

La Colonia Nahuel Huapi y los orígenes de la actividad turística en la región Andino-Patagónica

Eduardo Miguel E. BESSERA *

* Museo de la Patagonia – APN
Facultad de Humanidades – Sede Bariloche
E-mail: besseragarat14@ciudad.com.ar
museodelapatagonia@apn.gov.ar

Introducción - Fundamentación

La presente investigación propone indagar la génesis del turismo como actividad productiva en la región del Nahuel Huapi, tomando el período comprendido entre los albores de la colonización y poblamiento por parte del hombre blanco, iniciada pocos años después de la conquista militar de la Patagonia y de la desarticulación de las sociedades indígenas preexistentes, y el inicio de las grandes transformaciones producidas en San Carlos de Bariloche, a mediados de la década de 1930. Constituye una recopilación preliminar necesaria para el desarrollo de un trabajo de investigación historiográfica más amplio -el cual se halla en desarrollo- que tiene como objetivo estudiar las transformaciones socio-económicas y culturales de la región cordillerana con epicentro en San Carlos de Bariloche, producidas como consecuencia de la acción del Estado Nacional a través de la Dirección de Parques Nacionales y específicamente a través de la creación y organización del Parque Nacional Nahuel Huapi, desde 1934 hasta 1955.

Para ello es preciso ponderar el paulatino desarrollo del turismo en los inicios de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi y su posterior incidencia en la elección por parte del Estado Nacional de un modelo de desarrollo productivo que se transformó en una suerte de motor económico excluyente para toda la región, eclipsando gradualmente el anterior perfil productivo agro-pastoril y mercantil. Pero una correcta interpretación de los procesos acaecidos hace necesario que la indagación y el análisis sobre los orígenes de la actividad turística en la región sean contextualizados dentro del proceso global de desarrollo y crecimiento de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi, la cual buscó poner en práctica alternativas productivas que le permitieran crecer, naturalmente sujetas a las vicisitudes políticas y económicas que vivió nuestro país en el marco de la estructura capitalista mundial, algunas de las cuales no superaron la categoría de proyecto, hasta que finalmente encontró una opción viable que permitió el despegue económico de la región.

Se efectuó una recopilación de los perfiles productivos adoptados desde los inicios de la ocupación blanca hasta el período inmediatamente anterior a las grandes transformaciones producidas como consecuencia de la adopción del turismo como actividad económica principal, registrando en forma paralela las actividades, los emprendimientos, la promoción y las expectativas relacionadas con el mismo, que se fueron sucediendo desde la consolidación de los primeros asentamientos estables de población, así como todos aquellos indicios que permiten visualizar de una u otra manera la importancia que adquirió posteriormente.

En la actualidad la ciudad de San Carlos de Bariloche es uno de los centros turísticos más importantes de nuestro país y sin lugar a dudas, de la Patagonia Argentina. Con una población estable de aproximadamente 120.000 habitantes, recibe alrededor de 600.000 visitantes al año, constituyendo el turismo la principal y casi excluyente actividad económica y fuente de ingresos de la población local y de su área de influencia. Considerada como la ciudad pionera que motorizó la explotación del turismo en toda la macro-región patagónica, desde el sur del Río Colorado hasta Tierra del Fuego, en poco más de cuarenta años, merced a una acción estatal planificada, pasó de ser una pequeña aldea de montaña, predominantemente agrícola-ganadera y enclave de paso obligado en los circuitos de intercambio comercial entre la Norpatagonia y el sur de Chile, para transformarse en un centro de turismo internacional.

En el marco de una creciente intervención estatal en la planificación de la economía, la acción gubernamental desplegada a partir de 1934 tuvo por objeto establecer un ejercicio efectivo de la soberanía sobre los territorios nacionales patagónicos a partir de una estrategia de desarrollo económico basada en la explotación del turismo, de modo de poner fin al estancamiento económico y social en que se hallaban, favorecer el crecimiento poblacional e integrarlos al mercado nacional, vinculándolos social, política y económicamente al esquema atlántico cuya cabecera era la Capital Federal. Independientemente de que estos objetivos hayan sido

alcanzados total o parcialmente, el desarrollo del turismo fue el gran motor de las transformaciones socio-económicas y culturales ocurridas, que entre otros aspectos se tradujo en el paulatino abandono de las antiguas prácticas agropecuarias, en las grandes inversiones realizadas en infraestructura de servicios y en la paulatina reorientación de la mano de obra, de los oficios y actividades hacia la prestación de servicios turísticos, que generaron en la población local una creciente dependencia de los ingresos producidos por los mismos.

El modelo de desarrollo económico basado en el turismo se consolidó como principal fuente de ingresos, excluyendo cualquier otra posibilidad productiva basada en la actividad primaria y/o secundaria. La acción planificada del Estado Nacional a partir de los años '30 optó decididamente por este modelo y dirigió todas sus energías hacia el desenvolvimiento del mismo. En los años previos al gran impulso de Bariloche, desde antes de la fundación de la Colonia Nahuel Huapi, se habían ensayado otros modelos productivos que por distintos motivos no alcanzaron a constituirse en alternativas económicas viables, sustentables en el tiempo. Sin embargo, desde los propios inicios de la vida de la colonia, la actividad turística fue una posibilidad latente cuyo potencial fue avizorado por muchos de los primeros pobladores y por algunos funcionarios y hombres públicos, quienes en mayor o menor grado consideraron su posible articulación con otras actividades productivas.

La información disponible hasta el presente, sugiere que desde muy temprano el turismo fue apreciado como una actividad llamada a cumplir un rol importante en la región, si bien no necesariamente pensado como una monoproducción excluyente. El solo hecho de relevar los antecedentes y estudiar el desarrollo embrionario del turismo en la cuenca del Gran Lago, fundamentan el presente trabajo en la medida que dicho conocimiento puede contribuir a responder algunos interrogantes que faciliten una comprensión más profunda del proceso de desarrollo y transformación de las relaciones sociales, políticas, económicas y culturales en el ámbito regional e interregional desde fines del siglo XIX hasta el presente. Comprender la naturaleza y la dimensión de las grandes transformaciones ocurridas en la región del Nahuel Huapi a partir de 1934 y su incidencia en el área andino-patagónica comprendida genéricamente entre San Martín de los Andes y Esquel, es decir aquella que abarca el Suroeste del Neuquén, el Oeste Rionegrino y el Noroeste del Chubut, hace imprescindible analizar las características y la dinámica de las relaciones productivas y mercantiles regionales e interregionales, así como los circuitos económicos existentes en 1902 y su progresiva transformación hasta mediados de la década de 1930.

El abordaje teórico-conceptual elegido para el desarrollo de la presente investigación se encuadra en tres grandes enfoques historiográficos: Historia Regional, Historia Económica y la Nueva Historia Política. Se tomó el enfoque regional como eje articulador del trabajo, por considerar que en éste caso en particular resulta más idóneo para integrar los diferentes elementos de análisis que se ponen en juego, permitiendo así interrelacionar los fenómenos históricos ocurridos y por ende facilitar una interpretación razonable del proceso histórico desarrollado durante el período estudiado, localizado en el espacio objeto de estudio. Los tres enfoques tienen un aspecto común, de suma importancia: no responden a conceptos estáticos ni fijos, ligados a lugares físicos o socio-culturales, sino que son conceptos dinámicos, en donde su definición está dada por criterios relacionales, que variarán de acuerdo a como se modifique la naturaleza o las características de las relaciones que los constituyen. De este modo, es posible intentar aproximarse a las políticas del Estado Nacional, a su interacción con las políticas desarrolladas a niveles locales, regionales o provinciales, así como su interacción con el contexto internacional, a las prácticas macro y microeconómicas y a las conductas, el accionar y las influencias que hombres o grupos hayan llevado a cabo a lo largo de un determinado período.

La ocupación blanca y los orígenes del Poblado San Carlos.

Finalizada la conquista y ocupación militar de la Patagonia el Estado Nacional argentino organizó el poblamiento de los antiguos territorios indígenas a través de distintas medidas de distribución de la tierra pública y planes no demasiado elaborados de colonización. Inicialmente, una pequeña porción de las tierras adjudicadas en Patagonia correspondió a suscriptores del empréstito público que el gobierno nacional lanzó en 1878 para financiar la expedición militar de 1879, de acuerdo a la Ley N° 947, llamada "Ley de Fronteras" o "Ley del Empréstito", sancionada a comienzos de 1878. Si bien los efectos de esta primera distribución se notaron fundamentalmente en el oeste bonaerense y en el noroeste pampeano, aún cuando el porcentaje fue poco significativo al sur del Río Colorado, constituyó no obstante el inicio de la concentración de la propiedad rural en pocas manos.

A partir de 1885, en función de la Ley N° 1628, o “Ley de Premios Militares”, sancionada ese mismo año, se otorgaron tierras a los uniformados que habían participado en las expediciones militares, particularmente en la avanzada final y en las sucesivas campañas que se desarrollaron desde 1879 hasta 1885, en concepto de premio. Oficiales, suboficiales y tropa, recibieron títulos de propiedad, cuyas superficies variaban de acuerdo al rango y actuación de cada uno de ellos. De algún modo, la idea del Gobierno Nacional era que muchos de esos militares se transformaran en colonos y constituyeran núcleos de población a partir de su afincamiento y de la explotación de las tierras recibidas a lo largo y a lo ancho de los distintos Territorios Nacionales patagónicos.

Por diversas razones, esta iniciativa fracasó. En primer lugar porque no existía una política de estado concreta para favorecer los asentamientos y el desarrollo de los emprendimientos. No se contemplaban planes de fomento aplicados a las distintas etapas de la producción, desde la provisión de insumos, bienes de capital, apoyatura técnica y crediticia hasta la agilización de los mecanismos de comercialización de los eventuales productos primarios que se obtuvieran de la explotación de las nuevas tierras.

Por otra parte, la mayoría de los militares que recibieron tierras carecían de conocimientos agrícolas, y/o no tenían capital suficiente para sostener la puesta en producción de las mismas. Para muchos oficiales, resultó imposible manejar o hacer valer sus derechos a la distancia y en el caso de la gran mayoría de suboficiales y tropa no veían atractivo el proyecto de radicarse en condiciones tan precarias para explotar parcelas cuya superficie era insuficiente para ser rentable, prefiriendo volver a sus provincias de origen.

La mayoría de los títulos de propiedad terminaron en manos de especuladores inmobiliarios y compañías organizadas al efecto, malvendidos a precios ridículos por los soldados que supuestamente debían ser los primeros colonos. En mejores términos, la mayoría de los oficiales también vendió sus títulos a estos grupos económicos, con lo cual en poco tiempo se produjo una gran concentración de tierras en pocas manos, en donde los capitales británicos fueron los principales beneficiarios. El sueño de los soldados devenidos en granjeros, al estilo de los “farmers” norteamericanos se había esfumado antes siquiera de concretarse en el terreno.

En octubre de 1884 durante su primera presidencia, el Gral. Roca promulgó la Ley N° 1501, denominada Ley del Hogar, instrumento legal cuyo objetivo principal era establecer los mecanismos para la creación de colonias agro-pastoriles en los nuevos territorios conquistados, a los efectos de fomentar la colonización y el poblamiento de las tierras fiscales que aún quedaban, acorde a los criterios gubernamentales. A pesar de que el latifundio se enseñoreó en el territorio patagónico, como consecuencia de ésta ley se crearon algunas colonias agrícola-ganaderas o agro-pastoriles, cuya suerte posterior fue bastante disímil.

