

## Estado nacional y territorios. Notas sobre la economía rionegrina en la etapa de los gobiernos militares (1884-1898)\*

Martha Ruffini<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidad Nacional del Comahue. Sede Viedma. E-mail: [fermar@impsat1.com.ar](mailto:fermar@impsat1.com.ar)

\* Este artículo se realizó en base al trabajo final del Seminario de Doctorado “Estado, economía y región como cuestión nacional. Una interpretación de la historia argentina de la primera mitad del siglo XX” dictado por la Dra. Noemí Girbal-Blacha durante el mes de junio del 2001 en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

A partir de 1880 la República Argentina presenció un proceso de consolidación estatal enmarcado en la vigencia del modelo agroexportador como paradigma dominante. La gestación de un pacto de dominación entre las burguesías porteñas y del interior (Córdoba y Tucumán) articuló un bloque histórico que permitió a la burguesía terrateniente -en tanto que clase fundamental- obtener el control del Estado y ejercer una forma de dominación oligárquica. La unidad política alcanzada requería organizar las bases para el funcionamiento del Estado, fundamentalmente en lo atinente a la reformulación de los aparatos de gobierno, administración y justicia. La complejización del aparato estatal implicaba asegurar los recursos necesarios que garantizaran su funcionamiento. En este sentido la conquista militar del sur y noreste argentino -hasta entonces en manos indígenas- constituía un imperativo económico cuya concreción posibilitaría la incorporación de un importante volumen de tierras a la actividad productiva y, a la vez, ampliaría los mecanismos de acumulación de la clase dominante.(1)

Entre 1879-1884 las etnias indígenas más belicosas fueron sometidas por las armas. La pacificación se obtuvo al precio del aniquilamiento progresivo de los grupos más rebeldes y de la ubicación en colonias, creadas en los nuevos territorios, para aquellos que se avinieron a reconocer la soberanía estatal. La redefinición espacial producto del dominio sobre los espacios conquistados se materializó en la creación de entidades jurídicas y administrativas llamadas territorios nacionales, cuya organización se rigió por la ley nº 1532 del 18 de octubre de 1884.(2) A diferencia de la estructura territorial federal determinada por la Constitución Nacional de 1853/1860, estos espacios no ostentarían el rango de provincias soberanas ya que sus habitantes tendrían derechos políticos restringidos y sus autoridades carecerían de autonomía efectiva.

La autoridad política de mayor jerarquía en el territorio era el gobernador, designado por el poder ejecutivo y que gozaba de atribuciones mínimas. Obraba como una autoridad local encargada de vigilar el cumplimiento de las leyes y disposiciones nacionales.(3) El argumento vertido para justificar las fuertes restricciones al ejercicio de la autoridad gubernativa fue el de preservar a estos

espacios para que no sufrieran los procesos disolutivos que habían sufrido las provincias desde 1810.(4) El Estado debía acompañar el desarrollo de los territorios hasta que estos pudiesen incorporarse plenamente a la Nación como provincias autónomas.(5) De este modo se implantó lo que se podría caracterizar como un “*republicanismo tutelado*”(6) en el que el ejercicio de la autoridad gubernativa quedó indisolublemente ligado a los actos y decisiones emanados de un gobierno nacional situado a miles de kilómetros y con virtual desconocimiento de las necesidades y potencialidades del territorio.

Los rasgos fundacionales de la estructura política y administrativa territorial profundizaron entonces la centralización estatal. De esta manera el “orden” de los 80, cuyo artífice era el presidente Julio Argentino Roca (1880-1886) no tendría posibilidad de ser alterado por conflictos en estos espacios que afectarían la continuidad del esquema de crecimiento alberdiano basado en la atracción de migrantes y capitales extranjeros. La clase burguesa dominante se aseguraba, entonces, las condiciones necesarias para su expansión económica a través de la acción estatal que adecuaba la sociedad civil a la estructura económica. La instalación de gobiernos militares en los territorios resultaba funcional a los objetivos planteados. Justificada su presencia en virtud de los recientes episodios de conflicto limítrofe con Chile y por la necesidad de controlar a los grupos indígenas sometidos, la presencia de un militar en las gobernaciones garantizaba la vigencia de principios tales como el orden, el respeto a la legalidad y el acatamiento a las normas y decisiones emanadas del poder central, alejando así los temores de un gobernador peligrosamente independiente de las autoridades nacionales.(7)

El objetivo de este trabajo consiste en analizar los rasgos que asumió la intervención del Estado en la economía del territorio Nacional de Río Negro durante la etapa de las gobernaciones militares (1884-1898),(8) para determinar si las acciones estatales resultaron coherentes o contradictorias al modelo de economía primaria abierta vigente en este período. Esta etapa resulta de interés para el estudio, ya que se caracterizó por la primacía de la actividad ganadera, centrada en el valle inferior del Río Negro. La llegada del ferrocarril al norte del territorio en 1899, en momentos en que la gran inundación del río había arrasado con casi todos los centros poblados, marcó el final de una etapa y abrió un momento expansivo para la zona norte, articulada desde entonces con Neuquén y pampa Central y orientada hacia el desarrollo agrícola y posteriormente frutícola. Por ello creemos importante centrarnos en la etapa previa a 1899, para observar las acciones estatales y sus motivaciones en torno al territorio.

En principio, parecería que Río Negro no sería un territorio de interés para el gobierno nacional, ya que el crecimiento agropecuario del mismo presentaría límites impuestos por la naturaleza que requerirían de una fuerte inversión estatal en obras de infraestructura. El Estado limitaría su acción a asegurar la apropiación privada de la tierra pero no su puesta en producción, invirtiendo fondos en el norte del territorio, zona de potencial crecimiento agrícola y en la que la acción del ejército ya había dado el impulso al trazar canales en 1884. La margen sur del río Negro, zona de antiguo poblamiento, vio postergada su posibilidad de crecimiento al no obtener respuestas positivas a las necesidades de infraestructura e irrigación que controlasen las periódicas crecientes del Río Negro. La acción estatal requería de una inversión considerable, en momentos en que el gobierno limitaba el envío de fondos y

restringía los gastos a raíz de la crisis económico-financiera de 1890.

Las obras generales que estudian el territorio de río Negro otorgan a la economía un espacio relevante. Escritas a partir de la década de 1970, comparten la ideología del campo intelectual de esa época, que advertía en la estructura económica la clave interpretativa de los fenómenos sociales y políticos. Si bien no presentan una visión integral del funcionamiento de la economía, brindan datos acerca de cuestiones puntuales como las comunicaciones, la irrigación, la ganadería, destacando los aspectos más salientes de un proceso signado por la acción estatal (Rey y Vidal, 1974; Toldo, 1980; Rey, 1987; AAVV, 1992; Navarro Floria y Nicoletti, 2000). Se advierte en estos trabajos la existencia de postulados comunes, compartidos por el equipo de investigaciones nucleado en torno al Instituto del Profesorado y la Comisión de Investigaciones Científicas de Río Negro.<sup>(9)</sup> Entre ellos, se destaca la afirmación compartida de que el valle inferior, centro del poder político, presentaba una etapa de predominio económico basado en la ganadería hasta 1899. La gran inundación de ese año, que destruyó casi completamente las poblaciones ubicadas a la vera del río Negro, había implicado un giro en la orientación económica del territorio, siendo desde entonces el norte del territorio el centro del interés estatal. La carencia de obras de irrigación en la margen sur había acentuado esta postergación en forma inexorable. Factores externos condicionaban, para estos autores, el desarrollo de las diferentes zonas del territorio, explicación que eludía toda posibilidad de insertar en este análisis el funcionamiento de la sociedad civil y sus relaciones con los sectores de poder nacionales. Los trabajos específicos sobre la economía rionegrina en esta etapa se centraron en dos aspectos: la irrigación y las comunicaciones y, en menor medida, la política de tierras, la colonización y la ganadería.

En cuanto a la política de tierras, pocos estudios se han ocupado de esta cuestión. Las investigaciones de los historiadores viedmenses- por una cuestión de proximidad y disponibilidad de fuentes- se centraron fundamentalmente en el valle inferior del Río Negro, zona de antiguo poblamiento. El esfuerzo de Fernando Barba por sistematizar la entrega de la tierra en Patagones y Río Negro no fue continuado (Barba, 1974), aunque sus aportes inspiraron posteriores trabajos que intentaron enfocar la cuestión de la tierra pública en la margen sur y su incidencia en su desarrollo socio-económico (González, 1991; Ruffini, 2000a). Las relaciones entre el aprovechamiento productivo de las tierras fiscales circundantes al río Negro, el crecimiento poblacional y los obstáculos naturales opuestos por las continuas crecientes del río Negro fue considerado en trabajos que plantearon la postergación de las obras de defensa e irrigación de las tierras (Martino, 1974; Martínez de Gorla, 1994) y sus consecuencias para el desarrollo productivo de la zona (Girbal, 1976; Rey, 1981; Gómez, Álvarez y Gaona, 1988), aspecto que no fue desarrollado suficientemente al estudiar la estructura demográfica territorial (Chia y Abel, 1989; Cepparo de Grosso, 1997).

El alto valle del Río Negro, espacio dinámico del territorio fue objeto de la atención de los historiadores ya que se encararon tempranamente las obras de riego indispensables para el desarrollo agrícola, que unidas a la instalación de la red ferroviaria, el ingreso de capital extranjero, la llegada de migrantes y el desarrollo de los centros poblados, facilitaron la expansión económica a través de la actividad frutícola a partir de 1930. Los investigadores neuquinos realizaron aportes vinculados

al sistema de tenencia de la tierra y la caracterización de sus actores sociales, incorporando al debate las características el proceso de formación de latifundios desde principios de siglo XX (De Jong y Tiscornia, 1994).<sup>(10)</sup> Complementaria con esta postura, Cristina Ockier consideró que la legislación de tierras aplicada en el alto valle después de 1879 limitó las posibilidades de acceso democrático a la tierra y originó una modalidad “elitista” de apropiación, evidenciada por ejemplo en la formación de cooperativas de irrigación a principios del siglo XX (Ockier, 1983a, 1983b y 1987).

El papel activo del Estado ya sea como facilitador del acceso a la tierra o como gestor del desarrollo de la infraestructura económica (FFCC, riego) y creador de instituciones que propiciaban la innovación tecnológica (Miranda, 1997) aparece entonces como constante en los estudios económicos sobre esta zona. Sin embargo, estos análisis carecen de una visión lineal que englobe al territorio en su conjunto y defina las políticas estatales desplegadas para este espacio. Si afirmamos que el espacio es una construcción social y que la acción del Estado resulta fundamental para el crecimiento económico, no podemos dejar de advertir que debemos complementar el análisis con las variables sociales al interior de cada espacio, sus relaciones intra y extra espaciales, y la capacidad de organización social. Este último aspecto escapa a los límites de este estudio, que se circunscribirá a la acción estatal sobre el territorio, como paso previo ineludible para encarar la construcción social de una región que, como señala Sergio Boisier, debe hacerse desde y con la embrionaria sociedad regional (Boisier, 1989).

