

EL DESARROLLO (PENDIENTE) DE BARILOCHE: REFLEXIONES A CIEN AÑOS DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS HIDROLÓGICOS¹

Por Andrés Niembro

andresniembro@gmail.com

Facultad de Ciencias Económicas - UBA; Centro de Investigaciones para la Transformación (CENIT)

RESUMEN

Los desiguales impactos y la falta de armonía del desarrollo de San Carlos de Bariloche han ido gestando un "paisaje urbano" donde conviven, por una parte, la imagen de postal de aldea turística en las cercanías del Lago Nahuel Huapi, junto con barriadas pobres hacia el sur y sureste de la ciudad. A cien años del inicio de actividades de la Comisión de Estudios Hidrológicos (CEH), en el presente trabajo repasamos el devenir de algunos períodos constitutivos de la historia de Bariloche, como así también del accionar y los proyectos de desarrollo integral de la CEH. A partir de esta perspectiva histórica, analizamos luego los efectos económicos y socio-territoriales de la actividad turística (consolidada en eje central de la economía local) y finalmente exponemos algunas recomendaciones para la generación de una (en principio, no del todo nueva) estrategia de desarrollo local.

Palabras clave: Desarrollo local, Turismo, San Carlos de Bariloche.

THE (PENDING) DEVELOPMENT OF BARILOCHE: REFLECTIONS AFTER A HUNDRED YEARS OF THE COMMITTEE FOR HYDROLOGICAL STUDIES

ABSTRACT

The uneven impacts and the lack of harmony in the development of San Carlos de Bariloche have been building an "urban landscape" in which they live, on the one hand, the postcard picture of a tourist village in the vicinity of Nahuel Huapi Lake, together with poor slums towards the south and southeast of the city. After a hundred years of start-up of the Committee for Hydrological Studies (CHS), in this article we review the evolution of some constituent periods of Bariloche's history, as well as the actions and projects of integral development of the CHS. From this historical perspective, then we analyze the economic, social and territorial effects of tourism activities (consolidated as the central axis of the local economy) and finally we make some recommendations for the generation of a (in principle, not entirely new) strategy of local development.

Key words: Local development; Tourism; San Carlos de Bariloche.

¹ Agradezco las sugerencias recibidas luego del proceso de evaluación, como así también a Carlos Alberto Abalerón por la amabilidad de haberme facilitado su trabajo del año 2007.

“La de San Carlos de Bariloche es una historia de desencuentros: entre aquellos que querían y quieren un pueblo de postal y otros que pretenden una ciudad “moderna”; entre aquellos que deseaban el ferrocarril y otros que lo negaban. (...) Es, además, una secuencia propia de una población mayoritariamente sin raíces, con acciones a corto plazo, preanunciando un pronto retorno al lugar que, por otro lado, no existe más: valen el ahora y el yo, pocas veces el mañana y el nosotros, aunque en el discurso cotidiano prevalezca lo último.”

Abalerón (1995: 70)²

INTRODUCCIÓN

De pequeña aldea de montaña a principios del siglo XX, Bariloche ha crecido sostenidamente hasta convertirse en la ciudad más poblada de la provincia de Río Negro. En este camino, los desiguales impactos y la falta de armonía del desarrollo local han ido gestando un “paisaje urbano” donde conviven la imagen de postal en las cercanías de la costa del Lago Nahuel Huapi junto con barriadas pobres hacia el sur y sureste de la ciudad. El turismo ha sido, indudablemente, una de las principales fuentes de riqueza de la región, pero el propio devenir de la actividad se ha mostrado incapaz de resolver la polarización económico-social que ha crecido con el paso de los años, o incluso las mismas características de este entramado productivo han contribuido a generar y agravar parte de estos problemas.

A cien años del inicio de actividades de la Comisión de Estudios Hidrológicos (la cual, como luego veremos, proyectó uno de los planes de desarrollo integral más ambiciosos para la región), el presente trabajo busca desentrañar distintos momentos del desarrollo de Bariloche, como así también sus consecuencias directas sobre la conformación de la sociedad y el espacio urbano. A partir de esta perspectiva histórica³ será posible evaluar de forma más pertinente las alternativas que se abren en la actualidad para la generación de una (en principio, no del todo nueva) estrategia de desarrollo local.

EL CIRCUITO COMERCIAL REGIONAL Y LA COLONIA AGROPASTORIL

La operación militar presentada como la “conquista del desierto” consiguió arribar a los márgenes del Lago Nahuel Huapi en el año 1881. Pero a diferencia de la representación histórica construida, la región estaba lejos de ser un desierto despoblado. La población indígena que habitaba la zona tenía las características de un campesinado sedentario con costumbres agrícolas y alimentarias con influencia europea, producto del influjo de criollos chilenos y de colonos alemanes que desde mediados del siglo XIX transitaban hacia el otro lado de la cordillera desde ciudades cercanas de Chile (Gutiérrez; 2002)

Luego del despoblamiento que significó la supuesta “conquista”, hacia el área del Nahuel Huapi confluyeron distintas corrientes migratorias: por un lado, la más numerosa proveniente de Chile (nativos, criollos, germano-chilenos, colonos suizos y alemanes radicados en el vecino país), conformada por comerciantes, pequeños productores, mano de obra y peones rurales; por otro, la corriente “del atlántico”, compuesta por argentinos, españoles, italianos, suizos, alemanes, franceses, belgas, anglosajones (Biedma, 1987)

A partir de la exploración y el conocimiento más directo de la región, el concepto de “desierto”, aplicado hasta entonces de manera uniforme a toda la Patagonia, fue perdiendo peso sobre la base de la revalorización de los recursos del territorio. En el caso particular del área cordillerana nordpatagónica, su resignificación como tierra fértil, rica y explotable llegó a resumirse en su representación como la “Suiza argentina” (Navarro Floria, 2006) No obstante, continúa este

² El destacado es propio.

³ Cabe aclarar que el repaso histórico que realizaremos en torno a ciertos periodos del desarrollo local no tiene la pretensión de ser una detallada descripción de la historia regional, cuestión que excede tanto las posibilidades de espacio del presente artículo como los objetivos del mismo.

autor, después de 1890 el discurso en torno a la fertilidad y disponibilidad de la región andina fue dejando paso a la expresión más crítica de “riqueza abandonada o desaprovechada”, cuestionando la falta de iniciativas estatales activas que promovieran un efectivo desarrollo del territorio luego de su “conquista”.

Precisamente, la concepción individualista-liberal del *laisser faire* y la idea de la “inmigración espontánea” habían impregnado las políticas de la época, aunque esta tendencia comenzaría a revertirse parcialmente a partir de la segunda presidencia de Roca (1898-1904), en el marco del “reformismo finisecular” (Navarro Floria, 2003: 71) Luego de su viaje al sur en 1899, y en un contexto de crítica generalizada acerca del fracaso del proceso de nacionalización de la Patagonia, el mismo Roca asumía que

aquellos apartados territorios, [...] denunciando el error o la esterilidad de los sistemas y medios ensayados hasta hoy, reúnen, sin embargo, todos los elementos que se requieren para hacer la fortuna de los estados [...]; nada falta para llamar a esas regiones una población laboriosa, sino leyes inspiradas en su situación y exigencias reales, vías de comunicación que las pongan en contacto con las costas marítimas, y una distribución conveniente de la tierra pública, que debe ser ofrecida y acordada, en el mismo territorio, sólo a los que vayan a poblarla y explotarla por sí mismos. (Extracto de diarios de sesiones de 1899 del Senado de la Nación, citado en Navarro Floria, 2003: 77)

Con el objetivo de llevar adelante una colonización efectiva mediante el desarrollo agropecuario de la zona, el 9 de abril de 1902 Roca decretó la creación de la Colonia Agrícola Nahuel Huapi, incluyendo el otorgamiento de concesiones de tierras para la agricultura y ganadería en las inmediaciones del lago.⁴ Sin embargo, para ese entonces ya se encontraban en la zona más de un centenar de pequeños productores (la mitad de ellos con apellidos de raíz indígena) con más de 10.000 cabezas de vacunos, 15.000 ovinos y producción cerealera para consumo local (Bandieri, 2005) A su vez, muchos de los adjudicatorios, principalmente de Buenos Aires, desistieron a raíz del arduo trabajo a realizar y otros incluso nunca se presentaron, mientras que la escasa cantidad de lotes otorgados a las poblaciones originarias provocó la extensión de la figura de la ocupación con tenencia precaria de la tierra (Delrío, 2005). Como resultado, de los 133 lotes que conformaban la colonia (denominados luego “lotes pastoriles”), 70 se encontraban abandonados hacia 1908. En este marco, el gobierno ordenó la subdivisión de algunos de ellos en “lotes agrícolas” de menores superficies. Un año después, 43 lotes pastoriles y 34 lotes agrícolas se encontraban ocupados efectivamente.

