

## EL DESTINO DE TRES ACTIVIDADES ECONOMICAS EN EL NAHUEL HUAPI A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX: FORESTAL- MADERERA; CEREALERA-DERIVADOS; TURÍSTICA

*Por Héctor D. Rey*

CURZA - Universidad Nacional del Comahue

### RESUMEN

A principios del siglo pasado, en la zona del Nahuel Huapi, S.C. de Bariloche (en adelante SCB) se manifestaba con una fuerte “centralidad” supuesta por su estratégica ubicación geográfica (sobre el “paso” trasandino de Puyehue) y servicios administrativos y comerciales. Constituía de hecho, con la transcordillera chilena, una consolidada región socio-económica al amparo, principalmente, de la ausencia de medios de transportes eficientes con el Atlántico. Así, a cambio de productos industrializados que llegaban vía los cercanos puertos del Pacífico, el Nahuel Huapi exportaba fundamentalmente bovinos. Paralelamente se generaron o consolidaron otras actividades económicas cuyo devenir constituye el objeto de estudio del presente trabajo. De las mismas seleccionamos tres: la forestal-maderera que nació con expectativas de satisfacer el mercado local y extra regional sobre la base de sus bosques de coníferas; el de cereales y su procesamiento para consumo local; y el turístico que, bellezas naturales mediante, era una congénita actividad. La terminación de la línea ferroviaria que en 1934 unió directamente Buenos Aires con S.C. de Bariloche significó el principio del fin de las dos primeras al habilitar una exitosa competencia extra-regional pero que, al mismo tiempo, también significó la potenciación del turismo al masificarlo con lo que esta actividad devino, hasta nuestros días, en la base económica del Nahuel Huapi.

**Palabras clave:** Actividades económicas - Nahuel Huapi - principios siglo XX.

## DESTINY OF THREE ECONOMIC ACTIVITIES IN THE NAHUEL HUAPI AREA AT THE BEGINNING OF THE TWENTIETH CENTURY: FORESTAL AND LUMBER BUSINESS - CEREAL PRODUCTION AND PROCESSING; TOURISM

### ABSTRACT

At the beginning of the past century, S.C. de Bariloche (here in after called SCB) situated in the Nahuel Huapi area showed a strong “centrality” owing to its strategic geographical position (on the trans-Andean pass of Puyehue) and its administrative and commercial services. It constituted together with the Chilean area -on the other side of the Andes- a consolidate socio-economic region, mainly due to the lack of efficient means of transport to the Atlantic Ocean. Thus, the Nahuel Huapi area mainly exported bovines in exchange for industrialized products that came from the nearby ports of the Pacific Ocean. At the same time other economic activities were generated or consolidated. Their development constitutes the object of study of the present work. Among them we have selected three: forestal and lumber business which arose in order to satisfy both local and extra regional markets on the basis of coniferous forests; cereal production and processing for local consumption; and tourism, which was natural consequence of the beautiful landscape. In 1934 Buenos Aires and S.C. de Bariloche were connected by railway and meant the beginning of the end for the first two activities because it gave way to a successful extra regional competitive market, and at the same time it steadily increased tourism which has become the economic basis of the Nahuel Huapi area up to these days.

**Key words:** economic activities - Nahuel Huapi area - at the beginning of the twentieth century.

## PRÓLOGO

A principios del siglo pasado, en la zona del Nahuel Huapi, S.C. de Bariloche (en adelante SCB) se manifestaba con una fuerte “centralidad” supuesta por su estratégica ubicación geográfica (sobre el “paso” trasandino de Puyehue) y servicios administrativos y comerciales. Constituía de hecho, con la transcordillera chilena, una consolidada región socio-económica al amparo, principalmente, de la ausencia de medios de transportes eficientes con el Atlántico. Así, a cambio de productos industrializados que llegaban vía los cercanos puertos del Pacífico, el Nahuel Huapi exportaba, fundamentalmente, bovinos.

Paralelamente se generaron o consolidaron otras actividades económicas cuyo devenir constituye el objeto de estudio del presente trabajo. De las mismas seleccionamos tres: la forestal-maderera que nació con expectativas de satisfacer el mercado local y extra regional sobre la base de sus bosques de coníferas; el de cereales y su procesamiento para consumo local; y el turístico que, bellezas naturales mediante, continúa siendo la base económica barilocheense.

Y una advertencia metodológica. Por desconocimiento de las fuentes adecuadas no hemos podido analizar algunos aspectos fundamentales de estas actividades económicas tales como el monto y tipo del capital y de la mano de obra, de los costos y precios entre otros inherentes a un estudio de Historia Económica.

## 1. EL CONTEXTO

Recostada sobre la falda oriental de los Andes, la zona cordillerana nordpatagónica se caracteriza geográficamente por un clima templado-frío (7° promedio), alta heliofanía estacional, quebradas y valles de excelentes suelos afectados por una precipitación pluvial de 2000 mm que descienden rápidamente hacia el Este. Ello origina una orografía de abundantes ríos y arroyos que, lagos de por medio, confluyen en la cuenca del Limay. A su vez este río, rápido y sinuoso, tras unos 400km, confluye con el río Neuquen conformando el río Negro el cual, por fin, 600 km mediante, desemboca en el Atlántico. Este marco permitió la existencia de tupidos bosques y de cultivos dedicados a la horticultura, cereales y ganadería bovina.

