 (Ap. 20), en cuyo artículo segundo se determinó que los permisos de pesca deportiva serían extendidos gratuitamente por la Dirección de Ganadería, ante una solicitud autenticada por las autoridades del lugar, donde constasen los siguientes datos del interesado: nombre, profesión u ocupación habitual, nacionalidad, domicilio y número de la matrícula militar o, en su defecto, de la cédula de identidad policial.

El decreto 52.008 también estableció épocas de veda; para la perca (trucha criolla) y el pejerrey, las especies más frecuentes en el complejo Urre Lauquén, la veda se extendía desde el 15 de agosto al 31 de diciembre (artículo 3°).

En su artículo quinto el mencionado decreto prohibió la pesca de ejemplares de trucha criolla inferiores a 25 centímetros y de ejemplares de pejerrey inferiores a 20 centímetros.

Finalmente, en el artículo séptimo, se prohibió la pesca con redes de arrastre, trampas, luces, cal, explosivos, sustancias tóxicas, anestésicas o cáusticas y, también, mediante la colocación de aparatos destinados a conducir o desviar los peces a puntos cerrados o sitios donde se hubiesen colocado redes u otros implementos de pesca.

Las infracciones a lo dispuesto serían castigadas con el comiso de la pesca obtenida y, en el caso de tratarse de un permisionario, con la suspensión de dicho permiso durante seis meses la primera vez y con su caducidad definitiva en

caso de reincidencia.

Las atribuciones conferidas al Ministerio de Agricultura por este decreto nacional fueron ampliadas a todo el ámbito de la República el 6 de mayo de 1943 por el decreto nacional número 148.119 (Ap. 304) que definió la "pesca en aguas dulces" como "la que se ejerce en ríos, arroyos, estuarios, lagos y lagunas" (artículo 4°) y la sometió, conjuntamente con la pesca o caza marítima (artículo 2° y 3°) al Ministerio de Agricultura, a cuyo efecto creó la Dirección de Pesca y Piscicultura (artículo 18°) que sería el organismo encargado de:

- establecer "los procedimientos y requisitos a llenar para autorizar el ejercicio de la pesca" (artículo 5°)
- determinar "las épocas permitidas y de veda" (artículo 5°)
- señalar "las zonas de reserva y demás condiciones que garanticen una explotación racional y metódica, desde el punto de vista biológico, sanitario, industrial o deportivo" (artículo 5°)
- determinar "las artes de pesca a usarse" (artículos 5° y 10°), y
- determinar "las medidas de fiscalización sanitarias y económicas que fuesen necesarias en el tráfico, transporte y comercio interno" (artículos 5° y 12°).

Como en el caso de la salvedad establecida para los Parques Nacionales por el decreto 22.521 a lo dispuesto en el decreto 52.008, también en el artículo veintitrés del decreto que nos ocupa se aclaraba que "las presentes disposiciones no afectan en nada las facultades otorgadas por la ley 12.103, artículo 16, inciso b, y sus decretos reglamentarios, a la Dirección de Parques Nacionales".

A partir de la promulgación del decreto 148.119 la pesca en las aguas del Territorio Nacional de La Pampa quedó sometida a una reglamentación general, de carácter nacional, y bajo el control de la Dirección de Pesca y Piscicultura, pero los requisitos y condiciones de la pesca no variaron.

4.1.3 Proyectos turísticos vinculados

Como ya hemos visto (Cf. apartado 3.4.1) la gobernación territorial autorizó en abril de 1940 a Rafael A. Robles a establecer un servicio de transporte de pasajeros y carga entre General Acha y La Japonesa, que llegaba hasta

Villa Regina, en Territorio Nacional de Río Negro, con las siguientes paradas en territorio pampeano: La Rinconada, La Angelita o El Carancho, Lihuel Calel y Curacó (Ap. 14).

Robles, vecino de General Acha, y por lo que se ha visto conocedor de las posibilidades de circulación ofrecidas por la ruta 152, se entrevistó el 6 de octubre de 1943 con el gobernador Miguel Duval para interesarlo en su propósito de transformar las lagunas La Amarga y La Dulce en sitio de descanso y pesca deportiva.

El Gobernador encontró aceptable esta iniciativa y comprometió todo su apoyo moral para favorecerla (Ap. 139).

El 11 de octubre de 1943, Robles elevó una presentación (Ap. 144) al Gobernador en la que detallaba su proyecto: construir una hostería, una playa y un malecón, y adquirir lanchas a remo. También se comprometía a realizar las mejoras que el desarrollo de la pesca deportiva fuese aconsejando con el tiempo.

Pero el proyecto era más ambicioso ya que Robles deseaba también iniciar la pesca comercial de trucha criolla y pejerrey, para lo cual decía haber adquirido dos lanchas a motor y redes, y también decía contar con el personal competente. Una vez iniciada la explotación pesquera, pensaba, a través de un plan científico, reponer las especies que fueran disminuyendo.

Para cumplir con estos fines que, según el solicitante, requerían una significativa inversión de capital, Robles reclamaba "la exclusividad por algunos años, o siquiera la seguridad de que por espacio de un largo tiempo y siempre que cumplamos y estrictamente con las disposiciones y normas que se nos formulen, no seremos motivo de competencias desleales".

El Gobernador requirió a la Jefatura de Policía que le informase "si el terreno que ocupan las lagunas que se explotaran es de propiedad fiscal". También pidió un croquis ilustrativo de la zona, lo que indica el imperfecto conocimiento que en ese entonces se tenía del cercano oeste pampeano.

El subcomisario de Curacó informó que, de los ocho lotes interesados por las costas de las lagunas La Dulce y La Amarga, tres eran de propiedad privada y cinco fiscales, además adjuntó un croquis de las lagunas en relación con la

división catastral que se reproduce en el presente trabajo.

A partir de este informe la gobernación hizo comunicar a Robles, a través de la comisaría de General Acha, la conformidad que debía obtener previamente, de los propietarios de los campos que ocupaban las lagunas y que, obtenidos los mismos, debía elevarlos directamente a la gobernación del Territorio (Ap. 144).

La medida del gobernador Duval parece no concordar con la legislación vigente al momento, ya que según los decretos nacionales 52.008 y 148.119, los permisos de pesca tanto deportiva como comercial, en todas las aguas de uso público de la Nación y, en particular de los Territorios Nacionales del Sur, eran jurisdicción exclusiva del Ministerio de Agricultura. El gobernador Duval, al requerirle a Robles que obtuviese permiso de los propietarios de los lotes en que las lagunas quedaban parcialmente incluidas, parece haber considerado que las aguas de las mismas eran de propiedad privada, pero aunque así hubiese sido, se extralimitó en sus atribuciones al no elevar la petición y los antecedentes reunidos a la Dirección de Pesca y Piscicultura del Ministerio de Agricultura.

Robles, después de notificarse y de manifestar que solicitaría los permisos correspondientes parece haber desistido de sus propósitos.

El interés por la pesca deportiva en las lagunas del complejo Urre Lauquen se mantuvo mientras no se extinguieron las codiciadas especies (Ap. 242). Todavía en 1948, cuando se decidió que la hostería sobre la ruta 152 no se haría en Los Tamariscos sino en Lihuel Calel, se daba como razón de su traslado, entre otras, el atractivo de la pesca que podía practicarse a pocos kilómetros en la laguna La Amarga (Ap. 259).

4.2 Pesca comercial

4.2.1 Comienzos del aprovechamiento comercial de la pesca

Los comienzos del aprovechamiento comercial de la pesca en las lagunas del complejo Urre Lauquen resultan imprecisos, como sucede en los momentos iniciales de toda actividad comercial.

Conviene sin embargo establecer lo siguiente. Es indudable que, en un volumen reducido, la pesca fue aprovechada localmente por los habitantes de la colonia Los Puelches. Las únicas noticias de un pescador local son las de Valentín García Yaupí "un criollo de la zona" que "tenía un bote de chapa y trabajaba con espineles rudimentarios, llevaba pescado a casa y vendía a la gente" (Ap. 301/38). Pero éste ha sido un uso de autoabastecimiento local sin proyecciones comerciales significativas, aunque relevante en tanto alertó a los forasteros sobre las posibilidades ictícolas de las lagunas.

Dos factores contribuyeron a desatar el proceso.

En primer lugar la existencia de un mercado, el de Santa Rosa, que aunque de volúmenes no demasiado importantes, resultaba, como consecuencia de su situación mediterránea, muy interesado en el consumo de pescado, alimento no habitual y por lo tantopreciado (Ap. 58 y 59), que se traía fundamentalmente desde Bahía Blanca (Ap. 22, 23 y 25).

En segundo lugar resultó de importancia definitiva la puesta en funcionamiento real de las rutas 35 y 152 (ver apartados 3.2 y 3.3). Fue a partir de la apertura de estas rutas que ciertos habitantes de Santa Rosa y del este pampeano tomaron conocimiento de la excepcional, en cantidad y calidad, riqueza ictícola de las lagunas, en los comienzos tan sólo desde el punto de vista deportivo (Cf. apartado 4.1.1). Pero resulta significativo que en 1943 Robles, un vecino de General Acha que aprovechando las facilidades ofrecidas por las rutas 35 y 152, había establecido una empresa de transportes entre Puelches y Villa Regina, fuese el primero en advertir las posibilidades, no sólo de aprovechamiento deportivo sino también de aprovechamiento comercial de la pesca de Curacó (Cf. apartado 4.1.3).

Un mercado preexistente, una infraestructura de circulación y una opinión pública local alertada sobre la riqueza potencial de las lagunas, no eran sin embargo requisitos suficientes para desatar la explotación comercial. Se requerían además, como ya lo había advertido Robles, capitales y una cierta experiencia en la técnica de pesca.

En un primer momento estos aportes fueron suministrados de manera no sistemática ni permanente; es decir, fuera del marco de una empresa específicamente constituida. Así lo sugiere el hecho de que antes de que se estableciesen en la zona verdaderos "empresarios" con suficiente capital y ca-

pacidad de comercialización, el pescado de Curacó ya se vendiese en Santa Rosa. En efecto, a mediados de septiembre de 1944 García y Pesce, dueños del puesto Las Delicias en el Mercado Municipal de Santa Rosa, ofrecían "reparto a domicilio en canastos de pejerrey de Curacó" y requerían personal para realizar esta tarea, es decir que se trataba de una actividad comercial naciente de un producto ya prestigioso (Ap. 161).

Resulta imposible determinar cuál era al momento el grado de organización empresarial de la pesca en Curacó, pero puede afirmarse que ya importaba inversión de capitales, particularmente en el rubro transporte.

Los conocimientos para la pesca fueron aportados por la experiencia práctica de pescadores que, aunque de manera no organizada y en complementación con otras actividades, hacían de la pesca su medio de vida. Tal el caso de Francisco Zunino que sin ser nativo de Curacó, vivía como "nutriero" en las lagunas y pescaba con elementos muy rudimentarios, aunque con evidente destino al mercado de Santa Rosa (Ap. 301/3).

A este mercado, precisamente, estuvo destinado la producción inicial obtenida por el primer empresario, José Nemesio Chumbita (Ap. 301/5 y 301/26). Su actividad resulta significativa. A partir de una experiencia personal de la riqueza de las lagunas, originada en un contacto accidental con las mismas, debido a un viaje hacia el sur que respondía a otros motivos (Ap. 302/32), y alentado por la política nacional de producción de alimentos (Ap. 302/31), obtuvo el capital necesario, básicamente destinado a la compra de un camión, de un préstamo que le proporcionó un hotelero de Santa Rosa, Gerardo García (Ap. 302/10) y aprovechó la experiencia pesquera de Francisco Zunino (Ap. 302/11) a quien empleó. El primer chofer de su camión, Adolfo Di Franco, se convirtió en su administrador (Ap. 301/41).

En torno a 1946 la aceptación del producto le permitió incorporarse al mercado bonaerense, hacia donde destinó la totalidad de su producción (Ap. 303/26).

A partir de ese momento se advierten consecuencias significativas:

- progresiva dependencia de los empresarios pesqueros de los concesionarios bonaerenses (Ap. 303/9)
- rápida afluencia de otros empresarios que constituyeron "nuevos grupos de pesca" atrayendo mano de obra desde las

provincias y territorios limítrofes, alguna de ellas con calificación técnica, por proceder, por ejemplo de las lagunas bonaerenses de Guaminí y El Tordillo.

- debido al crecimiento empresarial y también a la competencia entre los distintos empresarios, los pescadores buscaron el resguardo legal de su actividad amparándose en una legislación preexistente y convirtiéndose así en permisionarios, aunque, como se verá, no todos accedieron a tal condición.

4.2.2 Reglamentación

Como ya hemos visto (Cf. apartado 4.1.2) el decreto nacional 52.008, complementado por el decreto ministerial 82.521, reglamentó la pesca comercial y deportiva en todas las aguas de uso público de los Territorios Nacionales del Sur, excluyendo las comprendidas en jurisdicción de los Parques Nacionales (Ap. 30).