A pesar de estas vicisitudes, en las primeras décadas del siglo XX la actividad económica de la colonia se asentó en la producción agroforestal-ganadera y la actividad comercial. Precisamente, el territorio del Nahuel Huapi conformaba con el resto de la región andina y los poblados chilenos del otro lado de la cordillera una región socio-económica consolidada al resguardo de la falta de transportes eficientes que ligaran estas zonas con el centro económico de cada país (Rey, 2004). Frente a esta desconexión con el Atlántico, los puertos chilenos sobre el Pacífico (en particular Puerto Montt) eran la puerta de entrada para productos manufacturados europeos, generalmente procedentes de Alemania. En contrapartida, las exportaciones de la colonia se concentraban en torno a la actividad pecuaria: ganado en pie, lanas, cueros y, en menor medida, otros productos derivados.

Paulatinamente, y sobre la base de la expansión de este comercio, se asentaron en la zona nuevos pobladores que impulsaron la producción ganadera extensiva abocada a la exportación. Asimismo, la llegada de nuevos comerciantes fue consolidando a San Carlos de Bariloche en su función regional de centralización y distribución de mercancías. A su vez, estos flujos de intercambio comercial ayudaron a perfilar las bases de la actividad turística en la región, puesto que, por ejemplo, la primitiva infraestructura de alojamiento estaba pensada originalmente para cubrir el movimiento de personas vinculadas a la actividad mercantil⁵.

⁴ Mediante un segundo decreto, el 3 de mayo de 1902 se reservaba una superficie de 400 hectáreas para el desarrollo urbano sobre la base del poblado de San Carlos, considerándose ésta la fecha de fundación oficial de San Carlos de Bariloche.

⁵ Varios hitos de la historia del turismo en la zona datan precisamente de las primeras décadas del siglo XX, como la llegada en 1902 de los primeros turistas (referentes de la alta burguesía porteña) luego de una larga travesía, o la visita de Roosevelt y su esposa en 1913.

EL PROYECTO DE DESARROLLO INTEGRAL DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS HIDROLÓGICOS

Como hemos visto, hacia fines del siglo XIX y principios del XX existía un diagnóstico común a lo largo de la clase gobernante acerca de la fallida incorporación de la Patagonia al sistema nacional. A su vez, los proyectos de colonización sobre la base de pobladores de otros orígenes demostraban una escasa efectividad al momento de ocupar un territorio tan vasto y desconocido, en un contexto donde el Estado no se había hecho cargo de las inversiones necesarias para incentivar la atracción de nueva población (Bandieri, 2009)

En el campo del debate político, el escenario de crisis, reacción y renovación de ideas dio lugar al surgimiento de iniciativas y propuestas que eran catalogadas bajo diversos nombres: progresismo, regeneracionismo, reformismo (Navarro Floria, 2009) El denominado grupo “reformista liberal” (nacido del riñón de la élite gobernante a inicios del siglo XX) consensuaba entonces en la necesidad de redefinir las prioridades y las acciones políticas y económicas del Estado de modo tal de subsanar los desequilibrios y descomprimir las tensiones producidas por la expansión capitalista, manteniendo de todas formas la vigencia del orden conservador-liberal (Ruffini, 2008). La demanda de políticas estatales activas en los Territorios Nacionales y la crítica acerca de los métodos de reparto de tierras públicas empleados hasta ese entonces eran ejes comunes de esta corriente política.

Uno de los referentes del reformismo liberal de la época fue Ezequiel Ramos Mexía. Descendiente de familias tradicionales de la burguesía terrateniente, dirigente activo de la Sociedad Rural Argentina y poseedor de vínculos estrechos con el capital inglés (ferroviario), desde la gestión pública propulsó (no sin inconvenientes, como veremos) la aplicación de una nueva política para el desarrollo de los Territorios Nacionales, en la cual combinaría tanto conceptos comunes de la corriente reformista como visiones y posturas propias. En este sentido, Navarro Floria (2009: 86) señala que “Ramos Mexía expresaba una concepción relativamente más amplia de lo que en ese momento se dio en llamar “fomento” económico, vinculando la infraestructura ferroviaria con la política de tierras y la política inmigratoria”, aunque sin desligar por ello dicho proyecto de los intereses del capital privado.

El fracaso de las políticas oficiales de colonización y la necesidad de reformular la modalidad de distribución de las tierras públicas estuvieron en el centro de su interés. En especial, cuestionaba la venta de tierras en regiones alejadas “sin medios de comunicación y sin recurso alguno para los pobladores”, es decir, sin haberse garantizado por parte del Estado las “condiciones económicas de explotación” (Ramos Mexía, 1936: 205)

Estando al frente del Ministerio de Agricultura en 1901, durante la segunda presidencia de Roca⁶, Ramos Mexía había ya manifestado a dicho presidente la imperiosidad de construir líneas férreas para “conquistar” efectivamente los Territorios Nacionales. Su propuesta luego tomaría forma y debate público cuando por 1906, ahora como ministro de Agricultura del presidente Figueroa Alcorta, presentaba ante el Congreso Nacional el proyecto de “Ley de Fomento de los Territorios Nacionales” (el cual sería aprobado dos años después). En este marco, dicha ley de fomento debe ser entendida como el origen de una nueva política agraria, “un plan de aplicación de la tierra fiscal al desenvolvimiento de la riqueza nacional”, donde las “obras eran lo accesorio, servían sólo de instrumento para una preparación económica previa a su distribución, a fin de utilizarlas en la forma más amplia posible” (Ramos Mexía, 1921: 120). El proyecto era parte de un plan general a realizarse en etapas sucesivas. Mediante la ejecución de un conjunto de obras públicas (líneas férreas de fomento que ligaran los territorios con el mercado interno, obras de navegación, riego, generación de energía, etc.) se buscaba valorizar previamente las tierras fiscales generando condiciones de explotación y colonización propicias, para luego a partir de su venta cubrir los gastos efectuados.

En su cosmovisión, el ferrocarril era además una herramienta de “civilización” y “argentinización” de territorios que aún no se habían incorporado por completo a la nación (López, 2003; Ruffini, 2008). Asimismo, las líneas estatales no buscaban oponerse al capital privado, sino que pretendían complementarlo en aquellas zonas donde los ferrocarriles ingleses carecían por el momento de intereses económicos, para fomentar así su desarrollo y favorecer la posterior

⁶ Accedió a este cargo a petición de Pellegrini y, tras el distanciamiento entre éste y Roca, renunció luego de haber transcurrido poco más de tres meses en función.

colonización (López, 2003; Bandieri, 2009) Como parte de la ley de fomento, las vías férreas a construir por el Estado nacional tenían el objetivo de vincular los valles cordilleranos con los puertos patagónicos, como así también la respectiva franja cordillerana de norte a sur. En la nordpatagonia, la línea recorrería desde la zona portuaria de San Antonio hacia el Lago Nahuel Huapi, iniciándose la construcción entre fines de 1908 y principios de 1909.

