

**Arturo Frondizi**

**Breve Historia  
de un  
Yanqui que proyectó  
Industrializar la Patagonia  
(1911 - 1914)**

**Bailey Willis y la Segunda Conquista  
del Desierto**

**PUBLICACION DE LA FUNDACION  
CENTRO DE ESTUDIOS NACIONALES**

Cangallo 2373, CP 1040

Primera edición 1964

Segunda edición 1984

**Ediciones Cen**

Buenos Aires

Arturo Escobar

Escobar

de

Y como

la

(1971)

Escobar

de

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

PROLOGO A LA SEGUNDA EDICION.

Cuando decidí la publicación de este trabajo consideré que serviría a la mejor comprensión de los términos en que se desenvuelve históricamente la lucha por construir a nuestra Nación. Hoy continúo convencido de ello y ésto me impulsa a resolver su reedición.

La experiencia de Ezequiel Ramos Mejía y de Bailey Willis constituye una gran lección para los argentinos. Nos demuestra que los sentimientos y las concepciones nacionales no son patrimonio de un sector social o de un partido. Pero, también, nos indica que esas concepciones sólo se realizan cuando el conjunto de la comunidad nacional las asume y pone en acción su voluntad y los medios apropiados para lograrlo.

La inspiración del ministro argentino y la actuación del científico norteamericano también tienen otro significado. La circunstancia que la Patagonia fuera el motivo y la preocupación central que los guió añade otra razón a la presente reedición. Definirnos por la transformación acelerada de nuestro sur supone optar por la condición nacional de la Argentina, en un momento en que está seriamente cuestionada por nuestra crisis sin precedentes y por poderosos factores externos.

Hace más de dos décadas que la política económica y social, más allá de cambios en lo instrumental, ha renunciado expresamente a hacer del desarrollo su objetivo principal, a lo que se agregó la destrucción del aparato productivo y de las economías regionales y los padecimientos a que hemos sometido a nuestro pueblo. Es preciso llamar enérgicamente la atención sobre estos problemas de gravedad extrema.

Estoy persuadido que el ejemplo de estos viejos proyectos de industrialización de la Patagonia será útil para comprobar que no hay otro camino razonable y justo para la Argentina que no sea la paz, la integración y el desarrollo.

Buenos Aires, febrero de 1984.

## 1. HOMBRES OLVIDADOS.

La historia argentina es la síntesis de luchas permanentes por alcanzar la grandeza del país. En esas luchas, han participado muchos hombres que enfrentaron, con decisión y tenacidad, los embates de la suerte adversa y los intereses que gravitaron y gravitan para impedir la realización plena de la patria.

La acción y la experiencia de aquellos hombres han impuesto unidad a esas luchas por la emancipación económica, contribuyendo a la formación de un pensamiento nacional que debe ser fuente de inspiración de quienes sienten, con firmeza, la necesidad de continuar esas luchas.

Este trabajo desea rescatar del olvido algunos aspectos de la vida de dos hombres ligados indisolublemente al destino de la Patagonia y a la emancipación económica argentina.

Es un capítulo de la historia de un argentino tan extraordinario como desconocido en nuestros días: Ezequiel Ramos Mexía (1853-1935). Fue ministro de Roca, Figueroa Alcorta y Sáenz Pe-

ña. Los primeros pasos que dio para promover el desarrollo patagónico levantaron una resistencia sorda primero y violenta después, que él enfrentó con inusitado valor cívico.

Ésta es también la historia de las andanzas de un talentoso científico y técnico norteamericano, Bailey Willis, quien, por haber colaborado y hecho aportes fundamentales a los planes del ministro, fue víctima de la acción combinada de la burocracia y de los políticos del atraso encaminada a frenar la ejecución de las iniciativas de ambos.

Hay un tercer personaje de esta historia: nuestra Patagonia. Para que se comprendan mejor los sucesos que relato, comienzo por exponer algunos antecedentes de nuestro lejano sur. La Patagonia fue el objetivo fundamental de esas luchas y parte del escenario en que se desarrollaron.

Lo que va a leerse es, en definitiva, una breve reseña de la obra de los precursores de la segunda y fundamental conquista del desierto: la integración de la Patagonia con el resto del país y su transformación en un gran centro de intensa actividad económica y de vida cultural.

## 2. LA CONQUISTA DEL DESIERTO.

Como acontece con muchos episodios de la época contemporánea, la historia de la Conquista del Desierto necesita que la nueva generación la redescubra. Cuando los acontecimientos del pasado de un país se transforman en materia cruda, conocida tan sólo por los historiadores de oficio, significa que han dejado de existir como lecciones vitales para el pueblo que los produjo. Se establece así una fractura del presente con el pasado que amenaza la continuidad del pensamiento histórico, de la "conciencia histórica colectiva", base insustituible de la conciencia nacional.

La Conquista del Desierto amplió las perspectivas del desarrollo de la ganadería y la agricultura argentinas. Fue precisamente después del 80 que la economía agropecuaria del país conoció un desenvolvimiento sin precedentes y se colocó en un lugar de privilegio en el mercado mundial. Son menos conocidas, sin embargo, las razones que obstaculizaron un desarrollo semejante de la industria en la vasta y potencialmente rica región sureña. Pues si la Conquista del Desierto recobró para la Nación miles de leguas de soberanía política, es menester explicar los motivos por los cuales la civilización se confinó dentro de los

límites de la etapa primaria del proceso económico.

Hay episodios significativos que sacaremos a la luz para recordar a algunos pioneros que soñaron con la grandeza industrial de la Patagonia. Fueron hombres que, terminada la faena de las armas, se propusieron realizar en el orden económico la Segunda Conquista del Desierto. Antes de entrar de lleno a nuestro tema, será útil echar una ojeada sobre los antecedentes históricos de la Patagonia argentina.

### 3. LOS INGLESES Y LA PATAGONIA.

Ya en el siglo XVIII el interés británico por la Patagonia inquietaba a la Corte española. El misionero jesuita Thomas Falkner había escrito una obra descriptiva, etnográfica e histórica sobre la Patagonia. Esta obra se publicó en Londres en 1774. El padre jesuita había vivido cerca de cuarenta años en las remotas regiones del Sur, adoctrinando a los indios y recogiendo numerosas observaciones científicas. La Corona británica intentó utilizar esta obra para su beneficio, contemplando la posibilidad de afirmar su predominio en esa zona. El libro del padre Falkner, incurría en un grave error que se constituyó en una de las fuentes de los ulteriores conflictos ju-

risdccionales con Chile. En efecto, como resultado de la imprecisión propia de la época en materia geográfica, Falkner afirmaba que el Río Negro y el río chileno Tolten eran una misma corriente de agua que, a través de los Andes, se extendía desde el Atlántico hasta el Pacífico. Ante la amenaza inglesa sobre la Patagonia, la Corte española formuló instrucciones el 8 de junio de 1778 para el establecimiento de fuertes y poblaciones desde el Río de la Plata hasta el estrecho de Magallanes. Según la opinión de Estanislao S. Zeballos, "España se alarmó hondamente al conocer los estudios y exploraciones de Falkner, quien avanza el juicio de que ocupada la Patagonia por un enemigo de España, ésta viviría en continuo sobresalto por sus posiciones del Río de la Plata..."

Es así como la Corona española emprendió una serie de exploraciones de índole geográfica, política y militar, a cuyo frente figuraron Don Francisco y Don Antonio de Viedma, los que fueron secundados por el piloto de la Real Armada, Don Basilio Villarino. Grandes sectores de lo que sería luego el sur argentino fueron visitados, relevados y en algunos casos colonizados por las fuerzas españolas. Desaparecido en lo inmediato el peligro británico, ese vasto teatro geográfico quedó durante muchos años bajo la soberanía efectiva de la toldería indígena.

(1) ESTO ES VÁLIDO A LA FECHA. EL INTENTO

J  
S.

11

No obstante, la política inglesa siguió interesada en esa región, tanto a lo largo de los siglos coloniales, como en el período de nuestra guerra civil y en la etapa de la organización nacional. Éste fue el sentido del laudo de la Reina Victoria en ocasión de una de las cuestiones de límites con Chile. Al no aceptar todas las pretensiones chilenas, la Corona favoreció, en parte, la tesis argentina. Muchos ingleses obtuvieron concesiones de tierras en nuestro sur y establecieron estancias modelo para la cría de los mejores ovinos cuyas lanas demandaba la industria británica de ultramar.

El Coronel Álvaro Barros señala otro hecho coincidente: "La posesión de las Malvinas importa para nosotros la pérdida de una isla, pero para Inglaterra no sólo importa su adquisición; desde esa isla ha establecido, y estrecha cada día, sus relaciones de comercio con los bárbaros de la Patagonia; a quienes trata con benignidad y justicia. Se ha granjeado así su confianza y constantemente mantiene un número de jóvenes ingleses entre los indios que aprenden su idioma y sus costumbres; y lleva a las Malvinas un número igual de jóvenes indios a quienes enseña el idioma inglés, varias industrias, música y canciones cuyo espíritu vaya preparando a los indios según las miras y conveniencias de Inglaterra..." Estas líneas se escribían en vísperas de la ofensiva

final que el Ejército argentino, bajo el mando de Roca, llevaría en 1879 contra el dominio indígena en el Sur.