Con respecto a los permisionarios de pesca comercial, este decreto establecía que abonarían cincuenta pesos anuales como compensación de los gastos que demandase el control establecido por el decreto mismo. Las sumas recaudadas ingresarían a la cuenta especial "Servicio de pesca y caza marítima" (artículo 8°).

Por el decreto 15.007, del 21 de junio de 1940, el Ministro de Agricultura resolvió que toda empresa o persona que ejerciese entonces o que pretendiese ejercer en adelante la pesca comercial en las mencionadas aguas, debería solicitar el permiso correspondiente ante ese Ministerio, en el que constasen los siguientes datos: nombre, nacionalidad, domicilio, clase de pesca que se proponía efectuar, laguna, lago, río o arroyo, donde pensaba ejercer sus actividades; y, finalmente, clase de redes y artes de pescar que habría de utilizar. También debía indicar si poseía embarcaciones (artículo 2°).

Quienes obtuviesen el permiso quedaban obligados a comunicar mensualmente a la División de Piscicultura de la Dirección de Ganadería la estadística de la cantidad de pescado extraído por especie (artículo 3°) y, por otra parte, quienes al momento de la sanción del decreto fuesen permisionarios de pesca comercial, deberían dar cumplimiento a los decretos 52.008 y 15.007 antes del primero de setiembre de 1940; los que así no lo hiciesen perderían su carácter de per-

misionarios y se harían pasibles de las sanciones establecidas en el artículo 9° del decreto nacional 52.008 (artículo 4°).

El Territorio Nacional de La Pampa, por las características de su hidrografía, no tuvo demasiadas oportunidades de atenerse a los decretos anteriormente mencionados. Puede afirmarse que los mismos sólo se hicieron funcionales en tanto comenzó y se hizo continuada la pesca comercial en la laguna La Dulce.

La promulgación del decreto nacional 148.119, en mayo de 1943, no alteró el régimen de pesca comercial, como ya se ha visto (Cf. apartado 4.1.2), aunque centralizó su fiscalización en la Dirección de Pesca y Piscicultura.

4.2.3 Permisos

Quien deseaba obtener un permiso de pesca comercial en las lagunas del complejo Urre Lauquén elevaba una solicitud al Gobernador del Territorio quien a su vez la remitía, a través del Ministerio del Interior, al Ministerio de Agricultura.

Otorgado el permiso mediante una resolución ministerial que contaba con un informe de la Dirección General de Ganadería o, a partir de agosto de 1948, de la Dirección de Piscicultura, Pesca y Caza Marítima, y que se basaba en los decretos nacionales 52.008, 52.521 y 148.119 y en el Decreto del Ministerio de Agricultura número 15.007, a través del Ministerio del Interior el expediente se devolvía a la Gobernación del Territorio que lo remitía a la Jefatura de Policía para que ésta lo enviase a la Comisaría de Curacó a los efectos de que el solicitante recibiese la documentación pertinente. Cuando el solicitante no residía en Curacó, la Comisaría local lo enviaba a la Comisaría de su lugar de residencia.

Una vez diligenciado el trámite, la Comisaría de Curacó elevaba el expediente al Jefe de Policía quien lo remitía a la Oficina de Orden del Día desde donde pasaba a Control que a su vez, lo elevaba a Gobernación. El secretario de la Gobernación lo enviaba a Estadística la que, después de asentarlo en sus registros, lo devolvía a su lugar de origen.

La Gobernación del Territorio editaba un extracto de la resolución ministerial en el Boletín Informativo del

Cuadro 8. Permisos de pesca comercial extendidos por el Ministerio de Agricultura

Permisionario	Resolución del Ministerio de Agricultura				Publicación en	
	Número	Fecha	Expediente	Lugar	Carácter	Orden del día Número Pecha
1 Segundo Ionegro	548	27-II-1948	235145/948	LD y LA	A	3521 20-VII-1948
2 Matías Ballester	1424	11-III-1948		LA	A	3521 20-VII-1948
3 Serafín González	908	31-III-1948	235970/948	LD y LA	A	3521 20-VII-1948
4 Alberto Jorge Prom	913	31-III-1948		LD y LA	A	3521 20-VII-1948
5 Adolfo Mujica	1576	28-V-1948		LD y LA	D	3521 20-VII-1948
6 José César Morí	2264	2-VIII-1948	235503/948	LD	A	
7 José Menesio Chumbita	2942	15-X-1948		LD y LA	A	
8 Ángel Zallocco	3434	3-XII-1948		LD y LA	A	
9 José Menesio Chumbita	123	21-I-1949	198015/948	LD y LA	D	
10 Matías Ballester	544	14-III-1949		LA		3568 11-III-1949

Notas. LD: La Dulce; LA: La Amarga; A: acordar permiso de pesca; D: dejar sin efecto permiso de pesca

Puentes: 1: Ap. 245; 2: Ap. 247, 254; 3: Ap. 249, 253; 4: Ap. 252; 5: Ap. 251; 6: Ap. 261; 7: Ap. 269; 8: Ap. 272; 9: Ap. 269; 10: Ap. 277.

Territorio Nacional de La Pampa y la Jefatura de Policía de La Pampa hacía conocer la mencionada resolución a través de la Orden del Día.

A partir del fracasado proyecto de Rafael A. Robles, vecino de General Acha, de 1943 (Cf. apartado 4.1.3) no se registraron nuevas solicitudes de permiso de pesca comercial hasta 1948.

Siguiendo la tramitación descripta, el Ministerio de Agricultura, concedió siete autorizaciones de pesca comercial para las lagunas del complejo Urre Lauquén entre el 27 de febrero y el 3 de diciembre de 1948.

Las mismas recayeron en Segundo Lonegro, Matías Ballester, Serafín González, Alberto José Prom, José César Morí, José Nemesio Chumbita y Angel Zallocco.

Adolfo Mujica había recibido un permiso anterior, en fecha que se desconoce, que fue revocado a su solicitud por la resolución ministerial 1.576 del 28 de mayo de 1948 (Ap. 251).

Conviene recordar que, debido a que las resoluciones ministeriales eran transcritas en el Boletín Informativo del Territorio Nacional de La Pampa, estas autorizaciones son todas las extendidas por el Ministerio de Agricultura.

De estos ocho permisos, seis eran para pescar en las lagunas La Dulce y La Amarga, y el de José César Morí para pescar en La Dulce (Cf. Cuadro 8).

Interesa analizar el caso de José Nemesio Chumbita, quien en 1946 solicitó que se dejase sin efecto el permiso que se le había acordado para realizar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga. Al parecer este permiso no se había concretado y sólo se formalizó el 15 de octubre de 1948 por resolución 2.942 del Ministerio de Agricultura. El mismo Ministerio en su resolución 123 del 21 de enero de 1949 accedió a dejar sin efecto el permiso (Ap. 269) cuya anulación había sido solicitada antes que fuese concedido. Esto hace pensar que las resoluciones permitiendo la pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga fueron bastante posteriores a la fecha de la correspondiente solicitud y, por tanto, que habría pescadores realizando pesca comercial sin la autorización prevista por la ley, debido al retraso del aparato administrativo. Recuérdese que el pejerrey de Curacó se vendía ya en Santa Rosa en setiembre de 1944.

También es posible pensar que algunas solicitudes de permiso no hayan conseguido nunca la autorización ministerial. Es decir que casi con certeza la lista de pescadores oficialmente autorizados no comprende a todos los que se dedicaron a esta tarea.

4.2.4 Organización de la explotación pesquera

No puede saberse si la totalidad de quienes pidieron un permiso de pesca del Ministerio de Agricultura ejerció efectivamente la pesca comercial. Sabemos por el contrario que el permiso de pesca no era el elemento decisivo de una empresa pesquera, pero sí lo era el capital, utilizado fundamentalmente en la compra de uno o varios camiones que permitían el transporte del pescado.

De allí que se deba diferenciar dentro de cada explotación pesquera quienes aportaron el capital -el o los empresarios- de quienes no lo hicieron -los empleados-.

4.2.4.1 Los Empresarios

La necesidad de capital hizo que hubiera relativamente pocos propietarios individuales, ya que la mayor parte se asociaba para poder reunirlo.

A veces la empresa se constituía a partir de un grupo familiar, así, por ejemplo, los cuatro hermanos Telechea y los hermanos Mori, pero aún en estos casos subsistía cierta división del trabajo que se advierte en el hecho de que un solo hermano fuese el que solicite el permiso de pesca; en la empresa familiar Mori el permiso fue solicitado por José César Mori.

Alguno de estos propietarios, tal el caso de Lino Rogelio Godoy, comenzó siendo empleado de otra empresa pesquera, la de José Nemesio Chumbita (Ap. 301/3).

En general los propietarios no eran viejos residentes de la zona sino migrantes; provenían fundamentalmente de Buenos Aires (José César Mori, Telechea, Angulín) y también desde el sur (Serafín González de Cipolletti) o de otras provincias (Rodríguez de San Juan). Un número considerable era de origen italiano (Ap. 301/9).

En algunos casos, por ejemplo Chumbita, los propie-

tarios no residían en las lagunas y contaban con empleados de confianza, quizás habilitados que actuaban como administradores.

Pronto se perfiló una clara diferencia entre los propietarios que contaban con medios para el transporte de pescado y aquellos que carecían de ellos. Aparentemente los segundos tendieron a caer bajo la dependencia de los primeros, algunos de los cuales (José Nemesio Chumbita, Humberto René Godoy, Serafín González) llegaron a conformar flotillas de camiones (Ap. 300/15).

4.2.4.2 Mano de obra

Estos empresarios individuales o asociados, empleaban casi siempre unas cinco personas cada uno que realizaban la tarea de la pesca (Ap. 301/20). Entre los empleados el cargo más significativo parece haber sido el de camiónero; Adolfo Di Franco, inicialmente camiónero de José Nemesio Chumbita se convirtió luego en administrador de la empresa (Ap. 301/42).

Los empleados solían ser nativos de la zona y siempre eran residentes (Ap. 301/31).

Todos los integrantes de una empresa pesquera que aportaban trabajo a la misma, vivían en un "campamento". Se trataba de un grupo exclusivamente masculino (Ap. 301/45) que en razón de la gran dependencia que había entre la actividad pesquera y el clima reinante (Ap. 301/31) vivía a orillas de la laguna en construcciones precarias, con techos de zinc o de quircho (Ap. 301/14).

La tendencia del grupo de pescadores residentes (empresarios y empleados) creó un mercado local satisfecho por almacenes de ramos generales como el de Lino Rogelio Godoy, el de la familia Thomas y la Casa Curacó de Feliciano Lana (Ap. 300/11 y 301/20). Aunque el contacto permanente con General Acha, posibilitado por el transporte de hielo y pescado, permitía recibir también mercancías desde esta ciudad (Ap. 302/23).

Por otra parte la afluencia súbita de gente desde otras provincias, mucha de ella de diversas nacionalidades, contribuyó a crear un paisaje inédito e insólito en el oeste pampeano (Ap. 301/43).

4.2.5 Técnica y elementos de pesca

A pesar de ser el capital la condición más necesaria, la adquisición de una técnica de pesca también resultó un requisito importante. La técnica se tomó inicialmente de los pescadores locales (Zunino, Chumbita) (Ap. 301/3) y más tarde, de la propia experiencia personal adquirida en el lugar (Gedoy) o bien en lugares semejantes como las lagunas de Guaminí y el Tordillo (los hermanos Telechea) (Ap. 301/22). También puede haberse tratado del oficio traído por los inmigrantes, como parece haber sido el caso de los pescadores italianos.

Se enuncian a continuación los elementos empleados y su forma de uso.

4.2.5.1 Redes

Las redes se usaban fuera de la época de veda. Su manufactura, reparación y condicionamiento corría por cuenta de los pescadores: "el pescador debe saber tejer, armar, coser, cortar, remendar" (Ap. 301/4). La materia prima, el hilo, no era especial, y fue variando con el acrecentamiento de la experiencia. Primero se usó hilo de piolín, más tarde hilo bolsero, luego hilo macramé y finalmente de coser número 80 (Ap. 301/4); es decir que se advirtió la mayor eficacia de un hilo fino y a la vez resistente que no fuese visto por el pez y se introdujese profundamente en sus agallas.

Se tejían redes de distinto tamaño de malla -28, 30, 32 o 34 centímetros de perímetro (Ap. 301/48)- que se utilizaban en relación a las dimensiones del pez que se quería capturar. Redes de distinto tamaño de malla se usaban simultáneamente.

Debido a las mallas usadas los peces pequeños raramente caían en las redes y, cuando esto sucedía, eran devueltos al agua por carecer de valor comercial.

Las redes se "armaban" de dos maneras: para ser tendidas y para el arrastre.