El Decreto Presidencial de fecha 9 de abril de 1902, firmado por el Presidente Julio A. Roca –en su segundo mandato constitucional- y por el Ministro de Agricultura, Dr. Wenceslao Escalante, estableció la fundación de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi. Por un decreto complementario del 3 de mayo del mismo año se reservaron 400 ha para el desarrollo de un asentamiento urbano sobre la base del poblado San Carlos y del caserío de Puerto Moreno, situados sobre la margen sudeste del Lago Nahuel Huapi. Esta última fecha fue tomada como fecha oficial de fundación de la ciudad de San Carlos de Bariloche. Pero en rigor de verdad, al momento de creación de la Colonia, ya existían numerosos pobladores sobre las márgenes del Nahuel Huapi que se dedicaban fundamentalmente a la producción primaria –agroforestal y ganadera- y a la actividad mercantil. El decreto presidencial en realidad, no hizo más que darle “...identidad jurídica a un conjunto poblacional que venía nucleándose desde 1895...”¹

La población existente al momento de la “fundación” era bastante heterogénea y de diversa proveniencia. La guarnición militar que se estableció en forma permanente en 1883 en el Fortín Chacabuco sobre la margen oeste del Río Limay, sirvió de núcleo aglutinador para el poblamiento de las áreas aledañas al Gran Lago. En su mayoría, los primeros pobladores eran de origen chileno y germano-chileno, provenientes de la región de Llanquihue, de la isla de Chiloé y de otras ciudades trasandinas, aunque luego se sumaron nuevos pobladores de origen diverso, provenientes del área atlántica. Quedaban unas pocas y pequeñas comunidades indígenas tales como la liderada por el Cacique Antemil, que poblaba la orilla sur del Río Limay, y la del Cacique Loncón que vivía en las proximidades del arroyo Paca-Leufú. Antonio Millaqueo ocupaba tierras en el

¹ Laura Méndez. *Una región y dos ciudades. Puerto Montt y Bariloche: una historia económica compartida*. 2005.

sector de Brazo Rincón, mientras que Nazario Lefipán y su familia fueron los primeros en asentarse en lo que hoy es el casco urbano de San Carlos de Bariloche. Otros pobladores indígenas se desempeñaban como peones en las estancias ganaderas que se establecieron en distintos sectores de la cuenca.

Con el propósito de criar ganado vacuno y ovino e integrarse a los circuitos comerciales con Chile, en 1889 el texano Jarred Jones se instaló en las cercanías del Fortín Chacabuco, siendo el primero de una serie de ciudadanos norteamericanos que se afincaron en la región del Nahuel Huapi. Entre ellos podemos mencionar a Henry Neil, quién junto al mencionado Jones abrió un almacén de ramos generales en las nacientes del Río Limay, donde comenzó a gestarse un núcleo poblacional, y a los hermanos Ralph y George Newbery. Este último, junto a su esposa Fanny Taylor se estableció alrededor de 1894 al este del Lago Traful.

Entre los alemanes o germano-chilenos que habían llegado desde el sur de Chile, cabe mencionar a Georg Tauschek, Georg Huber y Karl Wiederhold, más conocido como Carlos Wiederhold. Junto con su hermano Germán, Wiederhold fundó en febrero de 1895 una casa de comercio denominada “La Alemana”, posteriormente conocida como “San Carlos”, motorizando activamente el comercio con el país vecino aprovechando los vínculos y los circuitos comerciales preexistentes entre el sur chileno y la norpatagonia argentina.

Al presente, Wiederhold es considerado oficialmente como el fundador de la ciudad y según numerosos autores el nombre de la misma se habría originado por extensión del nombre de su comercio en el uso popular, en circunstancias no del todo especificadas, para las cuales existen versiones diferentes. Lo concreto es que la intensa actividad que desarrolló Wiederhold en esos años no hacía más que ratificar la importancia estratégica del poblado San Carlos como enclave mercantil, de acopio y abastecimiento, en los circuitos de intercambio comercial en el espacio andino argentino-chileno.²

En 1895 llegaban también desde allende la Cordillera, los hermanos Félix, María y Camilo Goye, inmigrantes suizos oriundos del Cantón de Valais, a quienes se sumarían otras familias del mismo origen, tales como Neu, Felley, Mermoud y Cretón, que darían origen al poblado de Colonia Suiza, ubicado a 22 km del actual Bariloche, sobre la orilla sur del Lago Moreno.³ Inmigrantes españoles, italianos, chilenos, alemanes, belgas, centroeuropeos así como argentinos provenientes de otras provincias, se sumarían al núcleo de los primeros pobladores blancos, dedicados fundamentalmente a la producción primaria –agrícola, ganadera y forestal- y a la actividad mercantil.

La agricultura estaba fundamentalmente orientada al consumo local y en menor grado destinada al intercambio regional, mientras que la ganadería y sus derivados estaban destinados principalmente a los mercados trasandinos, formando parte del movimiento de materias primas, mercaderías y productos manufacturados que circulaban entre Carmen de Patagones, San Antonio Oeste, la región norpatagónica y los puertos chilenos sobre el Pacífico. En el caso particular de los productos forestales, aquellas maderas de calidad –que en la jerga forestal son denominadas “de alta ley”- tales como raulí, roble pellín o radial, junto con las provenientes de Chile también fueron comercializadas hacia los mercados de la vertiente atlántica.

La variedad de productos originada en la región del Nahuel Huapi y en el noroeste del Chubut se exportaban hacia los puertos chilenos, particularmente Puerto Montt en donde muchos de ellos se procesaban antes de ser exportados nuevamente hacia el Norte Grande chileno, Perú, California y Alemania principalmente. La Norpatagonia argentina exportaba básicamente productos primarios tales como ganado en pie, lanas, cueros, pieles, cerda, papas, plumas, cera, miel, y en menor grado quesos, manteca y otros productos menores, derivados de la producción agrícola, mientras que desde Puerto Montt llegaban productos manufacturados europeos de todo tipo, muchos de ellos de procedencia alemana, dado que hasta ese puerto arribaban los buques que hacían la línea Hamburgo – Bremen – Puerto Montt, pertenecientes a una naviera del mismo origen.

² Laura Méndez. *Una región y dos ciudades. Puerto Montt y Bariloche: una historia económica compartida*. 2005.

³ Liliana Lolich. *Poblados históricos de la zona Nahuel Huapi. Colonia Suiza*. 1991.

Entre fines del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, el intercambio se fue incrementando en forma significativa. Lo interesante de la cuestión, es que al reestructurarse el espacio en función de la ocupación por parte del hombre blanco, se mantuvieron los mismos circuitos de intercambio comercial que durante más de ciento cincuenta años habían vinculado el Atlántico y el Pacífico a través de la circulación entre las sociedades criollas en ambos extremos y las sociedades indígenas actuando como intermediarias. Es de destacar que estos circuitos eran aún más antiguos, anteriores a la llegada del español y de la constitución de los dominios imperiales hispanos, y formaban parte de una compleja red de rutas comerciales utilizadas por los pueblos originarios, que integraban regiones mucho más amplias a lo largo y a lo ancho de la América del Sud. Es significativo por lo tanto y resalta la vigencia de los mismos, el hecho de que el intercambio regional y la integración del cono sur al mercado mundial, llevado a cabo por argentinos y chilenos, ya con una lógica de funcionamiento plenamente capitalista, se estructuraran sobre las bases de vías comerciales preexistentes, rutas ampliamente conocidas que sirvieron para intensificar el movimiento de mercancías en ambos sentidos.

El auge del intercambio comercial entre ambos lados de la cordillera motivó la radicación de nuevos pobladores en la cuenca del Nahuel Huapi, en el Valle Nuevo (actual El Bolsón), y en localidades como El Manso, Lago Puelo, El Hoyo, Epuyén, El Maitén y Cholila, cuya actividad principal era la ganadería extensiva, tanto vacuna como ovina, orientada a la exportación hacia el Pacífico de animales en pie, cueros, lanas y otros productos derivados del aprovechamiento de la fauna silvestre tales como pelo y cuero de guanaco, pieles de zorro y plumas de choique.

Consecuentemente, atrajo también a nuevos comerciantes e intermediarios que comenzaron a desplegar una intensa actividad, centralizándose el acopio y la distribución en la cuenca del Nahuel Huapi, tanto en el paraje ubicado sobre las nacientes del Río Limay –que fue el primero en contar con comisaría, juzgado de paz y estafeta postal- como en el incipiente poblado San Carlos -el cual recién comenzó a ser conocido bajo este nombre hacia 1899-, que gradualmente adquirió predominio debido a su proximidad y facilidad de acceso al muelle ubicado en Puerto Moreno, en donde se concentraban las mercancías que arribaban desde Chile o se dirigían allí por vía lacustre, siguiendo la ruta de los lagos, a través del paso Pérez Rosales.

En 1899, la sociedad comercial Hube y Achelis, originaria de Puerto Montt, compró todos los activos de Wiederhold en territorio argentino. Según refiere Laura Méndez (2005) la gran diversificación de actividades de la empresa permitió la incorporación plena del Nahuel Huapi en el circuito comercial Patagonia-Pacífico, a través del intenso flujo mercantil desarrollado entre Bariloche y Puerto Montt. (Laura Méndez, op.cit.). La compañía de Federico Hube y Rodolfo Achelis que participaba activamente en el comercio internacional desde Puerto Montt, era propietaria de gran cantidad de tierras a ambos lados de la cordillera, curtiembres, saladeros y otros pequeños establecimientos manufactureros, controlaba gran parte del transporte terrestre en el sur chileno y prestaba servicios de cabotaje fluvial a través del Río Maullín y de cabotaje marítimo uniendo los puertos chilenos desde Valparaíso hasta Punta Arenas, incrementó notoriamente su hegemonía económica regional al comprar las propiedades de Wiederhold.

La intensificación del intercambio comercial que ésta empresa llevó a cabo, produjo una dinamización de la economía a nivel de toda la región comprendida entre el sur chileno y el noroeste patagónico argentino, que se tradujo en un notable incremento poblacional y en el florecimiento de producciones locales destinadas al autoabastecimiento y al comercio local en pequeña escala, el cual mejoró los ingresos y la capacidad de compra de la población, ya fuera con dinero o por trueque. Para la segunda década del siglo funcionaban dos astilleros: uno en la Isla Victoria, dirigido por el Ing. Otto Mühllempfordt, y otro en la orilla sudoeste del Lago Moreno. De ambos astilleros, salieron numerosas embarcaciones de distinto porte -veleros, lanchas, lanchones, botes y vapores- que participaron del intenso tráfico comercial, transportando cargas y pasajeros por el Nahuel Huapi.

A partir de este auge económico, y a los fines de aprovechar las producciones cerealeras de los valles cordilleranos y cubrir necesidades concretas de consumo, surgieron molinos harineros en numerosos sectores de la comarca andina. Podemos mencionar el molino de la familia Potthof ubicado en la Península San Pedro y el de Primo Capraro situado en el poblado San Carlos que abastecían fundamentalmente a los pobladores de la Colonia Nahuel Huapi y a los productores de Colonia Suiza, y a los molinos existentes en El Bolsón, Río Manso, Epuyén y Trevelin, quienes en conjunto comercializaban sus excedentes en las poblaciones de la estepa. Para esa época se registran importantes volúmenes de producción cerealera en San Carlos,

Península San Pedro, Colonia Suiza, Paso Limay, Rincón Grande, El Manso, El Bolsón, Río Chico, El Maitén, Cholila y Colonia 16 de Octubre (actual Esquel -Trevelin) que formaban parte del circuito mercantil en las diferentes escalas y etapas de comercialización.

En 1904 Hube y Achelis transfirieron todos sus activos a la Compañía Comercial y Ganadera Chile-Argentina, la cual pasó prácticamente a controlar todo el intercambio regional a través de sus emprendimientos, de sus medios de transporte terrestres y fluviales, y de sus casas comerciales repartidas a lo largo del área cordillerana oriental y en asentamientos claves localizados en la estepa patagónica tales como Pilcaniyeu Viejo, Comallo, Valcheta e Ingeniero Jacobacci (en ese entonces paraje Huahuel Niyeu, que en breve sería punta de rieles del Ferrocarril del Sud), así como de la red de representantes, intermediarios, comisionistas y acopiadores que constituían los primeros andariveles de la red comercial.