En la transcordillera chilena el paisaje es similar pero con algunas diferencias importantes: mayor precipitación y, especialmente, proximidad a excelentes puertos del Pacífico como Puerto Montt y Valdivia. Pero no se trata sólo de la conformación de una región geográfica entre ambas faldas de los Andes conectadas, por lo demás, por excelentes “pasos”.

A principios del siglo XX la zona cordillerana nordpatagónica argentina constituía, con la transcordillera chilena, una auténtica región socio-económica sostenida por específicas relaciones constituyentes de una unidad singular.

Era una región de secular conformación malgrado las elevaciones andinas y de las diferencias étnicas y nacionales. En la etapa de los estados nacionales, a fines del siglo XIX, tras las campañas militares contra los indígenas en ambos lados de los Andes, la región fue subsumida formalmente en dos jurisdicciones nacionales: la de Chile y Argentina. Estos eran estados nacionales de raíz hispano-indígena común si bien con algunos rasgos culturales diferenciados y, en la coyuntura, en conflicto abierto por cuestiones de límites.

Así, de hecho, la región se puso en tensión hasta fracturarse hacia la tercera década del siglo XX. El instrumento fue la aplicación de políticas concretas (comerciales y aduaneras, tendido de transportes y comunicaciones, legislación para-arancelaria) en pos de sendos “intereses nacionales” que en el caso argentino tendían, fundamentalmente, a reorientar la precordillera nordpatagónica a la pampa húmeda y el Atlántico y cuyo punto de inflexión de este proceso se encuentra en 1920 cuando se instala la Aduana en San Carlos de Bariloche (en adelante SCB), institución de clara eficiencia en este proceso.

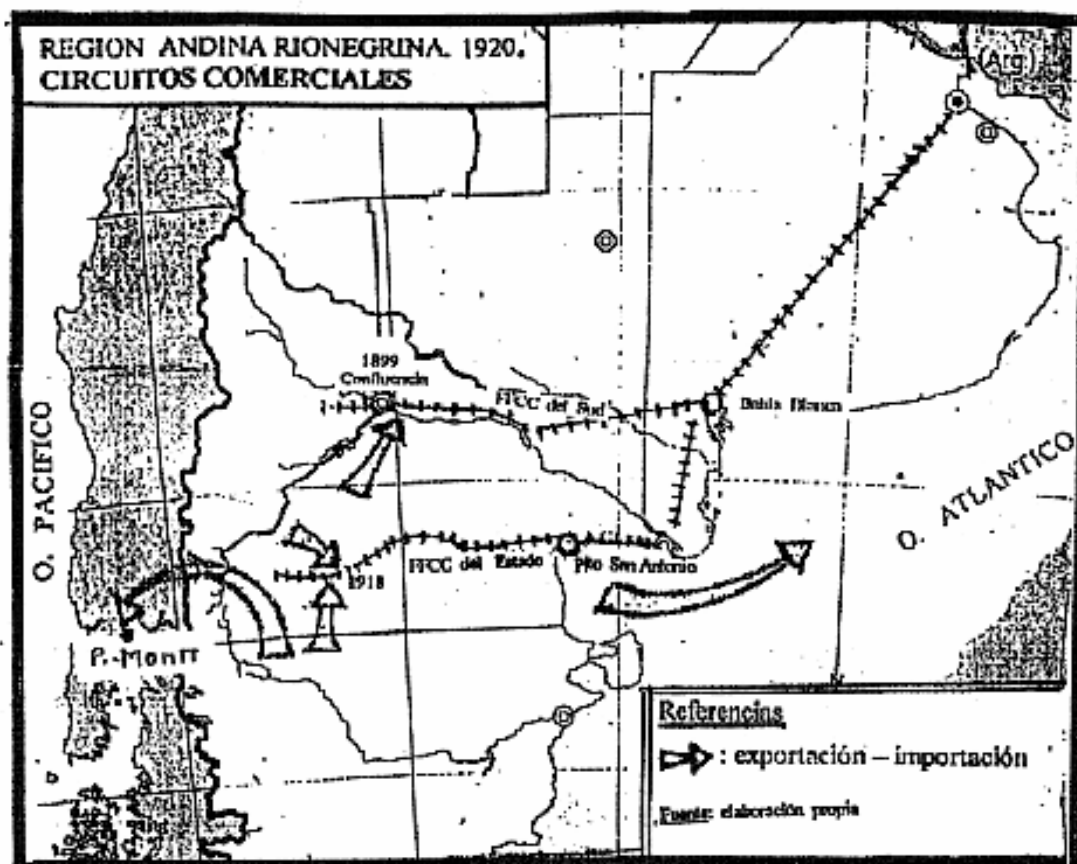
Esta relativamente larga sobrevivencia de la región puede explicarse (desde el lado argentino) por la débil presencia estatal como por la deficiencia de medios de comunicación y transportes en un marco de enormes distancias (800 km a la capital territorial; 1400 Km a la Capital

Federal) que se medían en semanas cuando no en meses. Recién en 1934 se concluyó la unión ferroviaria directa entre Buenos Aires y SCB con lo que puede considerarse consumada la “nacionalización” de la Región Cordillerana Rionegrina.

