
Tentativas de colonización mecánica. Avances y límites en la incorporación de automóviles en la Patagonia central (1910-1945)



Mechanical colonization attempts. Advances and limits in the incorporation of automobiles in central Patagonia (1910-1945)

 **Marcos Sourrouille**

Universidad del Chubut - CONICET,
Universidad Nacional de la Patagonia
msourrouille@udc.edu.ar

 **Matías Rodrigo Chávez**

Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y
Humanas - CONICET / Laboratorio de
Problemáticas Socioambientales, Universidad
Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (LPSA-
UNPSJB), Argentina
chavez@cenpat-conicet.gob.ar

Párrafos Geográficos

vol. 24, núm. 2, p. 50 - 70, 2025

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Argentina

ISSN: 1853-9424

ISSN-E: 1666-5783

parrafosgeograficos@fhcs.unp.edu.ar

Recepción: 1 agosto 2025

Aprobación: 20 octubre 2025

Resumen: Se propone una aproximación al proceso de difusión del uso de automóviles en los Territorios Nacionales de Chubut y Río Negro, durante las primeras décadas del siglo XX. Se analizan y articulan registros documentales de tipología diversa que muestran experiencias complejas en la introducción de los medios mecánicos de locomoción, con especial interés en el seguimiento del uso de vehículos por parte de instituciones y agentes estatales. La incorporación de automóviles para el transporte de personas y mercancías en Patagonia fue materia de un intenso debate respecto de sus ventajas y desventajas. Entre otros reparos, solía argumentarse que sus costos eran elevados y que se podían sufrir una infinidad de contingencias mecánicas durante los viajes. Tempranamente las agencias estatales postularon que los medios de transporte a tracción animal habían sido reemplazados vertiginosamente por flamantes automóviles importados. No obstante, muchos pobladores patagónicos continuaron optando por el transporte animal, mientras que los autos siguieron necesitando durante décadas de la complementariedad de los animales de tiro.

Palabras clave: Vehículos; Mecánica; Caminos; Vialidad; Estado.

Abstract: This paper proposes an approach to the diffusion of automobile use in the National Territories of Chubut and Río Negro during the first decades of the 20th century. Documentary records of diverse typologies are analyzed and articulated, showing complex experiences with the introduction of mechanical means of locomotion, with particular emphasis on monitoring vehicle use by state institutions and agents. The introduction of automobiles for the transportation of people and goods in Patagonia was the subject of intense debate regarding its advantages and disadvantages. Among other objections, it was often argued that their costs were high and that they could suffer a multitude of mechanical contingencies during journeys. State agencies early on postulated that animal-drawn means of transport had been rapidly replaced by brand-new imported automobiles. However, many Patagonian residents continued to opt for animal transport, while cars still required the complementary use of draft animals for decades.

Keywords: Vehicles; Mechanics; Roads; Road Systems; State.

Introducción

En 1913 se realizó la primera conferencia de gobernadores de Territorios Nacionales. Entre los participantes de esa serie de reuniones estuvieron el entonces presidente Roque Sáenz Peña, algunos ministros nacionales y las máximas autoridades territorianas. Uno de los temas que se discutió en aquella ocasión fue la novedad de la introducción de los automóviles, especialmente en las jurisdicciones del sur de Argentina. En ese marco, el entonces Director General de Territorios Nacionales, Isidoro Ruiz Moreno, señaló los supuestos cambios vertiginosos que se estaban verificando en el uso de transportes: “Ahora se demora diez días en coche [se refiere a carros tirados por caballos] en recorrer un trayecto que el automóvil hace en veintidós horas. Esto implica acercar la Cordillera al Atlántico” (Ministerio del Interior, 1913, p. 309). Ruiz Moreno se mostraba optimista ante los aparentes cambios significativos que se estaban produciendo a partir de la introducción de automóviles a comienzos del siglo XX. En este caso los elogios se centraban en la notable reducción de los tiempos de viaje. Pese al diagnóstico del Director General de Territorios Nacionales -que era compartido por la mayoría de las autoridades del período de estudio-, las fuentes documentales indican que la colonización mecánica de la Patagonia mediante vehículos fue un proceso lento y gradual. Por otra parte, hubo políticos y ensayistas contemporáneos que refutaron las perspectivas más optimistas.

El objetivo de este trabajo es reconstruir una serie de experiencias en torno a la introducción y difusión del uso de automóviles durante las primeras décadas del siglo XX en la Patagonia central, con especial foco en su incorporación por parte de las reparticiones públicas y su imbricación con la expansión de la presencia estatal¹. Se argumenta que la colonización mecánica de la región mediante la introducción de vehículos importados, no fue un proceso lineal y vertiginoso, sino que el mismo estuvo sujeto a vaivenes y conflictos.

En este trabajo se emplean fuentes diversas: inspecciones de la Dirección General de Tierras, artículos de prensa regional, registros censales, memorias de las gobernaciones territorianas, crónicas de pobladores y viajeros, entre otras. En relación con la metodología, se utilizan las herramientas clásicas de análisis de la textualidad y la intertextualidad en Historia, a través de una heurística de corte inductivo, que se centra en la reconstrucción narrativa a partir del seguimiento de una serie de casos individuales.

¹ Bohoslavsky y Soprano (2010) señalaron la conveniencia de evitar el estudio del Estado como un actor monolítico y sugirieron en cambio su abordaje desde un enfoque descentrado, a través de las personas que efectivamente produjeron sus prácticas. En este sentido, los autores observaron que las agencias estatales suelen operar como la manifestación de distintas fuerzas, que muchas veces pueden llegar a ser contradictorias y precarias.

En cuanto al alcance espacial del trabajo, nos centramos en norte del Territorio Nacional de Chubut y el sur del de Río Negro, si bien se establecen conexiones con regiones cercanas. El recorte temporal se inicia en la década de 1910, con el comienzo del proceso de difusión del uso de automóviles, si bien los primeros vehículos mecánicos se habían introducido desde mediados de la primera década del siglo XX². La investigación se cierra hacia 1945, en una coyuntura histórica en la que aumentó el número de automóviles y su eficacia como medio de movilidad tendió a mejorar, además de que hubo una mayor disponibilidad y variedad de repuestos. Estas transformaciones se registraron en el contexto del inicio del gobierno de Juan Perón y en el marco de las modificaciones de la situación internacional a partir de la posguerra.