#### 4. EL MALÓN EN LA HISTORIA ARGENTINA.

Las disenciones internas por las que atravesó el país durante el período que transcurrió desde 1810 hasta 1880 postergaron la solución del problema del indio sureño; pero el desenvolvimiento económico que se manifestó después de 1852 volvía inexcusable establecer la virtualidad de una frontera política nacional, como condición primera de la expansión. Rosas, en su célebre Campaña del Desierto (1833), había logrado ciertos acuerdos diplomáticos con las tolderías, usando como uno de los medios persuasivos obsequios de todo orden a los diversos caciques. Por su propia naturaleza, esa política no hacía sino estabilizar precariamente la crisis, sin ponerle fin. Posteriormente, el general Mitre intentó concluir con medios militares la dualidad de poder en la pampa, pero fue derrotado por las caballerías bárbaras en Sierra Chica (1855). Este desastre lo movió a declarar que no habría solución al problema del Desierto en los próximos trescientos años, según afirma Germán García en su estudio

preliminar al libro del Comandante Prado *Conquista de la Pampa*, (Ed. Hachette, 1960).

En la presidencia de Sarmiento muy poco o nada se hizo para resolver el viejo problema. Finalmente, el Ministro de Guerra del Presidente Avellaneda, doctor Adolfo Alsina, concibió la famosa línea de fortines que se elevarían detrás de un gigantesco zanjón, a manera de muralla o frontera militar para contener la invasión de los malones a los mejores campos de la Provincia de Buenos Aires. El carácter puramente defensivo y transitorio de dicha estrategia saltaba a la vista, si se deja a un lado que el territorio del lejano Sur era librado al dominio pampa o araucano. El general Julio Argentino Roca, cuya experiencia militar y conocimiento de la guerra de fronteras eran indiscutibles, en su condición de comandante de Río Cuarto, no apoyaba el proyecto. El fallecimiento inesperado de Alsina, lo mismo que la inutilidad del "zanjón", o "zanja de Alsina" permitieron la organización de la Campaña del Desierto. El nuevo Ministro de Guerra, Roca, tuvo a su cargo la preparación y ejecución. Con la ayuda de los nuevos recursos técnicos —el "ré-mington" y la línea telegráfica—, de una paciente y cuidadosa preparación y del apoyo del gobierno nacional, Roca terminó para siempre con el problema. Incorporó así a la soberanía argentina un inmenso territorio de miles de kiló-

metros cuadrados, sometió a miles de indios y abrió las puertas del Sur al crecimiento económico de un Estado que iría poco después a construirse definitivamente con la federalización de Buenos Aires.

Desde 1880 a 1910, año del Centenario de la Revolución de Mayo, la Patagonia conoció, sin embargo, un desarrollo limitado a la cría de ovinos, a la actividad modesta de unos pocos puertos del litoral atlántico y, sobre todo, gracias al esfuerzo estatal a los ínfimos comienzos de la explotación petrolífera en Comodoro Rivadavia. Pero el conjunto de sus gigantescos recursos potenciales permaneció dormido. Las grandes estancias del Sur eran principalmente de propiedad inglesa, y salvo algunos escasos núcleos urbanos dedicados sobre todo a las actividades de comercialización —alimentos importados de las regiones norteañas a un alto costo de fletes— el resto de ese continente patrio quedó intocado como en los tiempos de Cafulcurá.

##### 5. RAMOS MEXÍA EN EL GOBIERNO.

Pocos años antes, un hombre tan extraordinario como olvidado en nuestros días —Ezequiel Ramos Mexía—, en su calidad de Ministro de Agricultura del Presidente José Figueroa Alcor-

ta, había ordenado realizar cateos en un pequeño puerto del Sur. Ese puerto modestísimo se llamaba Comodoro Rivadavia. El propósito del Ministro era dotar de agua potable a la localidad dentro de un plan de progreso para reactivar la Patagonia. A lo largo del año 1907 un grupo de trabajadores de la División Minas, Geología e Hidrología del Ministerio a cargo de Ramos Mexía, operó en la zona mencionada. Sólo a fines de ese año, el empeñoso grupo tuvo éxito, pero en lugar de agua encontró petróleo. La gran aventura había empezado.

Al día siguiente de ese descubrimiento, se dictó un decreto que prohibió la denuncia por particulares de reservas petrolíferas, decreto éste que preservaba los derechos del Estado descubridor sobre el subsuelo sur. Como en esos días Ramos Mexía abandonó el Ministerio de Agricultura para hacerse cargo del de Obras Públicas, su firma no figura al pie de aquel decreto. Incluso en este caso, puede afirmarse que ha existido una cierta "injusticia natural". Ha ocurrido con frecuencia en nuestra historia que muchos gobernantes inauguraron obras iniciadas por otros, olvidando reconocer los méritos de quienes en verdad las inspiraron y promovieron. Ramos Mexía no escapó a esa regla singular.

En las tres décadas transcurridas desde la federalización de Buenos Aires al Centenario, ha-

bían vegetado esos pueblos o ciudades que el esfuerzo heroico de los soldados de Roca levantara en el viejo Desierto: Carhué, Puán, Guaminí, Trenque Lauquen, Choele Choel, General Roca, Neuquén. Pero el Ministro Ramos Mexía —ministro de Roca, de Figueroa Alcorta y de Roque Sáenz Peña— proyectaba quebrar ese largo sueño patagónico con ambiciosos planes. Fue Ramos Mexía quien inspiró la sanción de la ley 5.559 destinada a fomentar el desarrollo económico de los territorios nacionales. Ramos Mexía, hijo y nieto de estancieros bonaerenses, pertenecía sin embargo a una generación que concebía al país totalmente diversificado en la esfera económica. Percibía que el carácter unilateral de una economía agrícola y ganadera radicada en la pampa húmeda no podía servir de base material al ejercicio de un poder soberano en un mundo que se transformaba. Su conocimiento del país lo llevó a considerar la mitad inexplorada e inexplorada de la República —el territorio patagónico— como el segundo platillo de la balanza en la economía argentina.

La primera etapa consistía en buscar agua y tender líneas ferroviarias estatales de fomento en el Sur. Veía el riel como factor coadyuvante de la producción nacional para el mercado interno y no como una mera arteria sirviente de la exportación de materias primas. Había que em-



prender una Segunda Conquista del Desierto. Ramos Mexía pensó también en los territorios inexplorados del norte, pero su preocupación central era el lejano Sur.

## 6. AGUA, FERROCARRIL, INDUSTRIA.

Según era notorio, las compañías ferroviarias de propiedad británica en la Argentina carecían de interés económico para tender líneas férreas en aquellas zonas del territorio nacional ajenas a la exportación de carne y granos. Se imponía crear en consecuencia, líneas férreas de fomento, formular planes de desarrollo de las tierras fiscales y empezar a trabajar en el norte patagónico (Río Negro, Neuquén, Chubut). Sabía el Ministro que en el Oeste norteamericano habían prevalecido condiciones similares a la aridez del Sur argentino. En los Estados Unidos, y mediante la ayuda estatal, se habían construido ferrocarriles y el agua había surgido en aquellas tierras improductivas gracias a la perforación de las napas artesianas. Esto último fue el resultado de investigaciones geológicas preliminares.

Pero la geología era una ciencia escasamente desarrollada en la Argentina del Centenario, tan poco difundida como la minería que debía servir. Esto se debía al mismo criterio unilateral que

había orientado el desarrollo económico exclusivamente hacia la agricultura y la ganadería. En las Facultades de Ciencias Económicas se enseñaba a los estudiantes que la Argentina tenía un destino puramente pastoril, "a la australiana", y que nuestro país carecía de recursos minerales. De este modo, egresaban de sus aulas técnicos para la contabilidad comercial necesaria en un país de intermediarios, pero no economistas como los requeridos por un pueblo integrado en todas las ramas productivas básicas.

Si la cantidad de geólogos que actualmente egresan de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales no pasan de cinco o seis por año, puede imaginarse qué ocurría en 1910. El Ministro Ramos Mexía aprovechó la presencia en Buenos Aires, con motivo de un Congreso Científico Internacional que se realizaba en ese momento, del ingeniero Bailey Willis, reputado geólogo del Departamento de Investigaciones Geológicas de los Estados Unidos. Willis contaba con una experiencia científica de más de treinta años, adquirida en su país, Europa y Asia. Tenía en esa época cincuenta y tres años de edad. Sus títulos de Ingeniero de Minas, Doctor en Geología e Ingeniero Civil de la Universidad de Columbia de Nueva York, lo mismo que su actividad profesional en los planes de desarrollo económico de los Estados occidentales de su país, lo habilitaban

para la misión que había concebido el audaz Ministro de Sáenz Peña. Por intermedio del Embajador norteamericano en Buenos Aires, Mister Charles Sherrill, Ramos Mexía mantuvo una entrevista con Willis. Sin anticiparle sus propósitos, el Ministro interrogó a Willis. Sabía que el geólogo había visitado la línea en construcción en la provincia de San Juan.

