

Los caminos del Norte de Patagonia como problema historiográfico (1884-1958)



Matías Rodrigo Chávez

Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas; CONICET, Argentina.
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (FHCS-UNPSJB), Argentina.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2125-2990>

Marcos Sourrouille

Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas; CONICET, Argentina.
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (FHCS-UNPSJB), Argentina.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2296-1817>

Recibido: 15 de abril de 2022. Aceptado: 26 de septiembre de 2022.

Resumen

Se propone abordar el problema de los caminos del sur de Río Negro y el norte de Chubut desde la segunda mitad del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Se argumenta que en la Patagonia septentrional, la consolidación de una vialidad estatal con una red caminera jerarquizada fue un proceso gradual y conflictivo. El objetivo es reconstruir el ordenamiento de la caminería norpatagónica durante ese período mediante el análisis de diversas fuentes, como cartografía histórica, inspecciones de tierras, informes técnicos de vialidad, documentos de prensa y expedientes de las respectivas gobernaciones. El estudio se inicia examinando las crónicas de viaje, como las de Claraz y Musters, que registraron observaciones precisas sobre las principales rastrilladas indígenas que conectaban la región. A continuación, se examina la nueva vialidad metropolitana que comenzó a imponerse a partir de las campañas militares de expansión nacional a fines del siglo XIX. Por último, se abordan las disputas entre diferentes actores y agencias que intentaron establecer jerarquías y direcciones para los caminos en las décadas siguientes.

Palabras clave: Caminería. Rastrilladas. Vialidad. Huellas. Circulación.

The roads of Northern Patagonia as a historiographic problem (1884-1958)

Abstract

This article proposes an approach to the problem of the roads in the south of Río Negro and the north of Chubut, from the second half of the 19th century to the middle of the 20th century. It is argued that in northern Patagonia the consolidation of a state



viality, with a hierarchical road network, was a gradual and conflictive process. It seeks to reconstruct the ordering of the North Patagonian roads during the period through different sources: historical cartography, land inspections, technical road reports, press documents and files of the respective governments. The study is based on the analysis of travel chronicles -such as those of Claraz and Musters-, which recorded precise observations on the main indigenous trails that connected the region. Later, it considers the new metropolitan roads that would have begun to be imposed from the military campaigns of national expansion at the end of the 19th century. Finally, the disputes between different actors and agencies that tried to fix hierarchies and road orientations during the following decades are addressed.

Keywords: *Road system. Rastrilladas. Viality. Trails. Circulation.*

Introducción

Los principales caminos del norte de la Patagonia tienen una profunda historia y fueron el resultado de extensos procesos de negociación y disputa entre diversos actores sociales. Existe consenso en la historiografía de que la red caminera actual de la región se superpone a antiguas rastrilladas indígenas, aunque muchas de esas rutas fueron modificadas debido a las campañas militares de fines del siglo XIX y la subsiguiente colonización. Sin embargo, es común asumir que el nuevo ordenamiento caminero impuesto por el Estado argentino desde entonces implicó transformaciones rápidas y fue llevado a cabo casi exclusivamente por agencias estatales. Con el objetivo de cuestionar esas conclusiones precipitadas, este trabajo se propone historiar esos cambios a partir de la recuperación de diversos registros de archivo, que demuestran que la definición y jerarquización de la vialidad del norte de la Patagonia fue un proceso lento y gradual, marcado por conflictos. Se busca mostrar una transición que, para la historiografía convencional, suele ser considerada inexistente o invisible.

En este artículo se proponen una serie de apuntes sobre el problema de los caminos del norte de Patagonia, espacio que abarca el sur del Territorio Nacional de Río Negro y el norte del Chubut. Ambas jurisdicciones frecuentemente se han estudiado por separado, pese a sus fuertes vinculaciones históricas, y a que la frontera del paralelo 42 no ha marcado un límite hermético (Paasi y Zimmerbauer, 2011). El estudio se concentra en el período de vigencia de los Territorios Nacionales (1884-1958), si bien los límites temporales extremos son difusos, y no obedecen estrictamente a una lógica administrativa. El período de estudio se inicia con las exploraciones vinculadas con la conquista y colonización de la región, y se cierra durante la fase de aparente formalización de una vialidad estatal, contemporánea a la provincialización de Chubut y Río Negro¹.

Para reconstruir la red caminera del norte de la Patagonia, se utilizan diversas fuentes, como cartografía histórica, inspecciones de tierras, informes técnicos de Vialidad Nacional, fragmentos de prensa regional y expedientes de las gobernaciones de Chubut y Río Negro, entre otros. También se incorporan fotografías al análisis, aunque no se centra exclusivamente en la interpretación de este tipo de archivos². Las fuentes docu-

1 Los Territorios Nacionales de Chubut y Río Negro fueron creados como unidades administrativas en el año 1884 por la Ley N° 1532. Si bien ambas jurisdicciones fueron jerarquizadas como provincias en 1955 mediante la Ley N° 14408, las primeras autoridades provinciales electas por el voto popular asumieron sus funciones en el año 1958 en ambos casos. La provincialización implicó la creación de administraciones provinciales de vialidad, que se hicieron cargo de las rutas consideradas secundarias desde la perspectiva metropolitana.

2 Tagg señaló que las técnicas fotográficas fueron utilizadas tempranamente por los Estados nacionales, precisando que las mismas: “[...] pasaron a formar parte de prácticas institucionales esenciales para la estrategia gubernamental de los Estados capitalistas, cuya consolidación exigía el establecimiento de un nuevo ‘régimen de verdad’ y

mentales se encuentran en diferentes repositorios y fondos, lo cual probablemente se debe a que los caminos del interior patagónico fueron una preocupación relevante para diversas agencias.

Antecedentes

Existen estudios clásicos sobre el problema de los caminos para Patagonia, que se produjeron especialmente a mediados del siglo XX, a partir de la combinación de perspectivas históricas y geográficas. Sarobe (1943) en su trabajo de síntesis sobre las problemáticas de los territorios del sur de Argentina, fue muy crítico sobre el pésimo estado de las principales huellas de la región. El autor sostenía que luego de la década de 1930 los automóviles y camiones habían reemplazando a los carros y carretas, anotando que, si bien los nuevos rodados eran más rápidos, requerían costos elevados de mantenimiento, especialmente por el desgaste que producía el mal estado de los caminos. Por su parte, Deodat (1958-1959) describió las principales rastrilladas indígenas del noreste de la región, destacando la importancia de Valcheta como encrucijada de caminos. Por otro lado, Rey Balmaceda (1976) caracterizó algunos de los principales caminos de Patagonia, con especial énfasis en las veredas indígenas que recorrió Musters durante su viaje.

Posteriormente, el tema de los caminos quedó en gran medida relegado en la agenda historiográfica de la Patagonia, aunque se mencionaba tangencialmente en algunas investigaciones. Una de las excepciones fue el trabajo de Ibarra y Hernández (2007) sobre la circulación mercantil en el norte de Chubut. Allí, los autores ofrecieron una breve reseña de las principales transformaciones de los caminos del interior patagónico, señalando que desde la segunda mitad del siglo XIX se consolidaron “redes de huellas” que permitieron la conexión entre los pueblos de la región. Ibarra y Hernández identificaron un punto de inflexión en la década de 1930, cuando Vialidad Nacional comenzó a convertir las huellas abiertas por los carros en picadas estables y señalizadas. Desde esa coyuntura histórica, los camiones fueron desplazando a las carretas. Por otro lado, Pérez de Micou y Castro (2007) describieron el camino indígena entre Gan Gan y Gastre en el norte de Chubut, utilizando registros arqueológicos (como restos de obsidiana, indicadores de la movilidad de los grupos indígenas) y etnográficos, y destacaron que esas dos localidades eran importantes puntos de encuentro de diferentes rutas.