En contraste, los puertos chilenos sobre el Pacífico estaban a escasos días de distancia y con caminos y transportes adecuados, cercanía que justificaba el consumo en el Nahuel Huapi de productos industriales llegados por esa vía. De hecho también llegaban inmigrantes y hábitos culturales, inversiones y bienes industriales mientras que desde aquí se exportaba, fundamentalmente, bovinos<sup>1</sup> al tiempo que se producían cereales y derivados para el consumo local.

Circuitos comerciales. Región andina rionegrina. 1920

Mapa 1



El Nahuel Huapi como mercado era relativamente reducido dado que hacia 1920 tenía sólo unos 2000 habitantes, la mayor parte de ellos en el único pueblo existente: SCB.

Este mercado consumidor tenía como principales actores, en primer lugar por su capacidad adquisitiva, al Regimiento Militar y algunas pocas grandes estancias y comercios y servicios (estatales, turísticos); luego a las medianas y pequeñas producciones rurales (granjeras y ganaderas) y, por fin, a asalariados en general.

<sup>1</sup> “Su principal fuente de riqueza lo constituye la ganadería” (Anuario Kraft. 1913.) “La región del Nahuel Huapi es esencialmente pastoril. En épocas no remotas el Paso Bariloche dio salida a millares de arreos de animales vacunos que conducían nuestros arriadores al mercado de Chile; así nació el pueblo de San Carlos...” (LNE 9/4/1911) Si, además, en los primeros años del poblamiento se exportaba a Chile algunos lácteos pronto se dejó de hacerlo ya que la transcordillera chilena a la altura de Bariloche, pronto se autoabasteció. Para principios de siglo nos informa S. Liberti que en aquella subregión la “producción natural eran las papas, miel, cera, madera de alerce, y se encontraba (en Puerto Montt) una curtiembre, dos fábricas de alcoholes, una de licores y gaseosas, cuatro de cerveza, dos molinos, una carpintería y un aserradero y fábrica de cajones”

En este contexto analizaremos cuál fue el destino de tres actividades económicas: la forestal y maderera; la de cereales y derivados y la turística.

## 2. EXPLOTACIÓN FORESTAL E INDUSTRIA MADERERA

La explotación forestal tenía a su favor, en primer término, la relativa abundancia de su fuente: una impresionante masa boscosa que incluía especies maderables principalmente al “ciprés y, en menor medida la lenga, el cohigüe, radial, etc. [mientras que] el alerce que mucho se utilizara en la fabricación de lajas para techos, [había] desaparecido casi por completo” (Eyherabide J.M.:1941). Especies maderables que, sin embargo, en conjunto no alcanzaban al 15 % de la masa boscosa en tanto el resto sólo era útil para leña o para usos menores.<sup>2</sup> En segundo término la proximidad de la fuente a su mercado principal, la población de S.C.B. Y, por fin, el múltiple uso al que se prestaba el recurso sobre todo para construcción de viviendas.

Explotación de la riqueza maderera en el Nahuel Huapi

(Fuente: Eyherabide J.M.:1941)

Cuadro 1

Explotación de la riqueza maderera en el Nahuel Huapi							
(Fuente: Eyherabide J.M.:1941.)							
Destinos	1)mts <sup>3</sup>		Costo		Precio obtenido	Años	
	2)ton.	3)Unid.	1)mts <sup>3</sup>	2)ton.			
<u>Maderas</u>	1)	4.800	1) \$	15/20	1) \$	30/40	1938
	1)	4.000	1) "	20/25	1) "	30/40	1939
	1)	8.000	1) "	20/30	1) "	30/50	1940
<u>Leña</u>	2)	15.000	2) "	5/6	2) "	9/10	1938
	2)	16.000	2) "	5/6	2) "	9/10	1939
	2)	20.000	2) "	5/6	2) "	9/10	1940
<u>Postes</u>	3)	18.800	3) "	0,45/0,55	3) "	0,70/0,80	1938
	3)	19.700	3) "	0,45/0,55	3) "	0,70/0,90	1939
	3)	19.000	3) "	0,45/0,55	3) "	0,70/0,90	1940
<u>Tejuelas</u>	3)	80.000	3) "	0,12/0,15	3) "	0,18/0,25	1938
	3)	150.000	3) "	0,12/0,15	3) "	0,18/0,25	1939
	3)	153.700	3) "	0,12/0,15	3) "	0,18/0,25	1940
<u>Varillas</u>	3)	500.000	3) "	0,05/0,08	3) "	0,08/0,09	1938
	3)	300.000	3) "	0,05/0,07	3) "	0,08/0,10	1939
	3)	587.000	3) "	0,05/0,07	3) "	0,08/0,09	1940