—*¿Así que estuvo usted en Bermejo? — le preguntó.*

—*Sí, su Excelencia — respondió el Dr. Willis.*

—*¿Y habrá visto que estamos perforando allí?*

—*Sí y lo lamento — observó el geólogo.*

*Sorprendido, el Ministro lo interrogó:*

—*¿Por qué?*

—*Porque las condiciones geológicas son muy desfavorables. No creo que se conseguirá agua.*”

Entonces el Ministro ordenó que le fuera proporcionado el informe oficial sobre el asunto y comprobó que el geólogo tenía razón: se había llegado a perforar hasta 500 metros de profundidad sin encontrar el agua que se buscaba. En sucesivas conversaciones llegó Ramos Mexía a la convicción de que Willis era el hombre que necesitaba el país, por su competencia, energía y lealtad. Por su parte, Willis no ocultó el entusiasmo por la perspectiva de explorar el Sur, buscar en su subsuelo el agua requerida y cumplir también la misión que le encomendaba el Ministro de Obras Públicas:

una evaluación global de las riquezas y recursos naturales patagónicos, con vistas a su desarrollo técnico inmediato. Se trataba, en consecuencia, de realizar un examen topográfico completo, preliminar al estudio geológico en un área que el Ministro señaló especialmente: entre San Antonio, en el norte patagónico, y el Lago Nahuel Huapi, en la región cordillerana.

## 7. SE ORGANIZA LA EXPEDICION.

En su juventud, Willis había explorado las llanuras y montañas de la región noroeste de los Estados Unidos: “había presenciado el comienzo de las primeras iniciativas y había asistido a la fundación de localidades primitivas, que muy rápidamente se convirtieron en populosas e importantes ciudades. Todo esto ocurrió en zonas hasta entonces desconocidas hasta donde él tuvo que llegar con animales cargueros después de largo y duro viaje a través de selvas, llanuras y montañas, siguiendo las sendas de los indios . . . Estaba seguro de que podía volver a realizarse”.

El geólogo norteamericano regresó en septiembre de 1910 a Estados Unidos, para contratar especialistas, adquirir el instrumental y los equipos de campaña. Comprometió los servicios de cuatro topógrafos y geólogos jóvenes, animosos y expertos,

con los que regresó a la Argentina. Un ingeniero argentino, Don Emilio E. Frey —fallecido en 1964— ayudante en otro tiempo del célebre Perito Francisco P. Moreno, asumió el cargo de Asistente Jefe de la que fue denominada Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas. Otros dos ingenieros argentinos de ascendencia suiza fueron contratados por la Comisión. El equipo se completó con dos rastreadores y hábiles jinetes, los hermanos Torrontegui, criollos diestros en las fatigas y pericias de una región semidesconocida.

Téngase presente que en 1910, cuando Willis comenzó sus exploraciones en el norte patagónico, más al Sur se realizaban todavía cacerías de indios. (Ver fotografía y comentario en la *Historia de la Nación Argentina* de la Junta de Historia y Numismática Americana. Vol. I, págs. 668 y 669). En la tradición oral del sur, recogida por un autor, se cuenta además, que se ofrecía una libra esterlina “por cada oreja o genital” del que fuera indómito señor de aquella inmensidad. Esta barbarie de “civilizados” obedecía a que los últimos representantes de la raza semiextinguida, separados de toda actividad productiva, se veían obligados a robar ovejas de las estancias en el Sur, para dar de comer a sus hijos. Por otra parte, si la Patagonia de 1910 ya no veía pasar el malón indígena y los incendios devastadores, las cautivas o el

degüello, como treinta años antes, constituía una región fronteriza temible, carente de protección policial. Eran tiempos inciertos, donde una gigantesca porción de territorio argentino, sometida al atraso económico, suscitaba reacciones curiosas, como las de cierto Senador nacional que sintetizó su ceguera en un aforismo: “Lo único que la Patagonia necesita es una buena justicia y mucha policía”. Sus bandidos y forajidos eran célebres: chilenos, norteamericanos o argentinos, podría afirmarse que esa región era *un Far West sin desarrollo económico*, o en otros términos, que tenía del clásico Far West todos sus defectos y peligros, sin contar con ninguna de sus ventajas.

El trato inhumano a los indios se prolongó durante muchos años. Según el testimonio escrito de un hombre apasionado por la Patagonia —que conservo en mi archivo— en los años 1938 o 39 se desalojó a un grupo de aborígenes del Boquete Nahuel Pan con inusitada violencia. Quienes realizaron el desalojo retribuyeron, en nombre de un alto funcionario del Gobierno nacional, una atención que había tenido con éste un estanciero de la zona: “Ye he visto —escribe— el fulgor de las hogueras de los ranchos y la arriada a montón como ovejas de los indios con mujeres grávidas y niños desnudos. Eso se hizo con una raza que ha sido considerada por los etnólogos como una de las más calificadas de la estirpe humana.

No se los civilizó, se los exterminó. Hemos reemplazado ese hermoso contingente humano que hubiera dado por cruzamiento con el blanco ejemplares magníficos. (...) De paso le recuerdo que los tehuelches eran la única civilización indígena que utilizaba el sistema decimal y sabía contar hasta infinito”.

Pero volvamos a 1910. La expedición de Willis ya estaba lista para partir. Se habían comprado 80 mulas y 40 caballos, estaban contratados los peones y sólo faltaba salir a campaña. Pero algo que ignoraba todavía el geólogo Willis, aunque no tardaría en conocer muy de cerca, se interponía por primera vez en su camino: la burocracia. Durante dos semanas los factores y expedientes administrativos trabaron la salida de la Comisión: las “intrincadas alambradas de púa” de las oficinas cedieron al fin, gracias a la intervención personal y al apoyo caluroso que Ramos Mexía brindó a la empresa.

Llegados al norte patagónico, los integrantes de la misión se concentraron en el Campamento de Valcheta, situado en Río Negro. Mientras se emprendían las tareas de triangulación y de toma de niveles para los estudios topográficos, el resto de los científicos se ocupó de examinar las posibilidades de encontrar agua. Después de numerosas exploraciones, se comprobó, a los seis meses de trabajo, que los esfuerzos habían resultado in-

útiles. No había agua. Sólo se encontraban campos de roca volcánica y metamórfica que carecían de las condiciones necesarias para acumular agua subterránea bajo presión.

Esto significaba el fracaso de la tentativa aunque nadie se resignó a admitirlo. Willis orientó entonces los trabajos hacia la posible utilización del Arroyo Valcheta, que era un pequeño curso de agua clara nacido a alguna distancia del pueblo de Valcheta. Pero el nivel de su cauce era inferior a la meseta por donde pasaba el ferrocarril procedente del puerto. Investigando el origen del agua del arroyo, se descubrió que nacía en grandes manantiales debajo de una extensa meseta de lava. El problema a resolver consistía entonces en practicar un almacenamiento de cierta altura que permitiera correr el agua por un canal hacia el puerto. Se concibió la creación de tres embalses y un canal, con lo que el Arroyo Valcheta estaba en condiciones de satisfacer las necesidades de agua de San Antonio, del ferrocarril en construcción y además, de irrigar 4.000 hectáreas de tierra. La Comisión recomendó que las tierras fiscales de esa región no fuesen ofrecidas en venta, pues su valor aumentaría mil veces con la irrigación. El ingenio y la competencia científica de la Comisión obtenían su primer triunfo en el desierto reseco.

Simultáneamente, la Comisión Willis emprendió otro experimento. El Ministro Ramos Mexía le había encomendado verificar las posibilidades de explotación en el norte patagónico del cultivo "secano", o sea de la siembra de trigo en regiones de poca lluvia. A ese fin, se eligieron algunas parcelas de tierra a lo largo del ferrocarril, que fueron sembradas con trigo. Dicha tierra fue bien arada y rastreada: se cubrió la superficie con paja para reducir la evaporación. Pero no fue regado artificialmente ni despuntado, para poder observar su desarrollo natural. Se enviaron muestras al Ministerio, que probaron la viabilidad de sembrar trigo, bajo ciertas condiciones, en el norte patagónico. Era el segundo triunfo de la expedición. Pero en las oficinas de Buenos Aires se pensaba en cosas muy diversas.