El automóvil como objeto de historiografía

Los antecedentes referidos a los automóviles en la historiografía argentina podrían clasificarse en diferentes líneas temáticas o series de problemas de investigación. En primer lugar, podemos mencionar los trabajos que se han ocupado de historiar la producción industrial de vehículos en la Argentina (Sourrouille, 1980, Picabea, 2014, Picabea y Thomas, 2015, Fitzsimons, 2017; Feder, 2018, Dulcich et al., 2019, entre otros). Al mismo tiempo, las investigaciones sobre empresas y empresarios (incluyendo al Estado como productor de automóviles), así como aquellas en las que el sujeto histórico son los obreros automotrices, comparten el interés por lo que ocurre en la esfera de la producción y circulación de las mercancías. Podría decirse que se trata de un universo de preguntas en las que el uso de los productos aparece marginalmente, por lo general subordinado a interrogantes sobre la racionalidad técnica o económica de las decisiones productivas.

Tanto los estudios sobre la industria como aquellos enfocados en el mundo laboral están necesariamente vinculados temporalmente a la existencia de plantas de ensamble y luego de fabricación de vehículos, por lo que son necesariamente posteriores a la introducción del automóvil -en principio, un objeto importado- en los diferentes territorios y paisajes. Paralelamente, y en algunos casos en diálogo con esta historia de la industria automotriz, existe una historiografía referida a sus trabajadores, centrada en los procesos de organización del trabajo, las experiencias sindicales y los conflictos obrero-patronales (Brennan, 1992, Harari, 2015).

Otras investigaciones han indagado sobre las relaciones entre la difusión de los automóviles particulares y el turismo como fenómeno

² Sourrouille (1980, pp. 29-30) sitúa la introducción de los automóviles a la Argentina como parte de un conjunto en el que incluye a los frigoríficos norteamericanos y las empresas petroleras, marcando una tensión entre las políticas ferroviarias y viales, así como entre los respectivos *lobbies* ligados a los capitales británicos y norteamericanos. Para la década de 1930, Argentina era el tercer mercado de exportación de automóviles para la industria estadounidense (p. 31).

social (Piglia, 2009, 2014, 2018). Los estudios que relacionan el automovilismo con el deporte y el turismo tienden a concentrarse en la región metropolitana, o en ésta como punto de partida del viaje. Desde esa perspectiva, el automóvil se relaciona principalmente con experiencias ligadas al ocio, la recreación o el viaje asociado al placer, la aventura o incluso la exploración de lo exótico y lejano.

Como ha sintetizado Piglia (2014), el número de automóviles existentes en la Argentina creció vertiginosamente durante las primeras décadas del siglo XX: de unos cien hacia 1900, la cifra se elevó a 4800 en 1910 y se multiplicó por diez desde entonces hasta 1920. Para 1927, uno de cada tres automóviles existentes en América Latina (200000 de un total de unos 600000) circulaba en las calles y rutas argentinas. Como también destaca Piglia, el número de automóviles en la Argentina de entreguerras era alto, no sólo en términos absolutos sino especialmente en relación con la cantidad de habitantes y los escasos caminos existentes. Sin embargo, esa abundancia de automóviles que visibilizan las estadísticas nacionales se matiza significativamente al abordar los registros territorianos, como se mostrará más adelante.

Trabajos enfocados en otros espacios regionales (Richard et al., 2016, Richard et al., 2018, Richard y Hernández, 2019, Salomón, 2022), han ido marcando caminos alternativos de indagación, a partir de preguntas sobre los usos locales de los objetos mecánicos.

En nuestro caso, al acotar la variable espacial a la Patagonia central no esperamos encontrar un mayor grado de detalle a partir de la reducción de la escala de lo nacional a lo regional. No se trata, tampoco, de observar en lugares supuestamente remotos o marginales las débiles ondas que reverberan a partir de un fenómeno metropolitano que se expande hacia los confines, sino de indagar en las particularidades de los usos y adaptaciones de los automóviles en un espacio geográfico y en una serie de relaciones socioambientales específicas.

Si se toma como referencia espacial a la Patagonia central, puede afirmarse que no se ha conformado aún un campo historiográfico en torno a la introducción y los usos de los vehículos a motor, o incluso de las tecnologías asociadas al transporte en un sentido más amplio³. No obstante, esta ausencia de una historiografía específica contrasta con la presencia recurrente de los automóviles en las historias de localidades, biografías y memorialismos. La llegada del automóvil y las tecnologías asociadas se presenta generalmente de forma marginal

³ Para el caso de los ferrocarriles, puede mencionarse el trabajo de Oriola (2004) como compilación de referencias a los ferrocarriles patagónicos, así como la existencia de estudios de caso centrados en alguno de ellos específicamente. Entre estos últimos se destacan los trabajos de Dumrauf (2018 [1993]) sobre el Ferrocarril Central del Chubut y Zaratiegui (2005) sobre la localidad de El Maitén y su relación con el ferrocarril. De todos modos, en ninguno de los casos mencionados se aborda la historia de los ferrocarriles desde una perspectiva centrada en las tecnologías del transporte y las mecánicas locales asociadas, por lo que la construcción de ese campo es aún una tarea pendiente para la historiografía regional.

o anecdótica, aunque puede también ser invocada como señal de un cambio de época -en términos de modernización-, como en el caso de Esquel... del telégrafo al pavimento (Oriola, 2006)⁴.

Entre los memorialismos automovilísticos, pueden distinguirse dos grandes series. Por un lado, aquellos en que se alude al auto familiar, incluso al primer auto del pueblo o de la zona. Por otra parte, aquellos vehículos que se integran a dinámicas institucionales, por lo general preexistentes a su introducción, ligadas a la expansión de la colonización y la presencia estatal en los territorios. Desde luego, estas categorías no son estancas ni dejan de solaparse en múltiples ocasiones, como cuando el vehículo particular del maestro o el médico es la punta de lanza de la penetración de las políticas estatales de instrucción y salud públicas en los territorios. Otros agentes privados de colonización, como estancieros o mercachifles también incorporaron de forma relativamente temprana la movilidad motorizada, aunque es claro que no todos los integrantes de estos colectivos lo hicieron en el mismo momento, sino paulatinamente.