La Chile-Argentina, como se la denominaba popularmente, llegó a concentrar en sus manos una enorme extensión de tierras productivas. En Chile poseía propiedades -inmuebles, tierras, emprendimientos manufactureros- en Puerto Montt, Puerto Varas, Frutillar, Puerto Ensenada, Lago Todos Los Santos, Petrohué y Peulla. Del lado argentino llegó a ser la mayor propietaria de tierras en el Neuquén superando las 400.000 ha, mientras que en el Territorio del Río Negro poseían campos cuya superficie oscilaba alrededor de las 350.000 ha.⁴ En territorio rionegrino además, explotaban 162.000 ha. arrendadas a terceros. Vapores y lanchas de su propiedad aseguraban el transporte fluvial y lacustre en el Lago Nahuel Huapi y en el Lago Todos los Santos. Los tramos terrestres eran cubiertos por tropas de carretas tiradas por bueyes o caballos de tiro, tropillas de caballos de carga y mulas. Las cabezas de ganado criadas y engordadas en los campos del lado argentino, eran transportadas en pie, arreadas a través de los pasos terrestres Cochamó y Puyehue.

En agosto de 1904 el presidente Roca emitió un decreto disponiendo la exención de derechos aduaneros en la región del Nahuel Huapi tal como desde tiempo antes regía en el área cordillerana del Chubut y del Neuquén. Refiere Laura Méndez que durante las dos primeras décadas del siglo XX rigió el principio de “cordillera libre”, no sólo por cuestiones prácticas, dado que hasta ese momento no existían mecanismos adecuados de fiscalización, sino también debido a que los intereses de las burguesías chilena y argentina eran confluyentes, efectuándose negocios a ambos lados de la frontera en forma articulada. Tal como indica Bandieri (1999) estas políticas obviamente contaban con el visto bueno de los poderes centrales de ambas naciones, poderes que por otra parte estaban en manos de los propios sectores burgueses que realizaban operaciones comerciales en la región en el marco de redes de parentesco e intereses de clase. De otra manera, en un contexto en donde tanto Chile como Argentina estaban intentando fortalecer sus fronteras, no hubiera sido posible llevarlas a cabo. Por otra parte, es preciso tener en cuenta, que después de los Pactos de Mayo, firmados luego de solucionados los diferendos limítrofes, se intentaba limar los resquemores y las desconfianzas mediante el establecimiento de una cooperación bilateral que, en los hechos, estaba reconociendo la existencia de una región que trascendía las fronteras políticas que se habían impuesto.

A pesar de algunas controversias menores, marchas y contramarchas, derivadas de los intentos de avance que ambos estados nacionales procuraron desarrollar en determinados momentos, tendientes a controlar sus áreas de frontera, el esquema de “cordillera libre” funcionó en forma exitosa –si bien fue declinando gradualmente a partir de 1914- hasta el año 1920, en que definitivamente se cierran las fronteras y se corta el flujo comercial y la intensa interrelación entre ambos espacios andinos y los mercados internacionales. Mientras se mantuvo vigente este modo de funcionamiento, posibilitó un notable proceso de acumulación a favor de las clases dominantes y generó una gran prosperidad que alcanzó a los sectores sociales subalternos, permitiendo el desarrollo de los sectores medios y aceptables niveles de ingresos para los trabajadores asalariados tanto urbanos como rurales.

Los problemas comenzaron en agosto de 1914 cuando se desencadenó la Primera Guerra Mundial en el escenario europeo, cuyas consecuencias políticas y económicas se extendieron a lo largo de todo el planeta. Los países periféricos atados a la economía agro-minera-exportadora fueron los primeros en sufrir fuertemente la crisis económica que sobrevino como consecuencia de la drástica disminución del comercio internacional a raíz de las limitaciones impuestas al tráfico marítimo por las naciones beligerantes ya sea por

⁴ Susana Bandieri y Graciela Blanco. *Invirtiendo en tierras y ganados: capitales chilenos en la frontera Norpatagónica*. 1998.

acciones militares concretas tendientes a bloquear el abastecimiento del adversario o bien por las propias restricciones que las respectivas economías de guerra impusieron al comercio internacional, a los fines de reorientar todos los recursos disponibles al soporte del esfuerzo bélico.

Los efectos en Puerto Montt fueron devastadores. Tal como se mencionó, la principal línea marítima que enlazaba los mercados europeos con Puerto Montt, la Roland Linie de capitales alemanes, ldebió interrumpir sus servicios apenas iniciado el conflicto. En pocos meses los ingresos por cobro de derechos aduaneros se redujeron drásticamente, y naturalmente el intercambio comercial con el exterior prácticamente se paralizó. Esto produjo repercusiones inmediatas en la economía de la región del Nahuel Huapi. La interrupción del circuito comercial entre Europa, Puerto Montt y Bariloche se hizo sentir rápidamente, constituyéndose en uno de los factores principales que aceleró la declinación del intercambio comercial y de la complementación económica entre ambas áreas cordilleranas, así como el inicio de una crisis que fue agravándose paulatinamente y que produjo recesión y estancamiento económico en toda la región del Gran Lago y en las áreas subsidiarias.

Hacia el fin de la Primera Guerra Mundial, la situación se agravó aún más cuando el gobierno chileno, que desde tiempo antes había comenzado a tomar medidas tendientes a la reconversión económica de la región, impuso medidas restrictivas a la importación de productos argentinos, e implementó políticas tendientes a integrar el sur con la región central, que culminó con la llegada del ferrocarril desde Santiago a Puerto Montt. El golpe de gracia al intercambio regional y por ende a la estructura económico-productiva del Nahuel Huapi y de la región andina norpatagónica, se produjo en 1920 cuando el gobierno nacional argentino, decidió la instalación de una Oficina de Aduanas (“Receptoría de Rentas Nacionales”) en San Carlos de Bariloche, junto con otras en numerosos puntos a lo largo de las fronteras nacionales, con el objetivo de fiscalizar el comercio internacional y centralizar su control en la Aduana Central de Buenos Aires.

A partir de allí se inicia una nueva etapa en la región, marcada por el estancamiento económico, la declinación acentuada de los perfiles productivos vigentes hasta ese momento y la búsqueda imperiosa de modelos económicos alternativos que permitieran la recuperación y la reanudación del desarrollo económico de la región. Recién a mediados de la década de 1930, la acción planificada del Estado Nacional generaría una alternativa económica viable para Bariloche y para la región del Nahuel Huapi.

Crisis económica, recesión y búsqueda de alternativas

La coyuntura internacional determinada por el inicio de la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1914, afectó profundamente a las economías latinoamericanas basadas casi exclusivamente en la producción primaria orientada a la exportación de alimentos, materias primas y recursos naturales hacia los mercados internacionales, controlados por los países centrales, principales destinatarios de estos productos. La guerra en Europa determinó una virtual parálisis en el comercio internacional, debido a la disminución de la demanda y a la brusca baja de los precios de los productos primarios latinoamericanos, con el consiguiente deterioro de los términos de intercambio.

La crisis originada como consecuencia del conflicto bélico fue de gran magnitud, aunque no fue la primera que sufrían las economías latinoamericanas basadas en el modelo agro-minero-exportador, demostrando una vez más la fragilidad y el techo que podía alcanzar dicho modelo, que sistemáticamente mostraba sus limitaciones frente a cualquier factor que afectara la lógica económica de los mercados capitalistas centrales. A partir de 1914, ante la caída brusca del intercambio mercantil entre Puerto Montt y los puertos alemanes, que constituían la vía de acceso a Europa, y por ende la drástica baja en las ganancias así como la reducción de muchas de sus actividades, la Chile-Argentina inició un proceso de repliegue y de liquidación de sus bienes y propiedades situados del lado argentino, a los efectos de adaptarse a la nueva situación económica mundial y al inevitable reacomodamiento al nuevo contexto local. De este modo, comenzaron a restringirse gradualmente las operaciones comerciales con la región del Nahuel Huapi.

Los efectos de estas restricciones no tardaron en hacerse sentir al oriente de la cordillera, en donde la paulatina disminución de los volúmenes de exportación comenzó a afectar gravemente la dinámica económica de la región, produciéndose la pérdida de rentabilidad de los establecimientos ganaderos, la pérdida de puestos de trabajo, la disminución de los ingresos de los asalariados y el deterioro de las condiciones laborales, así como el cierre de establecimientos comerciales, la quiebra de muchos emprendimientos y la

disminución de las actividades de aquellas empresas subcontratistas ligadas al transporte de mercancías. Como consecuencia de la crisis internacional ambos gobiernos comenzaron a aplicar medidas tendientes a un mayor control aduanero y fiscal, controlando los flujos comerciales fronterizos de modo de obtener nuevos ingresos que contribuyeran a compensar las pérdidas sufridas por la disminución de las exportaciones, y mejorar así las cuentas fiscales y los aportes al tesoro nacional. En forma simultánea, ambos Estados Nacionales habían comenzado a considerar seriamente que ya era tiempo de integrar esas regiones aisladas del sur a los respectivos mercados nacionales, con lo cual se debía poner término a los intercambios regionales a escala local. En estos términos, el cierre de las fronteras, es decir la derogación del principio de “cordillera libre” era sólo cuestión de tiempo.

En 1917, los activos de la Compañía Comercial y Ganadera Chile-Argentina localizados en Bariloche y zona de influencia, fueron adquiridos por Primo Capraro, exitoso empresario italiano radicado en la zona desde 1903, propietario de un aserradero, de tierras, de una casa comercial, de un astillero, de transportes y de una empresa constructora, y por Santiago Roth, empresario argentino radicado en Peulla que era dueño de establecimientos comerciales, fincas agropecuarias, hoteles, vehículos, lanchas y vapores que operaban del lado chileno. Antes de asociarse, ambos habían participado del intercambio regional y prosperado merced al auge del mismo. Al pasar a controlar la Chile-Argentina, diversificaron aún más sus actividades, lo cual les permitió sobrevivir a la crisis que se acentuaba día a día e inclusive crecer en medio de ella, reorientando sus actividades comerciales en función del nuevo escenario. Al decir de muchos pobladores, a partir de la contracción de la economía local que se había beneficiado del fluído intercambio generado a partir de la articulación y complementación entre ambos lados de la cordillera, la intensa actividad desplegada por Capraro y sus numerosos emprendimientos, fueron los que generaron fuentes de trabajo que ocupaban a gran parte de la población de Bariloche y de la Colonia Nahuel Huapi. Sin embargo, tanto Capraro como otros notables del pueblo eran concientes que todo ese esfuerzo no era suficiente para salir de la recesión que azotaba a la región, a no ser que mediara la acción estatal para promover políticas de desarrollo.

La creación de la Colonia Agro-Pastoril Nahuel Huapi en 1902 y la reserva de tierras para el desarrollo del Poblado San Carlos en ese mismo año, había sido un intento de colonización del territorio -que apenas unos pocos meses antes se hallaba en disputa con Chile-, haciendo un ejercicio de soberanía efectiva mediante la puesta en producción a través de una colonización selectiva, de tierras que en teoría volcarían sus productos al mercado nacional al tiempo que permitiría una articulación comercial con Chile, pero con mayor presencia de capitales, agricultores, comerciantes y trabajadores argentinos o bien inmigrantes europeos - particularmente deseables según los preconceptos y prejuicios de las clases dominantes, derivados de las ideas sarmientinas que sustentaban una particular visión del progreso y de la civilización- preferentemente venidos desde el Atlántico.

Sin embargo, luego de los primeros años en los cuales la producción agropecuaria cubría necesidades locales, en función del auge económico producido por el intercambio comercial argentino-chileno, el perfil productivo agrícola-ganadero y las pequeñas agroindustrias artesanales que se habían constituido para procesar parte de los productos, no alcanzaron a despegar, y comenzaron a languidecer lentamente. Pero las razones por las cuales esto sucedió son bastante más complejas de lo que aparentan. En primer lugar la mayoría de las Colonias Agrícolas o Agro-Pastoriles que se constituyeron incluyendo a la Colonia Nahuel Huapi, habían sido pensadas, diseñadas y organizadas en los despachos gubernamentales capitalinos, siguiendo los lineamientos establecidos por la Ley N° 1501 o “Ley del Hogar” sin hacer un relevamiento ecológico, edafológico y climatológico in situ, ni considerar los aspectos topográficos, el potencial agrícola de las tierras ni las cuestiones relacionadas con los procesos de comercialización, así como los niveles de productividad que hicieran rentable la actividad.