En el marco de un reajuste ministerial durante el gobierno de Figueroa Alcorta, Ramos Mexía pasaría a ocupar la cartera de Obras Públicas entre 1908 y 1910 (posición que mantuvo también durante la presidencia de Sáenz Peña entre 1910 y 1913). En tanto, para llevar a cabo el programa de fomento se requería la ejecución de una serie de estudios topográficos, geológicos e hidrológicos, teniendo en cuenta no sólo las dificultades que el terreno imponía al avance del ferrocarril, sino también la necesidad de garantizar fuentes de aprovisionamiento de agua y de realizar obras hídricas esenciales para poner en valor las tierras fiscales y sostener la colonización. En este marco, el ministro Ramos Mexía conoció en 1910 al reconocido geólogo estadounidense Bailey Willis (quien se encontraba participando de un congreso científico internacional en Buenos Aires en el contexto de los festejos del Centenario) y le propuso encabezar la Comisión de Estudios Hidrológicos (CEH) en la nordpatagonia. Dicho grupo de trabajo estuvo conformado además por el ingeniero argentino Emilio Frey (quien antes había trabajado con el Perito Moreno en la Comisión de Límites, y por recomendación del mismo se desempeñó como asistente jefe de la CEH), cuatro topógrafos y geólogos estadounidenses, dos ingenieros argentinos y algunos peones y rastreadores.

Las actividades de la CEH comenzaron en 1911 en el área de Valcheta en Río Negro y para octubre de dicho año se elevó el primer informe al ministro Ramos Mexía. Luego de varios meses de estudio evaluando la disponibilidad hídrica del territorio, los resultados arrojaban la posibilidad de construir una serie de embalses en el recorrido del arroyo Valcheta y un canal que permitiría abastecer de agua al poblado de San Antonio e irrigar además unas cuatro mil hectáreas de tierras fiscales. Asimismo, se recomendaba realizar estas obras antes de la enajenación de los terrenos, en línea con la visión de Ramos Mexía, quien daría su apoyo a la iniciativa de la comisión.

Otro de los proyectos emblemáticos que la CEH tuvo a su cargo fue el estudio de la extensión de la vía férrea San Antonio-Nahuel Huapi hasta terminar conectando con la ciudad chilena de Valdivia, como herramienta posible para impulsar el intercambio comercial preexistente y explotar la doble salida oceánica para la producción regional. Luego de transitar y cartografiar todo el proyectado recorrido del ferrocarril, la comisión se abocó a estudiar la zona de los valles cordilleranos un busca de rutas posibles para realizar la conexión transatlántica. Consiguientemente, hacia 1912 la CEH publicó el informe sobre la "Sección Cordillerana del ferrocarril Transcontinental de San Antonio en Argentina a Valdivia en Chile" (Aizen y Tam Muro, 1992)

Asimismo, durante varios años la CEH llevó adelante un extenso análisis de las condiciones geo-económicas de la región andina (estudios de tierras y cultivos), las posibilidades de generación y aprovechamiento de energía hidráulica, y la capacidad de procesamiento y transformación industrial de las materias primas que se producían en las cercanías. Como corolario de los trabajos efectuados entre 1911 y 1914, la comisión elevó un informe donde establecía las condiciones para iniciar un proceso de desarrollo integral de los tres sectores de la economía, teniendo como eje articulador la ciudad industrial en el Nahuel Huapi (ciudad que además preveían debía constituirse en la capital de una nueva provincia cordillerana que iría desde Junín de los Andes, en Neuquén, hasta Colonia 16 de Octubre, en Chubut). Según indica Willis,

en el valle del Limay, se abre un llano que desciende hacia el río y el arroyo Chacabuco. En este llano, cuya área es de 1.100 hectáreas, se levantará la futura ciudad de Nahuel Huapi, [...] ciudad que tendrá secciones dedicadas a la manufactura, al comercio y las residencias, y que será el centro de la industria y del tráfico del territorio de los lagos. Es en verdad un centro geográfico para todas las líneas de comunicación de esa región andina tanto por las transcontinentales como por las internas del norte y el sur. [...] En la ciudad se concentrarán las materias primas de las Pampas [i.e. meseta patagónica] y de la Cordillera para ser transformadas en manufacturas nacionales que competirán con los productos importados de que Argentina actualmente depende [...]. [La] ciudad situada a la entrada del parque nacional en una región de delicioso clima de verano, está llamada a ser, no sólo un centro fabril y comercial, sino también un punto atractivo para el turismo" (1988: 212-213).

En efecto, los gérmenes de ese proyecto ya se encontraban en la región, siendo un escenario donde la población y las actividades productivas podían ampliarse (Gutiérrez, 2002). El plan consistía en complementar la producción primaria según las características de cada zona con la producción industrial local (por ejemplo, transformar la lana producida en las grandes estancias de la meseta en tejidos y vestimentas que pudieran reemplazar a las respectivas importaciones), junto con el comercio regional y el desarrollo del turismo sobre las bases del pensamiento conservacionista del Perito Moreno⁷. Asimismo, como señalan Navarro Floria y Vejsberg (2009: 420), el proyecto sentaba las bases de un sentido de “valorización económica mediante una turistificación complementaria con otras actividades”.

No obstante, el propio camino de Ramos Mexía en la gestión pública, el debate del proyecto de la ley de fomento y el mismo accionar de la CEH tuvieron que atravesar una serie de cuestionamientos y trabas que terminaron por imposibilitar que este plan de desarrollo patagónico -según Bandieri (2005: 345) el único intento superador del esquema de crecimiento “hacia fuera” imperante por ese entonces- pudiera pasar del papel a la praxis.

Una de las claves estuvo en el paso forzado de Ramos Mexía de la cartera de Agricultura hacia la de Obras Públicas. A los ojos del mismo ministro esto significaba un duro golpe a las posibilidades de realización de su proyecto de fomento (dado que su eje principal, como antes señalamos, estaba puesto en el manejo de la política de tierras), lo cual se agravó además a partir de desinteligencias y disidencias con el entrante ministro de Agricultura, Eleodoro Lobos (Ruffini, 2008)

A su vez, para este entonces la ley de fomento había atravesado un duro debate parlamentario (donde se cuestionaron la prioridad y los beneficios finales de las obras públicas que incluía), lo que desembocó en modificaciones sustanciales a la esencia del proyecto original. El cambio más importante se produjo en la estructura de financiamiento del programa. La idea inicial de solventar las obras sobre la base de “bonos de fomento” para la venta de tierras fiscales previamente puestas en valor fue reemplazada por un empréstito cuyos fondos se habían agotado en el lapso de unos años, al tiempo que elevaba la carga de deuda pública. De esta forma, se desvinculó el régimen de tierras de la financiación del proyecto y el objetivo de una nueva política agraria de colonización quedó reducido a un (ambicioso y costoso) plan de obras públicas (Ruffini, 2008; Navarro Floria, 2009)

Asimismo, la labor de la CEH tuvo que enfrentar profundas trabas burocráticas y la abierta hostilidad a varios de sus proyectos. Por ejemplo, el plan de manejo de cuencas del arroyo Valcheta presentado a fines de 1911 enfrentó la oposición de la Dirección de Irrigación y algunos legisladores nacionales, incluyendo una larga falta de respuesta por parte del titular de aquella entidad e incluso la desaparición del informe en un dudoso incendio. Años más tarde, Ramos Mexía reconocía que, habiéndose desvirtuado el objetivo principal del plan de fomento, las pocas tierras que se habían vendido en San Antonio no se habían poblado efectivamente pues no tenían agua, por lo que no deberían haber sido ofrecidas (López, 2003)

Mientras tanto, Ramos Mexía recibía severos cuestionamientos sobre la base de los intereses nacionales y extranjeros que se oponían a cualquier modificación al modelo agroexportador o a la preeminencia del sistema ferroviario privado (Bandieri, 2005; 2009). En esta línea, la oposición al programa de fomento repercutió frecuentemente en el congreso, donde en 1912 se llegó a interpelar a Ramos Mexía acusándolo de derroche de recursos públicos al llevar adelante una obra supuestamente antieconómica. No obstante, contando con el apoyo del presidente Sáenz Peña, tanto el ministro como la CEH continuaron con sus actividades. Hacia 1913 la situación no pudo sostenerse más y Ramos Mexía abandonó su cargo. Si bien el siguiente Ministro de Obras Públicas, Meyer Pellegrini, mantuvo el apoyo a las labores de la comisión durante su breve periodo en función, la posterior llegada al ministerio de Manuel Moyano (de abierta hostilidad a las tareas de la CEH) implicó la disolución final del contrato.