El lento proceso de la colonización

Tempranamente las autoridades territorianas tendieron a exaltar las potencialidades de los automóviles para revolucionar la movilidad en Patagonia. Si bien las respectivas gobernaciones tuvieron desde comienzos del siglo XX vehículos oficiales y algunos vecinos comenzaron a adquirir automóviles particulares, el proceso de difusión de los nuevos rodados mecánicos para el transporte de pasajeros y mercancías fue lento. Pese a que los primeros autos llegaron a Chubut a mediados de la década de 1900, para 1911 el gobernador de Chubut Alejandro Maíz reconocía que en la mayor parte de su jurisdicción se transitaba solamente mediante carros tirados por caballos. No obstante, destacaba con entusiasmo la existencia de un caso atípico. Concretamente, mencionaba que el poblador Federico Haldodd contaba con un convoy de tres automóviles Fiat con el que recorría: “... desde Trelew hasta Las Plumas (40 leguas) conduciendo carga y pasajeros con máquina de 50 caballos de fuerza, arrastra un vagón que puede conducir fácilmente 5.000 kilos de carga: lleva un departamento de pasajeros” (Maíz, 1912, pp. 82-83). Desde la perspectiva del gobernador el caso de Haldodd podría funcionar como estímulo para que otros vecinos lo emularan. En palabras de Maíz se trataba de verdaderos “jalones de civilización”, destacando así el rol “modernizador” de algunos inmigrantes europeos.

⁴ El progreso de la localidad, que vendría a cerrar “esa primera etapa caracterizada por la lejanía [y] el aislamiento” habría tenido sus grandes hitos entre 1945, cuando llegó el ferrocarril y se habilitó el aeropuerto, y los años ‘50, cuando se comenzaron a pavimentar algunas calles céntricas. Aunque la demanda por rutas asfaltadas que permitieran una mejor conectividad con otras localidades fue una constante en las décadas posteriores (Oriola, 2006, pp. 12-13).

Es interesante que en la descripción del gobernador parecía compararse a las nuevas máquinas con los tradicionales animales utilizados para el transporte, ya que enfatizaba los “caballos de fuerza” para destacar la supuesta potencia de arrastre de los nuevos vehículos. Tensando el argumento, se puede sostener que, desde la perspectiva de Maíz, cambiaba el tipo de tracción, pero no el proceso. Es decir, el motor reemplazaba la tracción a sangre, pero el proceso era básicamente el mismo. De este modo, sólo se sumaba fuerza y velocidad, pero no necesariamente se modificaba la lógica de la circulación, ni los caminos por los que se circulaba. Por otra parte, el elogio del gobernador Maíz a los caballos de fuerza mecánica contrastaba con los proyectos oficiales que buscaban crear haras especializados en la cría de yeguarizos para cubrir las necesidades de las policías territorianas. Este tipo de propuestas fueron discutidas en la Conferencia de Gobernadores de 1913 (Ministerio del Interior, 1913, pp. 157-159). También en esa oportunidad se debatió la autorización de la compra de caballos y mulas que resolvieran la movilidad de las fuerzas policiales patagónicas. Para la misma década, los servicios de correo que, por falta de personal específico recaían muchas veces en los agentes policiales, se realizaban valiéndose de caballos, sulkys o motocicletas, según su disponibilidad y el tipo de caminos a transitar en cada tramo (Dumrauf, 2007, p. 154).

La prensa regional parecía compartir el entusiasmo generalizado respecto de las transformaciones que producían los automóviles. Por ejemplo, en 1913 el periódico *El avisador comercial* de Trelew publicó una nota bajo el título *El servicio de automóviles*, donde se señalaba:

Los automóviles van introduciéndose paulatinamente al territorio, obteniéndose con esto grandes ventajas.
Ahora tenemos conocimiento que dentro de poco serán adquiridos otros más [...]
Los nuevos automóviles serán construidos expresamente para estos parajes y sus chasis dispuestos de manera de recibir cualquier carrocería sin mayor trabajo [...]
[...] [los nuevos servicios de automóviles] es de esperar que beneficien enormemente a las poblaciones alejadas de los centros, estableciéndose comunicaciones fáciles que acortarán enormemente las distancias (*El avisador comercial*, 26/7/1913, p. 2).

En este tipo de artículos se tendía a exaltar los ánimos augurando un proceso sostenido de difusión de los automóviles, los cuales podrían modificarse en función de las particularidades ambientales de la región y según las necesidades de la población local. Existía una apuesta a las potencialidades de la colonización mecánica, ilusionándose con las posibilidades de que los nuevos vehículos contribuyeran a la integración de espacios asumidos como periféricos o remotos (Chávez y Sourrouille, 2023).

Retomando los debates de la Primera Conferencia de Gobernadores de los Territorios Nacionales durante el año 1913, en una de las mociones sobre “puentes y caminos”, se propuso habilitar el servicio oficial de automóviles para el transporte de pasajeros, correspondencias y mercancías, en algunos tramos considerados estratégicos. En concreto, se buscaba demostrar que era “[...] práctica y económicamente conveniente la implantación de esta industria por empresas particulares en algunos Territorios” (Ministerio del Interior, 1913, p. 301). En este sentido, se partía del supuesto de que la experiencia inicial a cargo de las agencias estatales promovería la inversión posterior de empresas privadas. Si bien la propuesta logró cierto consenso, algunas autoridades se opusieron. Entre ellos el gobernador de Neuquén, Eduardo Elordi, quien señaló que el Estado debía limitarse a subvencionar las empresas particulares de automóviles. Por otro lado, subrayó que existían viajes experimentales que habían demostrado que era posible transitar por las huellas patagónicas en vehículos mecánicos. Esas excursiones habían sido realizadas por él mismo, desde la capital de Neuquén hasta Bariloche, y por el entonces gobernador de Chubut -Luis Ruiz Guiñazú- desde Rawson hasta Bariloche. En última instancia se trataba de probar que los viajes eran posibles y que las eventuales inversiones serían rentables. Carlos Gallardo, gobernador de Río Negro, se opuso a los argumentos de Elordi e intentó refutarlo, aduciendo:

[...] no basta a una empresa que debe invertir fuertes capitales, para saber si es práctica y económicamente conveniente la implantación de un servicio de esta naturaleza, no le basta, digo, el tener conocimiento de un viaje que llamaríamos de turismo, en que con toda clase de comodidades, sin apresuramientos, con todos los elementos necesarios, se realiza una gira que yo considero de trascendental importancia para los Territorios, porque ha sido la demostración de que el automóvil pasa por esos parajes (Ministerio del Interior, 1913, p. 303).