Para ese objeto su utilización era, prácticamente, excluyente a un punto tal que, Isidoro Ruiz Moreno decía, hacia 1916, que S. C. de Bariloche era un “pueblo edificado de madera”. Por su parte J. J. Biedma (1997:1979) nos dice que, hacia 1904, “el pueblo tiene unas cincuenta casas todas construidas de madera de Coyhue o Ciprés, altas bien ventiladas [...] entre los edificios

<sup>2</sup> Fenómeno este ya advertido por Schieron (1907) cuando decía en su informe “Aunque la Reserva es en general boscosa, es muy pobre en árboles verdaderamente útiles en construcción” [sin perjuicio de que, ya] el fuego y el hacha han derribado lo mejor”

importantes [...] el cuartel del Regimiento 3 de Caballería)<sup>3</sup> Y después la madera para corrales, cercos, vehículos, postes, varillas, cercos, puentes, rieles, embarcaciones, moblaje, etc.<sup>4</sup>

De todas maneras, cualquiera sea el inventario de los numerosos subproductos de la industria maderera, debe tenerse en cuenta que constituyen -con la excepción de la leña bienes de carácter durables lo cual es un fuerte condicionante del mercado.

Ahora bien, cabe preguntarse si podría haberse ampliado el mercado de la madera hasta un nivel extra regional y con ello constituirse en una actividad de crecimiento sostenido tal como lo creía la opinión pública coetánea. Así por ejemplo el pionero Clemente Onelli creía “la madera de la cordillera llegará a Buenos Aires en competencia con las similares que vienen del Canadá, Noruega y Brasil” (LNEra 5/XII/1920)

La demanda extra regional de maderas, particularmente de postes, fue un hecho cuya satisfacción se intentó infructuosamente. Demanda supuesta por el la instalación de establecimientos ganaderos en la región y agrícolas en el alto valle rionegrino.

En efecto, ya a fines del siglo XIX

“se comenzaban a alambrar los campos de la provincia de Buenos Aires, lo que ocasionó una gran demanda de madera para fabricar postes. Como esta escaseaba un grupo de empresarios” estudia la posibilidad “de explotar los bosques cordilleranos fletando la madera por vía acuática como se hace en Canadá.

Se hicieron varios cortes de ciprés y se fabricaron balsitas de cinco trozos de unos cuatro metros de largo y se los depositó en las nacientes del Limay. Cuando se reunía un número suficiente, por lo menos quinientas, se las mandaba río abajo guiándola con gente en botes. En Neuquén las juntaban y hacían balsas más grandes las cuales eran remolcadas por un vaporcito río Negro abajo, hasta Carmen de Patagones donde mediante vapores se las enviaba a Buenos Aires. Como la madera era de buena calidad se la vendió muy bien. Aunque el negocio era factible no se insistió con él por los inconvenientes que presentaba. Los ríos resultaron muy correntosos, con numerosos bajos e islas, a los que había que agregar los depredadores de la madera.” (Biedma J.M. 1997:161)

En 1913, el Ministerio de Agricultura proyecta nuevamente explotar maderas de las tierras del Estado a modo de ensayo enviándolas, flotando bajo la conducción de un experto, hasta la confluencia del Limay con el Neuquen bajo el supuesto de que, si ello tuviera éxito, se abarataría el costo de la madera en la región del Alto Valle (Periódico Río Negro: 27/II/1913 y 8/V/1913)

Refiriéndose a este mismo episodio, Ricardo Vallmitjana nos dice que “Se enviaron 500 balsas en el primer intento y no llegó ni la mitad a Viedma. Con el tiempo hubo gente que se especializó en el transporte de balsas por el río, como los hermanos Macías y otra persona de apellido Cheuquepan. (Río Negro del 3/V/ 1981)

Por su parte, “Pefaure , fue el iniciador de las tropas de carros con tres yuntas de bueyes [quien]. llevaba postes a Maquinchao para alambrar los campos de una firma inglesa y de vuelta traía víveres” (Biedma 1997: 168). Con ello se abría la posibilidad de otro circuito, el de la meseta rionegrina, para los postes y madera provenientes del Nahuel Huapi.

En diciembre de 1920, el periódico La Nueva Era, a través de su corresponsal en Bariloche, exagera diciendo que “Se nota con gran satisfacción el incremento de los pedidos de madera de esta región que afluyen de un tiempo acá. Salen fuertes partidas de radial, alerce y otras maderas útiles para diversos empleos industriales con destino al Neuquén y otros puntos, conducidos en carros y jangadas.”<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> A principios de siglo, este Regimiento, por ejemplo necesitaba consumir una 20.000 piezas de madera (Ver expte.del juicio a Hube y Achelis. AHP Caja Bariloche)

<sup>4</sup> Es ilustrativo leer lo que produce Capraro en su aserradero: “El establecimiento del Sr. Capraro casas y chalets de varios tipos, fabrica mueblería de estilos modernos, rodados y embarcaciones y cuanto artefactos y enseres suelen hacerse de madera; además postes, varillas para cerca, bebederos para el ganado, bañaderos, lienzos para corrales, etc.” (LNE del 18/I/1920)

<sup>5</sup> Por entonces, el Alto Valle se encontraba en el comienzo de la etapa fundacional de la agricultura bajo riego.