Hay casos paradigmáticos como el de la Colonia Suiza, integrada desde 1902 en la Colonia Nahuel Huapi, que desde 1895 en que se radicaron los primeros inmigrantes suizos comenzó a desarrollar una importante producción cerealera, frutícola, ganadera -incluyendo la elaboración de derivados lácteos- y forestal que jugó un papel protagónico durante los primeros años de la colonización blanca. Alrededor de 1910, la Colonia fue galardonada en la Exposición Internacional de Agricultura y Ganadería, organizada por la Sociedad Rural Argentina en Buenos Aires, otorgándosele una medalla de plata a la mejor variedad de trigo blanco y en

1925 recibió un nuevo premio de la Sociedad Rural Argentina, “...esta vez relacionado con la producción frutícola, premiando 6 variedades de manzanas...”⁵

Sin embargo esto no alcanzó para detener el declive. La productividad fue mermando gradualmente en función de la baja rentabilidad, las dificultades de comercialización, prácticas culturales inapropiadas que disminuyeron los fantásticos rendimientos iniciales y la falta de políticas gubernamentales activas que apoyaran la actividad. En mayor o menor medida esto se repitió en todas las chacras y granjas que formaban parte de la Colonia Nahuel Huapi. La aparente sustentabilidad alimentaria que prometían las nuevas tierras y que fue posible durante los primeros años de colonización blanca, se logró a un precio ecológicamente inaceptable. En algunos casos se sobreestimó la productividad de la tierra, sobreexigiendo parcelas demasiado pequeñas para lo que se pretendía, aplicándose prácticas extensivas inadecuadas que no contemplaban una rotación planificada de los potreros. La extrapolación de técnicas agrícolas utilizadas en otros ambientes, no aptas para los ecosistemas andinos, sumado a la deforestación indiscriminada llevada a cabo para acondicionar tierras para la agricultura y la ganadería, generó un temprano agotamiento de los suelos e incipientes procesos de erosión de magnitud diversa. En pocas palabras, la fertilidad de los suelos forestales acumulada a lo largo de milenios, fue consumida en pocos decenios. El desconocimiento de la dinámica natural de los ambientes andinos aunado a la visión de la época, fuertemente anclada en la concepción decimonónica del progreso indefinido y de las infinitas posibilidades de transformación de la naturaleza de acuerdo a la voluntad y a la tenacidad del hombre, se conjugaron para inviabilizar el proyecto agropastoril y de aprovechamiento forestal y hacerlo agonizar hasta desaparecer como alternativa productiva seria.

Naturalmente, no cabe soslayar los factores económicos y políticos que hemos mencionado, y que influyeron fuertemente en el abandono del perfil agropecuario. El definitivo cierre de la frontera a partir de 1920, con la consiguiente liquidación de la complementariedad entre la IX° y X° Región chilenas y la región del Nahuel Huapi y la comarca andina subsidiaria, así como la falta de interés gubernamental en desarrollar polos agropecuarios con sistemas de producción intensiva diversificada, como alternativa a la monoproducción ovina extensiva dominante en los grandes latifundios controlada por los grandes terratenientes a lo largo de toda la estepa patagónica, desde Neuquén hasta Tierra del Fuego, insertada en los mercados capitalistas internacionales, impidieron cualquier intento ulterior de desarrollo de los valles andinos y de aquellos valles aluviales o áreas de transición que con cierta infraestructura de riego y un manejo adecuado hubiesen podido transformarse en zonas de producción que abasteciesen a vastos sectores de Patagonia que al día de hoy son abastecidos desde la región pampeana.

Persiste aún hoy en el imaginario popular la idea de que la debacle de la producción agropecuaria regional comienza cuando la región andina es integrada al mercado nacional con la llegada del ferrocarril hasta Pilcaniyeu en 1928 y finalmente hasta Bariloche en 1934. Sin embargo, coincidimos con Gutiérrez, en que esto no es exacto.⁶ Por los factores expuestos, la agricultura y la ganadería ya estaban liquidadas desde antes, reduciéndose progresivamente a ocupar el rol de economías marginales de subsistencia. Es indudable que la llegada de mercancías desde la pampa húmeda a través del ferrocarril hizo imposible que los productos locales pudieran competir con ellas, pero esto es una cuestión ulterior que consolidó un proceso iniciado tiempo antes. Los molinos harineros que habían proliferado desde San Martín de los Andes hasta Trevelin comenzaron a cerrar sus puertas hacia la segunda mitad de la década de 1920, cuando comenzó a mermar la producción de cereales y por lo tanto se dificultó la provisión de los insumos básicos para la producción de las harinas. En definitiva tanto la producción de insumos como el mercado de consumo local y regional se habían reducido demasiado para sostener la actividad molinera de manera rentable. Ya durante la década del '30 “...la provisión de harina de trigo depende de Bahía Blanca o Buenos Aires...”⁷

También se cita a nivel popular y lo sostienen algunos autores, que una gran responsabilidad en la paralización de las actividades económicas en la región le corresponde a las restricciones impuestas por las políticas conservacionistas implementadas por la Dirección de Parques Nacionales. Esto no sólo es anacrónico

⁵ Eduardo Bessera y Adolfo Moretti. *Propuesta de desarrollo productivo integrado agro-silvo-pastoril para Colonia Suiza*. 1993.

⁶ Guillermo Gutiérrez. *La posibilidad de la Sustentabilidad Regional frente a la fragmentación y las fronteras. Las lecciones del caso histórico de la Patagonia Andina Argentina*. 2005.

⁷ Guillermo Gutiérrez. *Ibidem op. cit.*

sino que resulta incorrecto. La recesión económica que sufrían los territorios nacionales era anterior a la creación del Parque Nacional y era consecuencia, como se detalló anteriormente, de la ruptura de los circuitos comerciales que integraban en forma complementaria la región del Gran Lago con el sur chileno. Es probable que las regulaciones establecidas a partir de 1922, cuando se crea el Parque Nacional del Sud, sobre la base de la donación de tierras que Francisco Moreno efectuara en 1903 destinadas a la formación de un área natural protegida, hayan frenado el otorgamiento de concesiones de explotación forestal que hubieran permitido mantener un cierto nivel de actividad económica con aceptables márgenes de rentabilidad, y en consecuencia paliar en mayor o menor medida la crisis económica que se acentuaba gradualmente. Pero la explotación forestal que se había llevado a cabo desde los primeros asentamientos de pobladores blancos distaba mucho de haber sido racional, y nada indicaba que nuevas concesiones de aprovechamiento se desarrollaran en condiciones diferentes. En pocos años, algunos sectores del bosque andino-patagónico fueron devastados generando daños ambientales irreversibles, que hasta el presente no han sido objeto de reparación ecológica alguna. Lo más probable entonces es que de haber continuado la modalidad de concesiones forestales tal como se habían llevado a cabo, lejos de solucionar el problema, lo hubiera agravado con el tiempo, dado que la prosperidad económica hubiese sido efímera, esfumándose cuando se agotara el recurso.

En realidad las restricciones y regulaciones que a partir de 1922 comenzaron a tomar forma, si bien en la práctica el Parque Nacional del Sud existía principalmente en los papeles, sirvieron para proteger - cuando menos en forma parcial- los bosques naturales que aún no habían sido afectados y con ellos las cabeceras de cuencas de la intrincada red de ríos y lagos de origen glaciario que regulan el escurrimiento a través de complejos sistemas hídricos tales como el de los ríos Limay-Negro y Manso. Por otra parte, fue recién en 1934, con la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi cuando la presencia del Estado Nacional se hizo efectiva y la normativa ambiental elaborada por la Dirección de Parques Nacionales comenzó a ponerse en práctica de un modo más sistemático.

Cabe mencionar que mientras ocurría este proceso, se intentaron poner en práctica otros proyectos de desarrollo para la región que lamentablemente no llegaron a buen término. El más significativo es el caso del modelo propuesto por el Geólogo norteamericano Bailey Willis y el equipo de técnicos contratados por el Gobierno Nacional, que integraban la Comisión de Estudios Hidrológicos, la cual entre 1911 y 1914 llevó a cabo un relevamiento integral del área Norpatagónica desde San Antonio Oeste hasta San Carlos de Bariloche, y del Área Andina desde Junin de los Andes hasta Cholila, Esquel, Trevelin y Corcovado, realizando estudios hídricos, geológicos, geomorfológicos y topográficos, evaluando los recursos naturales, el uso del territorio, la localización de fuentes de energía y el potencial productivo de los suelos, así como el estudio de una compleja red ferroviaria que conectaría toda la Patagonia desde el Atlántico hasta la Cordillera y de allí hasta el Pacífico

En el informe publicado hacia fines de 1914, que condensaba la primera parte de los estudios realizados durante cuatro intensos años de trabajo, se delineaban los lineamientos básicos para la puesta en marcha de un modelo de desarrollo integrado que contemplaba la articulación de la producción primaria agrícola, ganadera, forestal y minera, con la producción industrial y la prestación de servicios turísticos relacionados con el Parque Nacional -aún en los papeles- creado a partir de la iniciativa de Moreno. La creación de un centro industrial en el Nahuel Huapi, actuaría además como catalizador de otros polos productivos que se complementarían, de acuerdo a las características de cada área. Se preveía la producción agrícola y ganadera en los fértiles valles andinos, la explotación regulada de las masas forestales del área andina, así como el aprovechamiento de los recursos hídricos de la Norpatagonia tendientes a la irrigación de áreas con potencial agropecuario y la explotación de diferentes yacimientos de minerales localizados en diversos sectores de la meseta central.

La ciudad industrial de Nahuel Huapi y con ella los sueños de un desarrollo nacional autónomo murieron antes de nacer y no llegaron a ponerse en práctica. Los más virulentos opositores fueron los capitales británicos quienes no deseaban perder el control monopólico sobre el transporte ferroviario y veían con preocupación un eventual proceso de industrialización que permitiera a la Argentina superar el rol agro-exportador y que por lo tanto pusiera límites a la importación de manufacturas, en donde los términos de intercambio eran casi siempre favorables a Gran Bretaña, e inclusive competir en otros mercados con las manufacturas que la Nación produjera. Por otra parte, tanto los hacendados de la pampa húmeda como los de Patagonia, exportadores de carnes, cueros, granos y lana, como los importadores de tejidos y otras manufacturas británicas se opusieron tenazmente a la iniciativa. El propio Ministro de Obras Públicas, Dr. Manuel Moyano,

antes de ejercer como tal había sido alto funcionario en los ferrocarriles británicos, con los cuales aún mantenía vínculos, por lo que era altamente improbable que apoyara un proyecto industrializador que rompiera con la hegemonía británica en el cono sur de América.

Hacia el año 1914 la población de San Carlos de Bariloche oscilaba alrededor de los 1400 habitantes, constituyéndose en el núcleo poblacional y urbano más importante de todo el departamento homónimo. Para ese entonces existía en el pueblo una Comisión de Fomento presidida por el Ing. Emilio Frey, a la sazón Delegado de Tierras y Colonias, quien había sido subjefe de la Comisión de Estudios Hidrológicos. Esta Comisión de Fomento se encargaba de resolver las necesidades más importantes que se planteaban en el pueblo, ocupándose de recaudar fondos entre los vecinos para el desarrollo de obras de infraestructura y otras mejoras.

En 1916, por sugerencia de Francisco Moreno con quién había trabajado en la Comisión de Límites y lo unía una sincera amistad, Frey redactó un petitorio dirigido al Presidente Hipólito Yrigoyen, firmado por gran cantidad de vecinos, en donde se exponían los problemas que atravesaba Bariloche y la región aledaña, y se enumeraban las necesidades más perentorias. Luego de invitar al Presidente a visitar la región, el memorial reclamaba la urgente necesidad de que el ferrocarril llegara hasta Bariloche. En el marco de la creación del territorio de Los Lagos, se visualizaba al ferrocarril como factor esencial para el desarrollo de la región andina. Se resaltaba la importancia de las líneas ferroviarias, dado que no sólo se solicitaba la terminación del ramal San Antonio – Bariloche, sino también la construcción de los ramales que conectarán Bariloche con Junín de los Andes al norte y con Fofocahuel al sur.