Gallardo atacaba uno de los puntos centrales de los discursos que tenían plena confianza en la introducción de automóviles: los viajes experimentales se realizaban en condiciones excepcionales, por lo tanto, sus resultados alentadores no podían extrapolarse a viajes regulares. Al mismo tiempo, que algunos vehículos hubieran logrado transitar por determinados tramos de huella particularmente complejos, no era indicativo de que esa sería la norma. Es decir que viajes aislados podían funcionar como elemento de propaganda, pero no eran suficientes como demostración acabada. Finalmente, luego de un extenso debate, se aprobó el proyecto para crear servicios de pasajeros a cargo del Estado en caminos considerados estratégicos. No obstante, el despacho no contó con el apoyo del gobernador Elordi y en el documento final se aclaró que sería conveniente estimular “[...] el establecimiento de líneas de automóviles por empresas particulares, con primas o subvenciones” (Ministerio del

Interior, 1913, p. 316). Esta discusión mostraba que, pese a los discursos optimistas respecto a la introducción de los automóviles, sus resultados positivos continuaban siendo materia de debate e inciertos, especialmente por los altos costos y por las nulas garantías de que no ocurrirían averías o accidentes en condiciones de relativo aislamiento. Asimismo, se reforzaba el rol precursor que tendrían las agencias estatales en la introducción y difusión de vehículos mecánicos.

Las agencias estatales y algunas experiencias en torno a la inserción de automóviles

Durante la década de 1920 las agencias estatales intensificaron el uso de vehículos para el cumplimiento de sus actividades en el interior patagónico. Especialmente para optimizar las tareas de registro y control social. En este sentido, si bien los animales de tiro continuaron siendo centrales, algunas reparticiones como la policía y el registro civil volante comenzaron a emplear automóviles. Un caso destacado fue el de los inspectores de tierras, quienes solían relevar el territorio trasladándose en vehículos mecánicos. En este caso los agentes estatales no se limitaban a viajar por las rutas principales, sino que recorrían las zonas rurales lote por lote, siguiendo caminos o huellas vecinales, generalmente en mal estado de transitabilidad.

En las inspecciones de tierras se solían incluir fotografías que servían para ilustrar las conclusiones del texto escrito. Por lo general las capturas no tenían demasiados detalles o cuidados estéticos, ya que su principal objetivo era mostrar una construcción, un hito geográfico o una vista general de la zona. En el registro visual se solía incluir a los ocupantes o vecinos, quienes eran presentados genéricamente como “pobladores”. Por otra parte, en algunas fotografías se retrataba el automóvil utilizado por el empleado de tierras. En este sentido, el vehículo funcionaba como un hilo conductor entre las diferentes capturas y era una prueba de que las inspecciones se habían realizado in situ. En la figura 1 puede observarse al inspector de tierras Rogelio Cornejo posando junto al automóvil con el que relevó las secciones VI y VII, regiones próximas a Maquinchao⁵, en el sudoeste de Río Negro, durante el año 1920. Sobre un terreno accidentado, con abundante presencia de vegetación achaparrada y sin que se pueda identificar claramente un camino.

⁵ Maquinchao tenía una ubicación estratégica, era un nodo geográfico que articulaba importantes caminos y rastrilladas indígenas. Además, históricamente había funcionado como eje geopolítico de la región.



Figura 1

El inspector de tierras Rogelio Cornejo junto a su automóvil.

Fuente: Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro (en adelante: AHPRN), Sección Inspecciones Generales de Tierras (en adelante: IGT), Pueblo de Maquinchao, sección VII, zona de influencia, 1919-1920, f. 49 v.

Por otro lado, en la figura N° 2, la misma partida de la inspección de tierras fotografió un accidente automovilístico en la zona de Maquinchao. Si bien, la captura parecía registrar simplemente un hecho fortuito o una rareza, también podría interpretarse como una manera de representar la existencia de una cantidad significativa de vehículos mecánicos en la región. Al menos se sugería la presencia de suficientes automóviles como para que se produjera un accidente vial. No obstante, los registros oficiales del período muestran que la cantidad de vehículos mecánicos existentes en el Territorio Nacional de Río Negro era baja, especialmente en espacios rurales. Según el censo de Territorios Nacionales de 1920 (Ministerio del Interior, 1923) en esa jurisdicción, “fuera de los municipios”, se habían contabilizado 3066 vehículos, entre ellos solamente 143 automóviles y 7 camiones. El panorama era similar en Chubut, donde se registraron 2117 vehículos, con solamente 193 automóviles y 28 camiones (aproximadamente el 10% del total). Es decir, que solamente un 4% de los medios de transporte eran mecánicos, mientras que el resto de los vehículos continuaban funcionando con tracción animal. Entre estos últimos se consignaron: carruajes y carros con 2 y 4 ruedas, sulkys, alzaprimas, cachapés, chatas y jardineras⁶. Es evidente que estos datos refutaban con contundencia los discursos que pretendían mostrar un ámbito rural con fuerte presencia de vehículos mecánicos. En este sentido, las estadísticas

⁶ El sulky es un carro de dos ruedas, tirado por caballos, en el que pueden viajar sentadas 1, 2 o 3 personas. En cuanto a las alzaprimas, son carros con dos ruedas grandes y sin caja utilizado para transportar cargas pesadas. Mientras que el “cachapé” es un carro de cuatro ruedas con cabezales de madera que también se usa para trasladar cargas pesadas. En cuanto a las “chatas”, se designaba con ese nombre a una amplia variedad de grandes carros de cuatro ruedas para el transporte de cargas, que tenían mayor estabilidad que las carretas. Finalmente, las jardineras son pequeños carruajes abiertos de dos o cuatro ruedas, con asientos.

construidas por las propias agencias estatales indicaban que los automóviles eran todavía escasos.



Figura 2

El Accidente automovilístico en la zona próxima a Maquinchao.