Sin embargo la escabrosidad aludida del relieve, combinada con la ausencia de adecuada vías y medios de transportes, contribuyó a imposibilitar un mercado estable extra regional para la madera del Nahuel Huapi. La concentración y la ineficiencia productiva<sup>6</sup>, seguramente hicieron su aporte al fracaso mencionado.

Pero si la ausencia de vías y transportes adecuados impidió la expansión de la producción forestal no es menos cierto que esa ausencia también la protegió de la competencia extra regional.

En este sentido una vez más hay que recordar que los caminos y transportes son avenidas de doble mano. Al respecto, véase el ilustrativo comunicado de un, oportunamente, “monopolista” del negocio maderero que se lee en el periódico La Nueva Era del 30/X/26, tras el incendio que sufrió su establecimiento en ese año. Allí don Primo Capraro, en un aviso, comunica que ya está de nuevo “en carrera” y exhorta a comprar maderas locales tan buenas como las extra regionales. Y dice: “Puedo asegurar que la madera de Cohiue por su resistencia y duración es tan buena como el quebracho blanco u otra madera dura del Norte; y el ciprés, dado su precio módico es preferible al “spruz”, pino blanco y pino tea”. Recuerda además que la plata queda en la zona y, por si fuera poco, propone rebajas de hasta el 25 % cuando el FFCC llegue a Bariloche (a la sazón a unos 200 km.)<sup>7</sup>

Está claro que, al mismo tiempo, el mencionado aislamiento facilitó el monopolio -o “duopolio”- concomitante con precios altos. Este hecho fue destacado por múltiples testigos<sup>8</sup>. El historiador J. J. Biedma (1997: 180) afirma que, a principios del siglo, en S.C.B. “el progreso de la construcción se veía frenado por el alto costo de la madera que vendía un concesionario que la extraía cerca de Puerto Blest y por la prohibición del gobierno, a los pobladores, de hacer cortes de madera.”

En nuestra opinión habría que descartar que la tala arbitraria e ilegal, por parte de los pobladores, constituyó un factor de encarecimiento del precio de la madera<sup>9</sup>, tal como interpretan otros testimonios, particularmente de los inspectores de la Colonia Agrícola. En todo caso el monopolio estaba dado en el nivel de la elaboración y comercialización toda vez que, más allá de sus orígenes, la materia prima se canalizaba -aserradero y comercio concentrado mediante-, por una o dos empresas que monopolícamente fijaban el precio.

Hay una tercera opinión respecto de las causas de los altos precios de la madera. Es la ofrecida por Diego Neil, descendiente de Aarón Anchorena, uno de los “monopolistas”. Dice:

El aserradero fue un éxito y permitió un rápido desarrollo edilicio para el aplastado pueblo de San Carlos, proporcionando abundante madera, de calidad a bajo precio [pero] se han instalado otros aserraderos en el pueblo y la competencia hace más difícil vender la madera y cuando se logra colocar una partida es casi imposible cobrarla. Nada de lo que se produce es vendible en ese medio de obreros indigentes. La Isla (de A.Anchorena) y las estancias son los únicos lugares donde hay trabajo y se ve plata. (El primer ocupante de la Isla. RN 8l.)

---

<sup>6</sup> Sobre el uso racional del bosque como de la madera, se preocupa reiteradamente en su informe E. Schieroní destacando el tratamiento inadecuado del bosque y el derroche en el uso de la madera.

<sup>7</sup> Hasta entonces, con el FFCC a unos doscientos kilómetros promedio, la empresa de Capraro pasaba por ser la que “...levantó prácticamente todas las construcciones del pueblo y de las estancias vecina, proveyó de postes para las líneas telefónicas del Valle del río Negro y de su aserradero salió la madera para puentes ferroviarios y carreteras” (B- 179)

<sup>8</sup> El inspector de tierras J. Gelatte en nota al Min. de Agricultura de 2008 de enero de 1907 dice, también, que en el negocio de la madera hay monopolio por “dos casas solamente La Chile Argentina y el Sr. A. Anchorena de la Isla Victoria poniendo a ella precios exorbitantes” Véase también los informes de E.Schieroní, S. Bello y S. Liberti.

<sup>9</sup> Nuestra opinión es que, en la práctica, no regía tal prohibición. Si bien los cortes estaban prohibidos por el Código Rural de los Territorios Nacionales (1894) sin autorización del Gobierno Federal; y si bien “La única concesión de bosques escriturada para este territorio es la del Sr. Arturo R. Robertson en una extensión de 30.000 hectáreas, sobre el lago, dicha concesión termina en julio de 1903” según informe oficial, existen numerosos indicios de que era habitual la explotación ilegal de los bosques. Por ejemplo, Schieroní (1907) destaca los excesos en autorizaciones para explotaciones boscosas, para comercializarla con buenas ganancias (bajo el subtítulo: Corte de Madera). Por su parte S. Bello se felicita porque hubo reacción frente a especuladores y se recuperaron lotes “que encierran una fortuna en madera.”