A partir de la década de 2010, ha surgido un renovado interés por el estudio de los caminos en Argentina y países vecinos, desde enfoques que combinan perspectivas históricas, geográficas y antropológicas. Entre estos trabajos, se destaca el aporte de Richard (2013), quien propuso una comparación entre los caminos de la Puna y los del Chaco. Estas regiones históricamente tuvieron rutas y formas de ocupación muy diferentes, pero en ambos casos, a partir de fines del siglo XIX, se produjo la penetración del capitalismo extractivista, con lógicas camineras comunes y organizadas en grandes estructuras de caminos troncales. El mismo autor, junto con Moraga y Saavedra (2016), investigó las territorialidades técnicas de los caminos, reconstruyendo las formas de uso del camión como objeto técnico en la puna de Atacama, entre las décadas de 1930 y 1980. Por su parte, Benedetti (2015a y 2015b) retomó el enfoque propuesto por Richard para reconstruir diferentes etapas históricas de los caminos en el espacio altoandino, centrándose en la provincia de Jujuy y territorios vecinos, y prestando atención a la consolidación del Estado argentino en la región. Recientemente, Salomón (2022) estudió documentación relacionada con los caminos rurales de la

.....
un nuevo ‘régimen de sentido’” (2005: 82). Las técnicas fotográficas fueron una herramienta clave en el proceso de penetración del Estado argentino, especialmente en los espacios de frontera.

provincia de Buenos Aires entre las décadas de 1920 y 1960, abordando experiencias vinculadas a conflictos territoriales. La autora identificó litigios significativos a nivel local, señalando que a menudo estaban asociados con el uso y la traza de los caminos, los cuales podían afectar los derechos de propiedad y circulación.

Por otro lado, Urrutia Reveco (2020), junto con el mismo autor en colaboración con Núñez González y Aliste Almuna (2022), analizaron el proceso de construcción de la Carretera Austral en la Patagonia norcentral de Chile durante la última dictadura cívico-militar en ese país. Los autores mostraron que la nueva ruta implicó una reestructuración de la dinámica socio-territorial de la región. La Carretera Austral estableció un orden vertical en sentido longitudinal y metropolitano, subordinando los caminos que conectaban las áreas costeras y de montaña. Los autores argumentaron que, en el contexto dictatorial, la nueva infraestructura vial funcionó como una estrategia de “chilenización” de la región de Aysén, sometiendo formas de ocupación territorial itinerantes e imponiendo nuevos ritmos, formas de ocupación del espacio y dinámicas de circulación.

En relación específica con la Patagonia, Arias (2010) trazó una historia de las disputas, apropiaciones y recuperaciones del conocimiento geográfico local, desde la conquista hasta la aplicación de la Ley N° 26160³ en Neuquén. La lucha por el conocimiento geográfico es parte de las batallas materiales y simbólicas por el control territorial. En este sentido, la imposición de una cartografía y una red caminera estatales son procesos análogos y paralelos.

Los antecedentes reconocen que las redes camineras regionales experimentaron una transformación radical debido a la intervención estatal y la consolidación de economías extractivistas, dos procesos que a menudo fueron simultáneos. En el norte de la Patagonia también se produjo un quiebre gradual en la vialidad a medida que el Estado argentino se iba adentrando en la región.

Para comprender el proceso de diferenciación que intentó imponer el nuevo ordenamiento rutero metropolitano, se puede recuperar la diferenciación conceptual que propusieron Deleuze y Guattari (1988) entre espacios lisos y estriados. Según estos autores, los primeros son espacios vectoriales o topológicos, mientras que los segundos son métricos. En los espacios lisos no existe una jerarquía de caminos o un ordenamiento de rutas que hayan sido establecidas por un soberano o un Estado. Por el contrario, en los espacios estriados el tránsito está regulado y limitado por un poder soberano que controla la circulación y determina una jerarquía de caminos. Además, en ese proceso se fracciona catastralmente el territorio y se establecen divisiones entre las jurisdicciones públicas y privadas.

Sin embargo, es importante destacar que esta distinción es de naturaleza analítica y no implica que los espacios lisos y estriados sean necesariamente sucesivos o mutuamente excluyentes. Siguiendo la propuesta de Deleuze y Guattari, podemos considerar el proceso de penetración estatal en el norte de la Patagonia como un intento gradual de imponer espacios estriados, con el objetivo de ejercer control sobre la circulación de personas y mercancías. En línea con esto, Wright (2020) recientemente señaló que

³ En el año 2006, a través de la Ley N° 26160 se declaró “la emergencia en materia de posesión y propiedad de las tierras que tradicionalmente ocupan las comunidades indígenas”. El relevamiento territorial que exigía esta norma no fue completado, por lo que su vigencia original de cuatro años fue prorrogada en diferentes ocasiones, hasta el presente. En el marco de ese estudio en la provincia de Neuquén, la organización de comunidades Zonal Pewence logró que fueran miembros de las comunidades interesadas los integrantes de los equipos técnicos encargados de las mediciones en terreno (Arias, 2010).

los espacios viales siempre están regulados por un Estado moderno, incluso cuando existe una aparente libertad total de desplazamiento según la voluntad de los actores.

En este artículo se abordan enfoques relacionales del territorio que han sido centrales en la geografía humana en las últimas décadas. Un grupo de autores, dentro del marco de las “geografías del poder” (Raffestin, 2011; Benedetti, 2011), ha demostrado que los Estados no son las únicas entidades que ejercen poder, y que otros actores también tienen la capacidad de influir o imponer dinámicas espaciales. Existe una estrecha relación entre espacio y poder, por lo tanto, es importante comprender las territorialidades como procesos móviles y flexibles. Haesbaert, uno de los geógrafos más reconocidos en esta línea de pensamiento, ha señalado que el territorio: “[...] está vinculado *siempre* con el poder y con el control de procesos sociales mediante el control del espacio” (2013:13). Por otro lado, Sack, desde una perspectiva similar, define la territorialidad como “[...] el intento de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar gente, elementos y sus relaciones, delimitando y ejerciendo un control sobre un área geográfica” (1991:194). En este sentido, se reconoce que los actores sociales promueven diferentes territorialidades según sus intereses particulares, incluyendo la orientación y el trazado de caminos, lo que puede generar tensiones o conflictos a nivel local y regional.

En el caso de la Patagonia, las agencias estatales han ido consolidando gradualmente un sistema de carreteras troncales a nivel nacional, lo que implica una jerarquía estricta de caminos y favorece un ordenamiento territorial en el que prevalece la orientación de norte a sur⁴ en detrimento de las redes locales preexistentes⁵.

De las rastrilladas indígenas a la expansión militar del Estado argentino

Distintos exploradores y científicos han registrado observaciones sobre las principales rastrilladas⁶ indígenas que conformaban la red de caminos de la región de la Patagonia. Estas rutas conectaban lugares de concentración de población, paraderos y espacios considerados estratégicos. Rey Balmaceda (1964), al referirse al viaje de Masters a mediados del siglo XIX, señaló la existencia de una red de caminos indígenas que unían puntos de interés y conectaban diversos paraderos.

Los viajeros se mostraban particularmente interesados en registrar los caminos recorridos y dependían del conocimiento de los baqueanos indígenas y criollos, quienes tenían un papel fundamental en el éxito o fracaso de las expediciones. Por ejemplo, Claraz (2008), quien intentó llegar desde Carmen de Patagones hasta la colonia galesa en el valle inferior del río Chubut en los años 1865 y 1866, no pudo alcanzar su destino porque sus guías lo desviaron hacia caminos interiores de la meseta norte de la actual

4 Bascopé destacó el ordenamiento rutero en sentido metropolitano en Argentina y Chile: “La geografía plurinacional y plurilingüe de la región [se refiere a Fuego Patagonia] pierde sus referencias a medida que se construyen la ruta Comandante Luis Piedrabuena sur, también conocida como la ruta 3 (1931), la ruta 40 (1935) y la Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet o carretera austral (1976). Se trata de miles de kilómetros de asfalto que escriben en terreno los marcos del encuadre norte-sur, con el que la región queda bajo administración de Santiago de Chile y Buenos Aires” (Bascopé, 2018: 19).