Fuente: AHPRN, IGT, Pueblo de Maquinchao, sección VII, zona de influencia, 1919-1920, f. 50 v.

Los datos de la Tabla I, muestran algunos contrastes entre la abundancia relativa de automóviles en la Argentina y la situación en los Territorios Nacionales de la Patagonia central. Si se tiene en cuenta el número de automóviles por habitante, para el territorio de Chubut en 1920 el número es similar a la estadística nacional de un auto cada 160 habitantes (Piglia, 2018, p. 88) en contraste especialmente marcado con las cifras de la jurisdicción cercana de Neuquén. Sin embargo, esa semejanza entre las cifras chubutenses y nacionales puede ser engañosa, ya que la aparente abundancia de vehículos se explica por la baja densidad poblacional del territorio. Al observar la relación entre la extensión territorial de cada jurisdicción y la cantidad de automóviles existentes en ella, el contraste entre los territorios patagónicos y las estadísticas nacionales es evidente: si en la Argentina había un automóvil cada poco menos de 52 kilómetros cuadrados⁷, en Chubut o Río Negro había más de 1000 km² por cada automóvil, y en Neuquén más de 6000.

	Chubut	Río Negro	Neuquén
Automóviles	193	143	17
Superficie (km ²)	225500	198700	105000
km ² por cada automóvil	1168	1389	6176
Habitantes	30118	42652	29784
Habitantes por cada automóvil	156	298	1752

Tabla I

Cantidad de automóviles por km² y por habitante en los Territorios de Chubut, Río Negro y Neuquén en 1920.

⁷ Partiendo de la cifra de 53676 automóviles en Argentina en 1921 (Piglia 2018, p.91).

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo General de los Territorios Nacionales, 1920 (Ministerio del Interior, 1923).

Por otra parte, el creciente número de automovilistas contrastaba en el período estudiado con la escasez de caminos transitables: Piglia (2018, p. 91) señala que:

“en 1926 Argentina contaba con 1200 km de camino ‘posible’, unos 0,008 kilómetros [es decir, 8 metros] por cada vehículo a motor que circulaba en el país”. Los avances en ese sentido fueron lentos: según Ballent (2008, p. 828), para 1931 había 2000 km de caminos permanentes en toda la Argentina. Podríamos inferir de las cifras anteriores entonces, que en la Argentina, y especialmente en los Territorios Nacionales patagónicos, los automóviles precedieron a los caminos. Al menos, a los caminos en sentido de una vialidad moderna y estabilizada.

Volviendo sobre los registros de tierras, el inspector Cornejo realizó un comentario interesante respecto de la eficacia de los automóviles para el transporte en la Patagonia central, a propósito del buen estado general de las rutas en torno a Maquinchao:

Por todos los caminos antes citados [los próximos a Maquinchao] puede transitarse en automóvil, porque son muy firmes y parejos, solamente en invierno en la época de los deshielos, y también cuando llueve mucho, se descomponen, haciéndose intransitables hasta para los carros en algunas partes. A caballo puede andarse por cualquier parte y en cualquier época (AHPRN, IGT, Pueblo de Maquinchao, sección VII, zona de influencia, 1919-1920, f. 42).

El inspector de tierras era elogioso del estado óptimo de la vialidad de la región y sobre las potencialidades de los automóviles. No obstante, reconocía que las posibilidades de tránsito estaban supeditadas a que no hubiera una presencia significativa de agua de deshielo o lluvia. Es posible que ese tipo de conclusiones positivas obedecieran a que los relevamientos sobre tierras solían realizarse en las épocas con condiciones climáticas más favorables. Por otra parte, si bien al final de su comentario tendía a igualar las limitaciones de los automóviles con las de los carros para transitar por determinadas zonas, se puede suponer que los coches tirados por animales tenían mejores posibilidades de tracción sobre suelos inestables. Finalmente, Cornejo reconocía que el caballo era el único transporte que ofrecía plenas garantías para recorrer las huellas más difíciles. Juan Meisen⁸ realizó un comentario en el mismo sentido que Cornejo, a propósito de que muchos pobladores del norte de Chubut, para las décadas de 1920 y 1930, se mostraban renuentes a utilizar vehículos mecánicos. El autor destacaba que los flamantes automóviles podían realizar en una sola jornada viajes que a caballo demandaban hasta veinte días. No obstante, observaba: “En los

⁸ Juan Meisen (1918-2000) fue un destacado memorialista de la Patagonia central nacido en Puerto Madryn. Meisen desarrolló durante su vida distintas actividades laborales: fue esquilador, chofer de camiones (al servicio de la estancia de la familia Ferro en Península Valdés) y mecánico de automotores, entre otras ocupaciones.

automóviles de la época se hacía el viaje en menor tiempo, aunque no eran tan seguros por lo que muchos viajeros preferían el caballo que aunque más lento seguro llegaban a destino” (Meisen, 1983, p. 43). Es decir que avanzado el siglo XX los vehículos mecánicos no habían logrado aún desplazar a los tradicionales animales, ya que estos últimos ofrecían mayores garantías, pese a ser más lentos.

Además de las inspecciones de tierras, otras agencias como la Iglesia, la salud pública y las escuelas fueron incorporando el uso de vehículos mecánicos. Por ejemplo, en 1923 se agregó el primer automóvil a los medios de movilidad de las misiones salesianas, que hasta entonces habían utilizado caballos y mulas (Paesa, 1967, pp. 481 y ss., Dumrauf, 1979, pp. 37-40). El vehículo en cuestión había sido comprado en Trelew, y pertenecía a quien poco después sería gobernador del Territorio, el comerciante Manuel Costa. El dato, que pudiera parecer meramente anecdótico, puede leerse también como un indicio del modo en el que se dio el proceso de incorporación de automóviles a las agencias sanitarias, educativas o religiosas: los primeros automóviles en Chubut fueron un objeto de lujo y distinción de las élites antes que un bien accesible a estas instituciones. Así, mientras los vehículos particulares fueron introducidos en las dos primeras décadas del siglo XX, su incorporación a la logística institucional sería más tardía y lenta, como veremos para las reparticiones ocupadas de la salud y la educación públicas.