No resultaba casual que el planteo de Frey retomara las propuestas de Bailey Willis y de la Comisión de Estudios Hidrológicos. Frey había secundado al geólogo norteamericano en la elaboración del proyecto y conocía la región al dedillo. Creía firmemente en la necesidad de poner en marcha un modelo productivo integrado que permitiera el máximo aprovechamiento del potencial que ofrecía la región, teniendo como eje la ciudad industrial. Para ello era necesario contar con una red ferroviaria adecuada conectada con el resto de la red nacional, una red de caminos que comunicara Bariloche con la meseta, con el Alto Valle del Río Negro, con Chile a través del Paso Puyehue y con las localidades ubicadas al sur del paralelo 42°, obras de aprovechamiento de energía para futuras industrias, escuelas, un juzgado, una comisaría, una oficina de correos y telégrafos y hasta una sucursal del Banco Nación. Se solicitaba la liberación de tierras fiscales para destinarlas a la producción agrícola y ganadera, e inclusive el memorial proponía expropiar los latifundios que rodeaban al lago, o bien obligar a sus propietarios a parcelarlos en lotes agrícolas y forestales y ponerlos en producción. “...Son unas 30 leguas cuadradas en poder de unos cuantos terratenientes que no se interesan mayormente por el porvenir de la región, radicados en Buenos Aires o en el extranjero...”⁸ De acuerdo a sus cálculos el parcelamiento de las tierras expropiadas permitiría que cerca de 200 familias se dedicaran a la agricultura y unas 100 a la ganadería.

Por otra parte, por primera vez se hablaba formal y detalladamente de una nueva “industria” que surgiría con fuerza: el turismo, preanunciado por los visitantes que ya se aventuraban a pesar de las dificultades de la travesía, para conocer los paisajes descriptos por Moreno y otros viajeros, paisajes que comenzaban a rodearse de un halo mítico en ciertos círculos de la Capital de la República. Pero para el desarrollo del turismo, entendido como ocio planificado en un marco de disfrute de las bellezas escénicas, era vital la construcción de caminos modernos y vías férreas. Esto permitiría una mayor afluencia de visitantes y por ende de industrias y actividades subsidiarias de la recreación. A pesar de su elocuencia y claridad el memorial no tuvo los efectos esperados. Por lo menos, no en lo que hace a la propuesta global ni en cuanto a resultados inmediatos. Sin embargo dejó huellas que impulsaron a Frey y a otros pobladores a seguir luchando por impulsar el desarrollo regional.

Hacia 1920, Primo Capraro que junto con Santiago Roth había adquirido en 1917 a la Chile-Argentina, se había transformado en el empresario más importante de Bariloche y de la región andina. Su actividad comercial y productiva había alcanzado un alto nivel de diversificación. Era propietario de la empresa constructora más importante de la región, dedicada a la construcción de viviendas y merced a la obtención de contratos públicos, también de edificios estatales, caminos, puentes y obras viales. Poseía el aserradero más

⁸ Emilio Frey y otros. *Memorial dirigido al Presidente Hipólito Yrigoyen*. 1916.

importante de toda la cuenca del Gran Lago, así como una flota de vapores y lanchas para transporte de cargas y pasajeros que navegaba a través de los lagos Nahuel Huapi, Moreno, Correntoso, Traful y Espejo. Era dueño de vehículos de transporte automotor, casas comerciales y agencias de venta de vehículos, agente de YPF y de otras empresas de combustibles, así como representante de empresas de seguros y de servicios financieros.

Desde este espacio de poder aprovechó para peticionar a las autoridades federales con el objeto de poner en marcha planes de desarrollo regional, que retomaban las ideas de Bailey Willis y de Emilio Frey de articular un modelo productivo integrado. Si bien Capraro fue un personaje controvertido -aún hoy es objeto de opiniones encontradas-, lo cierto es que dedicó mucho tiempo y aplicó mucha energía en la difusión de un proyecto en el cual creía con convicción. Convicción que lo llevó a efectuar varios viajes a Buenos Aires y entrevistarse con ministros, secretarios de estado y legisladores, intentando lograr apoyo para sus iniciativas. A pesar de su entusiasmo y de su tenacidad, no logró obtener resultados importantes. El 4 de octubre de 1932, sin que quedasen claros los motivos de su drástica decisión, Capraro puso fin a su vida, suicidándose mediante un disparo. Con la muerte de Capraro, moría también la última posibilidad de llevar adelante un modelo de desarrollo productivo que de haber prosperado hubiese modificado la estructura de la Patagonia y muy probablemente la de la República.

Sin embargo, aún cuando no se visualizaran cambios importantes, el año 1922 había marcado un punto de inflexión que marcaría la historia de la región. El 8 de abril de ese año, el Presidente Yrigoyen firmaba el decreto de creación del Parque Nacional del Sud, sobre la base de las tierras donadas por Moreno a tal fin, oficialmente destinadas a la creación de un Parque Nacional mediante decreto del Presidente Roca de 1904. Refrendado por el Ministro de Agricultura, Dr. Honorio Pueyrredón, el decreto de Yrigoyen creaba formalmente el Parque Nacional del que tanto se esperaba, ampliando su jurisdicción hasta una superficie aproximada a las 780.000 hectáreas; fijaba los límites del mismo, dándole un carácter de reserva y designaba al Ing. Frey como encargado de su dirección provisional y de su vigilancia, debiendo elevar al Ministerio de Agricultura un proyecto de reglamentación para el funcionamiento del parque. Entre otras consideraciones el decreto establecía la prohibición de cortar árboles, prohibía la “*matanza de animales silvestres*”⁹, la alteración o modificación de cursos de agua y establecía que no se harían nuevas concesiones de tierras ni de explotación de bosques. El objetivo del Parque Nacional no era solamente promover la conservación de los recursos naturales sino también atraer al turismo. El proyecto inicial que Frey se encargó de redactar, sentó las bases del futuro desarrollo turístico regional, que ante la imposibilidad de concretar otras opciones era visualizado como la alternativa más viable -quizás la única posible- de desarrollo económico.

El 14 de abril de 1924 el Presidente Marcelo Torcuato de Alvear, firmaba el Decreto Presidencial por el cual se creaba la Comisión Pro Parque Nacional del Sud, con el objeto de plasmar en el terreno lo que se había formalizado en los papeles y darle entidad real al área, de manera de poner en práctica los objetivos de su creación y reglamentar en forma definitiva su funcionamiento. Esta comisión estaba integrada por personajes notables de la alta sociedad porteña, muchos de los cuales poseían intereses en la región. Podemos citar entre ellos a Carlos Tornquist, Jorge Mitre, Horacio Anasagasti, Honorio Pueyrredón, Luis y Fermín Ortiz Basualdo, Aarón de Anchorena y Leopoldo Melo.

A pesar de las vicisitudes que aún habrían de producirse antes de la concreción de las iniciativas propuestas, el perfil turístico de la región ya estaba definitivamente delineado. Como la historia lo demostraría, su puesta en marcha era sólo cuestión de tiempo, ya que la inercia y la burocracia gubernamental pudo demorar el proyecto, pero no por suscitarse fuertes oposiciones como fuera el caso del proyecto con base industrial que una década antes había propuesto el ministro Ramos Mexía, sino básicamente por ineficacia y desinterés en los territorios nacionales patagónicos, actitud que se modificó rápidamente cuando la coyuntura mundial requirió nuevas respuestas por parte del Estado Nacional.

⁹ *Decreto Presidencial de creación del Parque Nacional del Sud.* Hipólito Yrigoyen - Honorio Pueyrredón. 1916.

El turismo como alternativa productiva. Orígenes, evolución y desarrollo.

Emilio Frey, en su nueva función de director de un Parque Nacional que en la práctica sólo tenía existencia virtual, se tomó muy en serio su trabajo. No sólo se ocupó de hacer cumplir las pocas regulaciones que surgían del decreto presidencial de 1922, sino que de inmediato se abocó a la elaboración del proyecto de reglamentación y funcionamiento encargado por el Poder Ejecutivo Nacional. Desde los tiempos en que había sido uno de los hombres de confianza de Moreno en la Comisión de Límites, luego como lugarteniente de Bailey Willis y posteriormente como Delegado de Tierras y Colonias en Bariloche, había bregado permanentemente por el desarrollo de la Patagonia y en particular por la región andina. Había sido partícipe de los sueños de Moreno y del “yankee”, avizorando un futuro que no fue. Ahora como encargado del Parque Nacional veía la oportunidad de hallar una opción productiva que permitiese el despegue económico de la región.

Luego de los sucesivos fracasos, tenía claro que la opción concreta que se planteaba era la promoción de la actividad turística y que el Parque Nacional actuaría como catalizador. Esto implicaba la creación de un verdadero centro de actividades turísticas y recreativas al estilo de los que había conocido en Suiza durante su juventud, mientras cursaba sus estudios de Ingeniería. En 1923 escribía que deberían construirse hoteles, albergues y casas de pensión. A ello debería sumarse la construcción de un gran hotel de nivel internacional en la Península Llao Llao “*con un buen puerto sobre el Lago Nahuel Huapi*”. Consideraba de vital importancia la construcción de un camino para vehículos desde Bariloche hasta Puerto Llao Llao, no sólo pensando en el turismo sino también para dar salida a los productos de la Colonia, reiterando conceptos que había plasmado en 1915 en un informe que había dirigido a la Dirección General del Territorio. Debía fomentarse la navegación recreativa y la construcción de nuevos caminos que facilitarían el acceso por vía terrestre a escenarios de “*singular belleza*”. Insistía en la imperiosa necesidad de que el ferrocarril llegara de una vez por todas a San Carlos de Bariloche de modo de que los costos fueran accesibles a la mayor cantidad posible de visitantes.

Observado en profundidad, el agudo análisis de Frey buscaba en realidad sistematizar y aprovechar al máximo una actividad que no era nueva en la Colonia y que desde principios del siglo venía perfilándose cada vez con mayor intensidad. En la propia carta de donación de tierras, en noviembre de 1903, Moreno había asignado al turismo un rol protagónico en relación a las funciones sociales que debería cumplir el futuro Parque Nacional. Según sus propias palabras los ambientes naturales debían preservarse para contribuir al descanso y al solaz de los visitantes que acudieran a conocer sus bellezas naturales.

“Cada vez que he visitado esa región me he dicho, que convertida en propiedad pública inalienable llegaría a ser pronto centro de grandes actividades intelectuales y sociales, y, por lo tanto, excelente instrumento de progreso humano”, afirmaba con convicción. Y concluía esperanzado, diciendo “*...así en aquella magnificencia tranquila podrán encontrar sano y adecuado panorama los habitantes de ambos lados de los Andes, y contribuir, reunidos en comunidad de ideas durante el descanso y el solaz, cada vez más necesario en la vida activa del día, a resolver problemas que no llegaran a solucionar nunca los documentos diplomáticos...*” Moreno creía que el contacto directo con la magnífica naturaleza que él había conocido tiempo antes, contribuiría a mejorar las relaciones humanas, en particular limar asperezas y resquemores entre dos países hermanos que se habían visto envueltos en un largo y por momentos áspero diferendo limítrofe.

Aún antes de 1902, cuando el laudo arbitral de la Corona Británica puso fin al conflicto limítrofe entre Chile y Argentina, los relatos de sus periplos en la cordillera patagónica, publicados en periódicos nacionales de importante circulación, habían excitado la imaginación de muchos lectores pertenecientes a la burguesía urbana, acostumbrados a realizar viajes de placer a Europa, de acuerdo a esas modalidades de ejercer el ocio en forma itinerante, como viajeros ávidos de conocer lugares, paisajes, culturas o vestigios del pasado, que desde el último cuarto de siglo habían comenzado a generalizarse entre las clases pudientes de Occidente.