Es decir que para Neil ,remitiéndose al mercado local, sí había competencia que sumada a un mercado con escaso poder adquisitivo, anulaba la posibilidad de una empresa eficiente como la de A. Anchorena<sup>10</sup>.

### 3.- CEREALES (TRIGO, CEBADA) Y DERIVADOS (HARINA Y CERVEZA)

Varios testimonios hacen referencia a esta actividad económica.

Al respecto Vallmitjana, nos dice que ya antes de 1900, Carlos Wiederhold había instalado una noria enorme de madera, que era movida por la fuerza del arroyo que pasaba junto a su casa. Así accionaba una especie de sierra sinfín, con la que aserraba rollizos pero... le acopló un molino para hacer harina. Pero el primer molinero fue Herman Haneck quien, trabajando todo el año, producía 3.000 kilos de harina y aún quedaba trigo sin moler. La Harina se vendía a \$ 9 los 25 Kg. (R.N. del 3/V/81)<sup>11</sup>

Por su parte, E. Schieron (1907) afirma que “En SCB tienen colocación a buen precio todos los frutos agrícolas y el molino hidráulico de la Sociedad Chile - Argentina” [adquirido a C. Wiederhold]”es sobrado para todo el trigo que se siembra en la Reserva y aún en la Colonia Pastoral” [y que] “podía moler hasta 2000 kilos por día” [mientras que trigo, avena, papa constituyen las mayores sementeras y se venden en SCB] “dejando un poco para el consumo familiar y venta a particulares.”

En el valle de El Bolsón la Familia Azcona, hacia 1910, tenía un molino según E. Di Leo. Y según el Anuario Kraft (1913) los molinos serían dos.

De acuerdo con el Censo de 1920, las hectáreas sembradas en el Nahuel Huapi eran una dos mil, la mitad de ellas dedicadas a cereales (939), avena (463) a cebada (37) a centeno (16) y el resto a papas y hortalizas entre otros.

Aunque estaba claro que la desaparición de este tipo de producciones era cuestión de tiempo, el proceso fue lento. Todavía hacia 1940, una década después de que el ferrocarril uniera directamente a Buenos Aires con la cordillera SCB., un inspector de Banco nos dice que en el Nahuel Huapi “la agricultura como la fruticultura estaban escasamente desarrolladas pero que aún se siembran cereales, particularmente en los valles de El Bolsón” y “El Hoyo”. Y, abunda, refiriéndose a SCB, diciendo que “la harina que se fabrica no es suficiente para abastecer las panaderías de la zona ni de tan buena calidad como la que se adquiere procedente de Buenos Aires” (Eyherabide, 1941).

Rendimiento de cereales en el Nahuel Huapi

(Fuente: Eyherabide J.M.:1941)

---

<sup>10</sup> A. Anchorena, obtuvo la concesión de la Isla Victoria, por 99 años, en 1907, por Ley 5267, levantando aserradero, astillero, entre otras iniciativas.

Respecto de la interpretación del desempeño de este emprendimiento por parte de Diego Neil consideramos que, sin embargo, a estar de numerosos testimonios, la poderosa compañía “Chile- Argentina” –y luego P. Capraro- claramente mantuvo el monopolio maderero con lo que se disconfirma su hipótesis. En todo caso es posible que ella resulte correcta al nivel de algunos subproductos de la madera como el de los postes cuya elaboración sólo requiere una tecnología muy simple, al alcance de improvisados “obrajeros”. No así de tablas, varillas, muebles, embarcaciones, puentes, que requieren inversiones en capital de trabajo que sólo estuvo al alcance de una o dos empresas.

Asimismo seguramente también fue un factor de desaliento para las inversiones en el sector el escaso tamaño y capacidad del mercado, especialmente si tenemos en cuenta que, con la excepción de la leña, los subproductos madereros son bienes durables. Por ejemplo una estancia tipo pequeña o mediana, de dos o tres leguas, dedicadas a la ganadería ovina extensiva, de baja productividad, no estaba en condiciones de alambra su “población”. O invertir en bretes y bebederos Y mucho menos, como era el caso de la mayoría, sin la seguridad jurídica de la propiedad del lote ya que eran meros ocupantes “fiscaleros”.

<sup>11</sup> Este pionero tenía también un saladero.