En 1927 se sumó a las misiones salesianas en el Chubut otro vehículo: el auto-capilla (Dumrauf, 1979, pp. 63-67, Paesa, 1967, pp. 522-523). El vehículo en cuestión era un furgón amueblado como motorhome, encargado por los salesianos de Buenos Aires directamente a la fábrica Fiat de Turín, Italia. Sin embargo, el padre Juan Muzio, baqueano en los caminos del interior chubutense, en principio lo había rechazado por su aparente fragilidad en relación con la rusticidad necesaria para los usos a los que estaría destinado. Con algunas adaptaciones, y algunos problemas persistentes -como la nula estanqueidad del habitáculo ante los vientos patagónicos, o la necesidad permanente de parches y palas-, el auto-capilla salió de Rawson a partir de 1928 en sucesivas misiones a localidades y parajes del Territorio, y permaneció activo por más de una década.

Por su parte, la atención de la salud de la población en los territorios nacionales patagónicos implicó también la necesidad de atender pacientes localizados a grandes distancias de los centros urbanos, y eventualmente su traslado a un hospital u otros espacios idóneos para la internación o una atención más compleja que la posible en domicilios rurales. A partir de las décadas de 1930 y 1940, se profundizó la incorporación de flotas de vehículos oficiales como parte de la organización de la salud pública en los Territorios: no sólo

se contaba con ambulancias para el traslado de pacientes, sino con jeeps y camiones para el tránsito de personal e insumos por caminos y huellas. Las campañas sanitarias podían implicar la conformación de caravanas con varios vehículos de tipologías y funciones diferenciadas (Diario Esquel, 1950, pp. 167-169).

El maestro Tamburrini, asentado en Esquel como inspector escolar en 1944, relató las vicisitudes del contacto con la escuela situada en Frontera de Río Pico, cercana al límite internacional con Chile y a la frontera con el Territorio de Santa Cruz (Tamburrini, 1971, pp. 111-115). Un primer dato destacado es que pese a que la Inspección contaba con un “viejo Ford” era imposible acceder a la escuela en automóvil, por la inexistencia de caminos. No obstante, era posible llegar por ese medio a la relativamente cercana localidad de Río Pico. Las condiciones de los caminos y las necesidades derivadas eran contrastantes con el estado de conservación del vehículo con el que se contaba. Tamburrini indicaba que el vehículo era “viejo y maltratado”, pero asumía que el viaje sería factible si lograba conseguir cubiertas en buen estado. Ante la imposibilidad de importar cubiertas nuevas en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, el inspector recurrió a los aportes solidarios de “todas las reparticiones nacionales”, incluyendo el Regimiento del Ejército asentado en la localidad. Ante la falta de cubiertas nuevas, logró reunir una buena cantidad de repuestos en diversos estados de conservación. Finalmente, más allá de las dificultades mecánicas (cubiertas reventadas, escasa fuerza del motor en las cuestas, problemas de refrigeración del mismo), el vehículo llegó a Río Pico. De todos modos, para cubrir un trayecto de unos 225 km los expedicionarios necesitaron dos jornadas enteras, y para llegar a su destino debieron continuar primero en sulky y luego a caballo. Es decir que la tracción a sangre seguía siendo muchas veces una complementariedad necesaria para los vehículos mecánicos.

Algunos límites en la difusión de los automóviles

En 1934, José María Sarobe⁹ -que en ese momento era Coronel-, ganó el concurso de ensayos organizado por el Círculo Militar con su trabajo *La Patagonia y sus problemas*. En ese texto, que luego fue publicado como libro (Sarobe, 1943), realizó un diagnóstico sobre las principales problemáticas de la región, centrándose en los aspectos que consideraba que aún no habían sido resueltos por la colonización estatal y recomendando para su resolución políticas integrales de desarrollo. Uno de los problemas fundamentales que identificó el autor fue la cuestión del transporte. Concretamente, sostuvo que los

⁹ José María Sarobe (1888-1946) fue un destacado militar que alcanzó el grado de General, y que se desempeñó como asesor y agregado militar de Argentina en el exterior. En 1929 fue designado como Jefe del Distrito Militar N° 23 de Chubut, desde donde realizó una serie de viajes de estudio por la región.

caminos de la región eran especialmente aptos para el empleo de automóviles, además de destacar que el clima era mayormente óptimo, y reconociendo su superioridad respecto de los animales en los tiempos de viaje. No obstante, llamó la atención sobre las considerables desventajas de los vehículos mecánicos. El principal inconveniente que advertía era de orden económico:

El automóvil empieza a ser en la Patagonia, como en cualquier otra parte, el medio más caro de transporte. El flete por tonelada-legua es como mínimo de un peso, mientras que utilizando carros, esa cantidad básica disminuye a setenta centavos, y por ferrocarril, es de cuarenta centavos solamente (Sarobe, 1943, p. 300).

Según las estadísticas que presentaba, las ventajas económicas del uso de ferrocarriles como medio de transporte de cargas eran irrefutables. No obstante, eran pocas las regiones de la Patagonia que contaban con trenes. Además, Sarobe observó que las ventajas de velocidad de los automóviles solamente eran convenientes para el transporte de pasajeros, y no para trasladar mercaderías. Asimismo, señaló que los vehículos eran particularmente caros de mantener en Patagonia, por los elevados costos de los combustibles y los repuestos, en un contexto ambiental que generaba mayores desgastes mecánicos. En este sentido, el autor argumentó que debido al deficiente estado de los caminos, los automóviles tenían “[...] como promedio una vida de dos años efectivos” (Sarobe, 1943, p. 301). Si bien el cálculo puede parecer demasiado pesimista, resulta verosímil el señalamiento sobre mayores desgastes producto de que los propietarios exigían a los automóviles más allá de sus posibilidades para intentar obtener mayores rendimientos. Otro punto que destacaba Sarobe, era que tanto los vehículos, como todos los repuestos, eran importados. Desde su perspectiva, esto no sólo generaba el encarecimiento de las autopartes, sino que estas políticas importadoras atentaban contra las economías regionales, como la de los constructores de vehículos para tracción animal y los productores ganaderos. Luego de más de dos décadas del inicio de la introducción de los vehículos mecánicos, el diagnóstico del autor era mayormente negativo:

[...] Con la utilización del automóvil no se explotaron ni más ni mejor, aquellas zonas que por estar muy alejadas de los puertos, estaban restringidas en sus posibilidades de explotación por el mismo factor distancia. El automóvil no mejoró la producción del territorio ni intensificó su rendimiento, ni consiguió aumentar el número de animales con que estaban poblados los campos [...] Es que el automóvil no reúne las condiciones como factor de colonización que tiene el ferrocarril, ni puede hacer a éste competencia como vía de comunicación en las grandes distancias, ni tampoco puede ser utilizado en el transporte de toda clase de cargas (Sarobe, 1943, p. 303).