## 8. LA BUROCRACIA Y EL DESARROLLO ECONÓMICO.

Willis debía presentar un informe al Ministro. El doctor Ramos Mexía estaba ansioso por comprobar los resultados de la primera etapa de la Comisión, pues además de la guerra sorda de la burocracia del ministerio contra Willis, las fuerzas reaccionarias del Congreso Nacional adversas a su política de promoción económica en el Sur, arre-

ciaban sus ataques contra la misión Willis. Por otra parte, de acuerdo a los términos del contrato, al jefe de la Comisión se le había abierto un crédito por \$ 100.000 pesos nacionales para los gastos del equipo técnico. De esa cantidad ya se habían gastado \$ 81.476,43. Willis, que llevaba una estricta contabilidad y verificación de todas las facturas, encontraba resistencia en la burocracia para reembolsar los gastos. Los pretextos eran fútiles, algunos inauditos.

Al entrevistar al Ministro, Willis llevaba consigo no sólo todos los planes y estudios realizados por la Comisión, sino también la carpeta con los comprobantes de gastos realizados. El doctor Ramos Mexía, acompañado del Ministro de Marina, examinó ávidamente los planos e informes. Visiblemente satisfecho, no obstante, se volvió hacia el geólogo y le dijo:

—Señor, usted tiene que rendir cuentas, yo también tengo que hacerlo.

—Yo las he rendido, su excelencia, pero no me han sido reembolsadas. —Y el doctor Willis mostró al Ministro los comprobantes por \$ 17.000, fechados de dos meses atrás y no reembolsados por la administración ministerial.

—El pago de éstos —agregó— ha sido retenido hasta que se aprobara la factura de caballos.

—¿La factura de caballos? —preguntó asombrado el Ministro.

—*Está detenida hasta que abone cinco centavos*  
—*dijo el geólogo.*

—*¿Cómo?*

—*La factura de caballos me fue devuelta a Valcheta a causa de cinco centavos. La volví a enviar a Buenos Aires con una estampilla de correo de cinco centavos, pero todo me llegó otra vez con la indicación de que la suma tenía que abonarse en dinero efectivo.*

El Ministro advirtió de qué manera los intereses políticos ligados a las viejas formas económicas y a la torpeza burocrática, encontraban su expresión en estas dificultades.

Willis agregó:

—*Las autoridades postales son muy estrictas. La ley prohíbe que se envíe dinero en las cartas. Yo escribí para preguntar si el interventor aceptará mi cheque personal.*

El Ministro, no pudiendo contener una sonrisa, observó:

—*Será mejor que usted pague.*

Presenciaba la escena una figura ilustre del Sur: el perito Francisco P. Moreno, sostenedor infatigable de los planes de Ramos Mexía y de los trabajos del geólogo Willis. El perito Moreno y el doctor Walter Davis, antiguo Director de la Oficina Meteorológica, también presente en la reunión comentaron con Willis el incidente. Davis, cuya experiencia en la materia era vasta, le manifestó

al geólogo norteamericano que se trataba de una oposición burocrática a los proyectos del Ministro, una reacción normal e impersonal.

—*Es el medio ambiente: usted aprenderá a flotar en él.*

En realidad se trataba de un "medio ambiente" propio de la sociedad del Centenario, incapaz de pensar en otro problema económico que el de las buenas cosechas y las carnes de exportación. Tan sólo un puñado de hombres percibía el futuro del país en este género de iniciativas. Pero si los hombres de 1910 han aumentado su número, la burocracia, sostenida por aquellos mismos intereses y bajo el peso de una mentalidad atrasada no ha cambiado mucho en sus métodos.

## 9. DE CÓMO LA BUROCRACIA SABE INCENDIAR PLANOS.

El geólogo Willis regresó al Campamento Valcheta. Venía reconfortado por el apoyo del ardoroso Ministro y las palabras de aliento del perito Moreno. Los proyectos de estudios del embalse para el Arroyo Valcheta, con el emplazamiento de las represas, presupuestos y dibujos estuvieron listos para mediados de agosto. Willis sustituyó los continuos y agotadores viajes hasta los campamentos de los topógrafos y geólogos que lo acom-

pañaban, instalando su oficina en un vagón. El geólogo sabía que la precisión de los estudios y la seriedad de los presupuestos sería puesta a prueba por los funcionarios del Departamento de Irrigación de Buenos Aires, hostiles a la empresa. Sabía, además, que los costos de construcción de las represas serían compensados por el mayor valor adquirido por las tierras después de la irrigación. Pero según expresaría Willis años más tarde en su *Historia de la Comisión*, "los ingenieros argentinos, educados en los métodos europeos, optarían por el sistema de mampostería pesada y concreto, que resultaría de un costo prohibitivo en la Patagonia. La práctica inglesa y norteamericana había retornado a las construcciones de embalses de tierra, como los construidos en la Mesopotamia 4.000 años atrás, y el señor Willis se proponía usar dicho tipo, pues la tierra del desierto suministraría el material para la altura que requirieran las represas".

En una carta privada, resumiendo los resultados de los improbables estudios realizados por la expedición, el geólogo Willis escribió: "Hay agua suficiente para abastecer a San Antonio sobre una base de población de 10.000 almas, el ferrocarril, los barcos de recalada en el puerto, la población rural y la hacienda que pueda paecer dentro de una extensión de 24 kms. de ancho a cada lado del ferrocarril por 100 kms. a lo largo del mismo.

Y eso es solamente una pequeña parte del volumen mínimo de líquido; alrededor de 1/10".

El 10 de octubre de 1911 el informe completo fue presentado al Ministro Ramos Mexía. El Ministro examinó el informe y consultó al Director de Irrigación Julián Romero. Dicho funcionario no compartía los puntos de vista del Ministro acerca de la promoción patagónica.

Leyó apresuradamente el informe y el proyecto de Willis y le dijo a Ramos Mexía que el proyecto era técnicamente correcto pero económicamente irrealizable. No obstante este juicio, Ramos Mexía le ordenó que estudiara los cálculos de costo exigiéndole un informe inmediato sobre el asunto porque entendía que se trataba de una necesidad nacional.

"Los ataques en el Congreso al señor Ministro Ramos Mexía y a su *política de desarrollo nacional* —escribió Willis— continuaron con violencia y acritud creciente". Como el tiempo transcurría sin que Willis tuviera noticias del destino corrido por el proyecto presentado, se dirigió al Ministro solicitándole una información acerca del mismo. Habían pasado ya seis meses sin que el Director de Irrigación presentara su informe sobre el proyecto. Convocado por el Ministro a su despacho, el funcionario manifestó que no había podido redactarlo, pues un empleado de su oficina, para preparar mejor los antecedentes, se había llevado

a su domicilio toda la documentación de Willis y al incendiarse su casa, el fuego había consumido todo el trabajo de la Comisión patagónica. Ante esta increíble noticia, el Ministro despidió severamente al funcionario. La burocracia se había tomado su primera revancha. Pero los originales del Informe estaban celosamente custodiados en los archivos del Campamento de Valcheta.

#### 10. RAMOS MEXÍA Y SUS PROYECTOS TRANSCORDILLERANOS.

El Ministro de Sáenz Peña era infatigable. Todas las desazones no lograban mellar su ánimo, ni disipar los sueños de grandeza nacional que lo embargaban.

Al escuchar los relatos coloridos del geólogo Willis, que evocaba su juventud en el lejano Oeste de los Estados Unidos, al saber que Spokane se había transformado en treinta años de simple campamento ferroviario en una ciudad de 75.000 habitantes, Ramos Mexía preveía para la Patagonia un destino semejante. Así, concibió la idea de estudiar el tendido de una línea ferroviaria que desde San Antonio, pasando por Nahuel Huapi, debía extenderse a través de la Cordillera hasta el Pacífico, uniendo las economías chilena y argentina a través de los Andes. Se tra-

taba, en el fondo, de restablecer una línea histórica de comercio interlatinoamericano, quebrada en el siglo XIX. De ahí que la política estatal de fomento ferroviario de Ramos Mexía estuviese estrechamente unida a la búsqueda de agua en las zonas desérticas, al arraigo de la colonización y a la implantación de industrias en el Sur.

Fue así como Willis al explorar los pasos cordilleranos, descubrió, con asombro, las bellezas y las posibilidades económicas de la zona de Nahuel Huapi. En ese lugar majestuoso, explorado por el perito Moreno, el gobierno nacional había entregado al ilustre sabio una gran extensión de tierras como recompensa por sus servicios. Y Moreno las había reintegrado a la Nación para que se formara con ellas un Parque Nacional. "La Patagonia está solamente a medio siglo atrás de nuestro Oeste", escribía Willis, estupefacto ante las enormes riquezas naturales de la región. Al estudiar los pasos posibles para el ferrocarril en proyecto, Willis observó problemas similares a los suscitados por la construcción de algunos ferrocarriles norteamericanos. "Gargantas similares habían sido cruzadas por la Northern Pacific R.R. y la dificultad de un puente costoso, en los primeros tiempos del desarrollo, se había vencido por medio de la construcción de puentes de armaduras de madera que tendrían una duración de veinticinco años o más. En este lap-



so la población y el tráfico habrían aumentado hasta el punto donde un puente descansando sobre obra de mampostería fuera económicamente justificable”.