5 De todos modos, existen antecedentes pre-estatales de dinámicas de circulación en el mismo sentido norte-sur, como los que comunicaban la Colonia 16 de Octubre (Chubut) con los pasos cordilleranos rionegrinos.

6 Lucio V. Mansilla definió a las rastrilladas como “[...] los surcos paralelos y tortuosos que con sus constantes idas y venidas han dejado los indios en los campos.

Estos surcos, parecidos a la huella que hace una carreta la primera vez que cruza por un terreno virgen, suelen ser profundos y constituyen un verdadero camino ancho y sólido” (Mansilla, 1890: 23-24).

provincia de Chubut. El viaje de Claraz evidenció la existencia de numerosas huellas en los bordes y la meseta del Somuncurá, que también conectaban lugares estratégicos. Un ejemplo de estos espacios clave era el Yamnago, un territorio histórico utilizado para la caza estacional de guanacos (Boschín y Del Castillo, 2008).

Los viajeros que exploraron los diferentes caminos indígenas de la región frecuentemente registraron las potencialidades económicas de estos lugares, lo que posteriormente contribuyó a la colonización de la zona. En este sentido, autores como Rey Balmaceda (1976), Minieri (2006) y Sourrouille (2017) han destacado las coincidencias entre las rutas recorridas por Musters y la ubicación posterior de las estancias de la *Argentine Southern Land Co* (ASLCo).

Por otra parte, Rey Balmaceda destacó que Musters: “[...] recorrió una antigua senda indígena paralela a los contrafuertes andinos que coincide, en algunos tramos, con el trazado de la actual ruta nacional 40 en esas latitudes” (1964: 32, nota 25). La observación es elocuente sobre cómo las principales rutas de la actualidad sobre-escriben importantes rastrilladas indígenas, aunque el razonamiento debería ser el inverso al propuesto por Rey Balmaceda: es la actual ruta N° 40 la que coincide con el camino indígena preexistente.

Las campañas militares de expansión nacional a fines del siglo XIX mostraron la dependencia de las fuerzas militares respecto de los baqueanos indígenas y criollos. La baqueanía fue fundamental en la diplomacia de la guerra, la derrota y la posguerra (o la policía del desierto). Es decir, donde no hay caminos identificables o señalizados en el lenguaje de la vialidad metropolitana, hay saberes locales que permiten transitarlos y mediadores que pueden habilitarlos de forma negociada o forzada.

Desde Olascoaga (1930) hasta Arias (2010), se ha destacado de manera persistente cómo una de las claves en la disputa por el control territorial radica en el conocimiento geográfico, tanto en el contexto de las campañas militares como en relación con el uso de los caminos y el acceso a los recursos. La disputa entre los baqueanos y los topógrafos (Arias, 2010: 21-63) no se limita únicamente a una batalla por imponer diferentes formas de comprender y representar el territorio, sino que forma parte de una lucha de larga duración, desde la conquista hasta la actualidad, por ejercer un control territorial efectivo.

Las columnas militares que operaron en la Patagonia septentrional durante las campañas de expansión estatal siguieron las antiguas rastrilladas indígenas en su trayectoria. La cartografía elaborada por Juan Carlos Walther, analizada por Vezub (2018) en relación con dichas campañas, muestra el avance de las tres principales columnas expedicionarias y evidencia la similitud entre sus rutas y las rastrilladas indígenas. También se observa el solapamiento con los principales corredores de comercio rural que se establecieron en el sur de Río Negro y en el norte de Chubut. Casamiquela ha señalado la continuidad entre la lógica de estos corredores comerciales, los caminos y los parajes indígenas.

Los boliches habrían de surgir en los mismos paraderos que usaban los indios (cada 20 km aproximadamente), desde que la jornada de las carretas era semejante a la de la tribu. Y allí surgirían los núcleos urbanos o agrupamientos primarios del blanco: en El Cuy, en Cuyum Leufú, en La Esperanza (en el norte y centro); en Lemzá Niyeo, en Quetrequile (en el sur) (1975: 45).

Como parte del proceso de penetración estatal, se promulgaron instrumentos legales específicos para los Territorios Nacionales. El Código Rural, sancionado en 1894, fue el principal de ellos. Allí se establecieron una serie de artículos destinados a regular la

circulación y el mantenimiento de los caminos⁷. En este código se dispuso una jerarquía entre tres tipos de caminos: generales (aquellos que cruzaban varios partidos), municipales (atravesaban varias propiedades y daban acceso a caminos generales) y vecinales (los que comunicaban propiedades rurales). Si bien la distinción no era precisa, se buscaba un reordenamiento de la caminería de los territorios. En el Código Rural se estableció que el gobierno nacional determinaría el trazado de los caminos generales y velaría por la conservación de esas vías. No obstante, se detallaba que el mantenimiento de puentes y caminos era responsabilidad de cada gobernación. Por otra parte, los municipales y vecinales dependerían de los municipios. Asimismo, se consignaron normas específicas para garantizar la libre circulación, estableciendo que la construcción de cercamientos y tranqueras debía contar previamente con el aval de las autoridades.

Este enfoque en la libre circulación en los textos legales contrastaba con la práctica de gestionar de manera diferencial los comportamientos considerados ilegales. La libertad de circulación de tropas de carros o grandes rebaños de ganado coexistía con las intervenciones de diversas agencias estatales y privadas para establecer asentamientos permanentes de pobladores indígenas y criollos y obligarlos a convertirse en mano de obra para las explotaciones rurales. La aplicación de los artículos del Código Rural relacionados con la ebriedad, el desorden y la vagancia, por ejemplo, permitía la intervención policial y la regulación informal de la movilidad de trabajadores ocasionales y crianceros (Maggiori, 2012; Sourrouille, 2017).

La vigilancia de los caminos interiores se convirtió en una tarea asignada a la policía, especialmente a partir de la década de 1920, cuando se estableció la “policía rural”. Este cuerpo policial operaba junto con las fuerzas regulares y tenía objetivos similares a la policía fronteriza. Además, se encargaba de reprimir delitos cometidos por otras fuerzas policiales y de vigilar los caminos interiores (Argeri, 2005).

Durante la primera conferencia de gobernadores de los Territorios Nacionales en 1913, surgió la cuestión del mantenimiento de los caminos como una tarea que no podía ser delegada únicamente a la policía, sino que debía ser asumida por los propios residentes. En el marco de este debate, el gobernador de Río Negro, Carlos Gallardo, expuso:

Los conductores de vehículos, cuando -usando la palabra que ellos emplean-, se les *encaja* el carro, bajan la pala y hacen un hoyo que nunca tapan. Lo mismo, cuando en un camino cercado de ambos lados hay un pantano, echan a bajo el alambrado y hacen lo que llaman un *desecho*, un desvío y dejan las cosas en ese estado [...]

En el Territorio de Río Negro los carros hacen hoyos y los dejan descubiertos, sin que se les ocurra a sus conductores que deben componerlos (Ministerio del Interior, 1913: 299).

Hubo una disputa entre las autoridades políticas de los Territorios Nacionales y los residentes de las diversas localidades en cuanto a la responsabilidad del mantenimiento adecuado de los caminos. Como documentaron Ibarra y Hernández (2007), la prensa regional se convirtió en un medio utilizado por los habitantes de los Territorios Nacionales para exigir obras y financiamiento público que solucionaran este problema.

De forma simultánea a la discusión sobre el mantenimiento de las principales rutas, desde las agencias estatales se reforzaron discursos tendientes a mostrar un proceso

⁷ Los caminos, cercamientos y tranqueras fueron temas centrales en el Código Rural, en vinculación directa con ellos se establecieron veintinueve artículos específicos (Código Rural, 1894: 12-17).

ordenado y pujante de colonización vial de diferentes espacios patagónicos. En este sentido, una imagen con fuerza simbólica, en términos de colonización y apertura de caminos, es la fotografía de Willis⁸ titulada: “abriendo una picada en el bosque” (Figura 1). La imagen tiene una composición sencilla: en ella se retrata a cuatro peones que están abriendo caminos en un bosque, mediante el empleo de hachas y machetes. La fotografía parece representar el avance sobre la naturaleza, con elementos técnicos rudimentarios.