Siguiendo estas conclusiones, resulta evidente que los vehículos mecánicos aún no habían asegurado una colonización plena de las huellas patagónicas. En este sentido, Sarobe era explícito sobre las debilidades de los automóviles como “factor de colonización”, ya que, pese a la intensiva propaganda de la época, continuaban siendo transportes mayormente antieconómicos. Finalmente, el autor reconocía que el ferrocarril no podría llegar a todas las regiones, por ello recomendaba introducir el camello bactriano¹⁰, como un medio de transporte “barato y práctico”, especialmente para los territorios de Chubut y Santa Cruz. Es interesante que, pese al tono modernizante del proyecto de Sarobe y su defensa acérrima del ferrocarril, terminara por sugerir el retorno a opciones de transporte basados en la tracción a sangre. Indirectamente, se reconocía que la opción tradicional del uso de animales era altamente eficaz, aunque ahora se promoviera bajo la forma de camellos.

Un punto interesante es que, pese a la crítica de Sarobe respecto de que los automóviles eran antieconómicos, este tipo de vehículos se continuaban importando. Entonces la pregunta que surge es: ¿Por qué se continuaban adquiriendo autos que eran antieconómicos? En primer lugar, porque no todos estos vehículos estaban destinados al transporte de mercancías a largas distancias, ya que justamente era cuando se los utilizaba como fletes cuando resultaban excesivamente onerosos. Además, porque los automóviles resultaban muy atractivos por su alto valor simbólico, teniendo en cuenta que los mismos podían llegar a ser un signo de status para sus dueños, e incluso podían adquirirse como un gesto civilizatorio, como se mencionó anteriormente a propósito del auto comprado por el comerciante Manuel Costa. Es decir, aunque los vehículos mecánicos podían resultar poco eficaces, su adquisición se podía justificar por el alto valor simbólico que se les atribuía¹¹.

Un dato que se desprende del texto de Sarobe, pese a sus consideraciones de orden económico, es la ratificación de que, a mediados de la década de 1930, tres décadas después de que se hubieran introducido los primeros automóviles, todavía no existía pleno consenso sobre sus ventajas como medio de transporte. Y si bien el proceso de difusión del uso de automóviles evidentemente

¹⁰ Sarobe destacaba que se trataba de animales rústicos y resistentes, que habían mostrado un gran desempeño en ambientes similares a los patagónicos: las estepas mongólicas y los desiertos siberianos. Además, señalaba que los camellos consumían menos pastos y agua que los caballos, las mulas o los bueyes.

¹¹ Giucci (2007) analiza la automovilidad como fenómeno cultural de escala global. Por otra parte, Piglia (2018) muestra, para el caso argentino, la intersección entre la posesión del automóvil como símbolo de *status* y el gesto “pionero” del viaje al “interior” escasamente conocido. En ese mismo trabajo, abundan las imágenes del propietario o el grupo familiar posando junto al automóvil, tanto en contextos de sociabilidad urbana como en ruta. Para el recorte regional y temporal establecido en este trabajo, pueden observarse este tipo de imágenes, por ejemplo, en los álbumes conmemorativos de los hitos de la historia local y galerías de personajes notables publicados por el semanario *Golfo Nuevo* (2004, pp. 175, 179, 183, 261, 276, 304, 317-319, 335, 372) o el *Diario Esquel* (1950, pp. 24, 95, 202), entre otros.

había avanzado, todavía no se había logrado imponer como la mejor opción para la colonización mecánica de la región.

Conclusiones

Durante los primeros años del siglo XX las autoridades políticas se mostraron muy entusiastas respecto de las potencialidades de los flamantes automóviles para revolucionar el transporte de personas y mercancías en los Territorios Nacionales del sur de Argentina. Los referentes políticos confiaban en que los autos podrían garantizar la colonización mecánica, especialmente de zonas asumidas como interiores y remotas. Se planteaba que la principal ventaja sería la reducción significativa de los tiempos de viaje. No obstante, las fuentes documentales analizadas sugieren que el proceso de introducción de los vehículos mecánicos fue lento y estuvo sujeto a debates, así como a una serie de dificultades operativas. De hecho, hubo políticos y ensayistas que durante esa misma época refutaron a los publicistas más entusiastas.

Por otra parte, se pudo mostrar que las agencias estatales adoptaron tempranamente el uso de automóviles, especialmente en las tareas de control y vigilancia. Sobre este punto, se pudo observar que a partir de la década de 1920 se profundizó el uso de vehículos mecánicos por parte de inspectores de tierras, funcionarios policiales, escolares y de la salud. Incluso, algunas congregaciones y órdenes religiosas, como los salesianos, incorporaron automóviles para realizar sus tareas misionales. En este sentido, las agencias estatales e instituciones directamente vinculadas con ellas, buscaron mostrarse como precursoras en el uso de autos, concibiendo a estos objetos mecánicos como un verdadero símbolo modernizador. Hubo incluso desde la perspectiva estatal una lógica civilizatoria, en la que el automóvil fue eficaz como símbolo, más allá de que no lo fuera plenamente como objeto técnico. No obstante, pese a estas tentativas estatales de difusión del uso de vehículos motorizados, parecería que la colonización mecánica en Patagonia fue obra mayormente de actores privados, aunque sería necesario profundizar las indagaciones en ese sentido.

Las estadísticas oficiales y los comentarios de cronistas locales sugieren que para las décadas de 1920 y 1930 los automóviles no habían logrado plena aceptación y no habían desplazado al transporte basado en la tracción animal. Las principales objeciones en relación con los vehículos mecánicos estaban vinculadas con su alto costo económico y con las significativas probabilidades de que se produjeran averías al transitar por los difíciles caminos patagónicos. Incluso, con frecuencia los autos necesitaban de la complementariedad de los animales para superar atascos o para

completar viajes a zonas a las que los vehículos mecánicos no podían acceder. En este sentido, es un dato significativo que, para la misma época disponemos de registros que dan cuenta de situaciones de competencia entre el uso de autos y la tracción animal, por una parte, con otros que muestran relaciones de complementariedad necesaria entre máquinas motorizadas y bestias de carga o tiro.