Pero el proyecto de Ramos Mexía no consistía tan sólo en construir un Ferrocarril del Estado que llegase hasta Valdivia, en Chile. Consideraba que el ferrocarril era un valioso instrumento de un designio más amplio. Por esa razón encargó al Dr. Willis que investigara la capacidad regional para sostener industrias de interés nacional. Al mismo tiempo, como era impensable proyectar industrias sin energía eléctrica, y la tradicional dependencia argentina del carbón importado imponía encontrar otros recursos energéticos, Willis fue comisionado para estudiar todos los recursos probables de la riqueza hidráulica para la erección de grandes usinas hidroeléctricas. En el pensamiento de Ramos Mexía la modernización de la Patagonia incluía, en resumen: ferrocarriles estatales de fomento; agua potable; diques y usinas hidroeléctricas; caminos viables para intercomunicar el sur chileno con el sur argentino; fundación de industrias patagónicas; siembra de trigo para disminuir la dependencia alimenticia del Sur con respecto de las provincias del norte; y grandes planes de colonización para arraigar población campesina en el desierto.

Las exploraciones de Willis lo condujeron a redescubrir el olvidado paso del Cajón Negro, para unir Nahuel Huapi con Valdivia. De todas sus andanzas, pudo reunir un inmenso material de estudio. Al terminar las tareas que le fueron asignadas, el geólogo viajó a Estados Unidos para estudiar y reunir información adecuada acerca de las experiencias norteamericanas en irrigación, ferrocarriles y problemas generales de ingeniería. Lo esperaban a su regreso los adversarios del progreso económico argentino.

#### 11. “EL DERROCHE DE LOS DINEROS PÚBLICOS”.

En setiembre de 1912 el Ministro Ramos Mexía era interpelado en la Cámara; se intentó abrumarlo bajo la imputación de extravagancia y derroche de dineros públicos. Detrás de esas imputaciones estaba en cuestión, indudablemente, la Comisión dirigida por Willis. Se le pidió la renuncia al cargo, pero el Presidente Sáenz Peña sostuvo sin desfallecimiento a su ministro. En medio de la tormenta política, Ramos Mexía expuso a Willis sus grandiosos proyectos para transformar la Patagonia en un emporio económico de primera magnitud. Según la opinión de Willis, la región al sud de Junín de los Andes resistía una comparación con Suiza. Su clima,

sus vastos y variados recursos naturales, le permitirían, gracias a una política de desenvolvimiento económico planificado, sostener una población de 3.000.000 de habitantes. Contaba sobre todo con fuerza hidráulica, tierras aptas para la agricultura, bosques riquísimos para fundar una industria maderera, campos de pastoreo. Era preciso construir vías de transporte y sistemas de comunicaciones, crear energía hidráulica, atraer población estable y desarrollar industrias para la transformación de las materias primas de la región. "Previeron una época no muy lejana, dice la *Historia de la Comisión*, escrita por Willis, en que la República Argentina podría independizarse de las manufacturas extranjeras de paños y artículos de cuero, época en que sus ciudadanos cesarían de pagar fletes oceánicos y utilidades sobre vestimenta y calzado, que podrían fabricarse en el país. Ambos planearon el porvenir de una provincia industrial que debía enriquecer y librar al país". Tales tareas y proyectos eran lapidados por quienes expresaban políticamente al viejo esquema agroimportador, bajo la acusación de que se estaban "derrochando los caudales públicos".

La Comisión, en virtud de las renovadas instrucciones del Ministerio, estaba cambiando de objetivos: ahora se trataba de investigar problemas de más amplio alcance económico. Don Emi-

lio Frey, asistente Jefe del geólogo Willis, había sido ayudante del Perito Moreno en 1902, cuando se fijaron los límites internacionales con Chile durante el gobierno de Roca. Conocía la región palmo a palmo y poseía un alto sentido del patriotismo, no declamatorio, sino verdadero. Frey desempeñó un importante papel en los estudios de la Comisión Willis, que esta vez se consagraron a examinar las posibilidades industriales del norte patagónico. Hicieron centro de sus actividades en Bariloche. Durante muchas semanas estudiaron diversas muestras de madera de los árboles de la región. Willis tenía la convicción de que la madera de Coihué podría ser apta para obtener pulpa destinada a la fabricación del papel. Enviaron inmediatamente muestras de diversas especies al Laboratorio de Productos Forestales de los Estados Unidos. De los peritajes practicados resultó que la idea de Willis era técnicamente realizable. Y lo patético de toda la cuestión residía en las incalculables posibilidades de progreso en la Patagonia, ante el cuadro desolador que presentaba ese territorio durante las incesantes recorridas realizadas por el geólogo. Así, pudo conocer los restos de una colonia galesa, algunos de cuyos miembros se habían trasladado hacia la cordillera, para arraigarse allí definitivamente. Habían recibido del gobierno una legua de tierra por alistarse para pelear con-

tra los indios y sus descendientes se radicaron justamente en la zona explorada por Willis. Se carecía allí de todos los elementos fundamentales de la vida civilizada: no había ni un hospital, ni una enfermera siquiera. Sólo recorría la región un médico europeo. Con toda ingenuidad, el médico informó que había escrito al administrador de una gran estancia de propiedad inglesa, para solicitar apoyo económico a fin de fundar un pequeño hospital en ese desierto. El médico mostró lleno de esperanza a Willis la carta de respuesta del administrador inglés. En la deliberada ambigüedad de la carta, que tanto había ilusionado al médico, Willis advirtió una evidente negativa. Ya veremos cuál era la actitud general del capital británico hacia toda tentativa de industrializar la Patagonia.

Invitado a cenar por el jefe de policía de la región fronteriza con Chile, Willis conoció los mil hechos pintorescos y dramáticos de un suelo argentino que vivía la edad salvaje. Bandidaje, asesinatos, cuatrерismo, contrabando, de un lado. Del otro, corrupción política, policías ladrones de ovejas, aventureros europeos de vida misteriosa, cónsules equívocos, naufragos de todos los países encontraban en esa profunda soledad un seguro refugio. También Willis conoció a muchachos argentinos de tercera generación, que hablaban inglés con una acentuada pronunciación

irlandesa y que casi no conocían el español. Tierras feraces sin ley, suelo casi sin bandera, habitantes sin nacionalidad, argentinos sin idioma, el gigante patagónico se desplegaba ante los ojos sagaces del geólogo en toda su intensa complejidad.

## 12. UNA GRAN CIUDAD INDUSTRIAL EN LA PATAGONIA.

Pero la idea maestra en el plan que Ramos Mexía poco a poco iba exponiendo en sus conversaciones con Willis, consistía en la creación de una gran ciudad industrial en la Patagonia, que debía ser el foco civilizador del Sur. Ésa fue la misión fundamental que le encomendó. Ramos Mexía proyectaba crear un nuevo Estado patagónico, y pensaba ya en su capital. "Debemos tener una ciudad capital, le dijo, que sea el asiento del gobierno provincial, con su universidad, cuartel militar, distritos industrial y residencial, plazas públicas y, en fin, todo aquello que sea necesario para su administración civil. Usted ubicará el sitio y proyectará los planos". Desde Bariloche, cuartel general de Willis, todo el equipo se consagró al estudio del apasionante proyecto. Se reunieron elementos de juicio, las características físicas de la zona, sus ni-

veles, los datos geo-económicos, el régimen de lluvias, las posibilidades de energía hidroeléctrica. Se trataba, ante todo, de encontrar el sitio indicado para emplazar la capital industrial de la Patagonia. En una de sus numerosas recorridas por la zona del lago Nahuel Huapi, muy próximo a él, Willis descubrió que elevando las aguas del río Limay mediante un dique de altura moderada, al nivel del hermoso lago, podría construirse a los bordes del nuevo embalse la ciudad capital del nuevo Estado. Realizó todos los estudios y cálculos precisos, que confirmaron sus primeras apreciaciones. Esto tenía como base el hecho de que la energía hidroeléctrica aprovechable podía abastecer por entero las necesidades de la gran ciudad a fundarse. Todos los informes parciales de los técnicos fueron reunidos por Willis para la redacción final de su proyecto de la Ciudad Industrial de Nahuel Huapi.

“Las razones que impulsaron al Ministro a ordenar la selección del sitio para una ciudad fabril —escribe Willis en el primer tomo de su Informe— fueron las de un estadista perspicaz. Previo que el conjunto de materias primas, la abundancia de fuerza hidroeléctrica y el gran mercado que ofrecen las provincias agrícolas de Argentina, tarde o temprano habrían de dar lugar a la implantación de industrias manufactureras en la Cordillera, y propuso sabiamente que

el desenvolvimiento del porvenir se guiara por planos basados sobre investigaciones apropiadas.”