Las redes de tendido colgaban de "barreras" mantenidas en superficie con corchos (Ap. 302/11). La red se tendía lejos de la costa y, pasando un tiempo, se recogía desde la embarcación "levantándola y sacándola" desde la popa de la misma (Ap. 301/48).

Las redes de arrastre tenían "cabos" de unos 100 metros en cada uno de sus extremos. Uno de los cabos se ataba en la costa y el otro era remolcado por una embarcación que, a medida que se internaba en la laguna, describía un movimiento envolvente hasta regresar a la costa y hacer coincidir ambos cabos. Realizada esta operación se comenzaba a "traer", haciendo ruido por la parte exterior de la red para que los peces encerrados en la misma no se escapasen. Ciertos pescadores contaban con caballos para realizar la pesada tarea de "traer" desde la costa (Ap. 301/48).

Estas redes que eran las de mayor capacidad de captación de peces, permitían recoger entre 300 y 500 kilogramos en breve tiempo (Ap. 301/45).

4.2.5.2 Butrón

Entre los aparejos destinados a la pesca masiva que se podían usar fuera de los períodos de veda se contaba, además de las redes, con el butrón: un cilindro de alambre tejido montado sobre aros de hierro de un metro de diámetro; uno de sus extremos estaba clausurado y en el otro se disponía de un cono también de alambre tejido con un orificio en su vértice que quedaba incluido en el cilindro.

El butrón estaba permanentemente sumergido y se lo orientaba atándolo por ambos extremos. El cono, es decir, el orificio de entrada se disponía contra la corriente. Si el pez, en especial la trucha criolla o perca, al remontar la corriente se introducía en el butrón, quedaba apresado al no poder encontrar el orificio de salida (Ap. 301/38, 39 y 40).

4.2.5.3 Espinel

En época de veda, desde mediados o fines de junio, se abandonaban los aparejos de pesca masiva y se recurría a la pesca mediante anzuelos (Ap. 301/29).

El espinel era un aparejo que permitía montar gran cantidad de anzuelos en un espacio reducido. Se trataba de un canasto de 60 a 80 centímetros de diámetro al que se adosaban unos 500 anzuelos, todos atados a un "hilo madre".

Se pescaba con varios espinales al mismo tiempo,

lo que hacía que los pescadores estuviesen permanentemente ocupados "encarnando y limpiando", alternativamente, cada uno de los espineles (Ap. 301/30).

El espinel se usó desde los comienzos de la pesca comercial en las lagunas (Ap. 301/38) y permitía obtener ejemplares que, por su gran tamaño, no caían en las redes. Con el espinel llegaron a cobrarse ejemplares de trucha criolla de 13 kilogramos, que carecían de valor comercial (Ap. 301/49).

4.2.5.4 Botes y lanchas

Dentro de los elementales recursos con que contaban los pescadores de las lagunas, los más importantes eran, sin duda, los botes a remo y las "lanchas", que en realidad no eran sino botes con motores fuera de borda (Ap. 301/38). Más tarde comenzó a utilizarse la embarcación producida industrialmente, y su alto costo ubicaba este renglón de la tecnología como el más costoso después de los camiones (Ap. 302/13).

4.2.5.5 Caballos

Como ya hemos visto las redes de arrastre se recogían con la ayuda de caballos lo que implicaba otro rubro de inversión aunque más accesible para los grupos de pesca (Ap. 301/48).

4.2.6 Conservación

4.2.6.1 Hielo

Las demandas de hielo de los núcleos urbanos del este pampeano se satisfacían desde Buenos Aires hasta que, a fines de 1906, Gerónimo Roulier estableció en General Acha una "importante fábrica de hielo", la primera del Territorio Nacional de La Pampa, cuya producción abastecía por lo menos a Santa Rosa y General Acha (Ap. 4).

Este producto, de importancia fundamental para la pesca comercial en las lagunas del complejo Urre Lauquén, no fue obtenido, sin embargo, por todos los grupos de pesca en

la usina mencionada (Ap. 302/19); algunos recurrieron, ignoramos si por razones de flete o por mejores precios, al hielo proveniente de General Roca (Ap. 301/15). También podía pensarse que se recurrió a General Roca debido a la gran cantidad de hielo que consumía cada grupo, unas cien barras de consumo permanente, constituyendo así en total una demanda quizás fuera de los alcances de la capacidad de producción de General Acha (Ap. 301/14).

4.2.6.2 Conservadoras

La conservación de las barras de hielo y el breve almacenamiento, nunca de más de tres días (Ap. 301/13), de los cajones conteniendo pescado listo para enviar a los centros de comercialización, determinaron la construcción de "conservadoras".

Se trataba de construcciones de cemento cubiertas con ramadas, o sólo de ramadas, que se encontraban no inmediatas a las lagunas sino generalmente, en la población de Puelches (Ap. 301/5 y 14).

4.2.7 Transporte

4.2.7.1 Cajones

El pescado se transportaba en cajones no herméticos de listones de madera, provistos por las entidades comercializadoras que compraban el pescado a los grupos de pesca. La Unión Pesquera Argentina facilitaba cajones grandes, de unos 50 a 60 kilogramos de capacidad (Ap. 301/22), difíciles por lo tanto de manejar, otros comercializadores proveían cajones más pequeños, de unos 15 kilogramos, más manuales y en consecuencia preferidos por algunos grupos de pesca (Ap. 301/9, 10 y 11, 302/9).

4.2.7.2 Básculas

El pescado era pesado antes de ser despachado y esta necesidad obligaba a que cada grupo de pesca contase con una báscula (301/17).

4.2.7.3 Camiones

El camión, que constituía la inversión más importante, determinaba la real existencia de un grupo de pesca. Quienes no contaban con ese medio de transporte caían bajo el control, convirtiéndose así en empleados de los que sí disponían de él (Ap. 301/22); este es el sentido en que debe entenderse que "cada equipo de pesca tenía un camión" (Ap. 301/5).

Aunque Puelches contaba con un expendio de combustible YPF, propiedad de Osvaldo Alvarez y subagencia de la firma Ruiz Pérez de General Acha, el recorrido de los camiones les permitía abastecerse también en General Acha y en Chelforó (Ap. 301/19).

Durante el período considerado el transporte por camión se vio dificultado por el desabastecimiento nacional de cubiertas (Ap. 301/6).

4.2.8 Sitios de pesca

Aunque, como ya hemos mencionado (Cf. apartado 4.2.3.), seis de los ocho permisos de pesca cancelados por el Ministerio de Agricultura en 1948 fueron para las lagunas La Dulce y La Amarga, uno de los restantes sólo para La Dulce y el otro sólo para La Amarga, la actividad pesquera se realizó fundamentalmente en La Dulce, cuya profundidad máxima no excedía de 3 o 4 metros (Ap. 300/2), y fue esporádica en La Amarga (Ap. 300/2 y 301/32).

Dos motivos determinaban esta situación. En primer lugar La Amarga carecía de bardas que protegiesen su espejo de agua del viento, lo que aumentaba su oleaje, de por sí importante debido a su gran volumen de agua y profundidad. Este inconveniente hubiese sido salvado con embarcaciones mejores (Ap. 301/32), pero por carecer de capitales y por contar con una pesca más fácil e igualmente abundante en La Dulce, no se compraron.

En segundo lugar, La Amarga, por su suelo salitroso, era la primera en ver afectada su población ictícola cuando disminuían los aportes del Salado. Entonces aumentaba su salinidad y morían los peces que eran llevados por el viento hacia las costas donde se producían grandes acumulaciones de materia orgánica en descomposición (Ap. 301/32). Debido a esto es posible afirmar que La Amarga debe de haber sido la

primera de las legunas en perder su población ictícola cuando se produjo el corte definitivo de las aguas.

4.2.9 Especies y tamaño

La incidencia del tamaño en la posibilidad de comercialización era distinta en el caso de las dos especies que se pescaban comercialmente: la trucha criolla o perca y el pejerrey.

Aunque se obtenían peces de hasta 5 kilos (Ap. 300/4 y 302/4) y eventualmente mayores (Ap. 301/49), se "largaban o regalaban" por no tener aceptación en el mercado (Ap. 301/35). El peso ideal para los ejemplares de esta especie oscilaba entre medio y dos kilogramos (Ap. 301/35).

En el caso del pejerrey, por el contrario, el ejemplar más cotizado era el de mayor tamaño, el "matungo", de más de 32 centímetros de longitud y de hasta 2 kilogramos de peso (Ap. 301/36 y 300/4), aunque tenían valor comercial todos los ejemplares de más de medio kilogramo.

4.2.10 Precio y volúmenes obtenidos

Los pescadores vendían estas dos especies prácticamente al mismo precio, pero resulta difícil establecerlo. Sólo sabemos con certeza que en mayo de 1941 el "pescado común", traído desde Bahía Blanca, se vendía en Santa Rosa a 25 centavos (Ap. 59). El pescado de La Dulce no puede ser considerado "común"; es probable que los pescadores recibieran del propietario 25 centavos por kilogramo, según afirma un informante (Ap. 301/54) pero parece muy elevado el precio final de 2 pesos con 10 centavos que proporciona otro (Ap. 302/4).

Así como la información es escasa para los precios, el volumen obtenido también resulta de cálculo difícil no sólo porque ningún propietario llevó contabilidad sino también porque el número de grupos de pesca fue variando a lo largo del período y no es posible saber qué cantidad hubo en cada momento. Sólo consta que cuando las posibilidades de comercialización fueron mejores y cuando esta actividad pesquera alcanzó su más alto grado de organización, el grupo de pesca mayor vendía entre 5 y 6 toneladas semanales (Ap. 301/33); con red de arastre, el aparejo de mayor capacidad de captura,

esto implicaba unas 16 redadas (Ap. 301/45), es decir entre dos y tres redadas por día de trabajo.

En esos momentos la producción mensual de la totalidad de los grupos oscilaba en las 45 toneladas (Ap. 296).

4.2.11 Tarea de pesca y embalaje

Gran parte de las tareas se llevaban a cabo durante la noche (Ap. 301/30). El día se aprovechaba para la selección de los pescados, su pesado y embalaje (Ap. 301/30).

Se pescaba fundamentalmente desde los botes, a veces con ayuda de caballos para el arrastre de las redes, pero en ningún momento, a pesar de los propósitos de los más visionarios, se llegó a contar con un muelle que permitiese una más fácil movilidad del producto de la pesca (Ap. 301/16).

El embalaje requería el previo molido del hielo, luego se disponían capas de pescado entre capas de hielo molido. se cubre el conjunto con papel blanco, se cierra el cajón y se precintaba (Ap. 301/34). Una vez cargado el camión en su totalidad con cajones comenzaba, con el transporte, la comercialización.

4.2.12 Comercialización

Sólo una parte de la comercialización del pescado quedaba en manos de los propietarios de las empresas, y consistía fundamentalmente en el transporte hasta las estaciones de ferrocarril o hasta los centros de consumo.

Antes de 1946 se llevó pescado a Santa Rosa, pero a partir de ese año, cuando comenzó el envío a Buenos Aires, el pescado se transportaba en camión hasta las estaciones de General Acha o de Chelforó, en Río Negro (Ap. 300/8, 301/26, 301/27).

Aquellos empresarios que consiguieron capitalizarse suficientemente como para adquirir camiones adecuados, enviaban los cajones directamente hasta Buenos Aires con una frecuencia de hasta dos viajes semanales (Ap. 301/24). Aparentemente este circuito era aprovechado también para entregas esporádicas en Santa Rosa (Ap. 300/6 y 301/5).

En Santa Rosa el pescado era comprado por los minoristas, por ejemplo García y Pesce, dueños del puesto Las Delicias en el Mercado Municipal de Santa Rosa (Ap. 161, 301/52). En Buenos Aires lo recibían los "consignatarios", inicialmente la Unión Pesquera Argentina (U.P.A) que pronto fue abandonada porque proporcionaba cajones de capacidad excesiva y por lo tanto de difícil manipulación, y porque no pagaba bien. Entonces se vendió a otros consignatarios capitalinos - Colluzzi, Asio, Pasio, Nogueira - aparentemente mayoristas del Mercado de Abasto (Ap. 301/9 y 301/10). Todos estos consignatarios que pagaban por cajón entregado y proporcionaban los cajones para el transporte, rechazaban toda mercadería que a su juicio no estuviese en condiciones o que se hubiese deteriorado por no haber sido vendida a tiempo (Ap. 301/37).

Para superar estas trabas, provocadas por la imposibilidad de acceder directamente al mercado consumidor, algunos empresarios trataron de establecerse en Buenos Aires para abarcar la totalidad del proceso de comercialización pero según parece no lograron éxito (Ap. 301/37).

Eventualmente compradores mendocinos y sanjuaninos llegaban a las lagunas para comprar pescado que ellos mismos se encargaban de transportar (Ap. 301/51).