## **1. Los límites asignados al territorio**

Al crearse el territorio en 1884, se precisaron sus límites en función de un criterio de demarcación de fronteras naturales combinado con líneas imaginarias. De esta manera el territorio rionegrino quedó limitado “Por el norte, el río Colorado, por el este el meridiano 5° hasta tocar el Río Negro, siguiendo este río y la costa del Atlántico. Por el sur el 42° paralelo. Por el oeste la cordillera divisora con Chile, el curso del Limay, del Neuquén y prolongación del meridiano 10° hasta el Colorado.”<sup>(11)</sup> La extensión dada al territorio significó aproximadamente 212.163 kilómetros cuadrados, y no sufrió modificaciones a lo largo del tiempo: al delimitarse la provincia en 1957, continuó manteniendo sus límites territoriales. Algunos autores han señalado la “excesiva rigidez” de los límites territoriales, especialmente para el caso de Neuquén y Río Negro. Por ejemplo, César Vapsnarsky consideró que al constituir los ríos Negro y Colorado fronteras entre dos territorios, la homogeneidad natural de estos espacios iba a quedar cercenada arbitrariamente por el lápiz del legislador, separando zonas que podían conformar una unidad económica y social; (Vapsnasky, 1983; Navarro Floria y Nicoletti, 2001) como pasó efectivamente con la separación de Viedma y Carmen de Patagones que pese a estar próximas en ambos márgenes del río fueron separadas jurisdiccionalmente.<sup>(12)</sup>

Obviamente el legislador, con escasos datos geográficos y desconociendo la realidad económica, dividió el espacio ocupado por la gobernación de la Patagonia utilizando una lógica que implicara una delimitación sencilla y precisa, que no diera lugar a confusiones al establecer los límites entre una u otra gobernación. Pensemos que había que distribuir tierra, nombrar autoridades, establecer divisiones

administrativas, crear colonias, cuestiones que requerían límites convencionales y fácilmente reconocibles. Es cierto que con el paso de los años y al conocerse mejor la realidad de cada territorio, los límites podrían haberse modificado y resultar más acordes con su propia realidad económica y política. Pero resulta válido preguntarse hasta que punto el Estado estaba preparado para realizar esta modificación para la que se necesitaba no sólo un conocimiento mayor de los territorios sino también una cierta decisión política, una voluntad de encarar en profundidad la problemática de cada gobernación y brindar soluciones específicas. Ni los informes de los gobernadores ni las memorias ministeriales aportan en el sentido antes mencionado. Ellos significan más bien un *racconto* de acciones realizadas y necesidades insatisfechas que un análisis exhaustivo de las potencialidades y características de cada territorio. Con escasas excepciones, ni el presidente ni sus funcionarios realizaron estas visitas. Los territorios se gobernaban desde un escritorio capitalino, a mucha distancia no sólo de su asentamiento sino de su real situación.

Los historiadores adoptaron diversos criterios al abordar la historia territorial rionegrina. Debido a que el valle del río Colorado –en el límite norte del territorio- era de menor importancia, se consideró al curso fluvial del río Negro como el eje vertebrador del espacio y factor de atracción de población concentrada en sus orillas. A diferencia del Colorado, su recorrido atravesaba longitudinalmente todo el territorio, permitiendo entonces distinguir lo que se conoce hasta hoy como alto, medio y valle inferior del río Negro. La historia pasó en ocasiones a ser la historia del alto o medio valle, (Rey, 1987; Toldo, 1980) agregándose para el estudio la llamada línea sur (Ingeniero Jacobacci, Los Meneucos, Valcheta, Maquinchao) y la zona andina (Bariloche, El Bolsón). Se fueron configurando historias locales, acentuando los aspectos políticos y administrativos y los factores vinculados al desarrollo económico.

Desde el punto de vista geográfico, los límites dados a Río Negro tradujeron similar situación a los restantes territorios sureños. Constituyendo la Patagonia una gran diversidad geológica, geomorfológica y biogeográfica, el espacio del territorio de Río Negro no era un espacio homogéneo, incluyendo en su seno diversos climas, suelos y una orografía jalonada por montañas, mesetas y valles fluviales. Este aspecto fue caracterizado por Pedro Navarro Floria y María Andrea Nicoletti (2001) como de “excentricidad” al contener en Río Negro zonas tan diferentes entre sí como la andina, meseta, costa atlántica y el valle. Pero teniendo en cuenta los rasgos generales de la Patagonia, el término resulta poco apropiado, ya que el carácter de extravagante asignado por estos autores no es tal. Río Negro, al igual que Chubut y Neuquén, siguió el patrón común de la Patagonia, rica en configuraciones diferentes.

Para este trabajo, adoptaremos el criterio más utilizado por los historiadores que aludía a la división de Río Negro en función del curso del río. Razones operativas justifican esta elección, ya que en la etapa que consideramos (1884-1898), sólo se hallan poblaciones a lo largo del río. Tanto la línea sur como la zona andina-mesetaria son de poblamiento tardío y escapan por tanto a los límites de este estudio.

## **2. Factores limitantes y facilitadores del desarrollo económico rionegrino**

Al crearse el territorio en 1884, la vigencia del modelo agroexportador no permitía pensar en alternativas de crecimiento para los territorios distintas a las que el modelo

mismo priorizaba. En función de esto, los territorios debían desarrollar producciones primarias (agricultura y ganadería) y ser funcionales a un sistema que requería de la expansión sobre tierras nuevas como una de las condiciones esenciales para su supervivencia. A partir de la década de 1880 las necesidades impuestas por la industria frigorífica obligaron a los ganaderos pampeanos a buscar una carne ovina de mejores condiciones que el merino, hasta entonces utilizado. La raza Lincoln, de mayor adaptabilidad a los pastos duros, pasó a ocupar un papel protagónico. La llamada “desmerinización” alcanzó al sur de Córdoba y Entre Ríos y la mayor parte de la provincia de Buenos Aires, produciendo el desplazamiento merino hacia los campos del sur patagónico (Giberti, 1970:171-172; Barsky y Gelman, 2001:216 y ss.).

La Patagonia, incorporada tardíamente al mercado nacional, sufrió desventajas comparativas con respecto a otras zonas, que la orientaron hacia dos actividades de alta rentabilidad: la compra de grandes extensiones de tierras y las actividades ganaderas (Girbal, 1976). Río Negro se hallaba en condiciones de desarrollar la ganadería extensiva. En primer lugar porque su vecina Carmen de Patagones, desde la etapa colonial, se había convertido en un importante centro comercial basado en la exportación de sal. También era el lugar de recepción e intercambio del ganado maloneado con destino al sur o al vecino mercado de Chile. Asimismo, desde este país a través de Punta Arenas y desde las islas Malvinas se venía introduciendo ganado desde antaño. Por ende, la expansión ganadera de los territorios patagónicos tuvo que ver con el modelo agroexportador y en forma particular con la demanda del área magallánica, con numerosos frigoríficos y un activo comercio ganadero (Bandieri, 2001).

Río Negro se identificó con la *actividad ganadera* ovina, abriendo un ciclo económico que se extendió aproximadamente hasta 1930 (Vapsnarsky, 1983; Rey y Vidal, 1974:114; Navarro Floria y Nicoletti, 2001:90) Al carecer de frigoríficos, no hubo explotación de la carne ovina y el ganado se enviaba en pie hacia los mercados chilenos y del sur. El binomio Viedma-Patagones fue el centro comercial y de transferencia de ganado hacia el interior, y paso obligado de la población que se dirigía al interior patagónico. A su vez, por el puerto de Patagones ingresaba manufacturas y ganado que se distribuía al interior. Esta orientación ganadera puede verificarse a través de las cifras oficiales: en 1888 existían en Río Negro aproximadamente 700.000 cabezas de ganado, de las que el mayor número eran ovinos (602.440 cabezas), seguidas por los vacunos (102.894 cabezas) y los yeguarizos (22.354 cabezas). Para 1890 el número de ovejas y vacunos se había incrementado: 2.520.000 ovejas y 400.000 vacunos. En 1894 las cifras marcaban ya la especialización ganadera ovina: 3.350.000 ovinos, 500.000 vacunos y 60.000 yeguas.<sup>(13)</sup> Resulta interesante comparar estos datos con los restantes territorios patagónicos. Según los datos del censo nacional de 1895, Neuquén lideraba la concentración de ganado vacuno (178.706 cabezas) seguido por Río Negro (82.050), Chubut (29.944), Santa Cruz (10.551) y Tierra del Fuego (796 cabezas). Pero al observar los guarismos de lanares, la relación se invierte: Río Negro encabezaba el conjunto patagónico con 1.099.777 cabezas, seguido por Santa Cruz (369.264 cabezas) y Neuquén con 357.429 cabezas.<sup>(14)</sup> Para 1914, se observó que Neuquén mantuvo el predominio vacuno pero Río Negro perdió el ovino, liderado ahora por Santa Cruz. La crisis ganadera de 1908, fue la determinante en esta baja de las

existencias ovinas.(15)

Al interior del territorio, Viedma lideró inicialmente el auge ganadero, concentrando el mayor número de cabezas de ganado entre 1886-1901. Desde esa fecha el departamento Pringles pasará a ocupar el primer lugar hasta 1908. Este es el momento del auge ovino, facilitado por la llegada del ferrocarril al norte del territorio y el aumento del precio internacional de la lana en el mercado mundial (Rey y Fulvi, 1970:109). En el Congreso, la expansión ganadera rionegrina suscitaba comentarios, en los que se mencionaba a este territorio junto con el de la Pampa Central y la zona sur de la provincia de Buenos Aires como los principales centros patagónicos en el comercio con Chile.(16) Para Nilo Fulvi, la expansión ganadera ocasionó en Río Negro un incremento de la población rural y la escasa urbanización de las localidades ganaderas más importantes como Viedma, Coronel Pringles, Conesa (Fulvi, 1983:9). Pero el desarrollo ganadero en Río Negro encontraba límites para su expansión. El vacuno solo era factible en el oeste cordillerano, mientras que el ovino se hallaba limitado a la zona mesetaria. La falta de lluvias implicaba la escasez de pastos adecuados en diferentes zonas del territorio, siendo frecuente el traslado de ganado hacia la cordillera, en busca de una mejor alimentación para el ganado. Asimismo, la capacidad de los campos patagónicos era sensiblemente menor que la de los campos pampeanos.(17)

La expansión ganadera conformaba un circuito productivo que miraba al sur y al oeste de Río Negro. Por el sur, los territorios de Chubut y Santa Cruz enviaban ganado a Río Negro, conformando una unidad productiva vinculada a través de Valcheta, punto por el que pasaba el camino trazado por Lino Oris de Roa en 1883, que unía Valcheta-Rawson. La falta de aguadas naturales en la travesía ocasionaba mortandad en el ganado. Los vecinos sureños elevaron pedidos a la gobernación y al ministerio para que se ordenara la apertura y conservación de pozos de agua en el trayecto, al menos cada cinco leguas. El ministerio respondió que carecía de elementos para ello y que dicha tarea debía efectuarla la gobernación, como efectivamente se ordenó.(18) Río Negro, a su vez, enviaba ganado -principalmente equino- a Chubut y Santa Cruz. Por el oeste, el único mercado consumidor de ganado era Chile. Pero este país tenía una política de protección arancelaria para el ingreso de ganado, lo que afectaba los envíos de Río Negro hacia allí pero no así el ingreso de ganado que estaba libre de derechos.(19) Obviamente desde el territorio el control se burlaba a través del comercio clandestino, realizado mediante pasos o boquetes en la cordillera, tanto en la zona rionegrina como neuquina. En el caso del Río Negro, el contrabando se veía facilitado por la falta de autoridades civiles en la zona andina, carencia que motivó reclamos del gobernador Liborio Bernal (1895-1898).(20)

Por otro lado la carencia de medios de comunicación afectaba la expansión ganadera. El ganado se transportaba mediante arreos, con la consiguiente pérdida de peso. A partir de la instalación del ferrocarril en 1899, los rieles atravesaron el norte rionegrino y beneficiaron al desarrollo productivo del alto valle, vinculándolo con Neuquén, y Bahía Blanca. La zona ganadera del centro y sureste vio limitada su posibilidad de crecimiento al carecer de ferrocarril para el transporte de ganado. La precariedad de los medios de comunicación obstaculizó el *desarrollo comercial*. Viedma y Patagones eran la boca de entrada de los productos provenientes de Buenos Aires y Bahía Blanca, que eran enviados al interior del territorio por dos vías:

la fluvial y la terrestre. El único río navegable era el Negro.(21) La navegación requería barcos potentes para remontar el curso y fácilmente maniobrables por la rapidez del descenso y las angosturas del río. Los buques que podían hacerlo debían ser de poco calado, por los inconvenientes que suscitaba la barra del río. La colocación de remolcadores solucionaba parcialmente el problema, pero resultaba insuficiente si se quería acrecentar la actividad comercial. Las crecientes dejaban como saldo la flotación de árboles y raigones, que depositados en pasos del río, fijaban el pedregullo y la arena formando los “displayaderos”, verdaderos obstáculos para la navegación (Rey, 1983:6).