Era muy claro el panorama de ese año de 1912. En el Informe de la Comisión de Estudios Hidrológicos, titulado *El Norte de la Patagonia*, redactado por Willis, se ofrecen las siguientes cifras: Las importaciones argentinas ascendían a 76 millones de libras esterlinas. De ese total, 15 millones de libras se gastaron en importar tejidos; 2 millones de libras en madera y sus manufacturas; 2 millones de libras en importar papel y sus manufacturas y 780.000 libras en artículos de cuero. Pero la Argentina exportaba ese año lana por valor de 1.261.000 libras esterlinas. En tales cifras se encerraba la clave de la dependencia. En su informe final, decía Willis: “Puede preverse que en fecha no muy lejana, la fuerza hidroeléctrica del Limay será utilizada para la producción de tejidos de lana y de punto con los finos vellones de los merinos de Río Negro y Neuquén; otros productos de lana con las materias bastas del Chubut y Santa Cruz; artículos de cuero con los materiales de los frigoríficos; muebles y otros productos de madera, inclusive las sustancias químicas de las selvas de haya que se adaptan mejor a la fabricación en el sitio mismo; y de los nitratos atmosféricos para abonos”.

Era lógico que estos grandiosos planes de industrialización encontraran las resistencias naturales de los intereses afectados —sobre todo extranjeros—, vinculados al comercio de exportación e importación del puerto de Buenos Aires.

Es preciso indicar a este respecto que las lanas del Sur salían directamente hacia Europa. Los estancieros patagónicos, los exportadores de lana y otras materias primas, se oponían a la industrialización de esos productos en suelo argentino, porque alteraba el esquema tradicional de exportar materia prima y recibir la misma materia elaborada en el extranjero. Estos intereses económicos tenían el respaldo de una mentalidad interna atrasada, más fuerte a veces que los propios intereses que la crean y la alimentan.

### 13. EL PLAN DE LA CIUDAD INDUSTRIAL.

A ese aislamiento patagónico había contribuido, involuntariamente, un arcaico concepto estratégico, según el Teniente Coronel Francisco S. Torres. En efecto, dicho jefe militar, en una carta al señor Luis Beltrán Mercado, del 19 de enero de 1945, decía, refiriéndose a Neuquén que “es el territorio que más ha sufrido los inconvenientes de una vetusta teoría militar sobre la defensa nacional: mantener despoblado y semi-abando-

nado el posible terreno de probables invasiones... teoría rancia que la Aviación se ha encargado de mandar al archivo, porque a mi modesto entender, “la mejor defensa está en el progreso material efectivo...”

Ya en previsión de la futura ciudad industrial patagónica, la ley 5559, de fomento de los territorios nacionales —propiciada por Ramos Mexía—, establecía los grandes lineamientos del desarrollo económico de esas regiones. Tanto los exportadores de lana como los importadores de tejidos, así como el sistema ferroviario británico asociado a ese antiguo sistema de dependencia, se oponían a toda modificación del “status”. Los nuevos ferrocarriles de fomento inspirados por Ramos Mexía, introducían la competencia en los transportes ferroviarios que los ingleses querían mantener en sus manos con carácter monopólico. Por otra parte, el interés de Ramos Mexía no se detenía en la industrialización de las materias primas de la Patagonia argentina, sino que se proyectaba a la adquisición e industrialización de las materias primas chilenas, como elemento para la reanimación económica del sur del país hermano y en mutuo beneficio.

La elección que realizó Willis para el emplazamiento de la Ciudad Industrial de Nahuel Huapi, se fundaba en serias consideraciones técnicas y económicas. La creación del Lago Limay, expli-

caba en su informe, produciría una caída en el río, que según el caudal medio de los últimos diez años: "dará una fuerza teórica de 80.000 caballos, de los cuales se podrían llevar a la ciudad, a 12 kms. de la usina generadora, probablemente 50.000 caballos constantemente aprovechables".

El plan establecía cuatro secciones distintas en la Ciudad Industrial:

1º Sección manufacturera a situarse junto al Río Limay, cerca de los ferrocarriles y bien abastecida de agua.

2º Sección para viviendas obreras, tiendas, negocios diversos, extendida desde la sección industrial al noroeste a través de la avenida central.

3º Sección residencial en el noreste.

4º Sección para arsenales ferroviarios y reserva militar al suroeste del ferrocarril.

El Plan reservaba 16 hectáreas para erigir allí la Universidad Industrial y de Bellas Artes, estableciendo así un concepto moderno y renovador de la función universitaria en la construcción de un país. En otra parte de su estudio sobre el potencial hidroeléctrico de la Cordillera, Willis estimaba la energía total de la zona cordillerana en unos 6.824.000 caballos de fuerza métricos, comparándola con la energía total de las Cataratas del Niágara, que era de 5.800.000 caballos de fuerza.

Terminadas las tareas del equipo técnico, sus miembros regresaron a Estados Unidos. Willis permaneció en nuestro país para concluir la redacción del informe final. El contrato que lo obligaba con el gobierno argentino vencía seis meses más tarde, plazo que debía ser empleado para los trabajos de redacción y ordenamiento de los informes técnicos. Pero los intereses políticos del momento se alzaban contra los vastos proyectos.

#### 14. LOS INTERESES BRITÁNICOS SE OponEN A UNA PATAGONIA INDUSTRIAL.

El geólogo advirtió que la oposición política al Ministro Ramos Mexía no cesaba. El Congreso nacional hasta había llegado a negar al Ministro Ramos Mexía los fondos imprescindibles para las necesidades de su ministerio. La crisis había llegado a su fase más aguda. Escribiendo luego sus impresiones del momento, Willis decía: "La crisis aquí es extremadamente interesante. Es muy característico del régimen democrático. Ilustra tan claramente el conflicto entre lo que fue, lo que es y lo que debe ser; entre Ramos Mexía, representando la clase gobernante inteligente; los políticos elegidos por las masas no inteligentes y el Imperio

Invisible del capital que extiende su control sobre ambos”.

Resulta muy significativa la observación de Willis sobre el “Imperio Invisible” del capital. Y no se equivocaba, puesto que no tardaría él mismo en comprobarlo. Un día el Ministro Ramos Mexía llamó a su despacho a Willis y le declaró que la Comisión de Estudios Hidrológicos ya no era un simple instrumento de su política ministerial, sino que había sido reconocida como un medio del desarrollo nacional. Distintos funcionarios de varios ministerios escucharon luego las exposiciones verbales que dio Willis acerca de la Ciudad Industrial de Nahuel Huapi. Se discutieron detalladamente toda suerte de problemas técnicos y financieros, entre ellos el emplazamiento exacto del dique en el Río Limay. Como resultado de estas consultas, se convino en la necesidad de que Willis viajara a Estados Unidos para atender la publicación de los volúmenes que reunirían los informes técnicos de la Comisión.

Antes de emprender viaje, el geólogo norteamericano sostuvo una aleccionante conversación con el Administrador General del Ferrocarril del Sud. Este gerente británico le expresó: “—Sin duda, dijo cortésmente, las observaciones de la Comisión eran de gran valor, pero” —y su tono cambió— “no conviene a los planes del Ferrocarril del Sud que los ferrocarriles nacionales se construyan para

competir con sus futuros intereses en la Patagonia”.

La fase final de la tarea de Willis coincidía, como se ve, con la oposición abierta de uno de los principales adversarios económicos del grandioso proyecto. Ya en Estados Unidos, y con la autorización expresa del Ministro Ramos Mexía, Willis suscribió un contrato de edición con una importante casa editora de Nueva York, para la impresión en castellano de su informe titulado *El Norte de la Patagonia*.

En octubre de 1913 Willis regresó a la Argentina para rendir cuentas del movimiento financiero de la Comisión, preparar un Informe final sobre sus actividades y ofrecer su colaboración para seguir los estudios sobre la Ciudad Industrial.

Pero la situación política del Ministro Ramos Mexía se había vuelto tan insostenible, que se vio obligado a renunciar a su cargo. Reemplazado por el doctor Carlos Meyer Pellegrini, este funcionario vio con simpatía la labor de Willis y le ratificó su confianza. De este modo, el contrato gubernamental con aquél fue renovado hasta junio de 1914 y los fondos calculados para editar el segundo tomo de su Informe destinados, por el Ministro, para afrontar los gastos de la Comisión.

De regreso a Bariloche, Willis se consagró a estudiar el problema de una vía de comunicación

entre los fértiles valles patagónicos y los puertos chilenos del Pacífico, pensamiento económico justamente opuesto a aquel otro tradicional que solamente se dirigía a vincular el Litoral exportador con el puerto de Buenos Aires. Willis advirtió que esa ruta cordillerana tenía una notable similitud con la del Lago Lucerna de Suiza, cuyos ingenieros se abrieron paso a través de túneles construidos junto a los precipicios. Se trataba de pensar ya en la construcción de un medio de comunicación a lo largo de la costa del Lago Nahuel Huapi o encontrar en su defecto un paso, entrevisto por Frey en el lugar llamado *El brazo de la tristeza*.