Coinciden varios autores que los primeros turistas que pueden calificarse como tales fueron Aarón de Anchorena, Carlos Lamarca y Esteban Llavallol -todos ellos exponentes de la alta burguesía porteña-, quienes en ese año de 1902 llegaron al Nahuel Huapi luego de un largo periplo que incluyó un viaje en tren desde Buenos Aires hasta Bahía Blanca, una navegación desde allí hasta Puerto Madryn, una larga travesía en carretas -escortados por una patrulla militar de la Compañía de Rifleros del Chubut- hasta la Colonia 16 de

Octubre, para llegar finalmente al Poblado San Carlos. Por sugerencia de Emilio Frey y otros miembros de la Comisión Argentina de Límites, que tenía su campamento base en San Carlos, Anchorena y sus amigos se embarcaron hacia la Isla Victoria donde establecieron su campamento y recorrieron toda la Isla. Anchorena quedó tan impresionado con la belleza de los escenarios visitados que a su regreso a la Capital, merced a sus contactos en el gobierno, inició las gestiones tendientes a obtener la concesión de ocupación y explotación de la Isla. El regreso de los “turistas” porteños se inició siguiendo el curso del Río Limay hasta Neuquén, y de allí navegaron el Río Negro hasta Carmen de Patagones, en donde tomaron el ferrocarril que los depositó en Buenos Aires. Este viaje es considerado un hito dada la naturaleza del mismo y los objetivos de quienes lo emprendieron -hoy lo encuadraríamos sin duda como turismo de aventura- abriendo la puerta a sucesivos visitantes que comenzaron a acercarse a la región con fines recreativos, sin otro objetivo que conocer los escenarios naturales y ejercer el ocio en un marco físico y cultural completamente distinto a aquel de donde provenían.

Sin embargo es necesario mencionar que antes de la llegada de los primeros visitantes con fines turísticos, existía desde 1896 aproximadamente una mínima infraestructura para el alojamiento de quienes transitaban la región, en momentos del gran auge económico derivado del intenso intercambio mercantil que se registraba con el sur chileno. Wiederhold poseía una barraca-albergue bastante precaria en Puerto Moreno, destinada al alojamiento de comerciantes, viajeros que hacían el cruce en función de negocios y del personal vinculado al transporte tanto terrestre como lacustre, que participaban en las distintas etapas del circuito desde y hacia el Pacífico. En el Poblado San Carlos, contiguo a su almacén, Wiederhold había construido un albergue de 11 habitaciones, más cómodo y prolijo que el anterior, en donde se alojaban comerciantes, hacendados y funcionarios públicos cuya estadía era un poco más prolongada. Al fundarse oficialmente el pueblo en 1902, se habían levantado tres establecimientos más que ofrecían alojamiento: el Hotel Perito Moreno, con unas pocas habitaciones que podían alojar a unas veinte personas, una pensión que solía recibir a ganaderos y agricultores de la zona. y una fonda-albergue donde se alojaban troperos y peones de campo. Se observa que hasta aquí, la oferta de alojamiento estaba fundamentalmente vinculada al movimiento de personas relacionadas directa o indirectamente con la actividad mercantil y con las tareas administrativo-gubernamentales.

En 1904, la Sociedad Comercial y Ganadera Chile-Argentina difunde una publicación en donde por primera vez se promociona la travesía turística a través del circuito de los lagos, para conocer las bellezas paisajísticas existentes a ambos lados de la Cordillera de los Andes. Por primera vez también, aparece mencionada la región bajo la categorización de “*la Suiza Chilena y Argentina*”. Simultáneamente en Buenos Aires, se publicaba en Buenos Aires un artículo, en donde el autor alentaba a conocer la región del Nahuel Huapi, denominándola “*el Jardín de los Andes*”, e indicaba como llegar desde la Capital, mediante el ferrocarril hasta Fuerte General Roca y desde allí hasta Bariloche, tras diez días de viaje en carro.¹⁰ Hacia fines de 1910, el escritor y periodista Emilio Morales publicó en Buenos Aires un libro intitolado “*Lagos, Selvas y Cascadas*” que puede considerarse con justicia la primer guía turística del sur argentino. En el texto se hacen descripciones detalladas y precisas de lugares, paisajes, sitios de interés, itinerarios, paseos y excursiones que ofrece la zona, indicando características, tiempos de travesía, dificultades, etc. Alcanzó una difusión tal que contribuyó a acrecentar el mito de las tierras vírgenes que constituían la “*Suiza Argentina*”, esos escenarios de montaña y bosque que “nada tenían que envidiar” a la verdadera Suiza.

En 1913 se habilitó el primer camino para automóviles entre Neuquén y Bariloche, sobre la traza del antiguo sendero de carretas, en función de la visita que efectuaría el ex - presidente norteamericano Theodore Roosevelt con su esposa. Arribado desde Chile por Puerto Blest en viaje de placer, permaneció unos días en Bariloche recorriendo el Lago Nahuel Huapi, para luego dirigirse en automóvil a Neuquén, a través del nuevo camino preparado por la Gobernación del Territorio y construido por los presidiarios reclusos en la cárcel del Neuquén. En 1915 se inauguró el primer servicio de automóviles para transporte de pasajeros entre Bariloche y Neuquén, brindado por la empresa neuquina “La Veloz”, que cubría el trayecto en aproximadamente 38 hs. vadeando ríos y arroyos. Los servicios estaban sujetos a las condiciones climáticas, al nivel de los cursos de agua y a los desmoronamientos que solían producirse en algunos tramos del camino. Al poco tiempo, la empresa comenzó a ofrecer viajes a Chile y a Buenos Aires, combinando trasbordos lacustres y ferroviarios respectivamente. El viaje completo entre Buenos Aires y Puerto Montt tardaba entre una semana y

¹⁰ Ricardo Vallmitjana. *90 Años de Turismo de Bariloche*. 1993.

diez días. En ese mismo año llegaron a Bariloche los primeros turistas que completaron el circuito desde Buenos Aires, pasando por Fuerte Gral. Roca, Neuquén y Zapala.

En 1916 se inauguró el Hotel Los Lagos posteriormente llamado Hotel Central, el que luego de sucesivos cambios de propietario fue ampliado, dotado de doce habitaciones, salón comedor, y agua corriente caliente y fría. Para esta fecha, la afluencia de visitantes era cada vez mayor. A fines de 1915, la escritora Ada María Elflein había visitado la región completando todo el circuito desde Buenos Aires hasta Puerto Montt, y plasmado sus experiencias en el libro *“Paisajes Cordilleranos. Descripción de un viaje por los lagos andinos”* que tuvo gran difusión en la capital argentina y contribuyó a que nuevos visitantes se lanzaran a llevar a cabo un viaje que aún guardaba características de periplo y un matiz aventurero.

Hacia fines de 1917, Ricardo Roth, que junto con Primo Capraro había comprado parte de los activos de la Chile-Argentina, era propietario del Hotel de Puerto Blest y del Hotel Lago Frías, así como de vapores que navegaban por el Lago de Todos los Santos y había creado la empresa de transporte de pasajeros Andina del Sud, cuyos automóviles cubrían los tramos terrestres desde Puerto Frías hasta el territorio chileno. Se propuso potenciar el circuito turístico de los lagos ofreciéndolo como producto completo desde Buenos Aires hasta Bariloche, pasando por Puerto Blest, Puerto Frías y cruzando a Chile por el Paso Pérez Rosales hasta Peulla, Petrohué y Puerto Varas, en donde podía optarse por viajar hasta Puerto Montt o bien hasta Santiago de Chile por medio del ferrocarril. Desde la capital chilena era posible abordar el Ferrocarril Trasandino hasta Mendoza y desde allí a Buenos Aires. El viaje podía hacerse en ambos sentidos y el circuito completo entre Buenos Aires y Santiago, pasando por las localidades mencionadas podía completarse en diez días. Ese mismo año, a través de la agencia de turismo internacional Exprinter, llegó a Bariloche el primer contingente de 7 turistas provenientes de Buenos Aires que completaron la travesía hasta Puerto Varas.

Luego de haberla usufructuado durante casi un decenio, las fuertes críticas que se alzaban en el Congreso Nacional en 1916 decidieron a Aarón de Anchorena a renunciar a la concesión de la Isla Victoria y devolverla al Estado Nacional, quién se hace cargo del territorio y de todas las instalaciones montadas por el hasta entonces concesionario, a través del Ministerio de Agricultura. A partir de allí comenzó a ser visitada asiduamente por los turistas que se aventuraban por la región. Surgieron entonces las primeras excursiones lacustres regulares. Primo Capraro promocionaba un servicio de excursiones a Puerto Tigre, al actual Puerto Anchorena, a Puerto Manzano, a Correntoso y a Lago Espejo. Hacia 1927 Capraro había organizado un aceitado sistema de excursiones lacustres que recorrían gran parte del lago, mediante su flota de vapores y lanchas, combinadas con excursiones terrestres en los lugares donde tocaban tierra. Bariloche ya era el lugar indiscutible de llegada y desde donde se movilizaban los turistas que visitaban la región del Nahuel Huapi y su flamante Parque Nacional.

Antes de 1930 la infraestructura hotelera había alcanzado un desarrollo considerable. Capraro, que tenía acuerdos comerciales con las agencias de turismo Exprinter y Villalonga, recibía contingentes de turistas en el Hotel Suizo, en el Hotel Correntoso, y en las hosterías Bahía López y Lago Gutiérrez, todos de su propiedad, considerados de los mejores de la época. No obstante, en el pueblo habían surgido otros hoteles de buen nivel -para los criterios de la época- tales como el Hotel Parque, el Hotel Italia, el Hotel Central, el Hotel San Carlos y el Hotel Belle Vue, además de albergues y pensiones familiares. En zonas aledañas, dentro del Parque Nacional habían surgido hoteles en Puerto Pañuelo, Traful, Mascardi, Los Coihues y Correntoso, mientras que las excursiones lacustres se habían extendido a los lagos Moreno, Gutiérrez, Mascardi, Espejo y Traful. Los turistas llegaban desde Buenos Aires hasta Pilcaniyeu, que en 1928 era punta de rieles, y de allí completaban el trayecto hasta Bariloche en automóviles o pequeños colectivos.

Refiere Ricardo Vallmitjana que durante el año 1930 la cantidad de visitantes fue de 330 para una capacidad hotelera instalada de 470 camas y una población estable de alrededor de 2000 personas. En 1931 el número de turistas se incrementó a 440, mientras que en 1932 alcanzó la cantidad de 620 personas. No se dan detalles de distribución anual de visitantes ni de los niveles de ocupación hotelera estacional. Lo cierto es que el incremento de visitantes manifestaba una tendencia significativa y sostenida, que daba cuenta de la importancia del fenómeno turístico, pese a las dificultades que aún implicaba llegar al Nahuel Huapi.

Es preciso señalar que el incremento que se produce a partir de 1931 tuvo mucho que ver con la terminación del puente ferro-carretero ubicado sobre el Río Negro, entre Carmen de Patagones y Viedma, que

puso fin a los trasbordos que dificultaban y complicaban el viaje entre Buenos Aires y San Carlos de Bariloche. Finalmente, la tan añorada llegada del ferrocarril a Bariloche, concretada en 1934, confirmó y potenció la tendencia antes mencionada facilitando el arribo de visitantes que en ese año ascendió a 1500. Para esa época, completando el cuadro del crecimiento que había experimentado la actividad turística en San Carlos de Bariloche, ya existían numerosas agencias locales de turismo que desde fines de la década de 1920 habían comenzado a operar brindando servicios receptivos, ofreciendo excursiones y paseos de diversa índole y comercializando paquetes turísticos con agencias importantes de Buenos Aires y del sur chileno.

Sumado a la inauguración de servicios ferroviarios regulares que brindaban mayores facilidades, la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi, en noviembre de 1934, y la consiguiente puesta en marcha de políticas activas por parte del Estado Nacional orientadas hacia el desarrollo del turismo hizo que para la temporada 1939/1940 la cantidad de turistas arribados superara las 6.900 personas. El impulso que Parques Nacionales le daría al turismo a través de la construcción de caminos, senderos recreativos, infraestructura de servicios, infraestructura hotelera, muelles, aeropuerto, el desarrollo urbanístico del pueblo y políticas de fomento para el desarrollo de emprendimientos privados, sería desde entonces imparable y cambiaría para siempre el perfil productivo y la fisonomía de la ciudad y de la región. Pero esta es una historia posterior al período que nos ocupa y que será desarrollada con mayor profundidad en otra etapa de la investigación.