Desde 1880 se hallaba en funcionamiento una escuadrilla que había nacido en principio para atención de las necesidades militares de la línea del Río Negro. Tenía su asiento en Carmen de Patagones y sus vaporcitos -el Triunfo, el Neuquen y el Río Negro- cruzaban el río hasta el fuerte Roca, transportando cargas, pasajeros y correspondencia. En 1890 el ejecutivo decidió suspender el servicio y entregarlo a la explotación privada. La sobreexigencia impuesta por sus sucesivos cesionarios resintió el funcionamiento de la escuadrilla.(22) Frente al fracaso de la aventura privada, en 1897 la escuadrilla volvió a manos de la Marina, pero operó en forma irregular. No solo porque el funcionamiento era estacional -el río Negro solo era navegable en invierno- sino porque las bodegas carecían de la capacidad suficiente para el transporte de animales. La falta de personal de apoyo y de depósitos en las escalas del viaje, hacía que las mercaderías quedasen expuestas a la intemperie y que el reaprovisionamiento de carbón de piedra para las máquinas fuera realizado con suma dificultad.(23)

La vía terrestre no era demasiado adecuada para el transporte de ganado. Inicialmente el transporte de productos lo realizó el ejército a partir de 1879, uniendo Choele Choel con Viedma. Las mercaderías llegaban hasta la zona andina en carros tirados por mulas, que transportaban hasta dos mil kilos a una velocidad de una legua por hora. Era un medio de transporte oneroso, ya que el precio de los fletes era fijado por el transportista, que solía aprovechar los momentos en que la escuadrilla estaba paralizada o funcionaba mal para elevar considerablemente los precios. Los carros partían de Patagones a Roca y regresaban con frutos de los acopiadores. Desde Roca se proveía de mercaderías a las poblaciones del Neuquén y la zona andina. Para el envío de productos menores y correspondencia, se usaban las galeras, que recorrían diferentes trayectos. La comunicación con Bahía Blanca quedaba asegurada a través del servicio de la empresa de Marcos Mora que operó desde 1885 hasta fin de siglo. Tenía dos ramales: Patagones-Bahía Blanca y Bahía Blanca-Buena Parada-Choele Choel-Roca. El servicio de correos operó inicialmente entre Viedma, San Javier, Conesa y Castre (70 kilómetros de Choele Choel) hasta el año 1887. También hubo correos de policía entre Viedma y Conesa pero funcionaban solo dos veces por mes.(24)

Los caminos trazados se hicieron siguiendo la rastrillada indígena. El valle del río Negro era desde tiempo atrás una importante vía de comunicación y circulación mercantil de los pueblos aborígenes de la pampa y cordillera. En las márgenes del Río Negro hubo ferias comerciales durante el siglo XIX. Hasta 1879, el ganado de las pampas llegaba Chile a través de caminos que tenían centros de intercambio en su recorrido: Tuca Malal (isla de Choele Choel) y Tehuel Malal (cercañas del lago Nahuel Huapi). Grupos de troperos recorrían caminos desde el sur de la provincia de



Buenos Aires hasta el sur de Neuquén y Chile. A partir de la etapa territorial, surgieron nuevos centros de intercambio, formados por poblaciones ubicadas en nudos de caminos que resultan importantes por la concentración de actividades comerciales y por la atracción de población que generaban: Choele Choel, punto de unión de los caminos de la Pampa Central, Viedma-Patagones y caminos al sur hacia golfo San Matías y Valcheta, era también lugar de engorde del ganado vendido a Chile; Valcheta, unida por tierra a Viedma y Rawson (territorio del Chubut) y conectada por caminos secundarios a San Antonio y Nahuel Huapi; El Cuy, lugar de paso de caminos principales y secundarios que vinculaban a los pobladores de la meseta con Roca al norte y con Sierra Colorada, Maquinchao, Viedma al sur, otras rutas la vinculaban con Senillosa y Confluencia (Neuquén) y con Bariloche; Roca, centro de comunicaciones del norte de la Patagonia, lugar donde confluyen caminos del valle inferior, a Chos Malal y Las Lajas (Neuquén) y a Nahuel Huapi por Maquinchao<sup>(25)</sup>; el pueblo Avellaneda, en las cercanías de Choele Choel, atravesado por diferentes líneas de correos y mensajerías que comunicaban con la gobernación del Neuquén, Pampa central y la línea del ferrocarril sud en la estación Pigue.<sup>(26)</sup> Otras poblaciones resultaban lugar de paso obligado de viajeros y tropas de carros como Coronel Pringles, lugar de tránsito en la vía que unía Patagones con el alto valle y puerto natural de los vapores de la Escuadrilla del río Negro. Igualmente Río Colorado era otro centro de comercio de carros que venían desde Bahía Blanca y lugar de distribución y abastecimiento de productos (Pulita, 2000:19-20).

Los datos oficiales muestran, a lo largo del período, un desequilibrio en la balanza comercial rionegrina: por ejemplo, en 1884 la importación alcanzó la cifra de 92.824 \$ y la exportación de 72.000; en 1887 la importación 188.896 \$ y la exportación a 150.869 \$; para 1892 la relación seguía siendo igual: 2.313.513 \$ en importación y solo 832.932 de exportación.<sup>(27)</sup> Evidentemente, Río Negro no tenía una producción pecuaria considerable para la exportación y debía abastecerse de los productos esenciales. La renta del territorio, compuesta esencialmente por impuestos de patentes, contribución directa y venta de papel sellado, era baja, debido a que los establecimientos más importantes pagaban el impuesto de contribución directa en Capital Federal y la valuación de los campos, según la opinión del gobernador Félix Benavidez (1891-1895), era sumamente inferior a su valor real.<sup>(28)</sup> En cuanto al número de casas comerciales, Río Negro tenía casi cien establecimientos en 1895, pero carecía de un banco nacional que facilitara el crédito necesario, necesidad que tanto el gobernador Berreaute como el gobernador Bernal había manifestado en oportunidad al ejecutivo. En 1889 se fundó en Viedma el banco Agrícola y Comercial de Río Negro, que operó hasta finales de siglo y que constituyó uno de los más notables emprendimientos de sectores rionegrinos vinculados al comercio y la ganadería.

Para activar el desarrollo comercial y ganadero Río Negro requería no sólo de caminos adecuados y de un sistema de transporte de productos eficiente sino también de acciones que implicasen la mejora en las condiciones de navegabilidad del Río Negro y el trazado de una red de ferrocarriles que vinculase las diferentes zonas entre sí. El *desarrollo agrícola* se vio limitado por una cuestión fundamental: la falta de irrigación de las tierras por un lado y la necesidad de controlar las crecientes del Río Negro mediante la apertura de canales por el otro. Ambas cuestiones

constituyeron asignaturas pendiente para el sur del territorio por largo tiempo. El valle inferior del Río Negro resultó notablemente afectado por las crecientes periódicas, que formaban enormes lagunas permanentes como la del Juncal, en las inmediaciones e Viedma y una de menor tamaño en Pringles, que inundaba nueve leguas entre el pueblo y la Bajada del Turco. Ya Hilarión Furque calculaba en 1889 que con un canal de irrigación se podían aprovechar alrededor de setenta mil hectáreas para agricultura en Viedma y desarrollar promisorias posibilidades agrícolas en Pringles (Furque, 1889:17-18). En esta localidad se había construido un primitivo canal en 1860, impulsado por la firma comercial de Andrés Aguirre y Benjamín Murga. Este canal partía del punto conocido como El Turco, a 40 kilómetros del pueblo de Pringles y finalizaba en las cercanías del mismo. Las invasiones indígenas y la creciente del río hicieron fracasar la empresa de riego. El quiebre de la firma Aguirre y Murga alrededor de 1870 dejó en el olvido el proyecto de canalización. Viedma y todo el valle inferior se veía particularmente afectada por la presencia de las aguas. La laguna El Juncal, con varios canales y zanjones naturales recibía las aguas del río Negro y desbordaba en épocas de creciente, llegando a tener 15 leguas de largo (aproximadamente 45 kilómetros) y un metro de ancho. Para los estudiosos, el valle se convertía entonces en una cuenca de agua sin salida exterior. Al bajar la creciente, parte del agua permanecía estancada y no llegaba a evaporarse,(29) formando la laguna mencionada. Los desbordes de la laguna inundaban las población de San Javier y dos tercios del ejido de Viedma. En Viedma, las calles cercanas al río sufrían también las crecientes diarias del río, originadas por su cercanía al mar (29 km). Las mareas invadían las calles cercanas, formando verdaderos pantanos por donde era imposible transitar y acarrear productos, ocasionando las quejas de los comerciantes que pedían la intervención del gobierno para solucionar estas dificultades.(30)

Si bien la zona circundante era apta para la agricultura, las periódicas crecientes impedían todo cultivo permanente. Ya el gobernador Napoleón Berreute (1888-1891) había escrito y llamado la atención sobre esto, manifestando que “Aquí es donde el gobierno nacional debe poner en parte su atención para facilitar los medios que favorecen el desarrollo de las industrias o ya para hacer practicar la colonización, tenemos el pueblo de Viedma rodeado de una inmensidad de agua proveniente de las crecientes anuales del Río Negro...”(31)

Pero el gobierno nacional no desconocía esta situación. Al contrario, en las memorias ministeriales se afirmaba que era necesario realizar las obras indispensables para el crecimiento de la región.(32) Con llamativo optimismo, se afirmaba en los círculos oficiales que Río Negro “... por su ubicación, la bondad de su clima, la fertilidad de sus tierras, esta llamado acaso más que ningún otro territorio, a un rápido engrandecimiento.”(33) En el Congreso Nacional los legisladores que habían visitado el territorio abogaban por desarrollar los medios de comunicación y la irrigación como medios para el desarrollo agrícola.(34) El norte del territorio requería también de obras de riego. No solo por las crecientes sino por un registro pluvial escaso e irregular que ocasionaba largos períodos de sequía. El ejército comenzó la construcción de un canal que si bien operó con dificultades, dio la posibilidad a Roca de obtener agua para regadío, ventaja que otras localidades del territorio no tuvieron. Ya para 1887 la memoria del gobernador daba cuenta que los campos cultivados con alfalfa en Roca servían como sitio de pastoreo para el ganado que venía camino a

Chile.(35) Otros factores que limitaron las posibilidades agrícolas fueron la falta de mercados cercanos, la carestía y escasez de mano de obra, la carencia de un sistema de comunicaciones y la inseguridad climática que hacía imposible prever el éxito de una cosecha.

En Río Negro, los datos del censo agropecuario de 1888 dieron cuenta de 1.365 hectáreas cultivadas en el territorio, con cultivos de trigo (317 hectáreas), maíz (327 hectáreas) y alfalfa (207 hectáreas), ubicadas en Viedma y Roca. En 1895, el censo nacional dio una cifra menor al contabilizar que de las 9.398 extensiones para cultivo, se hallaban en producción 1.871 hectáreas o sea menos del 20%, divididas así: 891 hectáreas de forrajeras, 242 hectáreas de arboledas, 123 hectáreas de legumbres, 28 hectáreas de viñas y el porcentaje restante en cultivos diversos. Como vemos con respecto a los datos de 1888, se observa un aumento en la alfalfa y una disminución en el cultivo de trigo y maíz, fruto creemos de las posibilidades que para la alfalfa brindaba la zona norte del territorio (Roca y sus alrededores) al hallarse irrigadas las tierras y ser un lugar de pastoreo para el ganado en camino al mercado chileno. Esto se observa en los guarismos que indican que Roca concentraba la mayor cantidad de hectáreas sembrada con alfalfa (650 has), seguida de Coronel Pringles (125 has). Con respecto a los restantes territorios patagónicos, en 1895 Río Negro lideraba el cultivo de forrajeras seguido por Chubut (567 hectáreas) y Neuquén (243 hectáreas) y también la plantación de árboles, a considerable distancia de Neuquén (82 ha). En cuanto a legumbres fue superado por Neuquén que presentaba 248 has.(36) Como vemos, cada sub zona del territorio tuvo importancia en función de su orientación productiva y la posibilidad de lograr la inversión estatal necesaria para su consolidación y crecimiento. Río Negro precisaba intervención estatal si se quería hacer de él un territorio productor de productos primarios. La acción del gobierno nacional, que describiremos a continuación, puede arrojar luz acerca de si estas necesidades fueron efectivamente satisfechas y de las motivaciones e intereses que se pueden advertir.