Figura 1. “Abriendo una picada en el bosque”. Fuente: Willis, 1943: 42.

Al parecer, la imagen buscaba transmitir la idea de que la Comisión de Estudios Hidrológicos debía abrir sus propios caminos, superponiéndose a áreas que se representaban como naturaleza virgen, a pesar de que la región cordillerana de la Patagonia septentrional ya contaba con diversas rastrilladas indígenas e incluso caminos abiertos por colonos.

Unos años antes, Krüger⁹ (1899) realizó una operación similar en su relato del viaje remontando el río Yelcho/Futaleufú desde el Pacífico hasta el valle 16 de Octubre en Chubut. Las dificultades de la marcha en medio de la naturaleza impenetrable contrastan en el texto con la descripción de las quemadas realizadas por los colonos galeses para despejar terrenos para el cultivo, así como con la presencia de ganado caballar y vacuno en las riberas. En definitiva, se reedita en relación a la institución de los caminos la concepción del “desierto” como vacío civilizatorio que *in extremis* permitía producir conceptos como el de “desierto verde” para referirse a los territorios chaqueños (Lois, 1999).

8 Bailey Willis fue un geólogo norteamericano que trabajó en la línea sur de Río Negro entre 1911 y 1914, dirigiendo la Comisión de Estudios Hidrológicos, con la misión de obtener recursos hídricos para las localidades costeras del territorio y buscando promover la construcción de una línea férrea.

9 Paul Krüger, geólogo alemán que realizó exploraciones en Patagonia por encargo del Estado chileno.

Co-productores viales: comerciantes y estancieros

Durante las primeras décadas del siglo XX, el Estado argentino aún no había logrado establecer una red vial organizada en la región, y las divisiones entre las jurisdicciones públicas y privadas aún no estaban claramente definidas. En el norte de la Patagonia, se observaba una alta movilidad de la población, especialmente entre comerciantes y pequeños criadores rurales que realizaban desplazamientos trashumantes entre campos de veranada e invernada. Además, muchas de las ocupaciones rurales estaban establecidas en terrenos fiscales, es decir, pertenecientes al Estado, muchos de los cuales no contaban con cercas o límites perimetrales.

Uno de los actores que desafiaban los intentos estatales de regular la circulación de personas y mercancías eran los comerciantes, especialmente los ambulantes, como los mercachifles sirio-libaneses. Un ejemplo de cómo estos comerciantes podían evitar los caminos normales se encuentra en las primeras etapas de la investigación policial por presuntos casos de asesinatos masivos y canibalismo ritual en El Cuy¹⁰. Durante ese proceso, un residente local declaró que dos vendedores ambulantes sirio-libaneses se dirigieron desde su casa en el paraje Sierra Negra hacia Maquinchao “cortando campo” (Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro, Sección Justicia Letrada, expediente N° 1875, primer cuerpo, 1909:18). Aunque el testimonio se encontraba en un expediente judicial que presentaba serias irregularidades y muchos testigos mintieron por temor a las autoridades, estas declaraciones solían hacer referencia a las prácticas habituales de los habitantes de la región. Es decir, es probable que los buhoneros árabes en sus viajes comerciales siguieran rutas no reguladas, sin limitarse a los caminos que las agencias estatales comenzaban a establecer.

Además, los pequeños y medianos comerciantes que tenían negocios establecidos ejercieron presión en varias ocasiones sobre las agencias estatales para modificar el trazado de los caminos, especialmente cuando complementaban sus negocios con la ganadería. Por ejemplo, en el año 1920, un empleado de la Dirección General de Tierras inspeccionó la sección JIII de Chubut (en el noroeste del territorio) y reportó que un comerciante llamado Pedro Julián había cercado tierras fiscales sin los permisos necesarios: “Pedro Julián viendo que su casa de negocio no le daba resultado, optó por ocupar una porción de campo, situada sobre la margen derecha del Río Epu-yén la que alambro desviando sin más ni más el camino público [...]” (Instituto Autárquico de Colonización y Fomento Rural, Inspecciones Generales de Tierras, Sección JIII, 1920:157). El inspector consideró que la modificación del camino era una falta más grave que la construcción de cercas sin los permisos oficiales.

Otro caso similar ocurrió durante la década de 1920, cuando varios habitantes de Epu-yén (también en el noroeste de Chubut) se enfrentaron al comerciante Miguel Breide en un conflicto territorial.¹¹ Los vecinos denunciaron que Breide había levantado cercas en terrenos fiscales por los cuales ellos pagaban derechos de pastoreo. Estas tierras se

¹⁰ El expediente se inició el 15 de abril de 1909 a instancias del comisario de El Cuy José María Torino, quien consignó la denuncia del comerciante árabe Salomón Daud por la desaparición de su cuñado José Elías. A partir de ese momento Torino llevó adelante un procedimiento policial viciado de irregularidades en el que arribó a la conclusión de que durante los últimos años decenas de mercachifles sirio-libaneses habían sido asaltados y asesinados en lugares próximos a los parajes Lagunitas y Sierra Negra. Según el comisario los responsables eran un grupo de indígenas de origen chileno que comerciaban en aquel país las mercancías robadas. Con la continuidad de los procedimientos se precipitaron las detenciones de decenas de supuestos cómplices. En el expediente se detallaban aparentes crímenes perpetrados con extrema violencia y se aseguraba que se habían registrado prácticas antropófagas promovidas por una machi indígena. No obstante, el estudio del caso muestra que se trató de un procedimiento policial montado por el comisario Torino, quien llevó adelante una investigación basada en falacias, exageraciones y estereotipos (Chávez, 2022).

¹¹ Para una reconstrucción en extenso del conflicto véase Chávez (2021).

extendían a ambos lados de la ruta que conectaba las localidades de Epuyén y El Bolsón. Además, con sus cercas, Breide había bloqueado un camino vecinal que se conectaba con la carretera principal.

Además de los diferentes casos en los que pequeños y medianos comerciantes pudieron influir o modificar el trazado de caminos, posiblemente el ejemplo más destacado de un comerciante con capacidad para establecer rutas en el norte de la Patagonia fue Agustín Pujol. Desde finales del siglo XIX, Pujol llevó a cabo operaciones comerciales con caravanas de carros en la meseta norte de Chubut, estableciendo una extensa red comercial entre las localidades de Ñorquinco y Puerto Madryn, con una longitud de más de 700 kilómetros. El centro de esta red de negocios se encontraba en la localidad de Gastre, desde donde se extendían diferentes rutas hacia la región cordillerana (Sanabra, 2017). El camino de carretas que conectaba Ñorquinco con Puerto Madryn actualmente es en su mayoría seguido por la Ruta Provincial N° 4.

Sin embargo, a pesar de las diversas intervenciones de los comerciantes, los actores económicos con mayor capacidad para influir en el trazado de las rutas y la jerarquía de caminos fueron los terratenientes.

Los propietarios de tierras ejercieron presión con regularidad sobre las autoridades estatales y en muchas ocasiones lograron modificar el curso de las rutas en función de sus intereses particulares.

Según Minieri (2006), la *Compañía de Tierras del Sud Argentino* aprovechó las rutas existentes en el oeste de Río Negro y Chubut, pero también impuso el trazado de los principales caminos de la región. Un ejemplo destacado es el lobby exitoso realizado durante las primeras décadas del siglo XX para modificar el recorrido de las actuales rutas nacionales N° 40 y N° 23 en el oeste de Río Negro, logrando que pasaran por el interior de la estancia Pilcañeu, a menos de un kilómetro de su sede central (Minieri, 2006: 176-177).