Luego de muchas marchas y contramarchas, y de un largo proceso en el cual se ensayaron diferentes alternativas productivas, la actividad turística transitó desde sus formas embrionarias hasta constituirse en la actividad económica central, factor de desarrollo excluyente que transformó definitivamente las estructuras económicas de la ciudad y de la región andino-patagónica, generando nuevas formas de acumulación que sacaron a la antigua Colonia del letargo. Si bien la propuesta es reflexionar sobre el como y el porque se dió este proceso y analizar las modalidades bajo las cuales se desarrolló, es pertinente plantear que en algún momento deberá efectuarse un análisis exhaustivo subsidiario que permita valorar lo que se ganó y lo que se perdió en el proceso de transformaciones socioeconómicas que se sucedieron a partir de la adopción del nuevo modelo productivo.

Conclusiones, discusión teórica e interrogantes

La profunda depresión económica que signó la década de 1930 luego del crack bursátil de Wall Street en 1929, obligó a los estados nacionales a adoptar políticas de intervención directa o indirecta tendientes, a regular la economía y sostener la reproducción del sistema en medio de la crisis, en el marco del reacomodamiento del sistema capitalista internacional. Los países periféricos, subsidiarios del capitalismo central, naturalmente no pudieron sustraerse al cimbronazo económico y se vieron obligados a adoptar medidas similares -tanto en lo social como en lo económico- ante la necesidad de contener el malestar social, encontrar alternativas que permitieran sostener los regímenes de acumulación y capear el temporal hasta que la economía se “normalizara”. En nuestro país, los gobiernos de la restauración conservadora se vieron obligados a intervenir cada vez más abiertamente en el manejo de la economía. Los sectores más lúcidos de la clase dominante advirtieron la necesidad de desarrollar los mercados internos, desarrollando estrategias sustitutivas que permitieran compensar la caída de las exportaciones. Había quedado en total evidencia la vulnerabilidad del modelo agroexportador centrado en la pampa húmeda y en la producción lanera patagónica.

Se planteó entonces la necesidad de integrar los territorios nacionales patagónicos al mercado nacional y sentar en ellos una presencia efectiva del Estado Nacional, particularmente en las áreas andinas de frontera, donde aún persistían resabios de los antiguos circuitos mercantiles que las enlazaban con las poblaciones chilenas del Pacífico, que escapaban al control fiscal, político y económico de la Nación. Frente a la situación crítica en que se hallaban, producto del abandono y el desinterés manifestado hasta ese momento por el poder central, las medidas oficiales que se tomaron se manifestaron como actos de soberanía. El instrumento adecuado para llevar a cabo esas políticas de estado fue la Dirección de Parques Nacionales y dependiendo de ésta, el Parque Nacional Nahuel Huapi, creados por Ley 12.103 del 9 de octubre de 1934, quién se encargó de poner en práctica estrategias de desarrollo regional tomando como eje central el fomento del turismo.

Los sectores que motorizaron ésta iniciativa, con Ezequiel Bustillo -prominente miembro de la oligarquía porteña- como cabeza visible, visualizaron en la actividad turística una alternativa económica y política viable para el crecimiento de la región e integrarla plenamente al resto de la Nación, en el marco de

políticas nacionales que se proponían “argentinar” la Patagonia. Esto implicaba concretar el control efectivo del territorio mediante el desarrollo de infraestructura básica, el disciplinamiento de las poblaciones patagónicas merced a la implantación de reparticiones e instituciones nacionales que hasta ese momento eran escasas - registros civiles, receptorías de rentas, escuelas primarias nacionales, salud pública, unidades militares-, un mayor control aduanero y fronterizo, la fiscalización del uso de los recursos naturales, romper definitivamente la integración regional extrafronteriza y favorecer la radicación de población argentina en la región.

Los magníficos escenarios naturales que ofrecía la región del Gran Lago, encuadrados dentro de un Parque Nacional, brindaban la posibilidad cierta de generar un flujo de visitantes y de recursos que movilizarían la economía regional. Eran necesarios entonces caminos, hoteles, transportes, comunicaciones e infraestructura edilicia, tareas que asumiría el Estado Nacional, de la mano del apoyo a la actividad privada mediante créditos accesibles y subsidios. En este sentido, todas las acciones que el Estado implementó a partir de 1934, se plantearon en función del turismo. En forma paralela, se desplegó una intensa publicidad que, sosteniendo el mito de la “Suiza argentina”, tenía por objeto dar a conocer los paisajes del Parque Nacional y atraer a visitantes de alto nivel económico.

La población de Bariloche y de la región andina recibió con beneplácito la creación del Parque Nacional y la llegada del ferrocarril, luego de años de postergaciones, abandono y recesión económica. Las metas que se propuso y los logros que concretó el Estado Nacional, adoptando plenamente un nuevo modelo productivo para la región, se inscribieron en ideas que no eran novedosas. Por el contrario, de acuerdo a la información existente y a la observación de la evolución económica de la región andina desde antes de la creación de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi, se verifica que la idea de promover el turismo está presente desde los mismos orígenes de la colonización blanca de la región. En sus informes oficiales y en sus relatos de viaje, Francisco Moreno había apreciado el potencial turístico de los Andes Patagónicos, haciendo mención a la puesta en valor del patrimonio natural como factor cultural, educativo y de recreación, susceptible de ser apreciado por el hombre urbano.

Otros viajeros provenientes de ambos lados de la cordillera se encargarían desde fines del siglo XIX de promover los atractivos paisajísticos de la región, mientras que la propia Compañía Comercial y Ganadera Chile-Argentina poseía hoteles y hosterías en ambos países, que desde las primeras décadas del siglo XX alojaron a los primeros turistas propiamente dichos que se aventuraron por esas recónditas latitudes. Cuando Roth y Capraro adquirieron los activos de la Chile-Argentina, comprendieron de inmediato que el turismo era una actividad que daría dividendos interesantes si se la desarrollaba adecuadamente y orientaron parte de sus inversiones hacia la prestación de servicios a los visitantes -alojamiento, gastronomía, excursiones, transporte, etc.-, cubriendo un amplio circuito comprendido entre Buenos Aires y Santiago de Chile, cuyo eje era la región de los lagos argentino-chilena.

Los ambiciosos proyectos de desarrollo derivados de los relevamientos realizados por la Comisión de Estudios Hidrológicos dirigida por Bailey Willis y organizada por el Ministro Ramos Mexía, propusieron un modelo integrado donde el eje iba a ser la producción industrial, pero al mismo tiempo el turismo orientado a la visitación del futuro Parque Nacional jugaría un papel relevante en la economía regional. Años después, en la primer posguerra mundial, cuando el modelo agroganadero – mercantil había comenzado a declinar inexorablemente, personajes con visión de futuro tales como Capraro y Frey intentaron reflotar el frustrado proyecto industrial, pero en él se asignaba una importancia cada vez mayor al turismo. La imposibilidad de concretar un modelo productivo que abarcaba el desarrollo de los tres sectores de la economía -agro, industria y servicios-, paralela a la inevitable decadencia del primer modelo, que integró la región allende las fronteras nacionales, hizo que cada vez se prestara más atención a las posibilidades que abría la actividad turística.

Por otra parte, desde fines de la década de 1920, en los ámbitos oficiales había comenzado a asociarse el turismo con la soberanía. Viajar se estaba transformando en sinónimo de “conocer la patria”. Naturalmente, para los pocos que podían permitírselo. De la mano de una concepción nacionalista oligárquica, la promoción de los escenarios naturales de las distintas regiones del país comenzó a ser tema recurrente en los suplementos dominicales de los medios de prensa nacionales, apuntando al conocimiento del interior o del país rural, frente a la realidad urbana que representaban Buenos Aires y el eje rioplatense. En los años '30 en medio de la depresión económica que obligó incluso a muchos intelectuales orgánicos a repensar la nación, esta

asociación entre turismo y conocimiento de la patria se acentuó significativamente. Conocer y valorar “lo nuestro” se transformó en una necesidad patriótica y de reafirmación de una identidad cultural que en las clases ilustradas pugnaba entre lo europeo y lo latinoamericano.

El auge del automóvil como medio de transporte del siglo XX, apuntalado por el establecimiento de subsidiarias de plantas automotrices norteamericanas tales como Ford y General Motors, asociadas a empresas financieras que facilitaron la compra de vehículos, así como la construcción de importantes obras viales por parte del Estado Nacional, favorecieron la movilidad de ciertos sectores de la población que contaban con los medios para viajar en forma independiente, con el propósito de cultivar el ocio recreativo y visitar aquellas regiones que formaban parte del territorio nacional, que se promocionaban a través de los medios de comunicación.

La relación entre la empresa estatal YPF, la construcción de caminos, el impulso modernizador y la preocupación por las zonas más remotas de la Nación, quedó claramente expresada en la publicidad de la época: “*YPF hace caminos, YPF hace patria*” rezaba uno de los slogans más difundidos.¹¹ El apoyo brindado por YPF al Turismo Carretera -aún hoy la categoría más popular del automovilismo nacional-, que por su naturaleza contribuyó a la integración territorial, dado que competía en los nuevos caminos que se abrían a la circulación y las medidas tomadas por la empresa para extender el turismo a las clases medias, impulsaron fuertemente la tendencia a viajar por el solo hecho de conocer lugares y descansar. La concepción del territorio como espacio del ocio fue uno de los aspectos clave de las ideas modernizadoras. Ballent y Gorelik (2001) expresan que se otorgó al turismo una función civilizadora de “doble vía”, relacionada con el conocimiento del propio país. Por un lado “desprovincializar” a los habitantes del interior y por otro “argentinar” a los porteños. El desarrollo del turismo interno había comenzado durante los años de la Primera Guerra Mundial cuando las elites vernáculas se vieron impedidas de viajar a Europa y comenzaron a visitar sitios argentinos, y se profundizó durante la década del veinte, cuando gradualmente se fueron incorporando las clases medias. “*Fomentar el turismo es hacer obra patriótica*” expresaba el diario Crítica desde mediados de la década de 1920. Finalmente, el salto cualitativo del turismo se produjo durante los años treinta.

Es factible apreciar que todas las condiciones estaban dadas para que el impulso modernizador que se propuso para la integración de la región del Nahuel Huapi con el resto del territorio nacional, se proyectara bajo el signo del turismo. Para la dirigencia de entonces, turismo y progreso estaban concatenados. La acción gubernamental sobre el territorio vinculaba en forma directa la necesidad de “crear mercado” con la de “conocer el país”, de manera que para quienes impulsaron el proyecto de desarrollo para el Nahuel Huapi, el turismo resultaba la opción más viable y concreta.

Modernización, consolidación de áreas de frontera, transformación del habitat rural e implantación de una nueva dinámica económica fueron las premisas subyacentes que acompañaron el desarrollo de la actividad turística. Surgen no obstante algunos interrogantes que vale la pena plantear. Se mencionó anteriormente, que el proyecto industrialista de Ramos Mexía había sido desechado debido a la oposición conjunta de los capitales británicos y de los grupos locales ligados a la actividad agroexportadora. Cabe entonces preguntarse si al momento de darle el impulso definitivo al turismo en la región del Gran Lago persistían aún las condiciones que habían impedido la concreción de dicho proyecto, que eventualmente hubieran bloqueado cualquier nuevo intento de llevarlo a cabo. Por otra parte, cabe también preguntarse que papel jugaban los capitales norteamericanos, que en ese momento se hallaban en plena expansión en toda América Latina, en detrimento de los intereses británicos.

En apoyo de las afirmaciones vertidas más arriba, el propio Exequiel Bustillo en su libro “El despertar de Bariloche”, explica que la creación de la Dirección de Parques Nacionales y sus acciones orientadas a la creación de un centro turístico de montaña “*al estilo del Tirolo*” fueron parte de una estrategia de desarrollo patagónico, en donde la protección de las bellezas naturales y el fomento del turismo -entendido como turismo de élite- iban de la mano a los fines de una transformación definitiva de la región. Ahora bien, en 1943, nueve años después de iniciada la acción estatal, la Dirección de Parques Nacionales publicó la primera edición argentina del libro de Bailey Willis “*Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio*

¹¹ Anahí Ballent y Adrián Gorelik. *País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis*. 2001.

de Obras Públicas (1911-1914)”, previo contacto con el norteamericano que autorizó la publicación y que además cedió gratuitamente el Tomo II del Informe de la Comisión, que por iniciativa de Bustillo le fue abonado por el gobierno argentino.