Finalmente, como señala Ruffini (2008: 141), “el plan de fomento de los territorios sólo fue implementado en forma parcial” y “no solamente se desvirtuó su base financiera [...] sino que las

⁷ En 1903 el Perito Francisco Moreno donó 3 de las 25 leguas de tierras que le fueron otorgadas como recompensa por su labor en la delimitación de límites internacionales para su conservación a partir de la formación de un parque nacional. La donación de Moreno fue aceptada por el gobierno nacional al año siguiente, pero recién en 1922 se decretó oficialmente la creación (en los papeles) del Parque Nacional del Sud, con una superficie de 785.000 hectáreas.

ventas de tierras no se completaron en su totalidad y la construcción de ferrocarriles se realizó con suma lentitud”.

TURISMO: DESDE SALIDA DE LA CRISIS HASTA MONOPRODUCCIÓN

Como antes vimos, entre la última década del siglo XIX y la primera del XX, en las inmediaciones del Lago Nahuel Huapi se había establecido una base productiva alrededor de la agricultura, la ganadería, la explotación forestal y la actividad mercantil en un circuito comercial a ambos lados de la Cordillera de los Andes. No obstante, a partir de entonces las condiciones comenzaron a cambiar y el proceso de integración se fue debilitando.

En 1910, los gobiernos de Argentina y Chile empezaron a introducir algunas trabas aduaneras, aunque los problemas más acuciantes se iniciaron con la Primera Guerra Mundial y la consecuente caída del comercio internacional. Hacia el fin de la guerra, el gobierno chileno dio otro golpe al comercio regional binacional con la finalización del ferrocarril desde Santiago a Puerto Montt, integrando el sur con el centro económico del país (Bessera, 2006)

En tanto, con el inicio de la guerra el avance de la línea férrea San Antonio-Bariloche prácticamente se detuvo.⁸ En este contexto, Frey (entonces al frente de la Comisión de Fomento de Bariloche) redactó un memorial dirigido al presidente Hipólito Irigoyen en 1916, resaltando las urgencias de la población y, especialmente, la necesidad de la llegada del ferrocarril para promover el desarrollo regional y una efectiva colonización. Según su visión, de la mano de las vías de comunicación podría expandirse la industria del turismo y sobre la base de la afluencia de viajeros sería posible también el crecimiento empresarial en torno a núcleos industriales en los valles andinos, los cuales contribuirían a limitar la dependencia de productos importados a partir de la transformación local de las materias primas disponibles en el país.

Finalmente, el punto de quiebre del intercambio comercial con Chile, y con él de la estrategia económica de la zona andina nordpatagónica hasta ese entonces, se produjo con la instalación de un puesto aduanero en San Carlos de Bariloche en el año 1920. Así se iniciaba una etapa signada por la crisis y la fractura de la región; crisis que también se derivaba, por cierto, de factores internos como resultado de la deforestación y prácticas agrícola-ganaderas inadecuadas para la zona (Bessera, 2006; Navarro Floria, 2008)

Sumida la región en el estancamiento, algunas figuras de la dirigencia local, como Frey y Primo Capraro, procuraron relanzar el proyecto de la CEH, aunque otorgando cada vez más peso al desarrollo turístico de la zona. En la redacción del proyecto para la creación del Parque Nacional del Sud, Frey colocaba al turismo “como la alternativa más viable -quizás la única posible- para el desarrollo económico” (Bessera, 2006: 12). De esta manera, y sobre las bases de una actividad que había estado presente desde los inicios de la colonia agropastoril, en los años `20 se establecieron los primeros rasgos salientes del proceso de turistificación de la zona del Nahuel Huapi, como la construcción de hoteles y ciertos atractivos, el compromiso y trabajo activo de la comunidad local con ese proyecto y su representación como destino turístico en el imaginario nacional (Navarro Floria y Vejsberg, 2009)

No obstante, el gran despegue del turismo en San Carlos de Bariloche ocurrió a partir de 1934. Mediante la Ley 12.103 de dicho año se creó la Dirección de Parques Nacionales, mientras que el Parque Nacional del Sud, hasta el momento sólo existente en los papeles, se volvió realidad mudando su nombre al de Parque Nacional Nahuel Huapi. El objetivo central de este programa, según fue diseñado por Exequiel Bustillo (director de la institución entre 1934 y 1944), fue convertir la llegada del transporte, la hotelería y los turistas en “avanzadas de nacionalización de fronteras alejadas y puesta en práctica de la soberanía nacional” (Capanegra, 2006: 48)

En el marco de un gobierno conservador (que tenía en Bustillo uno de sus exponentes) y del resurgimiento de los nacionalismos, la Dirección de Parques Nacionales llevó adelante un reajuste del colonialismo interno (Navarro Floria, 2008). Frente al fracaso de la colonia agropastoril, el

⁸ Si bien los trabajos se retomaron a partir de 1922, los vaivenes político-económicos y ciertas dificultades técnicas hicieron que la finalización de las obras se consiguiera recién en 1934.

estancamiento económico en que estaba sumida la región y el desinterés del gobierno central por décadas, la “puesta en práctica de la soberanía nacional” en las áreas andinas de frontera se asentaba sobre una estrategia de desarrollo económico centrada en el turismo, la atracción de nuevos pobladores y la integración del Nahuel Huapi al mercado nacional cuyo eje se encontraba en la ciudad de Buenos Aires. En adelante, los esfuerzos de Bustillo se concentraron en potenciar la actividad turística tras el mito de la “Suiza argentina”, enfocándose especialmente en la captación de visitantes del extranjero y de la elite nacional (acostumbrada a viajar por Europa). Sin dudas, la llegada del ferrocarril a Bariloche en 1934 representó un gran avance para este proyecto⁹, lo cual se evidenció a las claras en el número de turistas arribados en esa temporada (unos 1.500, frente a poco más de 600 en 1932). Los siguientes pasos fueron el desarrollo de infraestructura hotelera acorde a las demandas del turismo de alta gama (ej. Hotel Llao Llao), servicios básicos urbanos, espacios recreativos y de esparcimiento y embellecimiento del entorno urbano (ej. Centro Cívico de la ciudad)

En los años `40 y `50, el turismo se perfilaba como articulador de la estructura económica de la ciudad de Bariloche, al tiempo que la llegada de visitantes de la emergente burguesía nacional se acoplaba al tradicional turismo de elite. Por otra parte, durante los primeros gobiernos de Perón el turismo no era ya visto como un “recurso” sino como un derecho (Núñez, 2004). Esto se reflejó en el surgimiento del denominado “turismo social”, que alentó el aumento de los visitantes de clase media y la construcción de los primeros hoteles sindicales, rompiendo con la lógica previa de exclusividad. No obstante, como señalan Bosch et al. (2004a), el auge del turismo social, junto con el mayor crecimiento urbano y desarrollo sostenido de la actividad turística, ocurrió en los años `60, momento en que el turismo se consagró como monoproducción en la economía local. Algunos hechos clave de esta década fueron: por un lado, la conclusión de las obras de pavimentación de las rutas de acceso (que unieron a Bariloche con Neuquén y, de este modo, con Buenos Aires) hacia fines de la década de 1960; y por otro, la inauguración del actual Aeropuerto en 1966.