### **3. Estado Nacional y tierra pública en Río Negro**

Una breve consideración acerca de la política de tierras llevada adelante por el gobierno nacional en Río Negro puede ayudar a la comprensión de la problemática que presentamos. Enmarcada en lo que se conoció como la etapa de liberalidad estatal en la entrega de la tierra (Cárcano, 1968:158; Oddone, 1967:260)(37) el gobierno inició su distribución por diferentes vías: colonización oficial, arrendamiento y venta -normadas por la ley de inmigración y colonización de 1876(38)- colonización particular, ón de empréstitos, leyes de premios y ratificación de derechos a los ocupantes antiguos. La idea dominante era la que consideraba que la tierra era un bien productivo en sí mismo, con escasa o nula relación con los restantes factores de producción. Esta concepción implicó que el Estado se limitó a repartir la tierra sin ejercer acciones que obligasen a los beneficiarios a ponerlas en producción o evitar su transferencia. A partir de 1891 y debido a la crisis económica financiera, el gobierno nacional decidió actuar con mayor energía y controlar efectivamente el cumplimiento de los contratos, buscando limitar las operaciones especulativas sobre la tierra.

Río Negro fue escenario entonces de diferentes modalidades que, sin excepción,

se aplicaron en el territorio. Tenía, aproximadamente 19.669.500 hectáreas de tierra, que equivalen a 8.500 leguas cuadradas. Para 1899, el 70% de la tierra continuaba siendo fiscal (13.794.095 hectáreas) mientras que un 30 % se hallaba en manos particulares (5.875.405 hectáreas).(39) Veamos las acciones que siguió el Estado con respecto a la tierra en Río Negro y como se como se produjo el traspaso de la tierra fiscal.

En primer lugar, la formación de colonias. La colonización oficial, normada por la ley de inmigración y colonización de 1876, no alcanzó los resultados esperados ni en Río Negro ni en los restantes territorios. En líneas generales fueron ubicadas lejos de los centros de consumo de sus productos y la selección de los colonos fue deficiente, ya que la mayoría carecía de aptitudes para las actividades agropecuarias. La distancia impedía un control efectivo sobre las mismas y el desempeño de los comisarios de colonias ocasionaba quejas. La falta de inspección ministerial, que en río Negro se verificó recién a partir de 1896, impidió ver *in situ* las dificultades y encarar soluciones adecuadas. En Río Negro, las razones del fracaso de la colonización se debieron también a estos factores y a las características de los terrenos sobre los que se asentaron, no aptos para la agricultura y que requerían obras de riego artificial para tal fin. Este fue el caso de las colonias Conesa y General Frías (1879), Valcheta (1889) y la colonización alemana en General Roca (1885) (Martínez de Gorla, 1989:13-17).

Conesa y Valcheta fueron creadas con grupos indígenas reducidos; Conesa fracasó debido no sólo a la falta de adaptación de los grupos indígenas debido al patrón cultural previo caracterizado por la persistencia del nomadismo, lo que imposibilitó su transformación en colonos agrícolas (Austral y Aguirre 1979), sino también a la desatención del gobierno nacional. Circunstancias naturales como la falta de agua ocasionada por la sequía, requerían de obras de irrigación para desarrollar el cultivo. La colonia se hallaba paralizada en 1898, contando con una población escasa que no llegaba a los 700 habitantes.(40) Persistió sin embargo como núcleo urbano, base de la actual población de General Conesa. Valcheta fue creada como colonia agrícola con el fin de agrupar a alrededor de 500 familias indígenas establecidas en las márgenes del arroyo del mismo nombre. Abarcó cuarenta mil hectáreas que fueron divididas entre las familias, entregando un lote de 100 hectáreas a cada jefe de familia y la opción a ocupar tres más, prohibiendo su enajenación por cinco años.(41) Para 1895 la colonia se hallaba aislada del resto del territorio, sin correo ni telégrafo y con varias denuncias sobre abusos de comisarios.(42) La colonia General Frías, que abarcaba diez mil hectáreas, no podía progresar debido a la falta de canales de irrigación y medios de comunicación. Esto determinó que se orientara a la ganadería y que su población fuese muy reducida, registrando 205 habitantes para 1890.(43)

El caso de la colonia Roca fue diferente. Primero porque su fundación y desarrollo estuvo sujeto desde el inicio a las necesidades militares, ya que Roca era asiento de varias unidades militares,(44) razón por la que el telégrafo fue instalado tempranamente en la colonia (1883) y la presencia de los soldados fue un acicate importante para el desarrollo comercial.(45) Segundo porque en Roca se hizo un canal de irrigación previo a la entrega de la tierra, su apertura en 1885 por parte del ejercito, si bien presentó algunas deficiencias en su construcción y administración, dotó de agua a las tierras circundantes al río, según Furque tenía 55 kilómetros de

extensión y alcanzaba regar treinta mil hectáreas (Furque, 1889:24). Pero el contrato celebrado por el gobierno nacional con los colonos alemanes (1884) fue apresurado, ya que se firmó previo a la construcción del canal y los alemanes arribados a Roca no tenían experiencia agrícola y se alejaron de la colonia al no poder soportar las intemperancias del clima patagónico (Martínez de Gorla, 1973). Para 1888, de las cuarenta mil hectáreas de la colonia, se hallaban enajenadas 24.600 y quedaban como fiscales 16.900 hectáreas.(46)

Pero la colonización particular tampoco fue exitosa. Las críticas se centraron en el incumplimiento de los contratos y la especulación visible con los mismos. Las condiciones impuestas por la ley de 1876 (población con familias agricultoras, construcción de edificios y entrega de víveres, exploración y mensura del terreno por parte de los concesionarios) no fueron realizadas y las tierras quedaron improductivas. Entre 1876-1898 se acordaron en los territorios 229 concesiones, de las que 102 -aproximadamente 7.500.000 hectáreas-, debieron declararse caducas por incumplimiento. Entre 1876 y 1898 se otorgaron en Río Negro 21 concesiones para colonizar que contabilizaron un total de 1.600.000 hectáreas.(47) Las primeras concesiones se ubicaron en las márgenes de los ríos Negro y Limay. Entre los concesionarios se hallaban para 1887, Juan Agustín Torrent con ochenta mil hectáreas en la margen derecha del río Limay, Jaime Montoro y compañía, Ventura Larrosa, A. De Chirbu de Cournand y Compañía, Nicanor Igarzabal. Posteriormente se agregaron en 1888 la Compañía de Tierras del ferrocarril Central Argentino, Pedro Agote (zona de Confluencia), Jorge L. Gilchrist y en 1889 Víctor Molina. Pero no todas las concesiones subsistieron. En 1891 Río Negro tenía 14 concesiones de las que nueve habían sido transferidas, dos habían caducado y tres permanecían en manos de sus concesionarios iniciales.(48)

El arrendamiento y la venta de tierras fueron otras dos formas de acceso a la tierra contempladas en la normativa de 1876. En el primer caso la carencia de mensuras y el escaso conocimiento de las áreas a ofrecer dilatava el otorgamiento de los terrenos. En 1884 se dispuso que los contratos de arrendamiento no superasen los ocho años de duración. En 1888 se suspendieron los contratos de arrendamiento hasta 1891, que se permitieron nuevamente.(49) Según los datos oficiales, para 1893 existían 370.000 hectáreas arrendadas en los territorios nacionales, cifra que se elevó a 709. 742 en 1897.(50) En Río Negro para 1891 había registrados diez contratos de arrendamiento. Entre 1892 y 1898 se firmaron treinta y cuatro contratos más. Pero no todos ellos subsistieron: ocho de los originales fueron transferidos entre 1895 y 1898 y dieciocho fueron dejados sin efecto, en su mayoría por incumplimiento del pago convenido.(51)

Otras vías utilizadas fueron la amortización de acciones del empréstito de 1878,(52) la venta en remate (1882), la concesión de tierras mediante la ley de premios militares de 1885.(53) No hubo mayor demanda en la ubicación de acciones del empréstito, que se ubicaron en zonas de predominio ganadero como La Pampa. Por la ley de 1878, se escrituraron acciones de tres suscriptores: Isabel de Elortondo, Pedro Nazarre y Francisco Pradere. No sucedió lo mismo con la ley de premios de 1885. Por esta ley se ubicaron treinta premios de tierras (tenedores originales y herederos) y 136 cesionarios que recibieron boletos en transferencia, de los que el mayor número eran particulares. Muchos de ellos no poblaron los terrenos, reteniendo solamente la posesión de las tierras para sí y sus herederos (Barba, et al,

1974:162-173). En cuanto a la venta de tierras hubo algunas realizadas directamente por ley nacional o decreto presidencial y que beneficiaron, en su mayoría, a militares. Hallamos, entre 1884-1898 alrededor de veinticinco ventas de tierras, con una superficie promedio entre dos mil y cinco mil hectáreas.(54) Otras se hicieron mediante remates, por ejemplo en 1895 que se ofrecieron cien leguas kilométricas en la margen sur del Río Negro.(55)

Los gobernadores tenían escasas facultades en el manejo de la tierra pública. Solo debían poner en posesión a los beneficiarios de las concesiones. Pero no dejaron de interesarse por obtener los medios para facilitar la tarea: planos, documentos y envío de agrimensores para dar posesión de un terreno. Lorenzo Winter y Napoleón Berreaute coincidieron en que el gobierno debía evitar concesiones a lo largo de los ríos, ya que el interior se hallaba despoblado. Solicitaron también estudios para determinar la existencia de aguadas en zonas hacia las que se podría atraer población como Valcheta por ejemplo.(56)

Finalmente debemos aludir a la ley de derechos posesorios de 1884 que contemplaba la situación de los ocupantes anteriores a esa fecha. Reglamentada en enero de 1885, disponía que el ocupante debía realizar una solicitud y probar el tiempo de ocupación o en su defecto el capital invertido en haciendas. En función de esto, se reconocía a los mismos el derecho a adquirir una parte de la tierra y recibir otra en donación, proporcional a la antigüedad demostrada.(57) La aplicación de la ley en general y en Río Negro en particular fue considerada fraudulenta, concepto que recogieron las investigaciones sobre tierras (Cárcano, 1968:180; Suárez y Rey, 1974:304; Vapsnarsky, 1983:61; Rey, et al, 1987:162). Hubo denuncias de falsos ocupantes y alteraciones en los informes emanados de los territorios con la complicidad de las autoridades, cuya acción se veía facilitada ante la carencia de datos que presentaba la oficina de tierras y colonias. En Río Negro fue donde se registró la mayor cantidad de solicitudes de derechos posesorios. Hemos contabilizado alrededor de 270 expedientes, lo que ubica a este territorio junto con Chaco, como los lugares en los que la sanción de esta norma ha incidido decisivamente.(58) Del total de solicitudes analizadas, un 42% obtuvo resultado desfavorable, un 30% consiguió la ratificación de derechos y el porcentaje restante correspondió a expedientes truncos. Las razones alegadas para la negativa fueron la deficiencia en la prueba, la falta de inclusión del solicitante en las mensuras y registros oficiales(59) y el no cumplir con el tiempo de ocupación requerido. Hubo también alrededor de treinta y dos revalidaciones de títulos emitidos por la provincia de Buenos Aires, las que tuvieron en general un resultado favorable y fueron realizadas sin mayores inconvenientes al basarse en la escritura original.