Surge entonces un nuevo interrogante. ¿El interés de Bustillo por los trabajos de la Comisión era meramente histórico o bien albergaba la idea de promover algún tipo de desarrollo industrial en una segunda etapa? No es nuestra intención hacer historia contrafactual, no obstante creemos que es una interesante línea de investigación a profundizar. Lo concreto es que en su libro y en otros escritos Bustillo expresa su admiración por Willis y por el trabajo efectuado por la Comisión. Es razonable especular que probablemente Bustillo apoyara el proyecto industrialista, pero era consciente de que sería imposible impulsar semejante idea sin el apoyo de una burguesía -de la cual él formaba parte- que no tenía mentalidad industrial. Con los elementos obrantes en nuestro poder es difícil precisar hasta donde llegaba la idea modernizadora de Bustillo y sus colaboradores.

Lo cierto es que la modernización territorial de la región se concretó mediante el desarrollo del turismo, de la mano de la Dirección de Parques Nacionales, en el contexto de una década en donde el país vivió grandes transformaciones a través de una intervención estatal cada vez más importante. Más allá de la identificación del turismo con progreso e integración territorial, en relación con otras regiones Bariloche tenía la ventaja de contar con numerosos precedentes históricos. En los distintos modelos económicos que se ensayaron o se propusieron en el Nahuel Huapi, la componente turística estuvo siempre presente, en distintos niveles de importancia, como una alternativa productiva a tener en cuenta a corto, mediano o largo plazo. El turismo fue adquiriendo gradualmente una importancia tal que de actividad marginal, pasó a ser eje central de desarrollo para finalmente transformarse en una monoproducción excluyente.

Son innegables las transformaciones significativas que produjo en la región, pero también lo es el hecho de que el crecimiento de la actividad no permitió la posibilidad de generar otras alternativas de producción. Hasta el día de hoy el turismo sigue cumpliendo un rol central excluyente y el potencial económico de la región andino-patagónica para sustentar una población que crece significativamente sigue siendo objeto de debate. Pero esa es otra historia que merece ser estudiada en profundidad.

Agradecimientos

Quiero expresar mi profundo agradecimiento a quienes de una u otra manera colaboraron para facilitarme la tarea de búsqueda y consulta de fuentes y bibliografía y aportaron información valiosa. En particular, deseo agradecer a la Lic. Cecilia Girgenti, Directora del Museo de la Patagonia, al Bibliotecario Eduardo Ehlers y al Museólogo Eduardo Pérez Navarro, así como a la Lic. Mónica Mermoz, de la Delegación Regional Patagonia de la APN.

Mi especial agradecimiento a la Dra. Laura Méndez y a la Dra. Graciela Blanco por su predisposición a atender todas las consultas realizadas y por las sugerencias brindadas, así como al Magíster Juan Daniel Nataine por sus aportes relacionados con la actividad turística.

Fuentes Consultadas

Album de la Compañía Comercial y Ganadera Chile-Argentina. Editado en Puerto Montt en 1908. Obsequiado por el gerente de la Sucursal Puerto Varas al Sr. Primo Capraro en ese mismo año.

Carta de donación de tierras de Francisco P. Moreno al Estado Nacional Argentino. Ministerio de Agricultura. Expediente N° 3531-M. Buenos Aires, 6 de noviembre 1903. (Facsímil del original manuscrito y copia tipografiada). Colección Moreno. Museo de la Patagonia.

Censo de Población de los Territorios Nacionales. República Argentina. 1912. Territorios Nacionales Patagónicos. Ministerio del Interior. Dirección General de Territorios Nacionales. Buenos Aires. Ed. Guillermo Kraft. 1914.

Decreto Presidencial de aceptación de donación de tierras y reserva de las mismas como Parque Nacional. Firmado por el Presidente Julio A. Roca y el Ministro de Agricultura Wenceslao Escalante. Presidencia de la República. Buenos Aires, 1 de febrero de 1904. (Copia tipografiada del original). Colección Moreno. Museo de la Patagonia.

Decreto Presidencial de creación del Parque Nacional del Sud. Firmado por el Presidente Hipólito Yrigoyen y el Ministro de Agricultura Honorio Pueyrredón. Presidencia de la República. Buenos Aires. 8 de abril de 1922. (Facsimil del original).

Decreto Presidencial de fundación de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi. Firmado por el Presidente Julio A. Roca y el Ministro de Agricultura Wenceslao Escalante. Presidencia de la República. Buenos Aires. 9 de abril de 1902. (Facsimil del original).

Excursión a la Patagonia y a Los Andes. Manual con descripción y fotografías del periplo turístico realizado por Aarón de Anchorena, Esteban Llavallol y Carlos Lamarca en 1902. Editado en Buenos Aires en 1903.

Expediente N° 3521 – T003. Relativo a la Fundación de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi. Dirección General de Tierras y Colonias. Buenos Aires. 1902. (Facsimil del original).

Ley Nacional N° 4192 del 3 de julio de 1903. Adjudicación de 25 leguas cuadradas de tierras en propiedad al Sr. Francisco P. Moreno en la región del Nahuel Huapi, en recompensa extraordinaria por los servicios prestados a la Nación. Congreso de la Nación Argentina. Buenos Aires. (Facsimil del original). Colección Moreno. Museo de la Patagonia.

Memorial dirigido al Presidente Hipólito Yrigoyen. Redactado por el Ing. Emilio Frey y firmado por una importante cantidad de pobladores, para exponer las dificultades existentes y solicitar una acción decidida para el desarrollo de la región. San Carlos de Bariloche. Diciembre 1916. (Facsimil del original). Colección Frey. Museo de la Patagonia.

Mensura y entrega de Lotes en la Colonia Nahuel Huapi. Extractos del informe elaborado por el Agrimensor Apolinario Lucero, presentado el 30 de septiembre de 1903, tomados por el Ing. Emilio Frey. (Facsimil del original). Colección Frey. Museo de la Patagonia.

Bibliografía

AA.VV. Une histoire à l'échelle globale. en *Annales. Histoire, Sciences Sociales.* Paris. École des Hautes Études en Sciences Sociales. 56° Année. N° 1. Janvier-Février 2001. pp. 3-4.

Ballent, Anahí y Adrián Gorelik. *País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis.* En Alejandro Cattaruzza (Dir.): Crisis Económica, avance del Estado e incertidumbre política. Nueva Historia Argentina. Tomo 7. Buenos Aires. Ed. Sudamericana. 2001. pp. 143-200.

Bandieri, Susana. Ampliando las fronteras: la ocupación de la Patagonia. En Mirta Zaida Lobato (Dir.): El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916). Nueva Historia Argentina. Tomo 5. Buenos Aires. Ed. Sudamericana. 2000. pp. 119-177.

Bandieri, Susana. “*La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o como contribuir a una Historia Nacional más complejizada*”. En Fernández, Sandra y Dalla Corte, Gabriela (Comp.): Lugares para la Historia. Espacio, Historia Regional e Historia Local en los Estudios Contemporáneos. Rosario. UNR Editora. 2001.

Bandieri, Susana. Historia de la Patagonia. Buenos Aires. Ed. Sudamericana. 2005.

Bandieri, Susana y Graciela Blanco. *Invirtiendo en tierras y ganados: capitales chilenos en la frontera Norpatagónica.* En: La frontera argentino-chilena como espacio social. s/d. 1998.

Bessera, Eduardo y Adolfo Moretti. Propuesta de Desarrollo Productivo Agro-silvo-pastoril para Colonia Suiza. 1.- Lineamientos y Directrices Generales de Manejo. Bariloche. Convenio UNCo/Provincia de Río Negro. Consejo de Ecología y Medio Ambiente. 1993.

Biedma, Juan Martín. Crónica histórica del Lago Nahuel Huapi. 1era. Edición. Buenos Aires. Emecé Editores. 1987.

Carbonari, María Rosa. El Espacio en la Historia. De la Historia Regional a la Micro-historia. Programa de Doctorado de la Universidad Católica de Río Grande do Sul. Porto Alegre. 1998. inédito.

Cornaglia, Miguel Angel. Bariloche. Su pasado y su gente. Cap. XI, XII y XIII. 3ra, Edición. Buenos Aires. Ed. Plus Ultra. 1996.

Halperín Donghi, Tulio. Una Nación para el desierto argentino. Buenos Aires. Ed. de América Latina. 2004.

Julliard, Jacques. *La Política*. En: Le Goff, Jacques y Pierre Norá (Comp.) Hacer la Historia. Vol. II - Nuevos Enfoques. Barcelona. Editorial Laia. 1979.

Lolich, Liliana. *La ciudad de Bariloche como banco de pruebas de modelos y modas*. En: Moreno, Daniela y Ana Lía Chiarello (Dir.). Cuadernos de Historia Urbana. San Miguel de Tucumán. Inst. de Historia. Fac. Arq. y Urb. Univ. Nac. de Tucumán. Diciembre 2000.

Lolich, Liliana. PATAGONIA. Arquitectura rural en madera. El Departamento Bariloche. Cap. 1: *Asentamientos humanos en la Región Andina Provincial*. Cap. 4: *Análisis y consideraciones críticas*. San Carlos de Bariloche. Inst. Arg. de Invest. de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. 1993.

Méndez, Laura. Tesis Doctoral. En elaboración. Selección de textos de la autora. Tandil. Univ. Nac. del Centro de la Provincia de Buenos Aires. 2005.

Méndez, Laura. Una región y dos ciudades. Puerto Montt y Bariloche: una historia económica compartida. En Revista *Pueblos y Fronteras*. Nº 6. El Bolsón. 2005.

Méndez, Laura. Economías regionales en crisis. La crisis económica de 1920 y su resolución en el Gran Lago. La región del Nahuel Huapi. 1920-1934. C.R.U.B.-CEHIR. Univ. Nac. del Comahue. 2004.

Méndez, Laura y Wladimiro Iwanow. Bariloche: las caras del pasado. Neuquén. Manuscritos Libros. 2001.

Novella, María Marta y Débora Finkelstein. *Frontera y Circuitos Económicos en el área occidental de Río Negro y Chubut*. En: La frontera argentino-chilena como espacio social. s/d.

Romero, Luis Alberto. Breve Historia Contemporánea de la Argentina. Buenos Aires. FCE. 1998.

Sánchez, Joan-Eugeni. Espacio, economía y sociedad. Madrid. Siglo XXI Edit. 1991. *Cap 1: El Espacio Geográfico*. pp. 3-25.

Santos, Milton. Espacio y método. Algunas consideraciones sobre el concepto de espacio. Madrid. Alianza Edit. 1985.

Sarobe, José María. La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los Territorios Nacionales del Sur. 2da. Edición. Buenos Aires. Ed. Guillermo Kraft Ltda. 1943.

Vallmitjana, Ricardo. 90 años de Turismo de Bariloche. Edición Bodas de Oro. San Carlos de Bariloche. Asoc. Empresaria Hotelera Gastronómica Bariloche. 1993.

Vapnarsky, César. A. Pueblos del norte de la Patagonia. 1779 – 1957. Cap. 4: *Construcción de ferrocarriles y modalidad del asentamiento al sur del valle del Río Negro*. Gral . Roca. Ed. de la Patagonia. Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Bs. As. 1983.

Willis, Bailey. El Norte de la Patagonia. Tomo 1: *Naturaleza y Riquezas*. Buenos Aires. Eudeba. 1988.

Willis, Bailey. Historia de la Comisión de Estudios Hidrológicos del Ministerio de Obras Públicas (1911-1914). California. Stanford University Press, 1941. Buenos Aires. Dirección de Parques Nacionales y Turismo. 1943.

Artículos y Publicaciones extractados de Internet

Aizen, Helena y Claudio T. Muro. Historia de Bariloche. Cartilla de Divulgación del Museo de la Patagonia. Bariloche. 1992. Obtenido del sitio www.bariloche.com.ar/museo.

Gutiérrez, Guillermo. La posibilidad de la Sustentabilidad Regional frente a la fragmentación y las fronteras. Las lecciones del caso histórico de la Patagonia Andina Argentina. En: *Sustentabilidad y Regionalismo en el Cono Sur*. Montevideo. Ed. Coscoroba. 2002. Obtenido del sitio www.iceph.org y www.eldescamisado.org en abril 2006.