4.2.13 Mercado consumidor de Santa Rosa

Como se ha visto Santa Rosa constituyó el mercado consumidor que alentó los primeros intentos de pesca comercial organizada en empresas en las lagunas del complejo Urre Lauquén.

4.2.13.1 Reglamentación

Durante el período considerado el crecimiento de este comercio hizo ver a las autoridades municipales la necesidad de reglamentarlo. El 30 de setiembre de 1940 el Presidente Municipal dictó una ordenanza cuyo articulado establecía que todo "pescado, molusco y crustáceo" llegado a Santa Rosa debía concentrarse en el Mercado Municipal para someter-

se a la inspección veterinaria (artículo 1), también prohibía la venta de aquellos productos para los que no se hubiese cumplido con este requisito (artículo 3) y penaba a los infractores con el decomiso de la totalidad de la mercadería (artículo 4). Según el artículo segundo, el depósito se haría en locales del Mercado Municipal "provistos de elementos de refrigeración que satisfagan las exigencias de los mismos" (Ap. 58 y 59).

De inmediato el inspector veterinario, doctor Raúl A. Alvarez, empezó a cumplir con lo previsto por la ordenanza (Ap. 25) y queda constancia de que la Inspección Veterinaria Municipal siguió actuando durante el período considerado y efectuó decomisos de cajones que fueron luego incinerados en las afueras de la ciudad (Ap. 128 y 216).

4.2.13.2 Procedencia de la mercadería

El pescado consumido en Santa Rosa provenía normalmente de Sanja Blanca (Ap. 59, 128, 216) y el considerado común se vendía, en mayo de 1941, a 25 centavos el kilo en el Mercado Municipal, cuando el kilo vivo de novillo oscilaba entre 25 y 28 centavos (Ap. 59).

En 1941 se dieron disposiciones de orden nacional, para promover la pesca en Mar del Plata, que preveían el establecimiento de "un servicio especial para los pedidos del interior a los efectos de remitir [desde Mar del Plata] de inmediato el pescado en el menor tiempo y en la forma más económica posible" (Ap. 58). A pesar de estas disposiciones el pescado marplatense no parece haber llegado en forma regular a Santa Rosa.

En 1944 ya se vendía "pejerrey de Curacó" en Las Pelicias, puesto, en el Mercado Municipal, de García y Pesce (Ap. 161), aunque el abastecimiento de esta mercadería, que consta para todo ese año, no parece haber sido regular, ya que en 1947 la Municipalidad de Santa Rosa se proponía resolver "de alguna manera" el problema del transporte del pejerrey de Curacó hasta el mercado de Santa Rosa (Ap. 214).

4.2.14 Extinción de la pesca

En marzo de 1947 se informó a la población de que el Comisionado Municipal de Santa Rosa, en una visita a la

laguna La Dulce había sido enterado por los pescadores de su inquietud por la posible extinción de la pesca ya que "los salitrales existentes cerca de este paraje, en épocas de lluvias, arrastran la sal hacia las lagunas, lo que hace imposible la existencia de peces" (Ap. 215). De inmediato el periodismo advirtió que la verdadera causa de la salinización residía en las disminuciones de los aportes del Chadi leuvú (Ap. 217 y 234) y que el dique El Nihuil agravaría esta situación (Ap. 237 y 240).

Para 1948, inaugurado ya oficialmente el dique, el deterioro tendió a agravarse (Ap. 242).

En abril de 1949 el gobernador de La Pampa recorrió la zona de Puelches y encontró sin agua a La Dulce (Ap. 275). Las denuncias en tal sentido continuaron durante 1949 y 1950 (Ap. 280, 285 y 296).

Por su parte el Gobierno Nacional fue enterado de la decadencia de Curacó, como lo demuestra el decreto del 19 de agosto de 1948 firmado por A. Emery, Ministro de Agricultura y Ganadería. En los considerandos se dice que "el caudal de las referidas lagunas, supeditado al aporte del río Salado, ha sufrido considerable merma a consecuencia de no haberse registrado su afluencia en los últimos años". Por lo tanto y teniendo en cuenta que "tal situación ha llegado en la actualidad a límites tan graves que puede presumirse a breve plazo el total exterminio de su población ictica" se establecía el levantamiento de la veda reglamentaria para el año 1948 y el permiso excepcional para usar redes de arrastre durante ese período (Ap. 260).

Contemporáneamente dos empresarios pesqueros, Adolfo Mujica y José Nemesio Chumbita rescindían oficialmente sus permisos de pesca comercial (Ap. 251 y 269).

PESCA COMERCIAL EN EL DEPARTAMENTO CURACU (TERRITORIO
NACIONAL DE LA PAMPA) ENTRE 1940 y 1950

SANTA ROSA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
Cátedras Historia Americana I y II
1981

PESCA COMERCIAL EN EL DEPARTAMENTO CURACO (TERRITORIO
NACIONAL DE LA PAMPA) ENTRE 1940 Y 1950

Parte III a: CRONOLOGIA GENERAL DE PESCA, RIOS Y RUTAS

Equipo de investigación

Director:

Miguel A. Guérin
(Profesor Titular de Historia Americana I y II)

Coordinadoras:

Liana Marre de Sierra
(Profesora Adjunta de Historia Americana I y II)

Norma Laurnagaray
(Ayudante de Trabajos Prácticos de Historia Americana I y II)

Integrantes:

Profesora María Teresa Assone
Profesor Pedro Barreiro
Profesor Ricardo Ibaceta
Profesora Marcela Morisoli
Señora María Angélica Peña
Señorita Silvia Vermeulen

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
Cátedras Historia Americana I y II

1981

PESCA

RIOS

RUTAS

23-XII-1906. El señor Gerónimo Roulier inaugura la primera fábrica de hielo que se instala en la Pam-pa Central. La misma es una necesidad, ya que todos los años había que recurrir a Buenos Aires en búsqueda de este refrigerativo. (Ap. 4)

5-VII-1909. El puesto de frutas, verduras y pescados, propiedad de Juan Vignolo, en Rancul, recibe por cada tren pescado de la mejor calidad. (Ap. 5)

26-II-1905. La Gobernación dispuso hacer tiempo la construcción de puentes sobre los ríos Salado y Atuel. (Ap. 1)

1-VII-1906. Se establecen tarifas para el funcionamiento de una balsa sobre el río Salado. (Ap. 2)

26-IX-1906. Se otorga permiso para establecer cuatro balsas y botes destinados al servicio de transporte sobre los ríos Salado y Atuel. (Ap. 3)

PESCA

RIOS

RUTAS

13-I-1940. Existen servicios de balsas sobre el río Colorado, en Juan de Garay, Fortín Uno y La Japonesa. Con el nivel medio del Colorado y velocidad no superior a dos metros por segundo se pueden transportar seis toneladas de carga en la balsa. (Ap. 6)

24-I-1940. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (75 km), traspasable, gran parte abovedado, con 8 kilómetros de afirmado en tosca. En Ataliva Roca hay taller mecánico y surtidores de nafta. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha (30 km), camino abovedado. En General Acha hay buenos hoteles, agencias de automóviles Ford y Chevrolet, estaciones de servicios y talleres mecánicos. Tramo General Acha-El Carancho o La Angelita (45 km), abovedado 20 kilómetros y huella mejorada el resto. En El Carancho o La Angelita hay un almacén y puesto de nafta y aceite. Tramo El Carancho o La An-

PESCA

RIOS

RUTAS

gelita-Curacó (116 km), huella mejorada. En Curacó hay almacén, puesto de venta de nafta y aceite y casa de hospedaje. Tramo Curacó-La Japonesa (94 km), huella mejorada. En La Japonesa el cruce del río Colorado se hace mediante una balsa atendida permanentemente. Cruzando el río, sigue el camino hasta Chelford desde donde continúa hasta el valle de Río Negro y luego hasta Neuquén y Zapala. Desde Zapala parten rutas para San Carlos de Bariloche, Las Lajas, Copahue y Pino Hachado. (Ap. 7)

12-II-1940. Decreto número 52.008 del 25 de enero de 1940 del Presidente de la Nación Argentina, reglamentando la pesca en aguas de los territorios del sur. Establece la obligatoriedad de solicitar permiso para efectuar pesca comercial o deportiva, especies que se vedarán en diferentes períodos del año, tamaño de los peces que podrán capturarse, medios de pesca permitidos e infracciones a aplicar a

PESCA

los infractores. (Ap. 9)

RIOS

RUTAS

14-II-1940. Ruta 5. Tramo Catrilló-Santa Rosa, se realizarán estudios inmediatos para su construcción.

Ruta 35. Tramo Valle Argentino-Genera! Acha, serán licitadas las obras del camino definitivo, bituminoso. Tramo General Acha-El Carancho o La Angelita, se realizarán estudios inmediatos para su construcción. Tramo General Acha-Cura-có, se licitará la construcción de 33 guardaguanados. (Ap. 10)

20-II-1940. Ruta 152. El Gobernador de La Pampa, General Duval, en vió nota al Presidente de Parques Nacionales a fin de agilizar el estudio de la instalación de hosterías y estaciones de servicio en Lihuel Calef y La Japonesa, las que permitirían facilitar el tránsito hacia los lagos del sur. (Ap. 11)

20-II-1940. Ruta 152. Durante el mes de enero la balsa de La Japone

PESCA

RIOS

RUTAS

sa transportó 176 automóviles, 52 camiones y 5 colectivos que llevaban 582 pasajeros, turistas en su mayoría. (Ap. 11)

III-1940. Ruta 152. Resolución número 113 de la Gobernación del Territorio autorizando al señor Osvaldo Alvarez para explotar un servicio de transporte de pasajeros y cargas entre Curacó y La Japonesa y determinados parajes intermedios. (Ap. 12)

IV-1940. Ruta 152. Resolución número 128 de la Gobernación del Territorio autorizando al señor Osvaldo A. Robles a implantar un servicio de transporte de pasajeros y carga entre General Acha, La Japonesa y parajes intermedios: La Rinconada, La Angelita o El Cerancho, Lihuel Calel y Curacó. (Ap. 14)

5-VI-1940. Ruta 152. Los pobladores de la zona de La Japonesa pidieron que el puente proyectado se construyera en Los Alamos debido a la creci-

PESCA

IX-1940. Decreto número 15.007 del Ministerio de Agricultura de la Nación reglamentando las condiciones para solicitar permiso de pesca comercial y deportiva en los Territorios Nacionales del Sur. (Ap. 20)

RIOS

RUTAS

da del Colorado en el paraje Los Tamariscos. (Ap. 18)

7-IX-1940. Ruta 35. Tramo Meridiano V-Epapel (97 km), se abrirán las propuestas de licitación para la ejecución de las obras del mencionado tramo. (Ap. 21)

28-IX-1940. Se proyecta una ordenanza municipal que establezca las condiciones que deben cumplir los comerciantes vendedores de pescado fresco. (Ap. 22)

1-X-1940. Se dicta una ordenanza municipal sobre inspección y venta de pescado que establece que se realizarán inspecciones veterinarias, que los depósitos deben poseer refrigeración y la obligato-

PESCA

riedad de vender pescado sólo en los puestos del Mercado Municipal. La infracción a esta ordenanza se castigará con el decomiso del producto. (Ap. 23)

RIOS

RUTAS

2-X-1940. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (79 km), obras básicas, conservación permanente. Tramo Valle Argentino-Epuel (32 km), obras básicas y entoscado, conservación permanente.

Ruta 148. Tramo Epuel-General Acha (42 km), obras básicas, conservación permanente.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-El Carancho (75 km), obras básicas, conservación permanente. Tramo El Carancho-La Japonesa (218 km), hue-lla rectificada y emparejada, conservación permanente. (Ap. 24)

3-X-1940. Se pone en vigencia la reglamentación sobre venta de pescado realizándose la primera inspección para constatar el cumplimiento de las ordenanzas anteriores.

PESCA

res. (Ap. 25)

RIOS

RUTAS

27-X-1940. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, se terminan los estudios dispuestos por la Dirección Nacional de Vialidad para su ensanchamiento y entoscamiento parcial. (Ap. 26)

5-XI-1940. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (79 km), obras básicas, conservación permanente. Tramo Valle Argentino-Eupel (32 km), obras básicas y entoscado, conservación permanente.