En agosto de 1891, un decreto presidencial ordenó que la oficina de tierras y colonias nombre una comisión para investigar la ocupación de tierras según la ley de 1884.(60) En este marco se creó la comisión investigadora de tierras del Río Negro integrada por Carlos Villanueva, Federico Meyrelles y Francisco Vivas, funcionarios del ministerio del Interior. Aproximadamente treinta y siete expedientes con resolución fueron nuevamente analizados por la comisión. Los dos informes presentados- debido a disidencias entre los miembros de la comisión- registraron un importante número de hectáreas indebidamente adjudicadas por el gobierno nacional: el informe Villanueva afirmó que del total de 356.606 hectáreas de tierra fiscal, 298.532 hectáreas tenían títulos deficientes y la información vertida había sido

falaz; el informe Vivas-Meyrelles contabilizó una cifra algo menor, un total de 233.878 hectáreas adjudicadas en base a procedimientos ilegítimos.<sup>(61)</sup> Según nuestra investigación, la mayoría de los que obtuvieron resultado favorable en el expediente de derechos posesorios residían efectivamente en Río Negro, aunque observamos algunas alteraciones en la producción de la prueba, número de haciendas y en los años de ocupación, ambos esenciales para obtener un mayor o menor beneficio, patentizado en la cantidad de tierra que se podía recibir en donación (Ruffini, 2000b). Finalmente el informe fue elevado por el ejecutivo al procurador general en 1895, autorizándolo al mismo tiempo a promover acciones criminales o civiles. Si bien algunas de estas acciones se iniciaron y las encontramos anexadas a los expedientes, en 1898 se decretó su prescripción. Razones políticas pueden haber primado para no iniciar una serie de juicios que, si daban como se presumía la razón al Estado, hubiesen implicado una seria situación en los territorios, debido a los desalojos que traerían inevitablemente como correlato y a los conflictos sociales que podrían acarrear.

En síntesis la entrega de la tierra en Río Negro siguió los lineamientos generales de una política signada por la liberalidad y el escaso interés por ejercer actos de contralor que implicasen la efectiva producción de las tierras entregadas. No sólo no hubo una política uniforme en materia tierras sino que también se desconocía la topografía de cada territorio, que hubiese requerido una legislación particular para cada caso. El apresuramiento en la distribución de la tierra revela que desde el inicio no hubo -al menos en Río Negro- un serio intento por poner en producción las tierras o propiciar el desarrollo ganadero a través de entregas condicionadas que asegurasen que la tierra no quedase yerma y que los territorios se fuesen poblando lentamente.

#### **4. Las obras para el territorio**

La penetración estatal en los territorios, materializada a través de la posesión de la tierra y la instalación de autoridades, debía complementarse con la puesta en marcha de una serie de obras que implicasen posibilidades concretas de desarrollo económico. Si se pensaba en radicar población e incorporar a los territorios a la marcha general del “progreso”, era indispensable crear la infraestructura adecuada. Amplios espacios que constituían casi la mitad de la superficie nacional requerían de la inversión estatal para crecer y superar las dificultades opuestas por la naturaleza. Como hemos visto, Río Negro era un territorio que presentaba dificultades que podían ser subsanables -cómo las referidas a la infraestructura comunicacional- y cuestiones que precisaban una clara decisión política para su realización: irrigación y ferrocarriles. Veamos como se manifestó el Estado, hacia que actividades orientó su inversión y cuales fueron las razones de la no realización de obras necesarias para el territorio.

Una cuestión que preocupaba al gobierno nacional era la distancia que mediaba entre los territorios y el asiento de las autoridades nacionales. Para ejercer un control efectivo, el gobierno debía asegurar la infraestructura básica en comunicaciones. La necesidad de dotarlos de medios de comunicación que atenuasen las distancias entre sí y con la Capital apareció reiteradamente en el discurso oficial:

“Los territorios nacionales adelantan visiblemente y no entran de lleno en las vías de progreso más rápido, a causa principalmente de la falta de vías de comunicación y por la escasez de recursos que tiene asignados el presupuesto para su servicio y desenvolvimiento.”(62)

En los primeros años del territorio fue visible el interés del gobierno por establecer un servicio regular de correspondencia. Varios decretos presidenciales refieren la firma sucesiva de contratos con empresas particulares a las que se le abonaba un subsidio por encargarse de dicha tarea. En 1884 se hizo un contrato de transporte de correspondencia a los puertos del sur con Ricardo Thomas; en 1886 se estableció la mensajería Patagones-Roca, ampliada en 1888 con la incorporación de dos vías: una que desde Roca llegaba hasta Norquin y Campana Mahuida en el territorio del Neuquén. Otra línea hacía el recorrido Bahía Blanca-Patagones, vital para el comercio de la margen sur del Río Negro.(63) Otros contratos establecieron el servicio entre Viedma-Choele Choel (1889) a cargo de Jorge Vallé, Chascomús (prov. de Buenos Aires)-Viedma (1889) encargado a Samuel Molina, Choele Choel-Roca (1891), también a cargo de Vallé. Los contratos de Mora y Vallé subsistieron, no así el de Molina que fue rescindido en marzo de 1891 por disposición del ministerio del Interior. En 1896 la Dirección de Correos quedó autorizada para contratar directamente el servicio entre Viedma-Conesa, Choele Choel-Roca y puntos intermedios, ante la falta de oferentes a licitaciones efectuadas.(64)

Algunas propuestas fueron rechazadas: en 1886 Enrique Lertora presentó una solicitud para efectuar el correo entre Bahía Blanca y Choele Choel, rechazado por la Dirección de Correos. En el mismo año el gobernador Lorenzo Winter solicitó una mensajería entre Viedma y Chichinales (alto valle) y fue rechazada por razones presupuestarias. También se presentó al Ministerio del Interior una propuesta de Emilio Bieckert, Alberto Lizarriga y Mauricio Girard para la construcción de un camino carretero de 520 km, que abarcaría desde Roca a Norquin y desde allí hasta la frontera con Chile. Solicitaron en compensación la concesión de una legua cuadrada de tierras a cada lado del camino. La propuesta fue desestimada por el Departamento de Obras Públicas por considerarla onerosa.(65)

Como vemos, el servicio de correspondencia cubría las localidades ubicadas a lo largo del río y aseguraba la comunicación entre Roca y Neuquén y entre Viedma, Bahía Blanca y la provincia de Buenos Aires. Colonias de reciente instalación como Valcheta (1889), puerto San Antonio (1895) y Nahuel Huapi (1897) no recibieron los beneficios del correo ni tampoco del telégrafo durante la etapa que consideramos.

La conservación del telégrafo y la ampliación de la red establecida en la gobernación de la Patagonia (1878-1884), cuando se dispuso la ampliación de la línea telegráfica nacional a Río Negro y Neuquén en 1881, son constantes en la política oficial. A partir de 1888, el gobierno se preocupó por la extensión del telégrafo hacia el sur del territorio, decretando su prolongación hasta Chubut (1892), y alcanzando Conesa en 1895. La obra quedó paralizada por falta de fondos por algunos años. En marzo de 1899 se habilitó un primer tramo desde Conesa (Río Negro) a Rada Tilly (Chubut). También se invirtieron fondos para reparación de líneas por ejemplo entre Choele Choel y Paso de los Indios, en las cercanías de fuerte Roca (1888) y Limay-Paso de los Indios (1895).(66) Hubo también propuestas particulares, como las de Samuel Dihel y Cia para realizar la prolongación entre



Choele Choel y Paso de los Indios (1886), rechazada por falta de fondos y la de Jorge Rhode (1890) desde Viedma hasta Santa Cruz y Cabo Vírgenes y por intermedio de un cable submarino hasta la isla de los Estados y Ushuaia, que fue desestimada.(67)

Este esquema se completaba con barcos que tocasen los puertos del sur y llevasen carga, correspondencia y pobladores. Se hicieron contratos con particulares como Francisco Halbach y Ernesto Piaggio (1888), y en 1895 por ley nacional se autorizó al gobierno a invertir en la construcción de dos vapores para los mares del sur.(68) En cuanto al río Negro, la navegación fue objeto de proyectos particulares que no tuvieron tratamiento en el Congreso, por ejemplo, los proyectos presentados por Félix Didier y Cia (1889) para un canal de navegación en el río Negro hasta el puerto de San Antonio; los de Enrique Howard para la navegación con vapores entre Viedma y Roca y el de Mauricio Schway y Cia, José María Suárez y Cia y Pedro Ezcurra y F. Rojas presentados también en 1889. Igual suerte tuvieron las propuestas de canales para la navegación y para la irrigación, como la de Pedro Nazarre, presentada en 1889, que proponía la construcción de un canal de irrigación entre Choele Choel y San Antonio Oeste con un ferrocarril paralelo al canal. Obtuvieron sanción legislativa dos proyectos del diputado Víctor Molina, uno referido a la realización de canales de irrigación entre la laguna Urre Lauquen (La Pampa) al río Colorado y Cerro Chiclana al río Negro (1889). Pero la obra no se realizó, ya que fue suspendida por acuerdo ministerial del 12 de octubre de ese año. El mismo destino sufrió el proyecto convertido en ley que disponía la realización de dos puentes sobre el río Negro- uno en Viedma Patagones y otro en Choele Choel (1889), dejada sin efecto por agotamiento de fondos.(69)

La construcción del muelle de Viedma sufrió varios avatares: solicitada por el gobernador Napoleón Berreaute en 1889, fue autorizada la obra por ley de ese mismo año pero su construcción se paralizó por efectos de la crisis financiera y recién en 1895 se retomó la idea -aunque con la oposición del gobernador Liborio Bernal(70)-, formándose una nueva comisión de estudios e imputándose fondos. En 1898 aún no se había concretado y el gobierno solicitaba el envío de madera desde el penal de Ushuaia. Finalmente en 1900 por ley se contrató la construcción del muelle con la compañía Río Negro Salt Company.(71)

Por ende, la realización de obras que requerían de una mediana inversión de fondos no fue cumplimentada debidamente por el Estado, con la excepción de lo que se refería la vinculación entre autoridades nacionales y territoriales como el telégrafo, la navegación oceánica y la correspondencia. Las obras destinadas a facilitar las vinculaciones comerciales tuvieron cierta atención del ejecutivo, pero fueron suspendidas a raíz de problemas financieros. ¿Qué pasó con las obras de mayor envergadura? Nos detendremos brevemente en dos de ellas: la irrigación de las tierras y la instalación de ferrocarriles.

En cuanto a la irrigación se ordenaron estudios para los ríos Negro y Colorado en 1892 y 1898. Por su parte el gobernador Berreaute encargó a Hilarión Furque estudios de irrigación para el departamento Viedma, Conesa, Frías, Pringles y Avellaneda. También se aprobaron contratos como el realizado con el agrimensor Guillermo Estrella para la construcción de un canal de irrigación en la costa sur del Río Negro (1892). En 1894 esta construcción aún no se había iniciado y Estrella pedía sucesivas prorrogas para efectuarla.(72) La margen sur del río Negro vio

postergada esta necesidad a pesar de los continuos desbordes de la laguna y de la imposibilidad de destinar las tierras de Viedma, Conesa y Pringles al desarrollo agrícola o a la expansión de la economía ganadera. El gobernador Lorenzo Winter solicitó al gobierno nacional -aunque sin éxito- la construcción de un canal de riego hasta San Antonio y potenciar este puerto como boca de salida para las producciones de Río Negro, Neuquén y Chubut.(73) Pero la cuestión portuaria no mereció mayor interés por parte del gobierno nacional, que no supo ver la importancia que tenía para el sur la autorización y adecuación de San Antonio como boca de salida de los productos.

Diferente fue la situación de Roca. El canal trazado por el ejército en 1885 fue acompañado de sucesivas disposiciones nacionales que organizaban su administración y reglamentaban el usufructo del agua. El interés del gobierno se tradujo en las continuas intervenciones en la administración del canal y en la instalación de una oficina de irrigación cuyo encargado, Hilarión Furque, ganaba prácticamente el mismo sueldo que el gobernador.(74) El canal era precario y tenía varias dificultades para su funcionamiento, a lo que se agregaba la resistencia de los vecinos a aceptar autoridades del canal nombradas desde Buenos Aires lo que originó la existencia de juntas de administración paralelas -electas por los vecinos y nombradas por el ejecutivo- en 1890. La importancia del canal estaba en relación directa a la potencialidad agrícola de Roca. Así lo expresaba el ministro del Interior en 1886: "Para impulsar el desarrollo de la colonia Roca, situada en el territorio de Río Negro, cuyo suelo es perfectamente adecuado para la agricultura, se autorizó la apertura de un canal de irrigación..."(75) El gobierno nacional invirtió fondos para su conservación hasta 1887 en que dejó de sufragar esos gastos. En 1884 se entregaron al coronel Enrique Godoy \$6.329 para la construcción del canal en Roca; en diciembre del mismo año \$4.284 para materiales para el fuerte y recién en 1897 se volvieron a entregar fondos, al aparecer como conflictiva la relación entre regantes y gobierno nacional y nombrar este una nueva junta de irrigación. Sin embargo el canal por sí solo no podía regar convenientemente la zona; las crecientes del río penetraban por los zanjones naturales formado arroyos, que roturaban la tierra y la dejaban inhabilitada para la agricultura. También la boca toma era precaria y debía cambiar de ubicación, construyendo una nueva, según la opinión del padre Alejandro Stefenelli, en la margen izquierda del río Negro, unos kilómetros antes de la confluencia de los ríos Limay y Neuquén.( Maida, 2001) La gran inundación de 1899 ocasionó desperfectos en el canal y obligó al gobierno nacional a tomar en sus manos nuevamente la irrigación.