Hubo conflictos similares en la región costera de Chubut a raíz de la construcción de una nueva carretera entre las ciudades de Puerto Madryn y Trelew a finales de la década de 1920. En enero de 1930, el periódico *Golfo Nuevo* informó sobre rumores de que la *Compañía de Tierras de Puerto Madryn*¹² había obligado a detener las obras viales. En respuesta a estos rumores, el administrador de la estancia, H. James, brindó la siguiente información:

La compañía, no es enemiga de que se construyan caminos, máxime entre Trelew y Madryn que tanta falta hace; se vio obligada a recurrir al Ministerio del Interior en procura de la paralización de esos estudios, por cuanto el trazado que se quería dar al camino [...] era perjudicial a los intereses de la compañía.

[...] El propósito de la Comisión de Puentes y Caminos, de construir un camino picada entre Trelew y Madryn, trazándolo dentro de nuestro campo por el lado Este de la vía, o sea entre la vía y el límite Este de nuestro alambrado, nos causaría grandes perjuicios, pues pasaría cerca de varios pozos en los cuales se dá de beber a los animales que pueblan el campo, los que por el continuo tráfico de automóviles y camiones, estarían intranquilos y molestos [...]

Existen ya una infinidad de caminos que cruzan nuestra propiedad [...] y no

12 Empresa satélite de la *Argentine Southern Land Co.* (Minieri 2006: 54).

desearíamos permitir que se haga otro sólo pena que sea imprescindible y de vital importancia, pues entiendo la Compañía, que en el presente caso no es necesario este nuevo camino que se pretende construir, puesto que existen dos caminos de picadas entre Trelew y Madryn, a poca distancia en uno del otro y cuyos dos caminos serían tan buenos como el nuevo que se proponen abrir, si Puentes y Caminos cuidara de su conservación manteniéndolos en estado traficable (*Golfo Nuevo*, 1930, enero 25:2).

La Compañía mostraba que se consideraba en condiciones de exigir la intervención de las autoridades nacionales cuando un nuevo trazado de caminos afectaba sus intereses. El argumento utilizado para mantener la ruta existente parecía débil y se basaba en la necesidad de evitar molestias a los animales en los pozos de agua. Este conflicto específico continuó unos meses más tarde gracias a la mediación de la municipalidad de Puerto Madryn, que logró reunir al representante de la Compañía de Tierras y al ingeniero Ricardo Mafia, jefe de la 13ª división de Puentes y Caminos con sede en Comodoro Rivadavia. Mafia argumentó que los ocupantes habían confundido los trabajos de exploración con el verdadero trazado del camino, asegurando que este no afectaría los intereses de la Compañía (*Golfo Nuevo*, 1930, 7 de junio: 2). A pesar de que ambas partes acercaron sus posturas, las obras continuaron detenidas durante varios meses (*Golfo Nuevo*, 1931, 14 de marzo: 2; *Golfo Nuevo*, 1931, 4 de abril: 2).

Estos casos demuestran que no solo el Estado nacional o las autoridades territoriales tenían la capacidad de imponer el trazado de las rutas en la región, sino que existían otros actores con la posibilidad de influir e incluso imponer recorridos que fueran convenientes para sus intereses particulares.

Vialidad nacional y la consolidación de una red de caminos

Las inspecciones de tierras que se efectuaron durante las primeras décadas del siglo XX en la Patagonia septentrional, especialmente durante la década de 1920, dejaron un registro detallado sobre el pésimo estado de la caminería de la región¹³. Un ejemplo elocuente son las observaciones que consignó el inspector que relevó las zonas de influencia de Valcheta en 1920:

La vialidad puede decirse que se encuentra en embrión en las zonas I y II. Poco o nada ha hecho el gobierno en este sentido; los caminos existentes se deben pura y exclusivamente a esfuerzos de los particulares y pobladores de dicha zona [...] [los caminos carreteros] han sido trazados por los carros que conducen los productos desde los puertos hasta las estaciones cercanas y al hacerlas no se ha tenido sino en cuenta la facilidad que ha presentado el terreno para el tránsito de los vehículos. Es por eso que los caminos dan a veces grandes rodeos, cuando un simple corte en las sierras hubiera reducido las distancias [...] el arreglo de los caminos está a cargo

¹³ La cuestión de los caminos era central en las inspecciones de tierras. En ellas los empleados realizaban una descripción general de cada porción de campo siguiendo una serie de criterios e indicadores: identificación del lote, aspectos generales, bosques, naturaleza del suelo, clases de pastos, aptitud agrícola, capacidad ganadera, caminos o vialidad, costos de fletes, cánones tributarios, transacciones sobre esos campos, ocupaciones actuales, cultivos y plantaciones, haciendas con marcas y señales, "mejoras" (obras construidas), alambrados, solicitudes de arrendamiento o compra, conclusiones (allí se asentaban las recomendaciones de los inspectores respecto del futuro de las ocupaciones). Es decir que las descripciones sobre la caminería se realizaban en cada una de las inspecciones, si bien en algunos casos las observaciones eran someras o reiterativas. Generalmente los empleados estatales buscaban precisar si se trataba de caminos generales o vecinales, además de registrar si los mismos eran transitables en todas las estaciones del año. Por otra parte, se comentaba el tipo de vehículos en los que se podía circular y la distancia respecto de las principales ciudades. Finalmente, muchas veces las descripciones textuales estaban acompañadas por croquis en los que se dibujaba el trazado de los principales caminos del lugar.

de los troperos, quienes se limitan a sacar los troncos y las piedras que impiden el tránsito y al relleno con ramas o pajas de las partes donde se ha barranqueado el camino (Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro, Inspecciones Generales de Tierras, zonas de influencia I y II de Valcheta, 1920: 12-13).

El testimonio reconoce que las agencias estatales no desempeñaron un papel importante en el trazado y mantenimiento de los caminos interiores. A mediados del siglo XX, las autoridades de Vialidad Nacional admitieron que el Estado había sido un actor tardío en las obras viales de la Patagonia: “La acción de los gobiernos en el sentido de mejorar las condiciones viales de la Patagonia fue nula o muy escasa hasta principios del siglo en curso” (Sánchez de Bustamante y Cornejo, 1958: 36).

Al referirnos a las inspecciones de tierras, este tipo de documentos ofrece la ventaja de que los empleados que recopilaban la información recorrían lote por lote y solían identificar senderos vecinales y huellas que no parecían ser consideradas por las agencias encargadas exclusivamente de la vialidad. Es evidente que los inspectores de tierras debían transitar los mismos caminos que luego describían para llegar a los distintos lotes. Sin embargo, en varias ocasiones los inspectores registraron que en algunos lotes no existía ningún tipo de camino (ni huellas ni “cortadas”), especialmente en la zona de la meseta del Somuncurá y en áreas poco fértiles destinadas a la cría trashumante de cabras¹⁴. Esto resulta sorprendente considerando que, si había ocupantes, necesariamente debían existir caminos, aunque no fueran reconocidos por las agencias estatales.

Las observaciones de los inspectores de tierras con respecto a la red de caminos en la región destacaban que algunas de las rutas más importantes atravesaban las principales estancias. Por ejemplo, el camino que salía del valle de Cholila cruzaba por las tierras de la ASLCo.¹⁵ Asimismo, la ruta entre Esquel y Bariloche tenía algunos tramos que pasaban por campos pertenecientes a la misma compañía de tierras¹⁶. En el discurso de los inspectores, se mencionaba que los caminos “entraban” en la propiedad de la ASLCo., aunque en realidad era la Compañía la que se había establecido en tierras por las que previamente estaban trazadas las rutas principales utilizadas por los habitantes locales.

Los inspectores de tierras solían resaltar que muchos de los caminos en el norte de la Patagonia eran intransitables durante las temporadas de lluvia y nieve, ya que varios de ellos seguían los bordes de cursos de agua o áreas pantanosas, y estaban marcados por huellas de caballos que necesitaban acceso constante al agua. Estos suelos a menudo eran arcillosos e inestables. Un caso paradigmático era el camino general que comenzaba en El Hoyo.