En cuanto a la recepción de visitantes del extranjero, al tradicional influjo de turistas chilenos (uno de los primeros mercados externos en temporada estival), a partir de la década del `70 se sumaba el fuerte peso del turismo brasileiro (sobresaliente durante el invierno). A estos se agregaban además los turistas de origen europeo y los estadounidenses. Asimismo, con el tiempo comenzó a ganar presencia el turismo estudiantil, hasta llegar a convertir a Bariloche en una de las ciudades por excelencia para la realización de viajes de fin de curso en la Argentina. Como consecuencia del crecimiento de la actividad, el número de plazas para alojamiento pasó de 3.450 en 1964 a 15.315 en 1983 -representando en ese entonces el 5,7% de la capacidad del país- (Schlüter, 1994)¹⁰. El proyecto de desarrollo integral de Bariloche complementando los tres sectores de la economía era ya parte del pasado. En su lugar, la actividad económica de la ciudad y alrededores se había concentrado en el turismo y sectores conexos. En suma,

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” (Bessera, 2006: 19)

IMPACTOS ECONÓMICOS Y SOCIO-TERRITORIALES DEL TURISMO

Al haberse consolidado en Bariloche el turismo como monoproducción, la economía local no sólo ha padecido los marcados vaivenes estacionales de la actividad, sino que también ha quedado atada a factores externos fuera de su control (como los avatares climáticos, por ejemplo).

⁹ La línea férrea que había sido concebida originalmente (más de un cuarto de siglo atrás) como parte de una lógica colonizadora-productiva a lo largo de su recorrido, se transformaría entonces en un eje central de la actividad turística en uno de sus extremos.

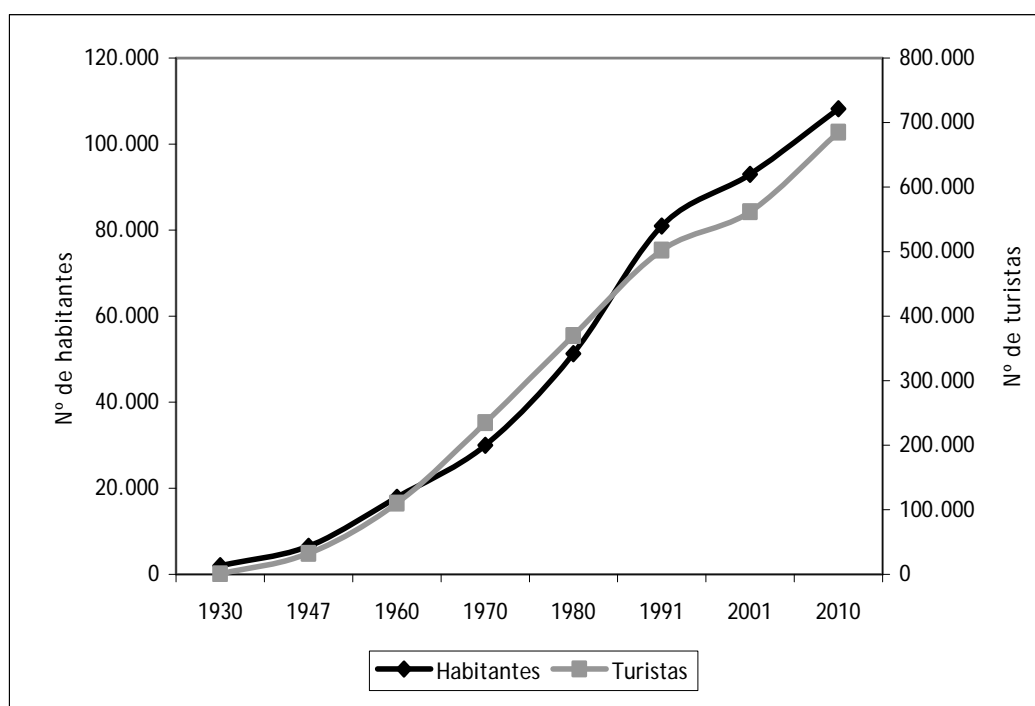
¹⁰ Hacia 2008 el número de plazas en Bariloche ascendía a 21.282, siendo el 4% de la oferta nacional (según datos del Anuario Estadístico de Turismo 2008, Secretaría de Turismo de la República Argentina)

Asimismo, en este marco la ciudad se ha vuelto muy sensible a las aceleraciones del proceso de urbanización durante las fases ascendentes de los ciclos económicos, momento en que tanto la sociedad como el territorio tienden a absorber los impactos del ingreso de inversiones y personas desde otras latitudes (Abalerón, 2009)

Por un lado, como señalan Colino y Oglietti (2010), los sectores en expansión entran en competencia por un recurso escaso como es el suelo. La valorización de los terrenos a raíz de la creciente urbanización y explotación turística trastoca entonces la competitividad y la viabilidad de las demás actividades económicas. Por otra parte, si no se controlan debidamente la expansión y el desarrollo urbano, la especulación inmobiliaria puede incluso ir en contra de los propios atractivos turísticos de la región (avance de loteos y barrios sobre la naturaleza, saturación de los servicios públicos, etc.), como así también repercutir negativamente sobre la calidad de vida de la población (elevación de costos que imposibilitan el acceso a la vivienda propia y aumentan la carga de alquileres)

En tanto, la vinculación entre los movimientos migratorios y los momentos de alza económica se ha asentado en los requerimientos intensivos de mano de obra para trabajar en la actividad turística y la construcción asociada. Como podemos apreciar en el siguiente gráfico, ha existido una evidente relación entre el crecimiento turístico de Bariloche y la evolución de su población.

Evolución del número de habitantes y turistas en Bariloche



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Secretaría de Turismo de la Provincia de Río Negro, Secretaría Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, Censos Nacionales de Población y Vallmitjana (1993)

Hasta 1930, el número de habitantes de Bariloche no superaba los 2.000. A partir de ese entonces, el crecimiento poblacional se realizó con las obras de infraestructura desarrolladas por Parques Nacionales y, tras el incremento turístico en la segunda mitad del siglo, la ciudad registró tasas de crecimiento medio anual que duplicaron las de la provincia (entre 1947 y 1980) y triplicaron incluso las del país (entre 1947 y 1991) (Matossian, 2008)

Desde el punto de vista de la composición de la población y los flujos migratorios, el Censo General de Territorios Nacionales de 1920 determinó que casi la mitad de los habitantes del departamento Bariloche provenía del extranjero, siendo el 78% de este grupo de origen chileno y el

resto primordialmente españoles o italianos. Posteriormente, junto a las corrientes migratorias internacionales, aparecieron los flujos internos. Entre estos se destacan las migraciones procedentes del interior rural de la provincia de Río Negro, resultado del continuo empobrecimiento y deterioro de la actividad ganadera de la región; y por otro lado, las personas provenientes de grandes ciudades del país. Como consecuencia de estos procesos, en la actualidad solamente el 60% de los habitantes de San Carlos de Bariloche nació en la provincia de Río Negro, otro 12% en la provincia de Buenos Aires, 9% en Chile (siendo el 82% de los extranjeros) y 5% en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Matossian, 2010)¹¹

La mencionada preeminencia de población de origen chileno en 1920 iba parcialmente en contra del mito de la "Suiza argentina" (cuanto menos en lo poblacional), aunque luego el programa de Bustillo se concentraría en relanzar dicha imagen. Precisamente, según Navarro Floria (2008: 12), el interés por parte del Director de Parques Nacionales en "europeizar" la zona, se vería reflejado en tensiones "entre población real y población deseada, con consecuencias concretas en acciones de desplazamiento espacial y simbólico de personas y grupos, fragmentación social, privación de derechos, etc." En efecto, San Carlos de Bariloche es una ciudad con "dos caras" bien contrapuestas: por un lado, la cara visible, la zona céntrica ubicada de frente al lago en el norte del ejido ("el centro" o "el bajo") y algunos barrios del noroeste de la ciudad a lo largo del camino que conduce al Llao Llao ("los kilómetros"); por otra parte, la cara oculta (u ocultada), la barriada periférica que avanza sobre la estepa hacia el sur y suroeste ("el alto"). Detrás de esta distinción territorial se esconden, por cierto, profundas diferencias socioeconómicas. Mientras los habitantes del centro disfrutaban de las mejores condiciones ambientales y suelen tener una efectiva vinculación con la actividad económica de la ciudad, aquellos que habitan en la periferia sur padecen las consecuencias de la pobreza y la inestabilidad laboral en el peor contexto geoclimático de Bariloche.