Paralelamente avanzaban las conversaciones con la empresa del ferrocarril sud para establecer una prolongación de su línea troncal hasta Bahía Blanca y Neuquén. La cuestión del establecimiento de ferrocarriles en el territorio rionegrino había sido objeto de varias propuestas y proyectos de ley presentados al Congreso. Podemos decir que del total de propuestas de infraestructura para Río Negro, un 80% refieren la construcción de ferrocarriles, primando aquellas que intentan acercar mediante el "camino de acero" a Buenos Aires y localidades de Río Negro con la región del Lago Nahuel Huapi, puerta del comercio con Chile, Por ejemplo, la propuesta de Samuel Sáenz Valiente y Cia de un ferrocarril entre el puerto de San Antonio Oeste y el Nahuel Huapi (1884), retirada por ellos un año después; Manuel Cadret y Compañía (1887), ferrocarril Bahía Blanca-Nahuel Huapi; Juan Bautista Medici y Cia (1888), FC

Patagones-Lago Nahuel Huapi; Richard Meyer y Cia (1888), FC Bahía Blanca-Lago Nahuel Huapi; propuesta de Kincaid, Costa y Cia (1889), FC San Blas-Patagones-Lago Nahuel Huapi, desestimada por superposición con la concesión Mayer, sancionada pero sin efectivizarse. Adolfo Silva Garreton y Pedro Biscuecia (1891), FC Patagones-Lago Nahuel Huapi, entre otros. La idea de instalar un ferrocarril siguiendo el curso del río ya había sido propuesta en el Congreso, pero sin éxito. Muchas propuestas fueron rechazadas por falta de datos certeros sobre las tierras a atravesar, extensión total de la línea o posible competencia con otras empresas de ferrocarriles ya instaladas. El ferrocarril autorizado a Alfredo Meabe y Compañía en 1887, que recorría de Buenos Aires a Confluencia (Neuquén) y que había sido aprobado. Hubo consideraciones de los legisladores en torno a su superposición con la futura línea proyectada por el ferrocarril sud y la concesión Meabe caducó. Al acercarse el final del siglo, el temor a un conflicto con Chile convirtió a este ferrocarril en una necesidad estratégica. Como se ha expresado, si bien la línea tuvo en su origen una finalidad militar, a la empresa inglesa no se le escapaba que su realización traería aparejada una potencial renta económica relacionada con el desarrollo de las tierras del valle. El contrato con la empresa del FFCC Sud se aprobó en 1896 y un año después quedó habilitada la sección Bahía Blanca-Río Colorado, que implicaban alrededor de 344 km de rieles llegando en 1899 a Confluencia, en un episodio dantesco con la locomotora rodeada por las aguas de la gran inundación y funcionarios nacionales observando perplejos el panorama de destrucción.

## **5. A modo de conclusión**

La creación de los territorios nacionales originó entidades dependientes del poder central tanto desde el punto de vista político-administrativo como financiero. Esta dependencia, que se convirtió en una singular forma de sujeción de los gobernadores- limitaba las posibilidades de acción e iniciativa de los mandatarios territoriales y dejaba para el gobierno nacional la decisión de optar por aquellas decisiones que podían estimular el crecimiento económico.

Se advierte claramente en este planteo que realizamos para los primeros años del territorio, la inexistencia de un plan integral de desarrollo para Río Negro. Si se quería convertir al territorio en un productor primario, debieron haberse encarado proyectos que facilitaran, por ejemplo, las comunicaciones norte-sur del territorio y con el Chubut, a través de una red caminera y de ferrocarriles viable para facilitar el transporte de ganado; estudios que delimitasen zonas donde era factible obtener agua para las haciendas así como acciones para reorientar la ganadería hacia mercados alternativos al chileno, acompañado de la habilitación de un puerto de ultramar. Si se pensaba en un desarrollo agrícola complementario, se debió solucionar en primer lugar la cuestión de las crecientes periódicas del Río y la necesidad de irrigar las tierras, aspectos estos que condicionaban negativamente las potencialidad agrícola del territorio.

Pero no solamente no se encararon las obras necesarias -más allá de los consabidos estudios y proyecto de presupuesto -sino que la tierra fiscal entregada al dominio privado no tuvo control alguno que obligase a sus adquirentes a ponerla en producción o mejorar la calidad de los pastos para la ganadería. Los aspectos en los

que el Estado invirtió fueron aquellos que permitían asegurar las comunicaciones a través del telégrafo, la correspondencia y la navegación, rubros hacia los cuales el gobierno destinó fondos. Los reclamos de obras que beneficiaran el desarrollo comercial-como los referidos a la navegabilidad y canalización del Río Negro, la instalación de infraestructura portuaria- tuvieron un impulso inicial pero cayeron bajo el ajuste impuesto por la crisis económica-financiera de 1890 y posteriormente no se retomaron.

La zona norte del territorio resultó favorecida al conseguir los dos reclamos básicos de Río Negro: irrigación y ferrocarril. Pero creemos -y esto debe ser profundizado- que el desarrollo del alto valle con epicentro en Roca fue más una resultante de la acción privada que consecuencia de la voluntad política estatal. La irrigación fue obra del ejército y sobre la base de este primitivo canal de 1885, el Estado mejoró posteriormente las obras realizadas al advertir los lentos pero seguros beneficios que traería la futura inserción agrícola del norte del territorio en el esquema agroexportador. Por su parte el ferrocarril fue inicialmente una necesidad estratégica y un negocio que la empresa británica del ferrocarril sur percibió como potencialmente rentable.

El Estado despliega así acciones aparentemente contradictorias con su propio esquema de crecimiento. Pero si pensamos que el paradigma agroexportador se asentó sobre las bases de la libre disponibilidad de tierras, factor de atracción de capitales y mano de obra, para desarrollar un modo de acumulación dominante con escasa inversión inicial y altas ganancias, es obvio que hacer de Río Negro un territorio de producción relevante requería de una inversión considerable. El Estado Nacional -al menos en este período- no estaba dispuesto a invertir cuando otras zonas del país como la pampeana y el cercano territorio de La Pampa producían más y mejor sin costo alguno para el erario nacional. Si hubo intenciones de disponer algunos fondos para infraestructura, la crisis económica de 1890 y el severo ajuste de gastos impuesto por la administración de Carlos Pellegrini (1890-1892) postergaron en el tiempo su realización.

Creemos que para poder adentrarnos convenientemente en la compleja relación establecida entre Estado- territorios, se hace necesario no solo estudios en el largo plazo que vayan marcando continuidades y rupturas en las políticas estatales, sino también un análisis comparativo de la política general en todos los territorios, asignatura pendiente hoy para los historiadores preocupados por insertar esta problemática dentro del marco de la historiografía nacional, donde los territorios nacionales constituyen espacios olvidados de nuestra historia.

## Notas

(1) Se afirmó que "*Con la campaña al desierto, en 1880, el volumen de tierras incorporadas a la actividad económica aumentó en unos treinta millones de hectáreas, casi la mitad de la oferta hasta entonces disponible*" Cfr. Cortes Conde (1994), p. 53.

(2) La ley 1532 creó las siguientes gobernaciones: Chaco, Formosa, La Pampa, Misiones, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del fuego. En 1899 se creó el territorio Nacional de Los Andes, disuelto en 1943. En 1951 se dispuso la provincialización de Chaco y La Pampa, en 1953 Misiones y en 1955 los estantes territorios con la excepción de Tierra del Fuego, provincializado en 1990. La ley nº 1532 puede consultarse en Andrada (1927), t. I, pp. 48-57.

(3) El gobernador duraba tres años en el cargo y era elegido con acuerdo del Senado. Solo tenía iniciativa propia en lo atinente al nombramiento de jueces de paz y comisiones municipales para aquellas localidades del territorio que no alcanzaran el mínimo de mil habitantes requerido por la ley para conformar concejos municipales y juzgados de paz electivos.

(4) cfr. República Argentina, Congreso Nacional, Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, (en adelante CD-DS) año de 1884, t. II, sesión del 17 de septiembre, p. 1.070; sesión del 17 de septiembre, p. 1.069 y 1.134; sesión del 24 de septiembre, pp. 1.198-1.199.

(5) La condición requerida tanto para la instalación de legislaturas en los territorios como para la provincialización era el número de habitantes. Para el primer caso, el legislativo territorial requería un mínimo de 30.000 habitantes, para la provincialización 60.000. Aunque muchos territorios arribaron tempranamente a estas cifras, nunca se instalaron las Legislaturas y la provincialización se postergó por mucho tiempo.

(6) La expresión es nuestra.

(7) Los gobiernos militares en los territorios rigieron hasta bien entrado el siglo XX. La Pampa tuvo gobierno militar hasta 1899, Chubut hasta 1900, Neuquén hasta 1902, Formosa hasta 1904, Chaco y Santa Cruz hasta 1905 entre otros.

(8) Los gobernadores militares de Río Negro fueron los Generales Lorenzo Winter (1884-1888), Napoleón Berreaute (1888-1891), Félix Benavidez (1891-1897) y Liborio Bernal (1897-1898).

(9) Ellos son Héctor Rey, Nilo Fulvi, Jorge Entraigas, Roberto Bovcon, Graciela Suárez, entre otros.

(10) En este grupo se hallaban Susana Bandieri, Graciela Blanco, Irma Nieves y Gerardo Álvarez.

(11) CD-DS, año de 1884, t. II, sesión del 17 de septiembre, p. 1063.

(12) Ambas localidades habían nacido del fuerte fundado por los españoles en 1779. Entre 1820 y 1878 pertenecieron a la provincia de Buenos Aires. En 1878 se creó la gobernación de la Patagonia, que abarcaba las actuales provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Esta entidad perduró hasta 1884, en que su espacio quedó dividido en cinco territorios nacionales del mismo nombre.

(13) Datos obtenidos de: Archivo General de la Nación, Ministerio del Interior, Expedientes Generales (en adelante AGN-MI) , año de 1889, legajo nº 1, expediente 1092-R, *Memoria de la gobernación de Río Negro correspondiente al año de 1888*, 9 de febrero de 1889; año de 1894, legajo nº 4, expediente 679-R, *Memoria de la gobernación de Río Negro correspondiente al año de 1893*.

(14) República Argentina, *Segundo Censo de la República Argentina levantado el 10 de mayo de 1895* , t. III, Censos complementarios, Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría nacional, 1898, pp. 199, 223-224 y 243-245. Un análisis del auge ovino en Santa Cruz y su relación con el sur chileno puede verse en Barbería, 1995.

(15) República Argentina, *Tercer Censo nacional levantado el 1º de junio de 1914*, ordenado por la ley 9103 bajo la presidencia Roque Sáenz Peña y ejecutado durante la vicepresidencia de Victorino de la Plaza, t. VI, Censo Ganadero, Buenos Aires, Talleres Rosso, 1917, p. 3 y 13. La crisis ganadera de 1908 resultó de una conjunción de factores externos (la caída en los precios de la lana) e internos como el sobrepastoreo de los campos, la persistente sequía.

(16) CD-DS, año de 1888, t. I, sesión del 25 de julio, pp.308-309; año de 1889, t. I, sesión del 13 de septiembre, p.597.