Prácticamente, El Hoyo de Epuyén queda incomunicado durante el invierno con el resto del territorio [...] en esa estación del año y como consecuencia de las lluvias y las fuertes nevazones, no solo se cubre de agua el terreno sino que el río Epuyén a

¹⁴ Fue el caso, por ejemplo, del lote que ocupaba el poblador Juan Darino y la porción de campo en la que estaban establecidos Pinto Colonamun, Cornelio Montesino y Tomas Morgan en el norte de Chubut para 1919 (Instituto Autárquico de Colonización y Fomento Rural, Inspecciones Generales de Tierras, Secciones I, II y III, 1919: 127 y 567).

¹⁵ “El valle de Cholila se comunica con el resto del territorio por un solo camino [...] sigue rumbo hacia el norte entrando en tierras de Propiedad de la Compañía de Tierras Sud-Argentina Lda. [...]” (Instituto Autárquico de Colonización y Fomento Rural, Inspecciones Generales de Tierras, sección JIII, 1920: 458 y 463).

¹⁶ “Desde las poblaciones de este lote [18], sale una huella que empalma dentro de las tierras de la Compañía Sud-Argentina Lda. con el camino de Nahuel-Huapi a Esquel.

A veces durante el invierno, a causa del mal estado en que suele encontrarse este camino en los sitios próximos al Arroyo Montoso, los vehículos siguen por un camino situado más al oeste pero siempre en tierras de la nombrada compañía” (Instituto Autárquico de Colonización y Fomento Rural, Inspecciones Generales de Tierras, sección JIII, 1920: 710 y 713).

causa de las crecidas, arrastra árboles y ramajes, que por lo general van a agruparse antes de la desembocadura en el lago Puelo, obstaculizando la corriente: crece el nivel del río y como las márgenes de éste en la parte central del lote son bajas y deleznable, se vuelcan sobre la margen derecha sobre la parte plana del valle, inundando los terrenos contiguos.

[...] Los pocos pobladores que por imperiosa necesidad deben emprender viaje en invierno, se ven obligados a atravesar el cerro Piltriquitrón en la parte más baja [...]

De lo expuesto se desprende la conveniencia que existe en que se lleve a este punto del territorio, la acción oficial para favorecer la construcción de un camino que siga en sitios convenientes las partes más bajas de las laderas que forman la vertiente occidental del cerro Piltriquitrón, en forma que asegure el tránsito en cualquier época del año (Instituto Autárquico de Colonización y Fomento Rural, Inspecciones Generales de Tierras, sección III, fracción A, 1920: 134 y 135).

El inspector de tierras identificaba un problema significativo para los habitantes de El Hoyo y destacaba la necesidad de que se resolviera mediante obras públicas estatales, específicamente la construcción de un nuevo camino. Lo llamativo era que, según las observaciones del empleado de tierras, este nuevo camino debía respetar, al menos en parte, las prácticas y costumbres de los pobladores locales, que ya transitaban ocasionalmente por la ladera del cerro Piltriquitrón.

Durante el período de estudio las tareas de vialidad en Patagonia recayeron en distintas reparticiones. Desde 1909 los trabajos viales estuvieron a cargo de la Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación. Paralelamente, entre 1907 y 1918 la Comisión Administradora del Fondo de Caminos realizó obras de acceso a las estaciones ferroviarias de Río Negro. Estos fueron antecedentes de la Dirección Nacional de Vialidad que se creó mediante la Ley N° 11658 en el año 1932. Desde entonces se llevó adelante un plan para organizar un sistema carretero troncal nacional. No obstante, en la Patagonia septentrional ese proceso fue muy lento. Las memorias y los informes técnicos de Vialidad durante la década de 1940 se esforzaron para mostrar los avances de la colonización caminera de la Patagonia, retratando caminos rústicos de ripio, pero anchos y sólidos (Figura 2), aunque al mismo tiempo reconocían que eran necesarias aún muchas obras de caminería, y para ello promovían la migración interna de trabajadores¹⁷.

En 1956 las autoridades de Vialidad Nacional designaron a los ingenieros Teodoro Sánchez de Bustamante y Abel Cornejo para que estudiaran la red vial de la Patagonia y proyectaran mejoras en los caminos. Los ingenieros realizaron dos viajes para conocer la región, aunque llamativamente en ninguno de ellos pasaron por el norte de Chubut y por la línea sur de Río Negro. A partir de las conclusiones de Sánchez de Bustamante y Cornejo se enfatizó la distinción jerárquica ya existente entre los caminos de la red troncal y las redes viales complementarias (en los mapas de las Figuras 3 y 4 se identificaron los caminos troncales con números y los complementarios con letras).

¹⁷ "Obreros para la Patagonia. Con la esperanza de arraiguen en la zona y formen en ella sus hogares, se ha incorporado paulatinamente al personal de obras en esa zona, a obreros argentinos jóvenes [...] el obrero que más se adapta a las condiciones climáticas de la región y que por ello presta servicios más eficientes en las obras, es el oriundo de las provincias nortenas" (Dirección Nacional de Vialidad, 1942: 123-124).



Figura 2. "Otro aspecto del camino entre Esquel y Río Negro". Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, 1942: 32.

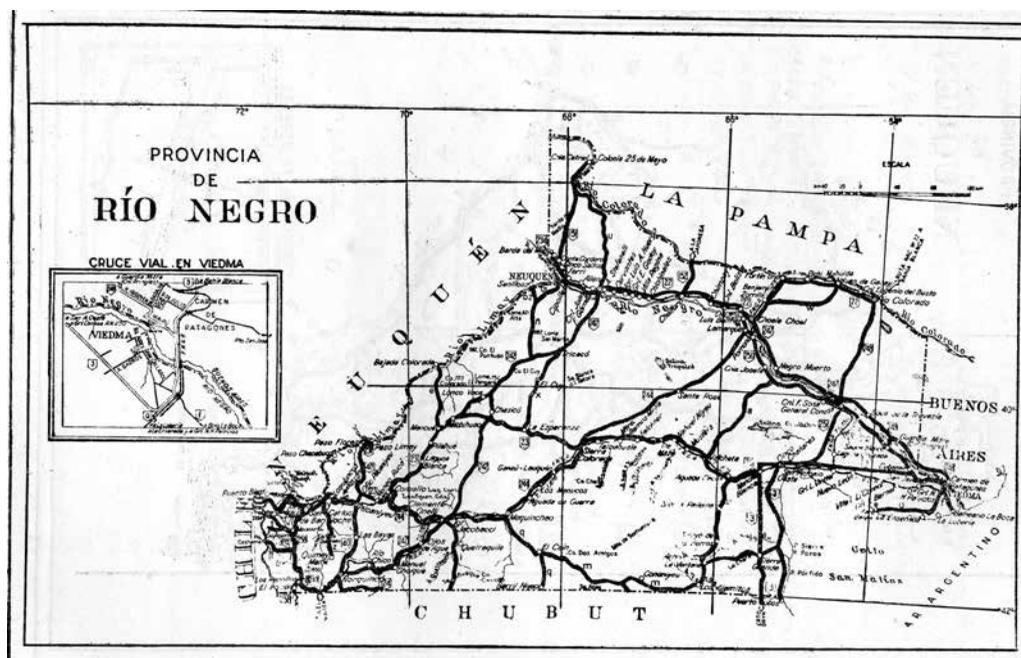


Figura 3. Mapa vial de la provincia de Río Negro. Fuente: Sánchez de Bustamante y Cornejo, 1958: 74.

Los caminos troncales eran los siguientes: Ruta 3, Ruta 23, Ruta 24, Ruta 25 y Ruta 40. Estas rutas formaban un rectángulo virtual que rodeaba la meseta norte de Chubut y la zona sur de Río Negro. Aunque la Ruta 24 (actualmente Ruta 4) atravesaba esta región, tenía un estatus inferior y, años más tarde, fue degradada a ruta provincial. El diseño, construcción y mantenimiento de los caminos troncales eran responsabilidad del Estado nacional, mientras que los caminos complementarios eran gestionados por las provincias, con la posible ayuda de fondos federales. El nuevo sistema vial

desconocía las necesidades y usos locales de las rutas, lo que afectaba la conectividad de las localidades y áreas rurales de la meseta norte de Chubut y el sur de Río Negro, considerándolos como espacios interiores¹⁸. Fue recién durante los primeros años de la segunda mitad del siglo XX que el Estado argentino comenzó a establecer una red vial jerarquizada, dominada por los caminos troncales¹⁹.