En el último apartado nos preguntamos por qué se continuaban adquiriendo vehículos mecánicos que evidentemente eran poco eficaces para los ambientes patagónicos, además de que podían resultar excesivamente onerosos. Sostuvimos como respuesta provisoria que la adquisición de automóviles por parte de los pobladores de la Patagonia central se basó en su alto valor simbólico, ya que los autos eran objetos relativamente suntuosos, los cuales podían otorgar cierto prestigio y status social, además de connotar un gesto civilizatorio. No obstante, para ser plenamente concluyentes en este sentido, será necesario avanzar en el futuro en el estudio de un mayor volumen de experiencias vinculadas con el uso y la difusión de los automóviles.

Referencias Bibliográficas

- Ballent, A. (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15(3), 827-847. <https://www.scielo.br/j/hcsm/a/YMGWLWZtkSdWkkBmXgLcKdk/>
- Bohoslavsky, E. y Soprano G. (2010). “Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado en la Argentina”. En: E. Bohoslavsky y G. Soprano (Edits.). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina, de 1880 a la actualidad* (pp. 9-55). Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Brennan, J. (1992). El clasismo y los obreros. El contexto fabril del ‘sindicalismo de liberación’ en la industria automotriz cordobesa, 1970-1975. *Desarrollo Económico*, 32(125), 3-22.
- Chávez, M. y Sourrouille, M. (2023). Los caminos del Norte de Patagonia como problema historiográfico (1884-1958). *Revista Transporte y Territorio*, 28, 259-278. <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.11328>
- Dulcich, F., Otero, D. y Canzian, A. (2019). Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur. *Ciclos*, 27(54), 93-130.
- Dumrauf, C. (1979). Padre Juan Muzio, el apóstol del Chubut. Trelew: Colegio Padre Juan Muzio.
- Dumrauf, C. (2007). Historia de la Policía del Chubut. Tomo II (1911-1957). Rawson: Secretaría de Cultura del Chubut.
- Dumrauf, C. (2018 [1993]). El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de las ciudades de Puerto Madryn y Trelew. Trelew: Remitente Patagonia.
- Feder, G. (2018). Un siglo de autos argentinos. De los pioneros a la producción seriada. Buenos Aires: Lenguaje Claro.
- Fitzsimons, A. (2017). Estado y acumulación de capital en Argentina. Buenos Aires: Teseo.
- Giucci, G. (2007). La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo.
- Harari, I. (2015). A media máquina. Procesos de trabajo, lucha de clases y competitividad en la industria automotriz argentina (1952-1976). Buenos Aires: Razón y Revolución.
- Maíz, A. (1912). Memoria del Territorio del Chubut, 1911. Trelew: Imprenta “La Patagonia”.
- Meisen, J. (1983). El Madryn Olvidado. Puerto Madryn: Edición del autor.
- Ministerio del Interior (1913). Primera conferencia de los gobernadores de los Territorios Nacionales. Buenos Aires: Talleres gráficos de la Penitenciaría Nacional.
- Ministerio del Interior. (1923). Censo general de los Territorios Nacionales, 1920. Buenos Aires: Establecimiento gráfico A. de Martino.

- Oriola, J. (2004). El Trocha y los ferrocarriles patagónicos. Esquel: UHF Patagonia.
- Oriola, J. (2006). Esquel... del telégrafo al pavimento. Buenos Aires: H. Senado de la Nación.
- Paesa, P. (1967). El amanecer del Chubut. Un pionero de su cultura. Buenos Aires: Don Bosco.
- Picabea, F. (2014). Modelo de acumulación y cambio tecnológico en torno a la creación del corredor automotriz argentino (1952-1960). *Revista de Historia Americana y Argentina*, 49(2), 155-186. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/revihistoriargenyame/article/view/2498>
- Picabea, F. y Thomas, H. (2015). Autonomía tecnológica y desarrollo nacional. Historia del diseño y producción del Rastrojero y la moto Puma. Buenos Aires: Editorial Cara o Ceca/Centro Cultural de la Cooperación.
- Piglia, M. (2009). Automóviles, turismo y carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943) [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Buenos Aires]. <https://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/1390>
- Piglia, M. (2014). Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, 30(2), 87-111. <https://revistas.usp.br/ts/article/view/142085>
- Richard, N., Moraga, J. y 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. <https://hal.science/hal-01302296>
- Richard, N., Galaz-Mandakovic, D., Carmona Yist, J. y Hernández, C. (2018). El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980). *Historia 396*, 8(1), 163-192. <https://historia396.cl/index.php/historia396/article/view/244>
- Richard, N. y Hernández, C. (2019). Notas sobre los motores en las caletas del litoral de Taltal. Taltalia. *Revista del Museo Augusto Capdeville Rojas de Taltal*, 12, 19-35. <https://museotaltal.cl/digital/files/original/14373bf3e1487dfef5725fbc562a272d.pdf>
- 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. <https://www.haal.cl/index.php/haal/article/view/118>
- 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, J. V. (1980). El complejo automotor en Argentina. Transnacionales en América Latina. México: Nueva Imagen.
- Tamburrini, J. I. (1971). Héroes ignorados. Siembra y dolor en la escuela campesina. Resistencia (Chaco): Editorial Cultural Nordeste.
- Zaratiegui, N. (2015). Estación El Maitén. Representaciones y prácticas culturales en torno a La Trochita. Esquel: Grupo de Amigos del Libro Patagónico.

Fuentes documentales

- Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro, Sección Inspecciones Generales de Tierras, Pueblo de Maquinchao, sección VII, zona de influencia, 1919-1920, ff. 42, 49v. y 50v.
- Diario Esquel (25/2/1950). Número especial del Diario Esquel en sus Bodas de Plata, pp. 24, 95, 167-169, 202.
- El avisador comercial (26/7/1913), p. 2.
- Suplemento Ilustrado Golfo Nuevo. Álbum biográfico (2004), pp. 175, 179, 183, 261, 276, 304, 317-319, 335, 372.