(17) Según Barsky, la capacidad de los campos patagónicos era de tres mil a cuatro mil ovejas por legua, aproximadamente un décimo de la capacidad de los pampeanos. cfr. Barsky y Gelman, 2001:217.

(18) AGN-MI, año de 1890, legajo nº 22, expediente 5766-V, 5 de octubre de 1890; ver también Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro (en adelante AHP), *Administración de Gobierno*, Caja 1891-1895, documento nº 842 del 27 de abril de 1891.

(19) Ministerio del Interior, *Memoria presentada al Congreso de la Nación de 1899 por el Ministro del interior Felipe Yofré correspondiente al año de 1898*, t. I, Buenos Aires, La Tribuna, 1899; p. 61.

(20) Ministerio del Interior, *Memoria correspondiente al año de 1895*, t. II, Buenos Aires, La Tribuna, 1896, pp. 512-513.

(21) El río Colorado es el segundo río en importancia de la Patagonia. Formado por la unión de los ríos Grande y Barrancas, tiene alrededor de 200 kilómetros pero solo se puede navegar en épocas de creciente y con algunas limitaciones: la corriente es muy fuerte, el cauce poco profundo y con múltiples bancos de arena. Mas allá de Pichimahuida, hay saltos que impiden la navegación.

(22) Los concesionarios de la escuadrilla fueron la empresa de navegación a vapor de Río Negro, personalizada en Diego de Castro, quien transfiere los derechos a Julio Patiño en 1892 y este a su vez a fines de 1894 a Enrique Mazzini, figura de Patagones.

(23) A pesar de los intentos particulares para establecer servicios de navegación privados, como el de la Compañía de navegación del Río Negro (1906-1908), la vía fluvial seguía ofreciendo escollos insuperables. Ante la competencia del ferrocarril, la escuadrilla quedó limitada al valle inferior a partir de 1900. En 1910 el ejecutivo nacional suprimió los servicios de la escuadrilla. Cfr. Rey, 1983.

(24) AGN-MI, año de 1892, legajo 3, expediente 1178-R, *Datos remitidos por la gobernación de Río Negro*, 22 de marzo de 1892.

(25) Cfr. AHP, *Inspección realizada por el inspector M. A. Rufino del pueblo Roca, año de 1896 y 1898* (2 vols) .

(26) AGN-MI, año de 1890, legajo 1, expediente 1092-R, *Memoria de la gobernación de Río Negro correspondiente al año de 1889*, 9 de febrero de 1890. Ejemplar manuscrito de la memoria de la gobernación inédita.

(27) Datos tomados de: AGN-MI, año de 1884, legajo 37, expediente 6418-R; año de 1888, legajo 1, expediente 18-R; Ministerio del Interior, *Memoria correspondiente al año de 1893*, Buenos Aires, La Tribuna, 1894; p. 92.

(28) *Ibidem*, año de 1894, legajo 3, expediente 679-R, f. 17.

(29) Según el ingeniero Cesar Cipolletti, se necesitaban varios años seguidos sin crecientes para que el agua pudiera empezar a evaporarse. Cfr. Cipolletti, 1899.

(30) AGN-MI, año de 1885, legajo nº 18, expediente 1068-H, comerciantes de Viedma al ministerio del Interior.

(31) *Ibidem*, año de 1889, legajo 1, expediente 1296-R, 9 de febrero de 1889, f. 4.

(32) Ministerio del Interior, *Memoria del Ministerio del Interior presentada en 1893*, Buenos Aires, La Tribuna, 1894, p. 91.

(33) *Ibidem*, p. 90.

(34) Por ejemplo el legislador Víctor Molina, que poseía extensiones de tierras en Choele Choel. CD-DS, año de 1891, t. II, sesión del 14 de octubre, p. 597; ver también año de 1893, t. II, anexo Tierras públicas, p. XVII.

(35) Ministerio del Interior, *Memoria presentada al congreso Nacional de 1888 por el Ministro del Interior Eduardo Wilde*, Buenos Aires, Sudamericana, 1888, *Informe de la gobernación de Río Negro*, p. 545.

(36) República Argentina, *Segundo Censo de la República Argentina levantado el 10 de mayo de 1895*, Buenos Aires, talleres de la Penitenciaría, 1898, t. III, pp. 120-121, 156-157, 163 y 176-180.

(37) En 1900 Eleodoro Lobos así lo expresaba “*El fracaso de nuestras leyes de tierras y colonización es un hecho incontestable, y debe atribuirse no solo a las condiciones económicas, administrativas y políticas del país , sino a la liberalidad con que se reparte la tierra en grandes extensiones ...*” Lobos, 1900:145.

(38) La ley de inmigración y colonización del 23 de octubre de 1876 estableció que la entrega de la tierra era una atribución exclusiva del ejecutivo nacional, mediante la oficina de tierras creada por esta ley y dependiente del ministerio del Interior. Dispuso la división de la tierra en lotes para la entrega utilizando el sistema del damero, de influencia norteamericana; impulsó la colonización oficial y particular y estableció diferentes formas de entrega de la tierra: arrendamiento, donaciones, remate, venta, reserva de tierras. Esta ley general rigió hasta 1891. El texto completo en Andrada, 1927, t. II, pp. 299-307.

(39) República Argentina, Ministerio del Interior, *Memoria presentada al Congreso Nacional de 1899 por el Ministro del Interior Felipe Yofré*,....op.cit, , t. I, p. 67. En la memoria se consigna que el total de tierra fiscal de los territorios nacionales era de 121.171.500 hectáreas, de los que un 74% era de propiedad fiscal y un 26 % de propiedad privada. Según los datos mencionados, el territorio con mayor apropiación privada para 1899 era La Pampa y en segundo lugar Misiones.

(40) AHP, Inspección General de 1898, Informe de la inspección general hecha en las colonias General Eustaquio Frías y General Conesa de Río Negro, fs. 34-37. Una descripción de las dificultades para el desarrollo agrícola en Conesa AGN-MI, año de 1887, legajo 37, expediente nº 8480-T, 25 de noviembre de 1887.

(41) Cfr. AHP, *Administración de Gobierno*, Caja 1889-1891, decreto del 4 de diciembre de 1889 sobre creación de la colonia Valcheta.

(42) Ministerio del Interior, *Memoria del Ministerio del interior correspondiente al año de 1895*...op. cit, t. III, p. 504.

(43) AGN-MI, año de 1884, legajo 30, expediente 5332-T, 14 de octubre de 1884; CD-DS, año de 1893, anexo tierras públicas, t. II, p. XVI. Ver similares objeciones en AHP, *Inspección General de 1898, Informe de la Inspección hecha en la colonia General Eustaquio Frías, y General Conesa, de Río Negro*, fs. 2-7.

(44) Por ejemplo, el 2º batallón de infantería entre 1882-1884, el 6º batallón en 1897-1898, el 8º batallón en 1898, el regimiento 2º de caballería entre 1882-1891 y 1896, el regimiento 3º de caballería 1885, 1890-1898, el regimiento 5º de caballería entre 1879-1882 y 1889-1893, 1896-1899, entre otros. Cfr. Oreja, 1951:38.

(45) AHP, Inspección General, *Informe de la Inspección realizada por M. A. Rufino en el pueblo Roca*, 1898, f. 44.

(46) Ministerio del Interior, *Memoria presentada al Congreso de la nación de 1888 por el Ministro Eduardo Wilde ...* op. cit, p. 497.

(47) Ministerio del Interior, *Memoria del Ministerio del Interior presentada en 1891*, Buenos Aires, La Tribuna, 1891, p. 146 y 503. Ver también Lobos, 1900:176.

(48) AGN-MI, año de 1889, legajo 26, expediente 8154-T, 10 de noviembre de 1889, *Antecedentes de las concesiones de tierras fiscales en los territorios nacionales*; año de 1891, legajo 12, expediente 3433-C, *Estado de las concesiones de tierras en 1891*.

(49) *Registro Nacional de la República Argentina*, t. XIV, año de 1891, decreto del 23 de marzo, Buenos Aires, Talleres de la Penitenciaría, 1911, p. 17.

(50) Cfr. "Informe de la Oficina de Tierras, Colonias y Agricultura" (1893), CD-DS, año de 1893, t. II, anexo nº 2, pp. XIV-XV; República Argentina, Congreso Nacional, Cámara de Senadores, *Diario de Sesiones* (en adelante CS-DS) , año de 1898, sesión del 9 de mayo, mensaje del poder ejecutivo nacional, p. 23.

(51) Ver el listado completo en *Registro Nacional de la República Argentina*, año de 1895, t. I, Decreto declarando rescindidos contratos de arrendamientos de tierras en Territorios y provincias, 26 de abril de 1895, pp. 598- 599.

(52) Este empréstito estaba destinado a financiar las campañas militares y se materializó en las leyes del 5 y 16 de octubre de 1878. Por ellas se repartieron tierras en zonas cedidas para tal fin por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, San Luis, Mendoza y los territorios nacionales. La Pampa fue el territorio donde se ubicó el mayor número de acciones. Cfr. Barba, et al, 1977:69-73.

(53) La enajenación de las tierras en remate público fue dispuesta por ley del 3 de noviembre de 1882. La tierra fue dividida en secciones de un millón de hectáreas y se vendía en remate, con un tope máximo para la compra- 400 hectáreas para agricultura y 40.000 para pastoreo- y con condiciones de población y cultivo. La ley de premios militares de 1885 disponía la entrega de la tierra a los militares que habían participado de la campaña al desierto. Los premios en tierras fueron ubicados en los territorios de La Pampa, Río Negro y Neuquén y las transferencias, que resultaron numerosas, en Chubut. Para observar la distribución en cada territorio y los problemas surgidos por la aplicación de la ley Cfr. AGN-MI, año de 1891, legajo 9, expediente 4293-T, 21 de octubre, *Estudio y revisión de los premios en tierras a los militares*.

(54) Entre los beneficiarios hallamos a los coroneles Victoriano Rodríguez (1889), Liborio Bernal (1890), Narciso Bengolea (1893), Manuel Obligado (1893) y Juan F. Vivot (1894), y al capitán Joaquín Lafleur (1894).

(55) Cfr. *Registro Nacional de la República Argentina*, año de 1896, t. I, decreto del 19 de febrero, p. 335.

(56) AGN-MI, año de 1889, legajo 1, expediente 34-R.



(57) El texto de la ley puede verse en: *Registro Nacional de la República Argentina*, t. IX (1882-1884), ley nº 1552 del 27 de octubre de 1884, pp. 878-879.

(58) En 1891 existían en Chaco 137 expedientes en curso, en Formosa 32, Misiones 20, Chubut 12, Santa Cruz 3 y Tierra del Fuego 1. AGN-MI, año de 1891, legajo 12, expediente 3433-C, 19 de agosto, *Relación de los expedientes de derechos posesorios en los territorios nacionales según el archivo de la oficina de Tierras y Colonias*.

(59) Por ejemplo, el Registro de Pobladores levantado por orden del gobernador de la Patagonia Álvaro Barros en 1881 y la mensura de Telémaco González realizada sobre un millón de hectáreas de la margen sur del Río Negro en 1884. Los registros de entrega de tierras por parte de la provincia de Buenos Aires no fueron consultados.

(60) *Registro Nacional de la República Argentina*, t. XIV, año de 1891, decreto 31 de agosto, pp. 73-74.

(61) AHP, Sección Tierras, caja 1884, expediente 5244-C, *Comisión Investigadora del Río Negro. Informe*, año de 1892.

(62) CS-DS, año de 1890, apertura de las sesiones del Congreso Nacional, sesión del 10 de mayo, p. 10; similares expresiones en año de 1888, sesión del 8 de mayo, p. 15; año de 1893, sesión del 12 de mayo, p. 14; año de 1894, sesión del 12 de mayo, p. 11; año de 1899, sesión del 1º de mayo, p. 6; Ministerio del Interior, *Memoria presentada al Congreso Nacional en 1891*, Buenos Aires, Imprenta La Tribuna, p. 250; *Memoria presentada al Congreso nacional de 1899 por el Ministro del Interior Felipe Yofré...* op.cit, p. 62, entre otros.