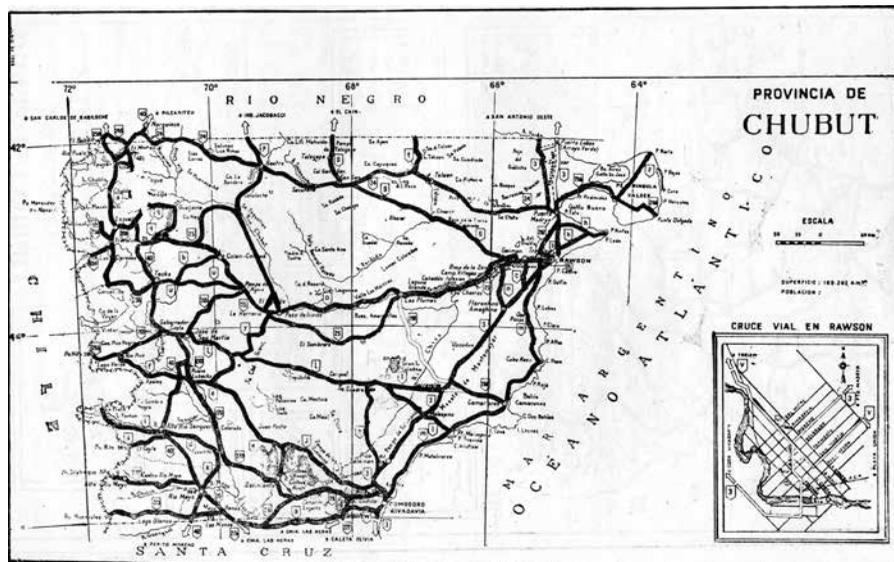


Figura 4. Mapa vial de la provincia de Chubut. Fuente: Sánchez de Bustamante y Cornejo, 1958: 75.

Conclusiones

Después de la expansión militar sobre la Patagonia septentrional, el Estado argentino no pudo establecer de inmediato una nueva red vial con caminos claramente definidos y jerarquizados. En cambio, la construcción de una infraestructura vial estatal fue un proceso gradual que involucró negociaciones y disputas con diversos actores sociales de la región. En este proceso, las primeras rutas principales y muchos caminos secundarios se superpusieron a antiguos senderos indígenas. Con el tiempo, las agencias estatales fueron consolidando la nueva red de caminos, colaborando en la definición de su trazado junto a ganaderos, comerciantes y otros actores.

Fue en la segunda mitad del siglo XX cuando se produjo una redefinición del mapa vial de la región, marcado por las rutas troncales que aseguraban la conexión entre el área metropolitana y la región patagónica en dirección norte-sur (Rutas Nacionales 3 y 40) y la vinculación entre las regiones costeras y cordilleranas en las provincias de Río Negro y Chubut (Ruta Nacional 23 en el primer caso y Ruta Nacional 25 en el segundo

¹⁸ Diez Tetamanti (2013) estudió procesos similares de cambio en las dinámicas socio-territoriales que propiciaron el aislamiento de pequeñas localidades del interior de la provincia de Buenos Aires durante la segunda mitad del siglo XX, en ese caso a partir del uso generalizado de automóviles y del cierre de ramales ferroviarios para pasajeros. El autor argumentó que ambas transformaciones fueron concomitantes y profundizaron la exclusión socio-territorial de aldeas y pueblos bonaerenses.

¹⁹ Posiblemente ese ordenamiento caminero estuviera relacionado con proyectos desarrollistas basados en la noción de polos de desarrollo regionales. El despliegue de estas políticas en el norte de Chubut fue analizado por Pérez Álvarez (2021). Un análisis de la relación entre desarrollismo y caminería en la región estudiada merecería ser objeto de futuras investigaciones.

caso). A medida que se establecieron estas rutas troncales, se relegaron otros caminos históricos de la región a la categoría de rutas provinciales primarias y secundarias, e incluso algunos se consideraron simplemente como senderos vecinales. Esta política vial garantizó la conectividad de las principales localidades, pero afectó la comunicación de las áreas que fueron consideradas interiores, especialmente la meseta norte de Chubut y la región sur de Río Negro.

Como parte de este proceso de redefinición y jerarquización de las vías de comunicación, las agencias estatales modificaron la narrativa histórica, presentando lo indígena y lo local como obstáculos o desafíos para el establecimiento de un orden vial metropolitano, construyendo una historia que sigue una línea teleológica.

Pese a que se trata de una aproximación inicial al problema de los caminos en el norte de Patagonia desde una perspectiva historiográfica, la indagación realizada posibilita esbozar algunas líneas que seguramente derivarán en futuras investigaciones que permitan profundizar el conocimiento en la materia a partir del abordaje de sub-regiones específicas, las trayectorias de agentes con capacidad de influir en las vialidades locales, o la revisión de nuevos repositorios y corpus documentales.

Si bien en este artículo se establece un corte temporal en el momento de las provincializaciones de Chubut y Río Negro, éste no implica el fin de la historia de los conflictos y redefiniciones en torno al trazado de las redes camineras en los espacios estudiados. Uno de los corolarios de las disputas descritas es que las rutas se trazan, sostienen su existencia, se redefinen o desaparecen en función de los usos. Actualmente, los episodios de clausura de caminos públicos por parte de estancieros en Río Negro y Chubut muestran la continuidad de los conflictos en torno a los límites de la noción de libre circulación, así como la capacidad diferencial de algunos actores sociales para imponer *de facto* sus intereses particulares.

Bibliografía

- » Argeri, M. E. (2005). *De guerreros a delincuentes. La desarticulación de las jefaturas indígenas y el poder judicial. Norpatagonia, 1880-1930*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- » Arias, P. (2010). *Nosotros vamos a dibujar nuestro propio espacio territorial. Reapropiación del territorio y apropiación de la Cartografía en la Zonal Pewence*. (Tesis de licenciatura inédita). Universidad Nacional del Sur. Recuperada de <http://corpusarchivos.revues.org>
- » Bascopé, J. (2018). *En un área de tránsito polar: desde el establecimiento de líneas regulares de vapores por el estrecho de Magallanes (1872) hasta la apertura del canal de Panamá (1914)*. Villa Tehuelches: CoLibris.
- » Benedetti, A. (2011). Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea. En P. Souto (Coord.), *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp. 11-82). Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
- » Benedetti, A. (2015a). El encuentro entre marca, camino y lugar. Hodografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón. En A. Hernández Hernández y A. Campos-Delgado (Coords.), *Líneas, límites y colindancias mirada a las fronteras desde América Latina* (pp. 27-60). Tijuana: México D. F.
- » Benedetti, A. (2015b). Breve hodografía histórica de la Quebrada de Humahuaca. *Revista El Ojo del Cóndor*, 6, 30-35.
- » Boschín, M. T. y Del Castillo B. (2005). El Yamnago: del registro histórico al registro arqueológico. *Revista española de antropología americana*, 35, 99-116. Recuperada de <https://revistas.ucm.es/index.php/REAA/article/view/REAA0505110099A#:~:text=El%20top%C3%B3nimo%20Yamnago%20en%20lengua,dieta%20as%C3%AD%20como%20hueso%20y>
- » Casamiquela, R. (1975). Algunos aspectos ecológicos del poblamiento. En H. Rey y L. Vidal (Dirs.), *Historia de Río Negro* (pp. 39-47). Viedma: Gobierno de Río Negro-Comisión de Investigaciones Científicas.
- » Chávez, M. (2021). Varios vecinos denuncian al bolichero turco. Conflictos territoriales entre comerciantes árabes y pobladores linderos en el noroeste del Chubut (1910-1955). *Quinto Sol*, 25(2), 1-18. Recuperado de <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/quintosol/article/view/4977>
- » Chávez, M. (2022). *Mercachifles y bolicheros turcos. Inmigrantes sirio-libaneses en la Patagonia norte (1900-1955)*. Buenos Aires: SB.
- » Claraz, G. (2008). *Viaje al río Chubut. Aspectos naturalísticos y etnológicos (1865-1866)*. Buenos Aires: Continente.
- » Código Rural para los Territorios Nacionales. (1894). Buenos Aires: Imprenta y encuadernación Latina.
- » Deleuze, G., & Guattari, F. (1988). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.
- » Deodat, L. (1958-1959). El golfo San Matías y las veredas indígenas rionegrinas. *Runa, archivo para las ciencias del hombre*, 9, 391-404.