Ruta 148. Tramo Eupel-General Acha (42 km), obras básicas, conservación permanente.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-El Carancho (75 km), obras básicas, conservación permanente. Tramo El Carancho-La Japonesa (218 km), huecilla rectificadora y emparejada, conservación permanente. (Ap. 27)

XII-1940. Ruta 35. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha si-

PESCA

RIOS

RUTAS

I-1941. Decreto 82.521 del Presidente de la Nación Argentina modificando el artículo primero del decreto del 2 de enero de 1940. Establece que la reglamentación de pesca se aplicará en las aguas de uso público de los Territorios Nacionales del Sur, excluyendo las comprendidas en jurisdicción de los Parques Nacionales. (Ap. 30)

11-I-1941. En caso de proseguir los deshielos de la Cordillera los ríos

do bueno. (Ap. 24, 27)
Ruta 148. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 16, 19, 24, 27, 29)
Ruta 152. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 16, 19, 24, 27, 29)

4-XII-1940. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-El Carancho, en constante conservación. (Ap. 29)

Atuel y Salado podrían juntarse en el Paso de la Horqueta, formando los Baños del Atuel y luego el río Chadileuvú. (Ap. 31)

19-I-1941. Los ríos Atuel y Salado avanzan por sus viejos cauces, ya han cruzado el departamento de Chailileo, en una extensión de 200 kilómetros lineales. (Ap. 32)

23-I-1941. Debido a los deshielos de la Cordillera y las nevadas producidas en Mendoza en el transcurso del año 1940, los ríos Salado y Atuel vuelven a su antiguo cauce. (Ap. 33)

24-I-1941. Ruta 35. Tramo Meridiano V-Epapel, la Dirección Nacional de Vialidad dispuso la construcción del mencionado tramo que consta de 97.000 metros con dirección sureste a noroeste y, parte de la calle que sirve de límite a la provincia de Buenos Aires con la provincia de La Pampa. Se construirán 45 alcantarillas. El tramo de la ruta actualmen-

PESCA

RIOS

RUTAS

te en uso será reservado para vehí-
culos de tracción a sangre, mien-
tras que el nuevo será únicamente
para automotores. (Ap. 34)

25-I-1941. Si los ríos Salado y A-
tuel continúan avanzando es posi-
ble que se unan en el caso de la
Horqueta, constituyendo así el Cha-
dileuví. (Ap. 35)

29-I-1941. En los primeros días de
febrero el río Salado llegará a La
Reforma. (Ap. 36)

8-II-1941. Disminuye el avance de
los ríos Atuel y Salado debido al
cese del deshielo cordillerano.
(Ap. 38)

29-I-1941. Ruta 143. Se proyecta un
puente de madera de caldén sobre el
río Salado, ubicado a un kilómetro
del puente de Santa Isabel. (Ap.
36)

13-II-1941. La Dirección Nacional
de Vialidad llama a licitación pa-
ra la construcción de los siguien-
tes tramos: ruta 35, Santa Rosa-E-
pupel. Ruta 148, General Acha-Epu-
pel. Ruta 152, Valle Argentino-Ge-
neral Acha (km 0 a 17). (Ap. 39)

PESCA

RIOS

RUTAS

16-II-1941. Ruta 152. La Dirección Nacional de Vialidad no ha adjudicado aún la construcción del puente en Los Tamariscos. (Ap. 40)

22-II-1941. Ruta 35. Se libra al servicio público el primer camino asfaltado del Territorio: desde el kilómetro 0 (paso al nivel del ferrocarril Oeste) al kilómetro 7. (Ap. 41)

2-III-1941. El río Atuel decrece vertiginosamente en el noroeste, a tal punto que se halla casi seco por retención mendocina.

El cauce del río Salado es normal, lo que puede ser índice de su duración en el antiguo cauce, tiene una altura de 1,60 metros. (Ap. 42)

13-III-1941. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-Chelford, la Red Nacional de Caminos asigna partidas para su construcción. (Ap. 44)

25-III-1941. Ruta 152. Funciona en forma deficiente la balsa ubicada en La Sarita, en el punto denominada

PESCA

RIOS

RUTAS

do Los Tamariscos. Las mercaderías se transportan en bote. (Ap. 45)

26-III-1941. Vecinos de Santa Rosa, en el río Chadileuví; a dos leguas de Curacó, pescan más de cien truchas y pejerreyes de buena calidad. (Ap. 46)

28-III-1941. En esta época del año los aficionados a la pesca encuentran grandes posibilidades para esta práctica en las aguas del río Chadileuví. Los remansos de agua para la pesca están ubicados en las cercanías de Curacó en el trayecto de la ruta 152. (Ap. 47)

8-IV-1941. Ruta 152. Funciona en forma deficiente la balsa de Los Tamariscos, donde hay grandes bancos de arena en los que encalla. (Ap. 49)

10-IV-1941. Ruta 152. Solicitan a la Dirección Nacional de Vialidad solucionar el problema de mal funcionamiento de la balsa o la cambio de sitio. (Ap. 50)

PESCA

RIOS

13-IV-1941. La crecida del río Salado se mantiene. Parece que el río continuará su curso por espacio de varios meses. (Ap. 51)

RUTAS

22-IV-1941. Ruta 152. El señor Miguel Angel Martínez dona al Automóvil Club Argentino una fracción de diez hectáreas para la construcción de una estación caminera y una hostería en Lihuel Calel. (Ap. 52)

1-V-1941. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, la Dirección Nacional de Vialidad recibirá las ofertas para la licitación pública de las obras de construcción del mencionado tramo hasta el 16 de mayo en el Juzgado Letrado de Santa Rosa y hasta el 23 de mayo en la Capital Federal. (Ap. 53)

6-V-1941. Ruta 152. Se trasladó la balsa de La Japonesa a cien metros, pero continúa inactiva. (Ap. 55)

13-V-1941. Ruta 152. La balsa de La Japonesa todavía no presta servicios en forma regular, aunque da pa-

PESCA

RIOS

RUTAS

16-V-1941. Se dispuso ejecutar un servicio especial para los pedidos de pescado del interior desde Mar del Plata a fin de enviarlos a esta ciudad en el menor tiempo y en la forma más económica posible. (Ap. 58)

20-V-1941. En Santa Rosa comienza a venderse pescado común a \$ 0,25; se lo introduce desde Bahía Blanca por considerarse el lugar más adecuado para satisfacer las necesidades locales. Se lo vende en el puesto 5 del Mercado Municipal. (Ap. 59)

so a coches livianos. (Ap. 56)

14-V-1941. Ruta 152. Desde hace doce días funciona la balsa con regularidad. (Ap. 57)

24-V-1941. Ruta 143. Se construye un puente de madera de caldén sobre el río Salado. (Ap. 61)

14-VI-1941. Ruta 152. Tramo La Emilián-La Japonesa (23 km), la Dirección

PESCA

RIOS

RUTAS

ción Nacional de Vialidad ha licitado su construcción. Dicho tramo, fue diferido hasta este momento por la ubicación del puente del río Colorado y permite completar el trazado de la ruta. (Ap. 64)

VII-1941. Ruta 148. Durante estos meses el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 37, 43, 54, 62, 65)

Ruta 152. Durante estos meses el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 37, 43, 54, 62, 65, 68)

7-VII-1941. El río Atuel, con los cuarenta mil litros de agua por segundo que transporta, podría llegar a La Pampa. La solución consistiría, a través de un convenio entre el Gobierno de Mendoza y la Dirección de Irrigación, en dejar correr uno o dos días a la semana el agua de los ríos Atuel y Salado en La Pampa, no pudiéndola retener en esos días Mendoza. (Ap. 63)

17-VII-1941. Ruta 152. El puente de La Japonesa se construirá en Los Tamariños. (Ap. 66)

17-VII-1941. Ruta 152. El Gobernador Duval viaja a La Japonesa con el Director Nacional de Arquitectura con el fin de ubicar el sitio donde será construída una hostería para satisfacer las necesidades del turismo hacia los lagos del sur. (Ap. 67)

10-VIII-1941. Ruta 152. La balsa de La Japonesa no funciona. (Ap. 69)

XII-1941. Ruta 35. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno, excepto el tramo Santa Rosa-Valle Argentino en época de lluvias. (Ap. 37, 43, 62, 65, 68)

8-I-1942. Ruta 152. La balsa de La Japonesa funciona normal, debido al aumento del caudal del río Colorado en los primeros días del corriente año. (Ap. 71)

8-I-1942. El río Salado, crece por su antiguo cauce formando numerosos bañados e inundando vastas zonas. Según los vecinos de Santa Isabel esta crecida es superior a cuentas han ocurrido después de 1914 y si-

PESCA

RIOS

milar a aquella que fue considerada como una de las más grandes registradas en los últimos tiempos. (Ap. 70)

13-I-1942. El río Salado mantiene el caudal de sus aguas por lo que en los últimos días ha proseguido su avance. (Ap. 72)

RUTAS

13-I-1942. Ruta 152. La balsa de La Japonesa funciona normalmente. (Ap. 73)

5-II-1942. Ruta 143. Tramo Winifreda-Victoria-Santa Isabel, tránsito bueno. El desborde del río Salado mantiene aislada la población de Santa Isabel.

Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila-Puelén, tránsito bueno hasta Trapalcó, el resto cortado por la creciente del río Atuel.

Ruta complementaria H. Tramo El Carrancho-Chacharramendi-La Reforma, bueno en general, aunque el río no da paso en La Reforma.

Ruta 152. La balsa de La Japonesa transporta automóviles y camiones livianos. (Ap. 74)

2-III-1942. Ruta 143. Desde Victoria hacia Santa Isabel, el río Salado desbordó cortando el camino.

Ruta 151. Tramo Santa Isabel-25 de Mayo, cortado por la creciente del río Atuel.

Ruta complementaria H. Tramo El Carrancho-La Reforma, tránsito bueno, excepto en La Reforma donde el río Salado no da paso. (Ap. 75)

13-III-1942. Ruta 35. Se adjudicó la construcción de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Santa Rosa y la estación de servicio proyectada para Bernasconi se ha de instalar en Villa Alba.

Ruta 152. Se adjudicó la construcción de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Chelforó y se proyecta construir estaciones en General Acha y Lihuel Calel. (Ap. 77)

27-III-1942. Ruta 143. Rehabilitada. En dirección a Santa Isabel, al desbordarse el río Salado formó

bañados cortando la ruta. (Ap. 78)

30-III-1942. Ruta complementaria H. Arreglo de la balsa de La Reforma sobre el río Salado. (Ap. 79)

31-III-1942. Ruta 143. Tramo Victorica-Santa Isabel, se normalizó el cruce del río Salado.

Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila-Puelén-25 de Mayo, tránsito bueno.

Ruta complementaria H. Tramo El Cacho-Chacharramendi-La Reforma, tránsito bueno. En La Reforma el río Salado no da paso. (Ap. 80)

4-V-1942. Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila-Puelén-25 de Mayo, tránsito bueno. No hay paso en Paso de los Algarrobos, ni de Paso de los Algarrobos a La Primavera.

Ruta complementaria H. Tramo El Cacho-Chacharramendi-La Reforma (111 km), tránsito bueno. En La Reforma el río Salado no da paso. Ruta complementaria L. Tramo Chacha

ramendi-Limay Mahuida (95 km), tránsito bueno.

Ruta complementaria G. Tramo Epu-pel-Pichi Mahuida (169 km), los primeros cincuenta kilómetros en estado de transitabilidad malo, el resto entre regular y bueno. (Ap. 81)

12-V-1942. Ruta 152. La balsa de La Japonesa suspende sus servicios por haberse formado en el río un banco de arena (Ap. 82)

13-V-1942. Ruta 152. Se restablece el servicio provisorio de balsa en el río Colorado. (Ap. 83)

19-V-1942. Ruta 152. Se creará un pueblo denominado Los Tamariscos sobre el río Colorado, en el paraje del mismo nombre. (Ap. 84)

29-V-1942. Ruta 152. Se habilita la balsa de La Japonesa. (Ap. 85)

11-VI-1942. Ruta 152. El Poder Ejecutivo Nacional dispone ubicar en Los Tamariscos una de las trece hogueras que se construirán en Terri-

torios Nacionales. (Ap. 86)

12-VII-1942. Rutas 5, 25 y 152. Los delegados pampeanos llevan al Primer Congreso Nacional de Turismo ponencias relativas al afirmado y construcción de hosterías sobre las mencionadas rutas, que son las que llevan el tráfico turístico automotor desde las provincias limítrofes hasta Nahuel Huapi. También reclaman ayuda económica al Gobierno Nacional para propaganda del turismo en los Territorios. (Ap. 87)

30-VII-1942. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (78 km), la Dirección Nacional de Vialidad ha terminado la construcción de los alambrados laterales y se dispone a entoscarlo.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, la Dirección Nacional de Vialidad refaccionará dicho tramo. (Ap. 88)

VIII-1942. Ruta 148. Durante estos meses el estado de transitabilidad

PESCA

RIOS

RUTAS

de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 80, 81, 89) Ruta 152. Durante estos meses el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido bueno. (Ap. 74, 80, 81, 89)

6-VIII-1942. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Epupel-Meridiano V, estado de tránsito bueno. (Ap. 89)

17-X-1942. Desciende el río Salado. (Ap. 90)

6-I-1943. Ruta complementaria G. Tramo Epupel-Kilómetro 45, la Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación pública para las obras de construcción del mencionado tramo. (Ap. 92)