Esta diferenciación socio-territorial ha estado presente desde los inicios de la historia de la ciudad y se ha venido acentuando con el crecimiento poblacional, las migraciones antes comentadas y la expansión del ejido urbano. Ya en los años `20 era posible apreciar el contraste entre las viviendas de material del centro y el pobre caserío en el sur (Bajouth et al., 2003). Por su parte, durante los setenta (década clave en el proceso de urbanización) aumentó considerablemente el peso de los asentamientos marginales, haciendo que la superficie ocupada por estos en 1980 fuera más de siete veces superior a la de diez años atrás (Abalerón, 1995). Según Bosch et al. (2004a), a los primeros cuatro barrios marginales en el sur de la ciudad, en los ochenta se sumaron más de 25 en el suroeste (muchos de ellos impulsados por las propias autoridades municipales), llegando a concentrar entre todos cerca de la mitad de la población local.

Entre los factores que contribuyeron a la configuración de un espacio urbano con marcadas diferencias socioeconómicas es preciso señalar la responsabilidad de las políticas de estado (por acción u omisión) Además de la ineficacia de las tareas de planificación y control, se destacaron las políticas de erradicación y relocalización de asentamientos y los planes de viviendas sociales en la periferia. Como señala Pérez (2004), ha existido una relación conflictiva entre el crecimiento de la actividad turística y la expansión de los asentamientos marginales que empezaban a formar parte del "paisaje urbano", desencadenando desalojos y traslados hacia zonas alejadas, "estratégicamente" no visibles. Asimismo, a partir de los años `80 se empezaron a percibir con más fuerza las consecuencias del modelo económico adoptado. La actividad se desenvolvía en un marco de completa desregulación y prácticamente nula intervención estatal. En este contexto, y al igual que en el resto del país, de la mano de los periodos contractivos se agravaban los problemas de precarización laboral, desempleo, pobreza, desigualdad, exclusión y conformación de asentamientos marginales. Asimismo, era posible evidenciar un deterioro creciente del ambiente, atentando contra las características propias de centro turístico.

La vigencia del plan de convertibilidad durante los noventa implicó una profunda reducción de la competitividad turística, baja ocupación y rendimiento de los servicios de la planta turística, pérdida de puestos de trabajo y precarización del empleo (Bosch et al., 2004b). A su vez, la actividad comenzó a centrarse en el turismo estudiantil (siendo el 67% de los visitantes en 1992), con consecuencias como la caída de la calidad hotelera y la concentración de la oferta turística en unas pocas empresas con casa matriz fuera de la región (Abalerón, 2007) Según este autor, la tasa

¹¹ Según una encuesta realizada en el año 2005, los valores obtenidos fueron: un 53,23% nacido en Bariloche; 6,57% en la provincia de Río Negro; casi el 30% en otras provincias y la C.A.B.A.; más del 8% en países limítrofes (principalmente Chile); y el resto en no limítrofes (Abalerón, 2007).

de desocupación en enero (temporada alta) de 1997 era del 27,7%, mientras que un 34,5% de la población se encontraba por debajo de la línea de pobreza. Con la salida de la convertibilidad y el posterior repunte de la economía nacional, la actividad turística experimentó un importante crecimiento. Mientras que en el periodo 1989-2002 el número de visitantes anuales promedió los 575.000, con un pico de 650.000 en 1998, a partir de 2003 la media de turistas por año pasó al orden de los 700.000, con un máximo histórico de 800.000 en 2006. Esto se debió tanto a la recuperación del mercado interno como del internacional fruto de la devaluación cambiaria, con el reestablecimiento de significativos flujos provenientes de Brasil y Chile. Sin embargo, es preciso señalar que en el año 2009 se sintieron fuertemente las consecuencias de la crisis internacional y la epidemia de gripe A H1N1 sobre la actividad turística (el número de visitantes cayó a 560.000 y con éste también se redujeron las oportunidades laborales)¹²

No obstante, la rápida recuperación del turismo y las actividades vinculadas (construcción, comercio, etc.) no se trasladó necesariamente en progresos sustanciales para toda la población de Bariloche. Siguiendo a Abalerón (2007), desde el punto de vista de la pobreza estructural (necesidades básicas insatisfechas) la situación incluso empeoró entre 1997 y 2005, con un crecimiento en términos absolutos y relativos. Respecto de la pobreza por ingresos, la proporción de indigentes y pobres no indigentes disminuyó¹³, aunque aumentó el número absoluto de aquellos que se encontraban aún en estas condiciones. En contrapartida, hubo un desplazamiento hacia categorías no tan apremiantes pero inestables, lo cual se reflejó en un significativo incremento de la población "vulnerable" (por arriba de la línea de pobreza pero cercana a la misma), tanto absoluta como relativamente.

Si bien al igual que en el resto del país se evidenció una significativa caída de la tasa de desempleo¹⁴, esto no fue suficiente para perforar el núcleo duro de la desigualdad y la pobreza en San Carlos de Bariloche. Entre las razones que explican esta realidad podemos mencionar los problemas asociados a la calidad del empleo, con un importante número de ocupaciones inestables y precarias, y las desigualdades educativas y de capacitación, que hacen que la disminución del desempleo no sea uniforme entre toda la población.

El complejo turístico (hotelería y gastronomía, construcción, comercio y manufacturas vinculadas) sigue siendo el que más aporta a la estructura del empleo local, con alrededor del 45% de los puestos laborales según las mencionadas encuestas de 1997 y 2005. Pero también posee un lugar central en la desocupación, puesto que de cada 100 desempleados en 2005, casi 58 habían estado ocupados anteriormente en estos sectores (Abalerón, 2007). Con respecto a la calidad del empleo, y siguiendo la consulta de 2005, un 34% de los que tenían trabajo eran "ocupados no plenos"¹⁵, encontrándose el 36,7% de los mismos vinculados a la construcción, el 13,8% a la hotelería y gastronomía, 11,1% al servicio doméstico y 7,1% a las actividades comerciales. Según cálculos propios a partir de una encuesta hotelera del año 2005¹⁶, casi el 16% de los puestos en estos establecimientos eran temporarios, al tiempo que el empleo estacional alcanzaba al 24,3% de los ocupados en hoteles estudiantiles y, paradójicamente, al 40% en hoteles sindicales.

¹² Al momento de concluir la redacción de este trabajo la región está padeciendo los impactos negativos de la erupción del volcán Puyehue (Chile) sobre los resultados de la temporada invernal 2011.

¹³ Según Monasterio et al. (2009), mientras que en 2003 el 49,5% de la población de Bariloche se encontraba por debajo de la línea de pobreza, el 31,2% de la población no reunía los ingresos necesarios en 2008.