Simultáneamente, Willis recorría la zona del Río Limay y perfeccionaba sus observaciones para el diseño de la Ciudad Industrial concebida por Ramos Mexía. Los intereses políticos debían interrumpir sus trabajos una vez más.

#### 15. WILLIS ES AMENAZADO CON LA CÁRCEL.

La grave enfermedad del Presidente Sáenz Peña lo obligó a delegar el mando en el Vice- de la Plaza. Éste designó un nuevo gabinete. De este modo era reemplazado el segundo protector de Willis, el doctor Meyer Pellegrini. El nuevo Ministro, Manuel Moyano, no ocultó desde el co-

mienzo de su gestión su hostilidad hacia los trabajos y proyectos de la Comisión.

A pesar de que el nuevo Ministro Moyano había confirmado con un decreto del 9 de marzo de 1914 la decisión del Ministro anterior de destinar los fondos asignados a la edición del informe Willis, para proseguir la campaña de estudios en la Patagonia, Moyano decidió la supresión de dichos trabajos, arguyendo la necesidad de practicar economías. Willis, con el apoyo del perito Moreno, expuso el peligro de que al quedar los informes incompletos, que ya habían costado mucho dinero al país, podrían archivarse, perderse en el olvido y sacrificarse así un valioso material para el progreso de la República. Pero el Ministro Moyano se negó a discutir el fondo del asunto. La crisis de las relaciones entre el Ministro y el geólogo se produjo a raíz de que no habiendo llegado aún a Buenos Aires los ejemplares impresos del primer tomo del Informe de Willis, Moyano lo acusó de malversación de fondos, amenazándolo con la cárcel. Repetíase de este modo el caso de los constructores del Dique San Roque de Córdoba, que fueron encarcelados acusados de poner en peligro a la capital de la provincia por defectos en la construcción del dique que prestó servicios a la Nación durante muchos años.

Afortunadamente, pocos días después un barco depositaba en el puerto de Buenos Aires los ejem-



plares del voluminoso y brillante Informe de Willis. La lucha por la publicación del segundo tomo del mismo, pareció inclinarse a favor del geólogo cuando logró persuadir al Ministro de Hacienda, doctor Carbó, de la utilidad nacional de difundir la obra. Pero la oposición del Ministro Moyano no logró ser vencida, y el Vicepresidente en ejercicio decidió sostener el criterio de su Ministro de Obras Públicas. Vale la pena tener en cuenta que Moyano fue Director de los ferrocarriles británicos. Recuérdese aquí, la opinión del Gerente del Ferrocarril del Sud —citada anteriormente— contraria al tendido de líneas férreas del Estado en la Patagonia.

La muerte de Sáenz Peña y la declaración de la guerra europea no contribuyeron a solucionar esta cuestión. La Patagonia industrial, los sueños de Ramos Mexía, los trabajos de Willis, parecían desvanecerse en la indiferencia. Se intentó, finalmente, por medio del doctor Isidoro Ruiz Moreno, Director de Territorios Nacionales del Ministerio del Interior, colocar a la Comisión Willis bajo su dependencia, sustrayéndola de la jurisdicción del Ministro Moyano.

De este modo pudo firmarse un nuevo contrato para la edición del segundo tomo del Informe. Así se embarcó Willis para Estados Unidos, llevando consigo todos los planos y materiales técni-

cos. Se consagró activamente a preparar la edición. Estaba absorbido en esa tarea, cuando un cable del doctor Ruiz Moreno le informaba el día 31 de enero de 1915 que el Presidente de la Plaza había rehusado firmar el decreto aprobando el contrato de edición. La tarea de Willis había llegado a su fin. El *Imperio Invisible del capital*, según la expresión del geólogo, seguía moviendo los hilos. Y la **Ciudad Industrial de Nahuel Huapi** iría a yacer en los archivos, como había temido aquel pionero y su ilustre inspirador Ramos Mexía<sup>1</sup>.

## 16. LA PATAGONIA ESPERA.

En sus *Memorias*, precisamente, Ramos Mexía comentaría amargamente la lucha que se había llevado contra los intereses nacionales. El gran

<sup>1</sup> Alrededor de 1937, el doctor Ezequiel Bustillo, Director de Parques Nacionales, realizó gestiones para obtener los originales del segundo tomo (inédito) de "El Norte de la Patagonia". Willis, que tenía aproximadamente 80 años y residía en su país natal, donó esos materiales que se encuentran actualmente en la Dirección de Parques Nacionales y que comprenden los datos, borradores, mapas y proyectos vinculados con el parque nacional, la colonización, los ferrocarriles, la ciudad industrial, el embalse del río Limay y los levantamientos y proyecto Valcheta. Además, Willis donó, en 1941 al Museo de la Patagonia "Perito Francisco P. Moreno", los originales de su *Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas 1911-1914* que fue publicada por el Ministerio de Agricultura —Dirección de Parques Nacionales— en 1943.

Ministro que había pugnado por trazar líneas férreas para industrializar el Sur, veía su utilización reducida a fines puramente turísticos: "Los de la Patagonia han sido celebrados como líneas de turismo —escribe—, y yo, como una burla he recibido muchas felicitaciones por ese pensamiento genial (?!)". Y agrega: "Queríamos hacer ferrocarriles en los desiertos para concluir con ellos..." "Yo le dije a Roca: complete con el riel lo que hizo con la espada". Pero la Patagonia espera culmine su Segunda Conquista del Desierto. Cuando ella se realice plenamente, los nombres de Ramos Mexía y del geólogo Willis resonarán en esas inmensidades, que ellos soñaron en transformar y civilizar.

Las fuerzas invisibles de que hablaba Willis continuaron operando mucho después de haber desaparecido la Comisión encabezada por el geólogo. En efecto, la edición del magnífico Informe Willis, cuyo primer volumen logró ser impreso por cuenta de la Nación y donde se exponía con alto nivel científico el extraordinario potencial económico del norte patagónico, se quemó o fue quemada en gran parte. Incluso, llegaron a desaparecer algunos de los pocos ejemplares que existían en bibliotecas públicas. Los originales del segundo tomo se mantienen inéditos, sepultados en un archivo. Pero ni el fuego ni el olvido pueden borrar la historia.

Ramos Mexía y Bailey Willis, fueron precursores de quienes desean y trabajan apasionadamente para que la Patagonia sea, no sólo un pedazo integrante del territorio patrio, sino uno de los centros dinámicos fundamentales de la grandeza nacional.

San Carlos de Bariloche, julio 1963.

## APÉNDICE

### BAILEY WILLIS

EL SEGUNDO TOMO DE "EL NORTE DE LA PATAGONIA"  
ALGUNOS TEXTOS

Como el segundo tomo de *El Norte de la Patagonia* permanece inédito, transcribo algunas observaciones de Bailey Willis que contienen elementos de interés sobre la ciudad industrial, el concepto de industrialización, la importancia de los mapas y de los caminos. La redacción castellana pertenece al propio Willis que no dominaba perfectamente el idioma.

#### LA CIUDAD INDUSTRIAL.

"Las instrucciones de S. E. (Ramos Mexía) imponían la condición que el sitio fuese adecuado para una ciudad industrial, donde la elaboración de las materias primas de aquellos territorios pudiera establecerse por medio de caídas de agua y fuerza motriz eléctrica." (Pág. 224.)

"En el Decreto de fecha 26 de febrero de 1913, se dice, referente al término del Ferrocarril de San Antonio al Lago

Nahuel Huapi, "que debe fijarse de modo que ese punto sea el más adecuado para el futuro desarrollo de un centro de población, el cual, sin duda, está llamado a tener especial importancia." (Pág. 225.)

"Ya S. E. el señor Ministro de Obras Públicas (Ramos Mexía) en varias ocasiones se ha referido al aprovechamiento de la enorme fuerza de agua existente en la Cordillera para fomentar el establecimiento de fábricas y el desarrollo de industrias fabriles, que transformasen las materias primas de la región en tejidos, artículos de cuero o de madera, y productos accesorios. Esta es sin duda la intención del decreto, y se basa sobre la fuerza de agua, la existencia de las materias primas, y las exigencias de la población en las provincias agrícolas." (Pág. 226.)

"Sobre estas bases de fuerza motriz disponible, y la cantidad más que adecuada de materias primas producidas en terrenos vecinos de un mercado consumidor, rico y en aumento, aparece bien fundado el propósito de establecer una ciudad industrial en el punto terminal del Ferrocarril de San Antonio a Nahuel-Huapi." (Pág. 228.)