(63) Cfr. *Registro Nacional de la República Argentina*, t. X (1884-1886), acuerdo del 8 de mayo de 1886, p. 391; t. XI, (1887-1888), acuerdo del 30 de julio de 1888, p. 698.

(64) Ministerio del Interior, Memoria correspondiente al año de 1889, Buenos Aires, Imprenta Sud, p. 189 y 266; *Registro Nacional de la República Argentina*, t. XIV, disposición del 16 de marzo de 1891, p. 278; acuerdo del 30 de abril, p. 28; año de 1896, t. II, acuerdo el 1º de agosto, p. 151.

(65) Cfr. ANG-MI, año de 1886, legajo 11, expediente 1887-L; legajo 32, expediente 2989-R, 16 de agosto.

(66) CD-DS, año de 1888, t. II, ley nº 2380 del 20 de octubre de 1888, p. 664; *Registro Nacional de la República Argentina*, año de 1892, t. II, acuerdo del 27 de julio, p. 31; año de 1895, t. I, acuerdo del 31 de enero, p. 38; t. XI, decreto del 29 de agosto de 1888, p. 728; año de 1895, t. II, resolución del 13 de septiembre, p. 351.

(67) AGN-MI, año de 1886, legajo 36, expediente 6140-D, 27 de diciembre; año de 1890, legajo 4, expediente 1486-R, 2 de junio. Rhode reitera la propuesta en 1893, con igual resultado.

(68) CS-DS, año de 1895, anexo leyes sancionadas, ley nº 3320 del 30 de noviembre de 1895, p. 1.232. Ver también Ministerio del Interior, *Memoria presentada al congreso nacional de 1888 por el ministro del interior Eduardo Wilde ... op. cit.*, p. 326-327.

(69) Cfr. CD-DS, año de 1889, t. I, sesión del 13 de septiembre, p. 597 y t. II, ley nº 2.452 del 1º de julio, p. 1.010; ley nº 2.539 del 24 de septiembre, p. 1.030.

(70) El gobernador Bernal consideraba onerosa la obra del muelle y propuso al gobierno nacional refaccionar el de Patagones. AHP, *Administración de Gobierno*, Caja 1895, documento nº 1260, expediente 1640-R.

(71) Cfr CD-DS, año de 1889, t. II, ley nº 2528 del 10 de septiembre, p. 1.031. *Registro Nacional de la República Argentina*, año de 1895, t. II, decreto del 11 de julio, p. 6; año de 1900, t. I, ley del 4 de enero, p. 249.

(72) AHP, *Memorandum de notas de la gobernación 1888-1891*, nota al jefe de la oficina de Agricultura Hilarión Furque, 4 de junio de 1889, f. 123 y año de 1892, t. II, decreto del 14 de julio, p. 12; decreto del 23 de julio, p. 36; año de 1894, t. II, decreto del 30 de noviembre, pp. 696-697.

(73) Ministerio del Interior, *Memoria presentada en 1888...* op.cit, p. 547.

(74) Algunas disposiciones referidas al canal Roca en: *Registro Nacional de la República Argentina*, t. XI, 1887-1888, decreto 5 de mayo de 1887, pp. 93-94; decreto del 29 de mayo de 1888, p. 638; año de 1896, t. I, decreto del 19 de marzo, p. 445; año de 1897, t. I, decreto del 12 de marzo, p. 542.

(75) Ministerio del Interior, *Memoria del Ministerio del Interior correspondiente al año de 1886*, Buenos Aires, La Tribuna, 1887, p. 109.

## **Bibliografía**

1. A.A.V.V. (1992), *Historia social y económica del valle inferior del Río Negro*, Viedma, Fundación Proyecto Sur.

2. Andrada, Ángel (1927), *Leyes nacionales, decretos y demás resoluciones que se refieren a la administración y gobierno de la capital federal y territorios nacionales de la República Argentina*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Argentinos de J. Rosso.

3. Austral, Antonio y Aguirre, Susana (1979), "La colonia General Conesa (Río Negro) y el problema indígena pampeano al finalizar la conquista al desierto", Academia Nacional de la Historia, *Cuarto Congreso de Historia Argentina y Regional*, Mendoza-San Juan, 1977, t. IV, pp. 105-117.

4. Bandieri, Susana (2001), *Cruzando la Cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*, Neuquén, Centro de Estudios de Historia Regional, U. N. Comahue

5. Barba, Enrique et al (1974), "La campaña al desierto y el problema de la tierra. La ley de premios militares de 1885", Academia Nacional de la Historia, *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, t. III, pp. 162-173.

6. Barba, Enrique et al (1977), "La campaña al desierto y la distribución de la tierra. Las leyes del 5 y 16 de octubre de 1878", Academia Nacional de la Historia, *Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional*, t. II, pp. 69-73.

7. Barba, Fernando (1974), "Notas sobre las tierras de Patagones y Río Negro", Academia Nacional de la Historia, *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, t. I, pp. 319-327.

8. Barbería, Elsa Mabel (1995), *Los dueños de la tierra en la Patagonia Austral 1880-1920*, Buenos Aires, U. N. Patagonia Austral.

9. Barsky, Osvaldo y Gelman, Jorge (2001), *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX*, Buenos Aires, Grijalbo-Mondadori.

10. Boisier, Sergio (1989) "Palimpsesto de las regiones como espacio socialmente construidos", en Laurelli, Elsa y Rofman, Alejandro, *Descentralización del Estado: requerimientos y políticas en la crisis*, Buenos Aires, CEUR, pp. 59-98.
11. Cárcano, Miguel Ángel (1968[1917]), *Evolución histórica del régimen de la tierra pública (1810-1916)*, Buenos Aires, Eudeba.
12. Cepparo de Grosso, María Eugenia (1997) "Las modalidades de ocupación de la Patagonia según la difusión de las ondas de poblamiento 1885-1925, *Revista de Historia Americana y Argentina* n° 37, año XIX, Mendoza, U. N. Cuyo, pp. 343-376.
13. Chia, Sandra y Abel, José Luis (1989), *El poblamiento del territorio Nacional de Río Negro 1880-1947*, Viedma, Centro Universitario Regional, tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, inédita.
14. Cipolletti, César (1899), *Estudios de irrigación de los ríos Negro y Colorado*, Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas.
15. Cortes Conde, Roberto (1994), *La economía argentina en el largo plazo. Ensayos de historia económica de los siglos XIX y XX*, Buenos Aires, Sudamericana-Universidad de San Andrés.
16. De Jong, Gerardo y Tiscornia, Luis (1994), *El minifundio en el alto valle del Río Negro. Estrategias de adaptación*, Neuquén, U. N. del Comahue.
17. Fulvi, Nilo (1983), *El territorio nacional de Río Negro durante la generación de 1880 (1880-1914). El proceso de su integración a la economía nacional*, U. N. Comahue, Centro Universitario Regional, Tesis de Licenciatura en Historia, inédita.
18. Furque, Hilarión (1889), *Memoria Descriptiva del territorio "Río Negro"*, Viedma, Imprenta y Tipografía de El Río Negro.
19. Giberti, Horacio (1970), *Historia económica de la ganadería argentina*, Buenos Aires, Solar.
20. Girbal, Noemí (1976), "La agricultura rionegrina y su ingerencia en la economía patagónica y nacional 1900-1913. Contribución al estudio de la historia regional", en *Historia-Investigaciones I*, La Plata, U. N. L. P., pp. 15-66.
21. Gómez, José; Álvarez, Stella y Gaona, Vicente (1988), *Las catástrofes producidas por las inundaciones del Río Negro y Colorado en 1899 y 1914*, Viedma, Centro Universitario Regional, U. N. Comahue, inédito.
22. González, Stella (1991), *Tenencia de la tierra en Patagones y Viedma, 1860-1892*, Viedma (mimeo).
23. Lobos, Eleodoro (1900), *Apuntes sobre legislación de tierras*, Buenos Aires, Coni.
24. Maida, Esther (2001), *Inmigrantes en el alto valle del Río Negro*, Roca, Departamento de publicaciones de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.
25. Martínez de Gorla, Dora (1973), "La colonización alemana en General Roca 1884-1886", *Trabajos y Comunicaciones*, La Plata, U. N. L. P., n° 22, pp. 193-243.

26. Martínez de Gorla, Dora (1989), *La incidencia de la ley n° 817 en los territorios nacionales del sur. Las colonias oficiales 1876-1891*, Academia Nacional de la Historia, VIII Congreso de Historia Argentina y Regional, Neuquén, inédito.
27. Martínez de Gorla, Dora (1994), *La colonización del riego en las zonas tributarias de los ríos Negro, Neuquén, Limay y Colorado*, Buenos Aires, Corregidor.
28. Martino, Adriana (1974), "El problema del agua en Río Negro. Primeros intentos para su solución 1900-1920", Academia Nacional de la Historia, *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, t. III, pp. 39-52.
29. Miranda, Omar (1997), "De ganaderos a fruticultores. Transición social e innovación institucional en el alto valle del Río Negro 1900-1940", *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad* n° 12, año VII, vol. VII, pp. 179-203.
30. Navarro Floria, Pedro y Nicoletti, María Andrea (2000), *Río Negro, mil voces en una historia*, Neuquén, Manuscritos.
31. Ockier, María Cristina (1983a), "Inmigrantes y elites en la distribución de la tierra en la colonia Roca", *Anuario de Rosario* n° 13, U. N. R., Escuela de Historia, pp. 301- 342.
32. Ockier, María Cristina (1983b), *Modalidades económico-sociales del tránsito del alto valle del Río Negro de la conquista al desierto a la fruticultura 1880-1930*, CONICET, Informe de avance (mimeo)
33. Ockier, María Cristina (1987), *Propiedad de la tierra y renta del suelo. La especificidad del alto valle del Río Negro*, UBA, Facultad de Ciencias Económicas, Centro de Investigaciones de Historia Económica y Social, Documento de trabajo n° 1.
34. Oddone, Jacinto (1967[1930]), *La burguesía terrateniente argentina*, Buenos Aires, Libera.
35. Oreja, Pablo Fermín (1951), *El desierto vencido, Apuntes para la historia del pueblo de General Roca*, Bahía Blanca, Talleres gráficos Martínez, Rodríguez y Cia.
36. Pulita, Alicia (2000), *El distrito Adolfo Alsina. Antecesor del departamento Pichi Mahuida. Evolución política y socioeconómica 1879-1915*, Viedma, Minigraf.
37. Rey, Héctor Daniel (1981), *De la Laguna El Juncal a las chacras del IDEVI*, Viedma, Comisión de Investigaciones Científicas, Instituto de Desarrollo del Valle Inferior
38. Rey, Héctor Daniel (1983), *La navegación del río Negro 1880-1950*, U. N. Comahue, Centro Universitario Regional, Tesis de Licenciatura en Historia, inédita.
39. Rey, Héctor Daniel *et al* (1987), *Historia del Valle inferior del Río Negro. El nuevo distrito federal*, Buenos Aires, Plus Ultra.
40. Rey, Héctor Daniel y Vidal, Luis (1974), *Historia de Río Negro*, Viedma, Ministerio de Asuntos Sociales.
41. Rey, Héctor y Fulvi, Nilo (1970), "Evolución de las existencias ganaderas en Río Negro y el departamento General Roca 1886-1970", *Segundo Congreso de Historia Rionegrina*, v. II.

42. Ruffini, Martha (2000a), "La ocupación de la tierra pública en la margen sur del Río Negro 1820-1878", *Estudios de Historia Rural VI*, Serie Estudios e Investigaciones, La Plata, U. N. L. P., nº 40, pp. 65-106.
43. Ruffini, Martha (2000b), "Derechos adquiridos. La cuestión de los ocupantes de tierras en el territorio Nacional de Río Negro (1884-1892)", XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán.
44. Suárez, Graciela y Rey, Héctor Daniel (1974), "El poblamiento de la margen sur de Río Negro hacia 1881 y su proceso previo", Academia nacional de la Historia, *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, t. II, p. 304.
45. Toldo, Hugo Ángel (1980), *Río Negro, pasado y presente*, Buenos Aires, Chrismar.
46. Vapsnarsky, César (1983), *Pueblos del Norte de la Patagonia 1779-1957*, General Roca, Ediciones de la Patagonia.