¹⁴ Abalerón (2007) menciona que en 2005 la tasa de desocupación en Bariloche estuvo en el orden del 6%. Por su parte, Monasterio et al. (2009) la ubican en torno al 7,1% en 2007 y 7,45% en 2008. Mientras tanto, en el año 2009 el desempleo trepó a alrededor del 11%.

¹⁵ "Asalariados que no reciben aportes previsionales u otros beneficios sociales o que no siendo asalariados no aportan para la jubilación ni tributan; o son subocupados demandantes; o son beneficiarios de planes sociales; o cuya ocupación no es permanente; o las diversas combinaciones entre ellos" (Abalerón, 2007: 66)

¹⁶ *Informe de personal ocupado por los establecimientos*. Encuesta de Coyuntura Hotelera 2005. Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia de Río Negro y Secretaría Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, 19 de septiembre de 2006.

ALGUNAS REFLEXIONES A CIEN AÑOS DE LA CEH

A lo largo de este trabajo hemos visto cómo con el paso del tiempo el turismo se fue consolidando como actividad económica central de San Carlos de Bariloche. En efecto, la búsqueda de alternativas productivas que había caracterizado a las primeras décadas del siglo XX entró en un relativo letargo a partir del rumbo iniciado a mediados de los años treinta. Más allá de la inevitabilidad o no de este camino en función de las ventajas comparativas de la región en torno a sus riquezas naturales, lo cierto es que el desarrollo económico local ha estado plagado de una evidente falta de armonía. El crecimiento de una ciudad polarizada por profundas diferencias socioeconómicas, así como la paulatina pérdida de calidad ambiental producto del manejo desregulado de la expansión urbana, son sólo algunas de las consecuencias de este devenir histórico.

Frente a la vulnerabilidad histórica producto de los vaivenes del complejo turístico, se pone de manifiesto la necesidad de retomar la búsqueda de alternativas de desarrollo local para la ciudad de Bariloche. En este sentido, retoman el centro de la escena las propuestas de diversificación y desarrollo integral de la región, al estilo del proyecto de la CEH a cien años del inicio de sus tareas. En efecto, las recomendaciones que un grupo de expertos locales estableció recientemente van en esta línea de pensamiento (véase Monasterio et al., 2009): el desarrollo de un polo productivo e industrial en las afueras de la ciudad; la creación de un parque tecnológico, vinculado a la innovación productiva y la producción con alto valor agregado; y el relanzamiento de los circuitos productivos y comerciales de la región nordpatagónica argentino-chilena bajo el factor propulsor de la bi-oceanidad.

Al margen de la participación central del turismo y las actividades conexas en la economía local, es preciso señalar que Bariloche cuenta también con un complejo de empresas científico-tecnológicas de relevancia provincial y nacional, cuyo mayor exponente es la reconocida empresa INVAP¹⁷. Como podemos apreciar en el siguiente cuadro, el complejo de ciencia y técnica ocupa un lugar relevante en la economía local, aunque todavía muy lejano respecto de lo que representa el turismo.

Participación sectorial en la economía de Bariloche (años disponibles, %)

Tipo de Actividad Económica	2005	2006	2007	2008	2009
Turismo y actividades conexas	47,91	49,05	49,35	49,20	49,18
Complejo Ciencia y Técnica	13,40	11,81	11,83	11,81	12,48
Comercio mayorista, minorista, reparaciones	12,31	12,63	12,49	12,63	11,99
Actividades inmobiliarias, alquileres, emprendimientos	7,33	7,45	7,41	7,45	7,41
Construcción	5,10	5,52	5,87	5,52	5,87
Administración pública	5,65	4,99	4,49	4,99	4,49
Transporte y comunicaciones	2,37	2,57	2,53	2,46	2,53
Enseñanza privada, medicina prepaga, servs. profs.	2,11	2,14	2,12	2,15	2,12
Electricidad, gas, agua, cloacas	1,82	1,83	1,96	1,83	1,96
Intermediación financiera	1,74	1,79	1,70	1,74	1,70
Servicios comunitarios y sociales	0,26	0,23	0,26	0,24	0,26
Valor agregado global	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia sobre la base de estimaciones del Centro de Estudios Regionales (CER), Universidad Fasta, Bariloche¹⁸.

¹⁷ Un análisis más exhaustivo de este sector ha quedado fuera de las posibilidades del presente trabajo, siendo una línea de investigación a profundizar en un futuro. Para una evaluación acerca de este grupo de empresas se recomienda la lectura de Lugones y Lugones (2004) y Kosulj y Lugones (2007). Específicamente sobre la historia de INVAP en materia de producción de tecnología nuclear y satelital pueden consultarse Kosulj et al. (2006) y Thomas et al. (2008).

¹⁸ Cabe mencionar que, puesto que la información proviene de declaraciones de ventas facturadas, no suele registrarse una parte de la economía informal local (con un peso importante, por ejemplo, en la construcción).

A pesar del rol estratégico que puede ejercer el desarrollo de actividades intensivas en conocimiento y con un alto valor agregado en la transformación del sistema productivo local en el mediano y largo plazo, es preciso señalar que el impacto socioeconómico inmediato del complejo de ciencia y técnica sobre la población local puede ser limitado. Si bien es cierto que los puestos de trabajo en el sector suelen ser de "alta calidad", según la encuesta de 1997 este complejo generaba apenas el 3% del empleo de la ciudad (Abalerón, 2007), mientras que cálculos propios para el año 2008 se mantienen cercanos a este valor¹⁹. A su vez, el 64% del personal ocupado en 2003 poseía un nivel de educación correspondiente a formación técnica o superior (Lugones y Lugones, 2004), con lo cual no puede pedírsele a este sector que tenga un papel central en la reducción de los problemas de empleo de la extensa población con baja calificación.

Sin dudas, el complejo de ciencia y técnica tiene la potencialidad de ir modificando la estructura productiva local a partir de su crecimiento. Pero para lograrlo es fundamental expandir la base empresarial local y fomentar las actitudes emprendedoras. Las empresas del sector enfrentan muchas veces desventajas de localización en lo que respecta a la disponibilidad de insumos y servicios empresariales asociados, por lo que es necesario propiciar el surgimiento (o aumento) de la oferta local de los mismos. Algo similar ocurre por el lado del turismo, donde buena parte de los ingresos que la actividad produce se orientan a la compra de bienes e insumos desde otras partes del país, o a la contratación de servicios asociados (ej. transporte) (Madariaga, 2007)

A la hora de establecer una estrategia de desarrollo local para Bariloche, podemos remarcar ciertos puntos que valdría la pena tener presentes. Primero, resulta necesario tomar al turismo como un sector económico clave pero no excluyente de la estructura productiva local, de forma tal de promover la diversificación y complementación entre la actividad primaria, la industria y los servicios. En segundo lugar, y relacionado con este primer punto, es preciso analizar las posibilidades de vinculación hacia el interior del sistema productivo local, evaluando qué tipo de demanda de bienes, insumos y servicios no logra satisfacerse localmente y promoviendo la creación de empresas que ocupen estos espacios en las cadenas productivas. Tercero, la calidad de los servicios turísticos es un aspecto cada vez más fundamental como factor de diferenciación. En este sentido, los esfuerzos deberían enfocarse en "diversificar las actividades turísticas (para tender a la homogeneidad estacional) y elevar la calidad de los servicios (para atraer, quizás, menos turistas pero con mucha mayor capacidad de consumo)" (Abalerón, 2007: 150). Para esto no alcanza sólo con la regulación de categorías, sino que se requiere tanto de inversiones usualmente a cargo del sector público, como así también de una conciencia común que contemple a la calidad ambiental y al cuidado del entorno como elementos distintivos de competitividad y como parte de la calidad de vida de la población local (Varisco, 2007). Como sugieren Marioni y Otero (2003: 177), es preciso introducir la dimensión de la protección del ambiente a los criterios orientadores del desarrollo de Bariloche, de forma tal de "reemplazar la indiferencia por la problemática ambiental y las acciones en el corto plazo".