CUADRO 2

<u>Rendimiento de cereales en el Nahuel Huapi</u>				
( Fuente: Eyherabide J.M.:1941)				
Cultivos años.-	Hectáreas sembradas	Rendimiento por Ha.	Costo de produc. por Ha.	Precio obtenido por qq.
<u>Trigo</u>				
1937/38	1.400	12 qq.	\$ 47.-	\$ 8.-
1938/39	1.400	13 ""	" 27.-	" 8.-
1939/40	1.700	14 ""	" 27.-	" 8.-
<u>Avena</u>				
1937/38	300	12 ""	" 47.-	" 8.-
1938/39	400	16 ""	" 25.-	" 7.-
1939/40	450	17 ""	" 25.-	" 7.-
<u>Centeno</u>				
1937/38	100	14 ""	" 42.-	" 8.-
1938/39	200	14 ""	" 25.-	" 6.-
1939/40	180	14 ""	" 25.-	" 6.-
<u>Alfalfa</u>				
1938	450	40 ""	" 90.-	" 50.- ton.
1939	450	40 ""	" 90.-	" 50.- "
1940	550	40 ""	" 90.-	" 50.- "

Además en S.C.B. también existieron "tres fábricas de cerveza las dos primera usaron lúpulo y cebada de la zona [pero] al iniciarse la década del 30 habían desaparecido al no poder competir la cerveza alemana traída de contrabando" (Entraigas J. 1979:151)

#### 4. LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

El desarrollo industrial, con su correlato social, se expandió intensamente en el siglo XIX y concatenadamente se generó la actividad turística que tiene como prerequisite la existencia de sectores sociales en condiciones de financiar tiempo de ocio placentero, en marcos naturales o culturales atractivos como distantes, con servicios gratificantes y confortables. Para el mundo receptor implica un movimiento económico múltiple: inversiones inmobiliarias, producción y consumo de bienes variados, empleos, etc.<sup>12</sup> En el Nahuel Huapi esta actividad estuvo presente desde, prácticamente, el poblamiento nacional.

En efecto, temprana y deliberadamente se produjeron ciertos hechos tendientes a promoverla con un éxito sostenido en el tiempo.

La excursión de Aarón Anchorena y "selectos amigos" pasa por ser el primer contingente turístico de la región.

<sup>12</sup> Como contrapartida supone, además de los imprescindibles atractivos y de la infraestructura de servicios, equipamiento e instalaciones ociosas gran parte del año, riesgos imponderables (epidemias, conflictos) que rápidamente desvían el interés del viajero potencial.



Corría el mes de mayo de 1902 cuando la bucólica paz del villorrio San Carlos se vió alterada por la curiosa caravana turística que integraban Aarón Anchorena y sus amigos Esteban Lavallol y Carlos Lamarca. Estos pioneros del campamentismo habían salido de Buenos Aires el 15 de diciembre de 1901 a bordo del Chubut... desembarcaron en puerto Madryn donde contrataron el personal” con todos los enseres de campamento “cruzaron la estepa patagónica. En el Nahuel Huapi encontraron al Ingeniero Emilio Frey embarcados en El Cóndor llegaron a la Isla Victoria, en uno de cuyos puertos rodeado de impenetrables bosques, pasaron varios días cazando. Regresaron navegando en bote hasta la Confluencia donde tomaron el ferrocarril. Anchorena fuertemente impactado con la belleza de los lugares que acababa de recorrer (Biedma J.1997:172).

Sobre este mismo hecho R. Vallmitjana nos informa que “[esta] gira fue difundida en atractivas publicaciones e incluso influyeron en la edición del prestigioso Manual del Viajero Baedeker que detalló, en almibarado relato, las excursiones que ya era posible realizar desde SCB. Y que “en el mismo año de la creación del pueblo (1902) dos hoteles abrían sus puertas sumándose a las precarias fondas [en tanto que] el vecino George Newbery editó en 1903 las primeras postales turísticas con la consabida leyenda “Recuerdos del Nahuel Huapi”.

Paralelamente el renombrado fotógrafo Carlos Foresti editaba una serie de postales con vistas de la “Suiza Argentina”. Y la Cía. Chile Argentina ofrecía “Un paseo por la Suiza Chilena y Argentina” (El Cordillerano del 3/V/ 1999.)

El Director de Territorios Nacionales, Isidoro Ruiz Moreno, en 1916, en su conocido libro nos dice que Bariloche “se perfila como centro turístico.” Y La Nueva Era que, en 1919, “...los turistas son tantos que no tienen lugar para dormir” al tiempo que se anuncian nuevos hoteles<sup>13</sup>.

Pero, todavía, el turismo era un turismo selectivo, de “élite”. Así, decía LNE del 14/XII/1919: “Se espera en breve la llegada de 20 señoritas profesoras del magisterio de la Provincia de Buenos Aires (La Plata) que vienen con el propósito de realizar varias excursiones por los lagos y zonas cordilleranas.”

Faltaba aún el turismo masivo que vendría, dos décadas después, de la mano del ascenso social y la concreción de medios de transportes adecuados. Entre éstos, particularmente, el ferrocarril del Estado que en 1934 hará el primer viaje directo -sin costosos trasbordos- entre Buenos Aires y Bariloche<sup>14</sup>.

Con ello, en el crítico momento en que las políticas nacionales de reorientación atlántica del Nahuel Huapi -y fractura con la transcordillera chilena- se corporizaban, el turismo masivo terminó constituyéndose, hasta nuestros días, en la vocación económica excluyente de SCB y su zona contigua.<sup>15</sup>

## CONCLUSIONES

1.-La actividad forestal-maderera, productora de múltiples bienes durables, se vio limitada, pese a los reiterados intentos de expandirla, a la subregión andina que era un mercado de capacidad y tamaño escasos. Ello debido, fundamentalmente, a la falta de vías y medios de transportes adecuados tanto en el tramo de la extracción como de la comercialización. Y, en menor medida, por otros factores como el alto precio supuesto por la concentración “monopólica” o el de la exigüedad relativa de la masa boscosa maderable.