9-I-1943. Los ríos Atuel y Salado crecen por los deshielos. El año próximo pasado la crecida del río Salado fue extraordinaria lo que provocó numerosos desbordamientos, formándose bañados. Se creyó en la posibilidad que el río Salado llegara las lagunas La Amarga y La Dul

ce. (Ap. 93)

12-I-1943. Decrece el río Salado, corre por su antiguo cauce. (Ap. 94)

15-I-1943. Los ríos Salado y Atuel crecieron en forma alarmante. (Ap. 95)

20-I-1943. El río Salado continúa su curso normal. (Ap. 97)

23-I-1943. El río Chaitileuví permanece estacionario. (Ap. 98)

29-I-1943. El río Salado permanece estacionario. (Ap. 99)

31-I-1943. Ruta 152. Esta ruta que, desde Puelches (Curacó) va directamente a La Japonesa, se desviará hacia Los Tamariscos cuando se habilita el puente proyectado. El Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de la Dirección General de Arquitectura, proyecta construir una hostería con estación de servicio, para los turistas. (Ap. 100)

PESCA

RIOS

4-II-1943. El río Salado permanece estacionario. La crecida de 1942 fue la más importante, ya que sus aguas llegaron hasta Curacó, donde detuvieron su avance por existir allí las lagunas La Amarga y La Dulce y el lago Urre Lauquen. El río Atuel continúa recibiendo agua. (Ap. 102)

6-II-1943. El río Salado crece y amenaza con desbordar como en 1942. El río Atuel baja notablemente. (Ap. 104)

27-II-1943. La crecida de los ríos Atuel y Salado no ha tenido este a-

RUTAS

4-II-1943. Ruta complementaria G. Tramo Epupel-Kilómetro 45, la Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación para la construcción del mencionado tramo. (Ap. 103)

9-II-1943. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (80 km), pronto se procederá a su entoscamiento. Tramo Valle Argentino-Unanue, se aprueba el proyecto para la construcción de obras básicas y pavimentación. (Ap. 105)

10-II-1943. Ruta 152. La balsa de La Japonesa funciona normal. (Ap. 106)

ño mayor importancia. El río Atuel recibió más agua que el río Salado. (Ap. 108)

28-II-1943. Ruta 152. Se libra al tránsito el puente construido en Los Tamariscos. Había comenzado a construirse en setiembre de 1941. (Ap. 109)

12-III-1943. Ruta 35. Tramo Valle Argentino-Unanue, se llama a licitación pública para las obras de construcción de dicho tramo, hasta el 24 de marzo en el Juzgado Letrado de Santa Rosa y hasta el 30 en Capital Federal. (Ap. 111)

19-III-1943. Ruta 35. Tramo Unanue-Cotita, el Ministerio de Obras Públicas informa que la Dirección Nacional de Vialidad acaba de resolver la construcción de obras básicas y pavimentación del mencionado tramo. (Ap. 112)

21-III-1943. Ruta 35. Tramo Unanue-Cotita, la Dirección Nacional de

PESCA

RIOS

RUTAS

6-IV-1943. Comenzaron a pasar por Puelches las aguas del río Curacó. Dispone de suficientes aguas para las haciendas y de abundante pesca, sobre todo pejerreyes, lo que aliviará la situación económica de familias indígenas de la zona. (Ap. 117)

Vialidad pavimentará dicho tramo. (Ap. 113)

30-III-1943. Cuando en Mandoza no se acaparaba el agua del río Atuel para el riego, hasta 1920-30 más o menos, este río proporcionaba al río Chadieluvú un gran volumen de agua durante los meses de verano, lo que le permitía conservar su existencia como río. (Ap. 115)

30-III-1943. Ruta 152. La Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas proyecta la construcción de una hostería para turistas, estación de servicio, juzgado de paz, policía y oficina de correos y telégrafos en el puente de Los Tamariscos, que servirán de base a un futuro pueblo. (Ap. 114)

2-IV-1943. Ruta complementaria G. Tramo Epapel-Kilómetro 43, la Dirección Nacional de Vialidad dispone adjudicar la ejecución de obras básicas de dicho tramo. (Ap. 116)

PESCA

RIOS

RUTAS

19-IV-1943. Ruta 35. Tramo Unanue-Cotita, el Ministerio de Obras Públicas informa que la Dirección Nacional de Vialidad acaba de resolver la construcción de obras básicas y pavimentación del mencionado tramo. (Ap. 118)

20-IV-1943. Ruta 35. Tramo Unanue-Cotita, la Dirección Nacional de Vialidad recibirá las ofertas de la licitación pública de las obras del mencionado tramo hasta el 1 de mayo en el Juzgado Letrado de Santa Rosa y hasta el 10 en la Capital Federal (Ap. 119)

VII-1943-X-1944. Ruta complementaria H. En este tiempo se proyecta la construcción de un puente sobre el río Salado en La Reforma. (Ap. 123, 129, 132, 135, 137, 163)

1-VI-1943. Ruta 35. Tramos Santa Rosa-Ataliva Roca-Valle Argentino, se llama a licitación privada para la venta del producto del desbosque de las obras de los mencionados tramos

PESCA

RIOS

RUTAS

(Ap. 122, 125)

2-VI-1943. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Puelén, tránsito regular.

Ruta complementaria H. Tramo Chacharramendi-La Reforma, precaución. En La Reforma el río Salado no da paso, se puede pasar en bote.

Ruta complementaria G. Tramo Epu-pel-Pichi Mahuida, se licitará para construir donde no existe camino en la actualidad. (Ap. 123)

16-VI-1943. El río Salado continúa creciendo. (Ap. 126)

16-VI-1943. Los pobladores de La Reforma y los maestros se dedican a la pesca, que resulta difícil a raíz de la crecida del río Salado, pero que durante los períodos de calma es abundante. (Ap. 126)

1-VII-1943. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, entre el kilómetro 295 y 296 (Bajo Parque Lu-ro) y 315 a 316 (Bajo Giuliani), tránsito malo, momentáneamente debido a las lluvias.

PESCA

2-VII-1943. La inspección veterinaria municipal ha decomisado una partida de pescado integrada por cuatro cajones remitida desde Bahía Blanca, por comprobarse un principio de putrefacción en la misma. (Ap. 128)

RIOS

RUTAS

Ruta complementaria G. Tramo Epupel -Kilómetro 50, en mal estado de transitabilidad. (Ap. 127)

27-VII-1943. Ruta 143. Desborde del río Salado. (Ap. 129)

28-VIII-1943. Ruta 35. Tramo Valle Argentino-Unanue (22 km), comenzarán la construcción de obras básicas, base de tosca y tratamiento bituminoso en dicho tramo.

Ruta complementaria G. Tramo Epupel -Kilómetro 45, comenzaron los trabajos de construcción de obras básicas. Esta ruta se utiliza para viajar desde nuestro territorio hasta Chole Chol en Río Negro, pasando por el puente existente en la localidad de Pichi Mahuida sobre

el río Colorado. (Ap. 134)

24-IX-1943. Ruta 143. Se proyecta la reparación del puente en Santa Isabel sobre el río Salado. (Ap. 135)

5-X-1943. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, la Dirección Nacional de Vialidad procede a realizar trabajos de mejoramiento en los tramos de la ruta 35 denominados Bajo Giuliani y Parque Luro. Estos lugares se tornan intrasitables cuando se producen precipitaciones más o menos abundantes. (Ap. 131)

5-X-1943. Ruta 152. Tramo General Acha-El Carancho, se asignaron partidas para la ejecución de obras básicas que se llevarán a cabo en el presente plan quinquenal (1941-1945).

Ruta complementaria H. Tramo El Carancho-La Reforma, está habilitado al tránsito. Tramo La Reforma-25 de Mayo, está en estudio el puente so-

bre el río Salado en La Reforma, se prevén obras de mejoramiento entre La Reforma y 25 de Mayo. (Ap. 137)

6-X-1943. Obras realizadas: Ruta 35 Tramo Cotita-Meridiano V, obras básicas.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha (28 km), obras básicas con entosado. Próximamente se licitará el tratamiento bituminoso. El puente en La Japonesa se presu-
puestó.

Obras en construcción: Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, obras básicas con entosado. Tramo Valle Argentino-Unanue, obras básicas con entosado y tratamiento bituminoso.

Ruta 152. Tramo La Emilia-La Japonesa (25 km), obras básicas.

Trabajos adjudicados: Ruta 35. Tramo Unanue-Cotita, traza nueva con pavimento. Tramo Meridiano V-Bernasconi, pavimento.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, tratamiento bituminoso

(Ap. 138)

7-X-1943. El señor Robles, concesionario de la empresa de colectivos entre General Acha y Villa Regina, manifiesta al Gobernador sus propósitos de instalar una hostería y construir un pequeño muelle de pescadores en la laguna La Amarga, al oeste de Puelches (Curacó), instalaciones necesarias para transformar el lugar en sitio de turismo. Adquirió lanchas, algunas a motor y otras a remo, y aparejos de pesca para proveer a los turistas. Proyecta explotar en gran escala las posibilidades comerciales que ofrece la existencia, en dicha laguna, de peces comestibles para proveer a Santa Rosa y otras poblaciones de La Pampa. (Ap. 139)

10-X-1943. La prensa local se ocupa de un concesionario de empresas de transportes que intenta hacer instalaciones en las cercanías de las lagunas La Dulce y La Amarga para fomentar el turismo, aprove-

7-X-1943. El río Chadijeuví, prolongación en nuestro territorio de los ríos Athel y Salado, al llegar a la altura de Puelches debe llenar tres grandes depresiones: el lago Urre Lauque y las lagunas La Dulce y La Amarga. El aprovechamiento limitado que se hace de este río en las provincias limítrofes, ha disminuído su caudal y durante muchos años permaneció seco agotándose las tres depresiones citadas. (Ap. 139)

10-X-1943. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino; Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha-El Curacó o La Angelita-Curacó-La Japonesa, se prestará especial preferencia al plan de entoscado y trata-

PESCA

chando las condiciones que ofrecen esas lagunas para la cría del peje rey. (Ap. 140)

RIOS

RUTAS

miento bituminoso de dichos tramos con nudo troncal en Santa Rosa. (Ap. 141)

23-X-1943. Rutas 5, 35 y 152. Los turistas que se dirigen hacia los lagos neuquinos prefieren seguir la ruta 5, que une Buenos Aires con Santa Rosa, luego dirigirse por la ruta 35 hasta encontrar la 152 que va hasta el puente inaugurado en Los Tamariscos sobre el río Colorado. La elección de esta ruta, en lugar de la que va por Bahía Blanca se debe a la menor cantidad de kilómetros que se transitan. (Ap. 143)

29-X-1943. La prensa local transcribe la nota enviada por el señor Rafael Robles, de General Acha, al Gobernador Duval en la que le informa de los trabajos que lleva a cabo en las lagunas La Dulce y La Amarga para dotarlas, entre otros, de aquellos elementos necesarios para ejercitar la pesca, tales como lanchas a remo, adaptables a la navegación, lanchas a motor, redes,

PESCA

playa, malecón. Comunica también, su intención de organizar la industrialización del pescado, truchas y pejerreyes, según un plan científico que al mismo tiempo permite el repoblamiento de las especies. (Ap. 144)

RIOS

RUTAS

10-XI-1943. Ruta 35 y complementaria G. Tramo Santa Rosa-Eupel-Pichi Mahuida, se prestará especial preferencia a su plan de entoscado y tratamiento bituminoso.

Ruta 152. Tramo Santa Rosa-General Acha-El Carancho-Curacó-La Japonesa, se prestará especial preferencia a su plan de entoscado y tratamiento bituminoso.

Ruta complementaria L. Tramo Chacharramendi-Límay Mahuida-Puelén, se prestará especial preferencia a su plan de entoscado y tratamiento bituminoso.

Ruta complementaria H. Tramo Santa Rosa-General Acha-Chacharramendi-La Reforma-25 de Mayo, se prestará especial preferencia al plan de entos-

nal de Vialidad proyecta la pavimentación de estos tramos. El tramo a partir de los 10 kilómetros hasta El Carancho (45 km), se realizarán obras básicas y calzada mejorada. (Ap. 149)

18-XII-1943. Se reglamenta la Comisión de Fomento, Turismo y Deporte del Territorio cuyas funciones se dividirán en tres sectores: Fomento, Turismo y Deporte. Al sector Fomento le corresponderán, entre otros, los problemas que afectan a comunicaciones, caminos y transportes. Al sector Turismo, fomentar las iniciativas de las empresas de transporte referente a facilitar el acceso a las zonas turísticas del Territorio y a la circulación de turistas, sugiriendo mejoras en el transporte, servicio hotelero, construcción o mejoramiento de caminos que conduzcan a las zonas de turismo dentro del Territorio. (Ap 151)

27-I-1944. Ruta 143. La Dirección

PESCA

12-II-1944. La prensa local se ha ocupado de la solicitud de concesión de pesca realizada por el señor Robles ante las autoridades. (Ap. 153)

RIOS

ROUTAS

Nacional de Vialidad aprobó el proyecto y presupuesto para la construcción del puente sobre el río Salado Chico y defensa del puente sobre el río Salado en Santa Isabel. (Ap. 152)

8-III-1944. Puelches. Los transportes automotores periódicos a General Acha y Villa Regina han tenido que interrumpirse por falta de neumáticos y nafta lo que ocasiona graves inconvenientes debido a que éstos constituyen los únicos medios económicos de pasajeros, mercaderías y correspondencia. (Ap. 155)

15-III-1944. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha-El Carancho, la Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación pública para las obras correspondientes a dichos

tramos. (Ap. 156)

17-III-1944. Ruta 35. Tramo Valle Argentino-Epuel (32 km), obras básicas y entosado, conservación permanente, tránsito bueno, pero se construye obra. Tramo Epuel-Meridiano V (105 km), obras básicas con conservación permanente, tránsito bueno pero hay desvíos.