- » Diez Tetamanti, J. M. (2013). Cambios en los sistemas de transporte asociados al problema de exclusión socio-territorial en pequeñas localidades. *Párrafos geográficos*, 11(1), 1-39. Recuperado de <http://www.revistas.unp.edu.ar/index.php/parrafosgeograficos/article/view/263>
- » Dirección Nacional de Vialidad. (1942). *Memoria*. Tomo I. Buenos Aires: Talleres gráficos argentinos.
- » Golfo Nuevo. (1930, enero 25). Puerto Madryn.
- » Golfo Nuevo. (1930, junio 7). Puerto Madryn.
- » Golfo Nuevo. (1931, marzo 14). Puerto Madryn.
- » Golfo Nuevo. (1931, abril 4). Puerto Madryn.
- » Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), 9-42. Recuperado de <https://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/401>
- » Ibarra, H., & Hernández, C. (2007). Huellas, picadas, carros, boliches. Poblamiento y comunicaciones en la Patagonia vieja. En *VI Congreso de Historia Social y Política de la Patagonia argentino-chilena*, Trevelin, Argentina.
- » Krüger, P. (1899). *Memoria sobre la expedición exploradora del río Yelcho o Futaleufú en la región andina de la Patagonia. 1898-1899*. Manuscrito.
- » Lois, C. (1999). La invención del desierto chaqueño. Una aproximación a las formas de apropiación simbólica de los territorios del Chaco en los tiempos de formación y consolidación de Estado Nación argentino. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 3(38), 1-27. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-38.htm>
- » Maggiori, E. (2012). *La cruzada patagónica de la Policía Fronteriza*. Gaiman: Del Cedro.
- » Mansilla, L. (1890). *Una excursión a los indios ranqueles*. Buenos Aires: Juan Alsina.
- » Minieri, R. (2006). *Ese ajeno sur*. Viedma: Fondo Editorial Rionegrino.
- » Ministerio del Interior. (1913). *Primera Conferencia de los Gobernadores de los Territorios Nacionales*. Buenos Aires: Talleres gráficos de la Penitenciaría Nacional.
- » Musters, G. (1964). *Vida entre los patagones. Un año de excursiones por tierras no frecuentadas desde el Estrecho de Magallanes hasta el Río Negro*. Buenos Aires: Ediciones Solar.
- » Olascoaga, M. (1930). *Estudio topográfico de la Pampa y Río Negro*. Buenos Aires: Biblioteca del Suboficial.
- » Paasi, A., & Zimmerbauer, K. (2011). Theory and practice of the region: a contextual analysis of the transformation of Finnish regions. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 71-72, 163-178. Recuperado de <http://revistes.iec.cat/index.php/TSCG/article/viewArticle/60384>
- » Pérez Álvarez, G. (2021). Industrias y proyectos de desarrollo en Chubut antes de la implantación de los polos industriales subsidiados. *H-industri@*, 29, 1-22. Recuperado de <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2195/2971>
- » Pérez de Micou, C., & Castro, A. (2007). Los caminos indígenas. La ruta Gan Gan/Gastre (Chubut). En C. Pérez de Micou, S. Burry y M. Trivi de Mandri (Comps.), *Aquí vivieron... Arqueología y ambiente en Patagonia* (pp. 9-28). Buenos

Aires: Editorial AINA.

- » Raffestin, C. (2011). *Por una geografía del poder*. Morelia: El Colegio de Michoacán.
- » Rey Balmaceda, R. (1964). Estudio Preliminar. En G. Musters, *Vida entre los patagones. Un año de excursiones por tierras no frecuentadas desde el Estrecho de Magallanes hasta el Río Negro* (pp. 7-38). Buenos Aires: Ediciones Solar.
- » Rey Balmaceda, R. (1976). *Geografía histórica de la Patagonia*. Buenos Aires: Ediciones Cervantes.
- » Richard, N. (2013). Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos. En P. F. Sendón y D. Villar (Eds.), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia* (pp. 47-68). Cochabamba: Itinerarios-ILAMIS.
- » Richard, N., Moraga, J., & Saavedra, A. (2016). El camión en la puna de atacama (1930-1980). Mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 52, 89-111. Recuperado de <https://revistas.ucn.cl/index.php/estudios-atacamenos/article/view/641>
- » Sack, R. (1991). El significado de la territorialidad. En P. Pérez Herrero (comp.), *Región e Historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional* (pp. 194-204). México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- » Salomón, A. (2022). Los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires en perspectiva histórica: usos, costumbres y conflictos. *Historia Agraria de América Latina*, 3(1), 82-104. Recuperado de <https://haal.cl/index.php/haal/article/view/118>
- » Sanabra, C. (2017). El ejemplo de nuestros pioneros. *Candelario*, 35, 16-18.
- » Sánchez de Bustamante, T., & Cornejo, A. (1958). *La vialidad patagónica*. Buenos Aires: Dirección Nacional de Vialidad.
- » Sarobe, J. M. (1943). *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los Territorios Nacionales del Sur*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft Ltda.
- » Sourrouille, M. (2017). *Nahuelpan, Colonia 16 de Octubre y Argentine Southern land Co.: la colonización del Territorio Nacional del Chubut (1885-1937)* [Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires]. Recuperado de
- » Tagg, J. (2005). *El peso de la representación: Ensayos sobre fotografías e historias*. Barcelona: Gustavo Gili.
- » Urrutia Reveco, S. (2020). "Hacer de Chile una gran Nación". La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990). *Revista de Geografía Norte Grande*, 75, 35-60. Recuperado de <http://ojs.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/22173>
- » UrrutiaReveco, S., NúñezGonzález, A., & Aliste Almuna, E. (2022). Materialidades, ritmos y nación. La carretera austral como máquina de sedentarización (Patagonia Aysén, 1976-1989). *Historia* 396, 12(1), 219-252. Recuperado de <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/580>
- » Vezub, J. (2018). La historia de la guerra patagónica hecha de partes: revisitando la Expedición al Gran Lago Nahuel Huapi, 1881. En A. Islas y M. L. Reali (Eds.), *Guerras civiles. Un enfoque para entender la política en Iberoamérica (1830-1935)* (pp. 197-215). Madrid: AHILA-IBEROAMERICANA-VERVUERT.
- » Willis, B. (1943). *El Norte de la Patagonia. Historia de la Comisión 1911-1914*. Buenos

Aires: Ministerio de Agricultura, Dirección de Parques Nacionales y Turismo.

- » Wright, P. (2020). Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas. *Encartes*, 3(5), 10-28. Recuperado de : <https://encartes.mx/wright-cuerpos-viales-antropologia/>

Matías Rodrigo Chávez / chavez@cenpat-conicet.gob.ar

Doctor en Historia (UNCPBA). Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas; CONICET, Argentina. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (FHCS-UNPSJB), Argentina.

Marcos Sourrouille / sourrouille@cenpat-conicet.gob.ar

Doctor en Historia (UBA). Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas; CONICET, Argentina. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (FHCS-UNPSJB), Argentina.