2.- La actividad de cereales y derivados, productora de bienes de consumo masivo y cotidiano (particularmente la de trigo, avena - harinas y de cebada - cerveza) sobrevivió hasta la década del 40 también vinculada exclusivamente al mercado subregional. Ello debido al aislamiento

---

<sup>13</sup> “Es tal la avalancha de turistas en esta época que en ocasiones hay que habilitar, después de la cena, los comedores para dar colocación a las camas y catres de campaña en que se acomodan los pensionistas muy amablemente.” (LNE 9/II/1919)

<sup>14</sup> Una descripción pormenorizada de este acontecimiento puede leerse en Carte,E. “El primer tren a Bariloche”, *Revista Todo es Historia* N° 34.

<sup>15</sup> Para todo el devenir de la actividad turística, véase Vallmitjana R. 90 años de turismo de Bariloche.1993.

supuesto por la ausencia de transportes adecuados con la Pampa Húmeda. Con el fin de la ausencia -ferrocarril mediante- la competencia pampeana fue anulando la actividad.

3.- La actividad turística, presente tempranamente en la región, no dejó de crecer al compás del desarrollo socio-económico del país constituyéndose en la actividad básica de la región hasta nuestros días.

Seguramente el turismo se consolidó definitivamente a principios de los años 30 cuando se concretó la comunicación ferroviaria directa -sin incómodos y caros trasbordos- con el litoral atlántico. Con ella, y otros medios de transportes modernos, creció cuantitativamente al tiempo que, cualitativamente, dejaba de ser una actividad exclusivamente de élites para transformarse, también, en una de masas.

4.- El papel ambivalente de los transportes. En los tres casos los medios de transportes -por acción u omisión- resultaron determinantes. De estos medios el "Ferrocarril del Estado", destinado a unir la costa atlántica con la cordillera rionegrina, construido morosamente entre 1910 y 1934, fue el actor protagónico sin duda alguna.

En efecto, su ausencia, paralelamente, impidió la expansión de la actividad forestal maderera y protegió de la competencia pampeana la actividad cerealera y derivados al tiempo que su presencia extinguía a ésta y potenciaba la actividad turística.

## OBRAS Y FUENTES CITADAS

Archivo Histórico Provincial. Documentación varia sobre informes oficiales, inspecciones expedientes de mensura, solicitudes de pobladores, etc."Caja Bariloche" Viedma.

Bandieri Susana. "Entre límite y frontera: el recorrido histórico de la integración entre el norte de la patagonia argentina y el sur de Chile". En: *Estudios fronterizos*. Revista del Instituto de Investigaciones sociales. N° 39, enero-junio 1997. Universidad Autónoma de Baja California. México

"La cordillera de los Andes en el norte de la Patagonia o la frontera argentino-chilena como espacio social. Un estudio de caso". En: *Estudios Fronterizos* Revista del Instituto de Investigaciones Sociales, N° 22. 1990 Univ. Autónoma de Baja California. México.

Biedma Juan M. "*Crónica histórica del Lago Nahuel Huapi*" Bs.As: Caleuche, 1997, 3ª.ed.

Di Leo E. *Río Negro. Caracterización histórica regional*. DER. R.N, 1988.

Eyherabide J.M. (1941) *Visita a los Territorios de Neuquen y Río Negro*, Bs. As. (Mimeo)

Gentile M. B. et al) "Del Pacífico al Atlántico: el intercambio l neuquino en las primeras décadas del siglo XX". En: *Anuario IEHS* N° 13, 1998, Tandil: UNCPBA

Liberti Susana. *Comercio internacional y contrabando en Bariloche*. Primer Congreso de Historia Rionegrina. CIC. Viedma, 1972

Memoria de la Dirección General de Tierras. (1928). Ministerio de Agricultura. Bs.As.

Neil Diego "El primer ocupante de la isla." En Diario Río Negro del 3/V/81, General Roca, Río Negro.

Parsons Tabaré Walter. (1999) Memoria oral. SCB

Periódico *Río Negro*. 1912 - 1920. G. Roca. R. N.

Periódico *El Cordillerano*. 1999. Suplemento Aniversario del 3 de mayo.

Periódico *La Nueva Era* 1890 - 1920. C. de Patagones.

Raone Hugo E. (1968) Documentos para la Historia de SCB. A.H.P. Viedma

Ruiz Moreno I. *Nociones De Geografía histórica, física y economía política de los territorios nacionales*. Buenos Aires, 1916.

Rey Héctor (dir.) *Historia de Río Negro*. G. Roca, 1975

Sustaita E. et al *Estudio socio económico de la ocupación de tierras fiscales en el bosque andino rionegrino*. Sepla. Viedma, 1974.

Vallmitjana Ricardo *90 años de Turismo de Bariloche*. Ed. Boda de Oro. Cámara de E. Hotelera. SCB. 1993.