Ruta 148. Tramo General Acha-Epalmé ruta 150 (117 km), huella sin conservación, tránsito dificultoso. Ruta complementaria G. Tramo Epuel-Kilómetro 50, huella sin conservación, tránsito malo. (Ap. 157)

25-III-1944. La Seccional de Vialidad local no tiene informes sobre el estado de los ríos Salado y Atuel, que últimamente habían crecido dificultando el paso; se considera que esta situación continúa sin variantes. (Ap. 159)

25-III-1944. Ruta 151. Tramo Puelma-25 de Mayo, obras en estudio sobre el reconocimiento de reforma del mencionado camino. (Ap. 159)

17-V-1944. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, hay obra en construcción. Tramo Valle Argentino

PESCA

RIOS

RUTAS

-Epuel, tránsito bueno, se construye obra. Tramo Epuel-Meridiano V, tránsito bueno, hay desvíos propios.

Ruta 148. Tramo General Acha-Epuel tránsito bueno. Tramo General Acha-Empalme ruta 150, tránsito dificultoso.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-El Carancho-La Japonesa, tránsito bueno.

Ruta complementaria G. Tramo Epuel-Kilómetro 50, tránsito malo, se construye obra. Tramo Kilómetro 50-Cuchillo Co-Pichi Mahuida, tránsito bueno. (Ap. 160)

15-IX-1944. Se ofrece pejerrey de Curacó, el cual puede adquirirse en el Mercado Municipal o solicitarse a domicilio. (Ap. 161)

8-X-1944. Obras iniciadas: Ruta 35. Tramo Valle Argentino-Unanue (23,8 km), obras básicas y tosca con tratamiento bituminoso.

Ruta complementaria G. Tramo Epuel-Kilómetro 45 (31,8 km). Tramo Epu-

PESCA

RIOS

RUTAS

pel-General Acha (3,3 km).
Obras terminadas: Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha (27 km). Tramo La Emilia-La Japonesa (24 km). (Ap. 162)

4-I-1945. Ruta complementaria H. Tránsito bueno, el río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 164)

18-II-1945. Ruta complementaria H. Tramo Kilómetro 261-El Carancho-Puelén, en La Reforma el río Salado no da paso, debe darse la vuelta por Curacó. (Ap. 166)

4-III-1945. Ruta complementaria H. Tramo Kilómetro 261-El Carancho-Puelén, de Puelén a La Reforma hue-lla con conservación, el resto de tierra con obras básicas, tránsito bueno. En La Reforma el río Salado no da paso. (Ap. 167)

20-IV-1945. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-La Japonesa, tránsito bueno. (Ap. 168)

12-VI-1945. Hace tres años que el

12-VI-1945. Ruta 143. Comenzará a

río Salado crece por lo que Puelén y 25 de Mayo están aisladas, el tránsito debe hacer un rodeo por Curacó. (Ap. 171)

construirse un puente sobre el río Salado Chico en Santa Isabel. (Ap. 171)

12-VI-1945. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino (78 km), están en construcción las obras básicas y entosado y estudiado el tramiento bituminoso que convendría licitar pronto.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-Genera! Acha-El Carancho (80 km), está contratada la construcción del camino pavimentado. Tramo El Carancho-Curacó-Iva Japonesa (200 km), en el mes de agosto se terminaría de estudiar el camino pavimentado, con lo que se completaría la pavimentación del camino entre Catrilló (ruta 5) y Iva Japonesa (ruta 152). La Dirección Nacional de Vialidad destaca la necesidad de realizar estas obras camineras de importancia en el Territorio. (Ap. 172)

23-VI-1945. Ruta 35. Tramo Valle

PESCA

RIOS

RUTAS

Argentino-Ataliva Roca, se llama a licitación pública para las obras de este tramo. (Ap. 173)

4-VII-1945. Ha sido objeto de varios estudios la construcción de una ruta que una Santa Rosa con la Colonia 25 de Mayo, pasando por el paraje La Reforma, lo que acortaría enormemente las distancias que median entre la zona del Colorado y la capital del Territorio. (Ap. 174)

22-VIII-1945. Ruta 148. Tramo General Acha-Empalme ruta 5, sin conserved, tránsito malo. (Ap. 176)

28-IX-1945. Ruta 152. La Dirección Nacional de Vialidad comenzará el próximo año los trabajos de prosecución de la mencionada ruta. (Ap. 179)

30-IX-1945. Ruta complementaria G. Tramo Epupel-Kilómetro 45, con fecha 27 de febrero de 1945 se recibieron las obras construídas, librándose al tránsito público un ca-

mino de tierra de 45 kilómetros, comprendido entre la estación Epupe y el kilómetro 45 hacia Cuchillo Co. Queda así habilitada la totalidad de la ruta complementaria G, entre Epupe y Pichi Mahuida. (Ap. 180)

3-X-1945. Ruta 148. Tramo General Acha-Empalme ruta 5, sin conservación, tránsito malo. El estado general del resto de los caminos es bueno. (Ap. 181)

10-XI-1945. Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, General Acha-El Carancho, vecinos de General Acha solicitan al Gobernador Duval que para realizar el empalme entre los tramos mencionados, en las proximidades de General Acha, opte por el camino que pasaría al sur de dicha localidad, ya que afectaría menos zonas de chacras y quintas que el camino que pasaría por el norte. (Ap. 183)

27-XII-1945. Ruta 35. Tramo Ataliva

Roca-Valle Argentino (36 km), comenzará a realizarse el próximo año el camino de pavimento con tratamiento bituminoso, llevando a los costados camino conservado de tierra para tránsito pesado. (Ap. 184)

4-I-1946. Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila, el río Atuel da paso.

Ruta complementaria L. Tramo Limay Mahuida-Chacharramendi, el río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 185)

II-1946-XI-1946. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino-Epupel, durante estos meses el mencionado tramo se halla en construcción. (Ap. 186, 190, 192, 196, 198, 199, 200, 204, 205, 211, 221, 223)

5-II-1946. Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila, el río Atuel da paso.

Ruta complementaria H. Tramo El Cañancho-La Reforma, el río da paso en La Reforma. (Ap. 186)

bo del Aguila-Puelén, camino en regular estado. El río Atuel da paso a la altura del kilómetro 106. (Ap. 204)

XII-1946. Ruta 35. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido regular. (Ap. 186, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 198, 200, 203, 205)

Ruta 148. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido regular. (Ap. 185, 188, 192, 193, 196, 198, 205)

31-XII-1946. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Ataliva Roca, se encuentra en licitación y será terminado en el curso del año próximo.

Ruta 148. Tramo Ataliva Roca-General Acha, será librado al servicio público en fecha próxima.

Ruta 152. Tramo General Acha-El Ca-rancho, será licitado en el primer trimestre del año 1947. Su construcción comenzará de inmediato. Tramo

El Carancho-La Japonesa, ha sido activado su estudio. (Ap. 206)

4-I-1947. Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila, el río Atuel da paso.

Ruta complementaria H. Tramo El Carancho-La Reforma, el río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 208)

9-I-1947. Ruta 152. Comenzará en el corriente año la construcción de una hostería en el paraje denominado Los Tamariscos. (Ap. 207, 209, 218)

17-I-1947. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, en construcción.

Ruta 148. Tramo Epuel-General Acha, entre el kilómetro 16 y 24 hay un tramo en regular estado de transición.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-La Japonesa, entre los kilómetros 49 y 70, hay un tramo en regular estado de transición.

Ruta 151. Tramo Santa Isabel-Algarrobo del Aguila, el río Atuel da

PESCA

RIOS

RUTAS

paso. (Ap. 210)

8-II-1947. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Ataliva Roca, para el próximo año quedará terminado.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, para el próximo año quedará terminado. Tramo General Acha-El Carancho-Kilómetro 33-Kilómetro 66-Curacó, se realizarán en 1950. Tramo Curacó-La Emilia-La Japonesa, se terminarán en 1951. (Ap. 212)

13-II-1947. Ruta 152. Tramo El Carancho-La Japonesa, la Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación para su pavimentación. (Ap. 213)

1-III-1947. Se estudia la manera de traer a Santa Rosa variedades de pescado de la laguna La Dulce. Algunos ya se han vendido y se considera que el pejerrey es superior al de la zona de Bahía Blanca. La carencia de vehículos especiales dificulta el transporte del producto a Santa Rosa en buenas condi-

ciones, problema que será solucionado por la Comuna. (Ap. 214)

1-III-1947. Existe intranquilidad entre la gran masa de obreros que se dedican a la pesca en la laguna La Dulce, muy conocida por la buena calidad de peces, truchas y perjerreyes, que puede malograrse pues los salitres existentes cerca de ese paraje, en épocas de lluvias arrastran la sal hacia las lagunas lo que hace imposible la existencia de peces. (Ap. 215)

26-III-1947. Se decomisaron dos partidas de pescado en malas condiciones, una de las cuales, provenía desde Bahía Blanca, y estaban a la venta en el Mercado Municipal y otros comercios. (Ap. 216)

30-III-1947. Algunos opinan que la pesca en la laguna La Dulce corre peligro, ya que ésta sólo se alimenta de las precipitaciones y del caudal que aporta el Salado en los años que se lo permiten las aguas

PESCA

que bajan del Atuel. La pesca en La Dulce, ni en ninguna otra, no constituyó jamás un acervo de La Pampa como fuente de producción, ni el río Salado, no obstante encontrarse en él abundantes truchas. (Ap. 217)

5-V-1947. En la laguna La Amarga la pesca del pejerrey constituye un frecuentado deporte y alcanza proporciones de verdadera industria por la calidad y abundancia de la especie. (Ap. 222)

RIOS

RUTAS

2-IV-1947. Ruta 152. Tramo El Carancho-La Japonesa, la Dirección Nacional de Vialidad llama a licitación pública para las obras de este camino. (Ap. 219)

20-IV-1947. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Puelén, el río Atuel da paso. (Ap. 221)

6-V-1947. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Puelén, el río Atuel da paso. (Ap. 223)

6-VI-1947. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Santa Isabel, el río Atuel da paso. (Ap. 225)

5-VIII-1947. Los pobladores norteros auspician la construcción de una ruta que correría paralela al río Atuel por su margen derecha, desde Bowen (provincia de Mendoza) hasta Santa Isabel (provincia de La Pampa), continuando hacia el sur hasta empalmar con la ruta 5 y 35. (Ap. 229)

21-XI-1947. Ruta complementaria H. Tramo El Carancho-La Reforma, estado de tránsito regular. El río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 232)

XII-1947. Ruta 35. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido regular. (Ap. 220, 223, 230)
Ruta 148. En el presente año el estado de transitabilidad de la ruta en toda su extensión ha sido regular. (Ap. 211, 223, 224, 227, 230, 231, 233)

10-XII-1947. La pesca, importante fuente de riqueza del oeste pampeño, desfallica debido al cierre de los cauces de los ríos Atuel y Salado lo que impide que las lagunas La Dulce, La Amarga y Urre Lauquen produzcan truchas y pejerreyes que permitirían a la zona dedicarse a la industrialización de pescado. Viejos pescadores informan que en épocas normales se llegó a levantar hasta ciento ochenta kilos de pejerreyes con una red de dos metros. (Ap. 234)

17-XII-1947. Ruta complementaria H. Tramo El Carancho-La Reforma, estado regular. El río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 235)

3-I-1948. El día 11, será inaugurado el dique El Nihuil, en Mendoza. (Ap. 236)

4-I-1948. El dique El Nihuil, que almacenará las aguas del río Atuel da muerte definitiva a las zonas del Oeste. (Ap. 237)

4-I-1948. Ha desaparecido la riqueza pesquera de La Pampa, considerada una de las más importantes por su producción, debido al almacenamiento

PESCA

miento de las aguas del Atuel por el dique El Nihuil. (Ap. 237)

RIOS

10-I-1948. El Gobernador intenta ver las posibilidades de obtener un brazo del río Atuel o un caudal dependiente del dique El Nihuil, que pueda ser internado en el territorio pampeano. (Ap. 238)

11-I-1948. Se inaugura el dique El Nihuil. (Ap. 239)

13-I-1948. El Nihuil significa la muerte de una zona que años atrás fue rica por las corrientes de los ríos Salado y Atuel que formaban lagunas ricas en peces. (Ap. 240)

23-I-1948. A consecuencia de la desaparición del Atuel desaparecieron las lagunas La Dulce, La Amarga y Urre Lauque, donde el peje-rey se daba en forma extraordinaria-

RUTAS

17-I-1948. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Puelén-25 de Mayo, estado de tránsito regular. (Ap. 241)

PESCA

RIOS

RUTAS

ria. (Ap. 242)

ñados. (Ap. 242)

IV-1948. Resolución número 548 del Ministerio de Agricultura de la Nación por la que otorga al señor Segundo Lonegro permiso para efectuar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 245)

V-1948. Resolución número 1424 del Ministerio de Agricultura de la Nación por la que se otorga al señor Matías Ballester permiso para efectuar pesca comercial en la laguna La Amarga con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 247, 254)

3-III-1948. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, en regular estado de transitabilidad. (Ap. 244)

3-IV-1948. Ruta 35. Tramo Santa Rosa-Valle Argentino, estado de transitabilidad regular. (Ap. 246)

3-VI-1948. Ruta complementaria L.