#### PLANO DE LA CIUDAD INDUSTRIAL DE NAHUEL HUAPI. CONDICIONES FUNDAMENTALES.

"He fundado el estudio de un plano de la ciudad industrial sobre las siguientes bases:

"1. El proyecto no es provisorio; es el plano de una ciudad de importancia, cuya población excederá de 100.000 habitantes, y que se hará la Mendoza del Sud.

"2. Las industrias de la ciudad incluirán elaboraciones de lanas, cueros, maderas, papeles, productos químicos y productos accesorios, para subvenir las necesidades de la población agrícola de las provincias." (Pág. 235.)

"El estudio debe abarcar también el acceso de vías de

transporte, unas ya proyectadas como el Ferrocarril de San Antonio y su continuación a San Martín y Valdivia, y otras de caminos reales y de vapores sobre los lagos. Además, debe considerarse la probabilidad de que por el desarrollo de una población de importancia, el ferrocarril se extienda por el valle del Limay y el río se haga navegable." (Pág. 236.)

#### EL CONCEPTO DE INDUSTRIALIZACIÓN.

"Los documentos comprendidos en la colección de borradores y notas restantes (de este segundo tomo) presentan los conceptos del futuro de la Patagonia, y especialmente de la Provincia Andina, como sitio de una población industrial, en contraste con la Argentina exclusivamente agrícola. En la competición internacional **el desarrollo de industrias del país será una ventaja sumamente significativa.**" (Pág. 7.)

"Las planicies extensas y las faldas de la Cordillera producen continuamente las materias primas de la ganadería, las cuales actualmente se exportan a Inglaterra, mientras que existen relativamente en la vecindad inmediata todas las condiciones favorables para fabricarlas en el país de origen." (Pág. 43.)

"Es evidente el destino de las tierras de la Cordillera a la ganadería, y tomando en cuenta las condiciones muy favorables del clima y del pasto para ganados de superior clase, **el desarrollo será el de las industrias de carne y de lechería. La agricultura tendrá que hacerse intensiva, pero será muy provechosa, por razón de la importante población fabril, que se asentará en aquella región destinada a desarrollarse como el centro principal de fabricaciones argentinas.**" (Págs. 573 y 574.)

## LA IMPORTANCIA DE LOS MAPAS.

"El valor actual de estos mapas topográficos se ha aumentado, como me parece, durante la cuarta parte del siglo pasado por razón de los cambios fundamentales en medidas de transporte." (Págs. 76 y 77.)

"En todos los estudios, trabajos y negocios que tratan de territorios extensos o propiedades pequeñas, los mapas topográficos tienen su uso. El Gobierno los necesita en todos los departamentos. Son esenciales en las operaciones de los Ministerios de Marina y de Guerra, sea en las condiciones de una guerra actual o de los preparativos para la guerra. Esta necesidad ha obligado a todas las naciones de Europa a hacer mapas muy detallados y minuciosos. No sucede esto en la República Argentina, que no está en este momento amenazada para pensar en defenderse, pero no obstante la ignorancia casi absoluta de zonas fronterizas y en parte disputadas, es peligrosa." (Pág. 362.)

## LOS CAMINOS.

"Las máquinas automotoras reemplazan ahora a las máquinas locomotoras, con ventajas significantes de la operación económica y conveniente, sobre caminos relativamente fácil de construcción, con gastos menores. Para abrir la Provincia Andina a la población basta hoy día construir caminos reales, los cuales pueden ubicarse por adelante sobre estos mapas topográficos dentro de la zona levantada, de modo que los ingenieros sepan al inicio por dónde y cómo atacar la obra." (Págs. 76 y 77.)

Estas claras definiciones redactadas en 1915, que demuestran en Bailey Willis un sentido de progreso

y modernidad, contrastan con las previsiones que sobre transportes en la Patagonia formularon algunos estudiosos. Tal es el caso del General José M. Sarobe, quien indagó con amor aquella región sureña. En su obra "La Patagonia y sus problemas", restó eficacia a los automotores frente al ferrocarril, sosteniendo que en algunas regiones como Chubut y Santa Cruz era conveniente recurrir al camello como medio económico de transporte, a cuyo efecto señaló al camello bactriano. (Cfr. grabado nº 60, pág. 320.)

"Como se deduce de este razonamiento, falta en la Patagonia el animal de carga que existe y sirve al hombre en otras regiones de clima y suelo parecidos. El animal que debe reemplazar allí al caballo y al buey como medio de transporte económico, por su rusticidad, capacidad de carga y adaptación a un clima rígido y escaso de recursos, es el camello." (Sarobe, José M., *ob. cit.*, primera edición, 1935, pág. 320 y 321.)

El contraste entre estas ideas y las propuestas para transformar y modernizar la Patagonia sostenidas, entre otros, por Bailey Willis confirman la necesidad de continuar luchando para que se comprenda que la integración y el desarrollo son la clave de la grandeza argentina."

## BIBLIOGRAFÍA

Se consultó toda la bibliografía que trata la Patagonia. Además, se tuvieron como base de información, las siguientes obras de Bailey Willis:

1. **El Norte de la Patagonia.** Naturaleza y riquezas. *Tomo I: Estudio de los elementos del tráfico del Ferrocarril Nacional de Fomento desde Puerto San Antonio hasta el Lago Nahuel Huapi y sus ramales dentro de la Cordillera hasta su extensión internacional con término en Valdivia en Chile.* Texto y mapas por la Comisión de Estudios Hidrológicos, versión castellana por Julián Moreno-Lacalle (Scribner Press, New York, U. S. A., 1914), 500 págs. Comprende las siguientes secciones: SECCIÓN I: *Las Pampas del norte de la Patagonia: Rasgos topográficos principales. El Ferrocarril de San Antonio al Lago Nahuel Huapi. Descripciones locales. Riquezas e industrias.* SECCIÓN II: *Los Andes del Norte de la Patagonia: Descripción general. Descripciones locales.* SECCIÓN III: *Riquezas de los Andes entre los 39° y 44° de latitud (tierras, pastoreo, bosques, fuerza hidráulica).* SECCIÓN IV: *Lago Nahuel Huapi.* APÉNDICES: Examen de muestras de maderas andinas del norte de la Patagonia y datos meteorológicos. MAPAS ANEXOS SEPARADOS DEL TEXTO.

2. **El Norte de la Patagonia.** Datos y borradores en preparación. *Ensero 1915:* con mapas topográficos originales aparte: *Tomo II: (1938)*, cuyo único ejemplar —inédito— está en parte manuscrito y en parte mecanografiado en castellano e inglés, y se pudo ubicar en la Biblioteca de la Dirección de Parques Nacionales y Turismo, con la siguiente dedicatoria de puño y letra de Bailey Willis: "A la República Argentina homenaje de Bailey Willis en recuerdo al gran patriota el Ministro de Obras Públicas Dr. Ezequiel Ramos Mexía".

Consta de dos volúmenes. *Volumen I:* Parque Nacional, Colonización, Ferrocarriles, Ciudad Industrial, Embalse del Limay. *Volumen II:*

Levantamientos, Proyecto Valcheta, Miscelánea. Además de los mapas incluidos en el texto, existen originales de mayor tamaño, correspondientes a la ciudad industrial, ferrocarriles, embalse del Limay, y otros.

3. **Historia de la Comisión 1911-1914**, *Stanford University, California, 1941*, versión castellana (Ministerio de Agricultura, Dirección de Parques Nacionales y Turismo, República Argentina, año 1943) 170 páginas.

4. **The Physical Basis of the Argentine Nation**. Reprinted from *The Journal of Race Development*, vol. 4, n° 4, abril 1914.

5. **Artesian Waters of Argentina**. Reprinted from *The Journal of Geology*, vol. XIX, n° 2, February-March, 1911.

6. **Forty-First Parallel Survey of Argentina**. Étude Faite à la XIIe. Session du Congrès géologique international, reproduite du *Compte-Rendu*.

## I N D I C E

	Pág.
1. Hombres olvidados .....	7
2. La conquista del desierto .....	9
3. Los ingleses y la Patagonia .....	10
4. El malón en la historia argentina .....	13
5. Ramos Mexía en el gobierno .....	15
6. Agua, ferrocarril, industria .....	18
7. Se organiza la expedición .....	21
8. La burocracia y el desarrollo económico .....	26
9. De cómo la burocracia sabe incendiar planos .....	29
10. Ramos Mexía y sus proyectos transcordilleranos .....	32
11. "El derroche de los dineros públicos" .....	35
12. Una gran ciudad industrial en la Patagonia .....	39
13. El plan de la ciudad industrial .....	42
14. Los intereses británicos se oponen a una Patagonia industrial .....	45
15. Willis es amenazado con la cárcel .....	48
16. La Patagonia espera .....	51
Apéndice .....	55
Bibliografía .....	61

*Se terminó de imprimir el día 10 de marzo de 1984 en  
PARADA OBIOL Artes Gráficas  
Cochabamba 344, Buenos Aires, Argentina*