PESCA

RIOS

RUTAS

20-VI-1948. Orden del día 3521 de la Jefatura de Policía de La Pampa por la que se comunica que por resolución número 1576 del Ministerio de Agricultura de la Nación se deja sin efecto el permiso acordado al señor A'olfo Mujica, para efectuar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga.. (Ap. 251)

20-VI-1948. Orden del día 3521 de la Jefatura de la Policía de La Pampa informando que por resolu-

Tramo Chacharramendi-Limay Mahuida. estado de transitabilidad regular. Ruta complementaria H. Tramo La Reforma-Empalme ruta 151, estado de transitabilidad regular.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-La Japonesa el estado de transitabilidad es regular. (Ap. 248)

19-VI-1948. Ruta complementaria H. Tramo La Reforma-Empalme ruta 151, el río Salado da paso en La Reforma. (Ap. 250)

PESCA

ción número 913 del Ministerio de Agricultura de la Nación se otorga permiso para efectuar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga al señor Jorge Alberto Prom con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 252)

5-VII-1948. Resolución número 908 del Ministerio de Agricultura de la Nación por la que se otorga al señor Serafín González permiso para efectuar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 249, 253)

30-IX-1948. Se instalará en Lihuel Calel una hostería para vacaciones de los empleados públicos del territorio, por ser éste un sitio adecuado para la caza, la pesca a pocos kilómetros en la laguna La Amarga y muy buenas aguas. (Ap. 259)

RIOS

RUTAS

30-IX-1948. Ruta 152. Se instalará en Lihuel Calel, en lugar de en el paraje Los Tamariscos, sobre la ruta 152, una hostería para vacaciones de los empleados públicos del Territorio. (Ap. 259)

PESCA

B-X-1948. Resolución número 2370 del Ministerio de Agricultura de la Nación autorizando la pesca en épocas de veda y el uso de redes de arrastre en las lagunas La Dulce y La Amarga. (Ap. 260)

X-1948. Resolución número 2264 del Ministerio de Agricultura de la Nación otorgando permiso de pesca comercial en la laguna La Dulce al señor José César Mori, con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 261)

RIOS

RUTAS

2-X-1948. Ruta 151. Tramo Algarrobo del Aguila-Puelén, obras de mejoramiento. Quedan inaugurados así en toda su extensión los tramos 25 de Mayo-Santa Isabel.

Ruta complementaria H. Tramo La Reforma-Empalme ruta 151, obras de mejoramiento. Queda inaugurado así en toda su extensión el tramo El Carancho-25 de Mayo. (Ap. 262)

7-X-1948. Ruta complementaria L.

Tramo Chacharramendi-Limay Mahuida,

PESCA

RIOS

RUTAS

estado de transitabilidad regular.
(Ap. 264)

15-X-1948. Por la construcción del dique El Nihuil, desde hace dos años, ochenta y cuatro leguas cuadradas de tierra no reciben agua. (Ap. 265)

26-I-1949. El río Salado nunca constituyó una corriente de agua importante pero su caudal mantenía con cierta cantidad de agua las lagunas La Amarga, La Dulce y otras que correrán la suerte de los salitrales. (Ap. 268)

II-1949. Resolución número 123 del Ministerio de Agricultura de la Nación dejando sin efecto la autorización de pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga otorgada al señor José Nemesio Chumbita por resolución ministerial número 2942 del 15 de octubre de 1948. (Ap. 269)

II-1949. Orden del día número 3568 de la Jefatura de Policía de La

Pampa informando que por resolución número 3434 del Ministerio de Agricultura de la Nación se otorga permiso para efectuar pesca comercial en las lagunas La Dulce y La Amarga al señor Angel Zalocco, con sujeción a lo determinado en los decretos respectivos. (Ap. 272)

3-II-1949. En el bajo valle del Atuel Butaló serán estudiados los cauces naturales para aprovechar el agua que emanará de la provincia de Mendoza. (Ap. 270)

3-II-1949. Los bañados del oeste ahora son salitres; El Nihuil quitó el agua. (Ap. 271)

26-II-1949. Ruta 152. Se construyó una hostería en Lihuel Calel en reemplazo del primitivo proyecto de construirla en La Japonesa. (Ap. 273)

20-IV-1949. Cerca de Puelches se encuentran las lagunas La Dulce y

RUTAS

22-IV-1949. Ruta 152. Tramo La Amarga-La Emilia, camino desmejorado por cañadones y arenales debido a la sequía. (Ap. 276)

RIOS

VI-1949. Se dan a conocer antecedentes y resoluciones reglamentando la entrega periódica de las aguas del río Atuel en la zona noroeste de La Pampa. (Ap. 278)

PESCA

La Amarga; la primera de ellas está seca por la falta de agua que proviene del Colorado mientras que La Amarga contiene gran cantidad de pejerrey y trucha. (Ap. 275)

V-1949. Resolución número 544 del Ministerio de Agricultura de la Nación dejando sin efecto la autorización de pesca comercial en la laguna La Amarga otorgada al señor Matías Ballester por resolución ministerial número 1424 del 11 de mayo de 1948. (Ap. 277)

6-IX-1949. Deben abrirse las compuertas de El Nihuil ya que ni en el mes de enero ni en el de mayo se realizó. (Ap. 279)

7-IX-1949. El dique El Nihuil convirtió en páramo el oeste del territorio. Hasta la fecha no se cumplió con los requisitos de la ley número 10.030 ni con los preceptos de la Constitución Nacional. La provincia de Mendoza debe abrir las compuertas conforme a la resolución del Consejo de Administración de Agua y Energía: la entrega se efectuará a razón de quince metros cúbicos por segundo y en tres turnos durante el año, de siete días cada uno en los meses de enero, mayo y septiembre. (Ap. 280)

8-IX-1949. El río Chadieluví daba origen a grandes cuencas lacustres, Urre Lauquen, La Dulce y La Amarga, convertidas hoy en estériles salitres. (Ap. 281)

7-IX-1949. La prensa local informa sobre la necesidad de las aguas del río Atuel en el Territorio de La Pampa debido al insuficiente milímetro de lluvias que no permite la subsistencia de las lagunas La Dulce, La Amarga y Urre Lauquen lo que significa la muerte de truchas y pejerreyes y la desaparición de una industria para la gente de esta región. (Ap. 280)

PESCA

RIOS

RUTAS

9-IX-1949. El río Salado se ha con-
vertido en un zanjón; ha dejado de
volcar sus aguas en el río Colora-
do porque ya antes de ser sus a-
guas detenidas en Mendoza por el
embalse de El Nihuil, al siquiera
alcanzaba a llenar los salitrales,
especialmente La Amarga. (Ap. 282)

16-IX-1949. En Santa Isabel el a-
gua llegó al puente, corriendo
por el viejo cauce del río. No se
sabe con certeza si es por los des-
bordes de los ríos mendocinos o si
abrieron las compuertas de El Ni-
huil. (Ap. 283)

20-IX-1949. Las aguas que regaban
el oeste procedían del desborde de
los ríos mendocinos. (Ap. 284)

28-IX-1949. Los ríos Atuel y Des-
aguadero, en sus derrames periód-
cos alimentaban bañados y por el
cauce del Chadileuvú hacia el sur
llenaban las cuencas lacustres de

29-IX-1949. Con El Nihuil se ale-
ja la posibilidad de que los ríos
Atuel y Desaguadero lleguen a La
Pampa, los cuales en sus derrames
periódicos llenaban las cuencas

16-IX-1949. Ruta 143. El río Atuel
llegó hasta el puente de Santa Isa-
bel. (Ap. 283)

RUTAS

RIOS

PESCA

de Urre Lauquen, La Dulce y La Amarga, criadero de pejerreyes y truchas. (Ap. 285)

Urre Lauquen, La Dulce y La Amarga. Con El Nihuil se alejó la posibilidad de que estos ríos llegaran a La Pampa.

Se pide la construcción de un canal madre desde El Nihuil hasta Santa Isabel, cuya agua será de uso exclusivo del oeste. (Ap. 285)

1-X-1949. Ruta complementaria H. Puente sobre el río Salado en La Reforma con estribos de hormigón y tramo metálico de cuarenta y un metros.

Ruta 152. Tramo Valle Argentino-General Acha, se encuentra en construcción. (Ap. 287)

9-X-1949. Ruta 152. Tramo General Acha-El Garacho, se llama a licitación para su construcción. (Ap. 288)

5-XI-1949. Se proyecta la construcción de Diputados la construcción de líneas férreas para el Territorio para lo cual el Ministerio de Trans-

5-XI-1949. Se proyecta la construcción de una línea férrea de Canalejas (San Luis) a Chelford (Río Negro), bordeando el río Salado por

PESCA

RIOS

ser la zona más poblada. (Ap. 291)

24-XI-1949. La Reforma, situada a la margen izquierda del otrora caudaloso río Chadlleuví, depende en lo referente a justicia de Limay Mahuida. Se viaja a caballo o en mula por la costa del río, donde existe un camino antiguo. La población, que se provee de agua de los aljibes, pasa ahora por una angustiosa situación por la falta de lluvias y la carencia total de agua en el cauce del río Salado ha convertido a la zona en un páramo. (Ap. 292)

6-XII-1949. Mendoza cortó el agua del río Atuel y la zona de Puelches se transforma poco a poco en un desierto. Se espera que Mendoza

RUTAS

porte debe realizar estudios y proyectos de las siguientes líneas: de Canalejas (San Luis) a Chelford (Río Negro), pasando por Colonia M. tre, Limay Mahuida, La Reforma, Puelches, La Japonesa. (Ap. 291)

RIOS

deje correr tres veces al año el agua, aunque el dos por ciento del derrame del río no alcanzará a beneficiar a los pobladores de Puelches ya que antes de llegar acá debe bañar grandes salitrales.

(Ap. 293)

5-I-1950. Este mes deben producirse las descargas de El Nihuil para regar La Pampa, según lo versa el artículo segundo de la resolución del Consejo de Administración de la Dirección de Agua y Energía.

(Ap. 294)

5-II-1950. El gobernador de Mendoza ha hecho estudios sobre la resolución de la Dirección General de Agua y Energía que determina la descarga del embalse El Nihuil sobre el río Atuel, en tres épocas del año, a razón de siete días y quince metros cúbicos por segundo cada vez. Dice que desde 1880 el gobierno provincial comenzó a otorgar concesiones de agua del río A-

PESCA

PESCA

RIOS

tuel y desde hace más de cincuenta años el mencionado río ha dejado de derramar sus aguas de aluviones o crecidas en el río Salado. Las obras de embalse del río Atuel, sólo cumplen una función reguladora, pero no autorizan a pensar que puedan facilitar la labranza de la tierra. Esto para acabar con el supuesto de que con las obras de represamiento la provincia ha adquirido el medio de poder enriquecerse. (Ap. 295)

12-III-1950. La Amarga, hasta hace dos años estaba poblada de pejerrey y trucha a cuya pesca se dedicaban concesionarios de la zona con un rendimiento mensual de pejerrey que oscilaba entre cuarenta y cuarenta y cinco mil kilos. (Ap. 296)

RUTAS

9-IV-1950. Ruta 35. Tramo Abramovich, intransitable. La empresa "El Rápido de La Pampa", que va

PESCA

RIOS

RUTAS

30-XI-1950. Periódicamente le será inyectada un poco de agua al río Salado aunque este caudal de agua no le permitirá llegar a la desembocadura del río Colorado, da do que no llenará los salitiales y leguas a lo largo de centenares de leguas. (Ap. 299)

desde General Acha hasta Bahía Blanca es la que recorre este tramo.
(Ap. 297)