Un cuarto aspecto no menor para el enfoque del desarrollo local y la generación de empleo es la oferta de capacitación y formación de la población para una mejor inclusión en el mercado de trabajo local (de acuerdo a las necesidades del mismo), de forma tal que los beneficios económicos puedan llegar al grueso de la sociedad. A su vez, es preciso apuntalar la demanda de capacitación desde el propio interés y motivación de los integrantes de la comunidad, lo cual tiende a facilitar un mayor compromiso con estas actividades (Fuentes y Núñez, 2006). Un último punto que merece la pena remarcar, siendo tal vez el más importante de todos los mencionados hasta el momento, es la importancia de generar bases institucionales (público-privadas) sobre las que se asienten las iniciativas de desarrollo local. Para lograr la participación de todos los actores locales en la búsqueda de una estrategia común es necesario atacar las raíces de la fragmentación socio-económica y socio-territorial de San Carlos de Bariloche, apuntando en primera instancia a la elevación del nivel de vida de la población. Como se comprobó en el periodo post-convertibilidad, el mero crecimiento económico local es incapaz de revertir esta configuración de un "Bariloche con dos caras", la mayor barrera hacia la elaboración y ejecución de un proyecto colectivo. La administración pública local tiene entonces que jugar un papel central en la movilización de los demás actores y en la identificación de puntos de contacto entre las partes sobre los cuales apuntalar una nueva visión del desarrollo local.

En suma, Bariloche tiene ante sí una oportunidad histórica para reenfocar su rumbo hacia un proyecto de desarrollo local integral, con similitudes, pero obviamente también con diferencias, al

¹⁹ Sobre la base de datos de Monasterio et al. (2009).

que algunos referentes llegaron a concebir un siglo atrás. Quedará nuevamente en manos de las autoridades y, esperemos, especialmente de la sociedad local decidir qué camino tomar, anhelando que algún día pueda modificarse la “historia de desencuentros” a la que nos tiene acostumbrados.

BIBLIOGRAFÍA

Abalerón, Carlos Alberto. "Difusión espacial de la pobreza y destrucción del patrimonio natural: las dos caras de una misma moneda". *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. 1995, Vol. 21, N° 64, Santiago de Chile.

"Documento de la base territorial de San Carlos de Bariloche". Acuerdos territoriales de promoción del empleo. Plan integral de capacitación y promoción del empleo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Bariloche. 2007.

"Diferencias y Desigualdades Socio-territoriales en la Patagonia norte de Argentina". *Revista Líder*. 2009, Vol. 15, Año 11.

Aizen, Helena y Tam Muro, Claudio. "Historia de Bariloche". Museo de la Patagonia, Administración de Parques Nacionales, Intendencia del Parque Nacional Nahuel Huapi, Bariloche. 1992. Disponible en: <http://www.bariloche.com.ar/museo/historia.htm>

Bandieri, Susana. *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2005.

"Pensar una Patagonia con dos océanos: el proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía". *Quinto Sol*. 2009, N° 13, Universidad de La Pampa.

Bajouth, Cristina; Fernández Mouján, María; Merli, Carolina y Villalba, Matías. "Los cordones marginales en Bariloche, La otra cara de un destino turístico". Primer encuentro de estudiantes universitarios en turismo: "Nuestros aportes al abordaje del turismo", Facultad de Turismo, Universidad Nacional del Comahue, octubre de 2003.

Bessera, Eduardo. "La Colonia Nahuel Huapi y los orígenes de la actividad turística en la región Andino-Patagónica". Segundas Jornadas de Historia de la Patagonia. Neuquén, 2-4 de noviembre de 2006.

Biedma, Juan Martín. *Crónica histórica del Lago Nahuel Huapi*. Buenos Aires: Emecé Editores, 1987.

Bosch, José Luis; Merli, Carolina y Villalba, Matías. "Los problemas que inciden en la construcción de la imagen de San Carlos de Bariloche como destino turístico". *Anuario de Estudios en Turismo*. 2004a, Año 4, Vol. 3, Facultad de Turismo, Universidad Nacional de Comahue, Neuquén.

Bosch, José Luis; Suárez, Silvana y Olivares, Gladys. "La importancia de la generación de empleo como dinamizadora del desarrollo local de un centro turístico. Caso: San Carlos de Bariloche". *Aportes y Transferencias*. 2004b, Vol. 8, N° 2, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Capaneira, César. "La política turística en la Argentina en el siglo XX". *Aportes y Transferencias*. 2006, Vol. 10, N° 1, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Colino, Evelyn y Oglietti, Guillermo. "La cepa turística de la enfermedad holandesa: Diagnóstico y tratamiento para San Carlos de Bariloche". Segundo congreso anual AEDA: "Lineamientos para un cambio estructural de la economía argentina. Desafíos del bicentenario". Buenos Aires, 20-21 de septiembre de 2010.

Delrío, Walter. *Memorias de expropiación. Sometimiento e incorporación indígena en la Patagonia (1872-1943)*. Bernal: Universidad de Quilmes, 2005.

Fuentes, Ricardo y Núñez, Paula. "Historia oral, archivos barriales y política pública en San Carlos de Bariloche: un encuentro necesario". Segundas Jornadas de Historia de la Patagonia. Neuquén, 2-4 de noviembre de 2006.

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 Eduardo Gudymas (comp.) *Sustentabilidad y Regionalismo en el Cono Sur*. Montevideo: Ed. Coscoroba, 2002.

Kosulj, Roberto; García, Marisa; Lugones, Manuel y Reising, Ailin. "Complejo Tecno-industrial Nuclear y Satelital". Anexo 3 del Proyecto "Sistema nacional y sistemas locales de innovación: Estrategias empresarias innovadoras y condicionantes meso y macroeconómicos". Observatorio Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. 2006.

Kosulj, Roberto y Lugones, Manuel. "INVAP y el desarrollo de una trama de base tecnológica: evolución histórica y situación actual" en Marcelo Delfini, Daniela Dubbini, Manuel Lugones e Ivana

- Nancy Rivero (comps.) *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*. Los Polvorines: UNGS-Prometeo Libros Editorial, 2007.
- López, Susana. *Representaciones de la Patagonia: colonos, científicos y políticos 1870-1914*. La Plata: Ediciones Al Margen, 2003.
- Lugones, Gustavo y Lugones, Manuel. "Bariloche y su grupo de empresas intensivas en conocimiento: Realidades y Perspectivas". Documento de Trabajo N° 17, Centro REDES. 2004.
- Madariaga, Marta. "Interacción entre ambiente y población en San Carlos de Bariloche". INTA Bariloche. 2007.
- Marioni, Susana y Otero, Adriana. "Desarrollo turístico sustentable. Un estudio comparativo entre Puerto Varas (Chile) y Bariloche (Argentina)". *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 2003, Vol. 12.
- Matossian, Brenda. "Expansión urbana y conformación de barrios populares en San Carlos de Bariloche: el rol de las redes sociales de migrantes chilenos". Terceras Jornadas de Historia de la Patagonia, San Carlos de Bariloche, 6-8 de noviembre de 2008.
- "Expansión urbana y migración. El caso de los migrantes chilenos en San Carlos de Bariloche como actores destacados en la conformación de barrios populares". *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2010, Vol. 15, N° 331, Universidad de Barcelona.
- Monasterio, Hugo; Barbieri, Ariel; Carrá, César y Costa, Juan Eduardo. "Hacia la formulación de un plan estratégico para el desarrollo sustentable de San Carlos de Bariloche. Base diagnóstica expeditiva de las dimensiones económica y social". Consejo Federal de Inversiones. Provincia de Río Negro. 2009.
- Navarro Floria, Pedro. "La nacionalización fallida de la Patagonia Norte, 1862-1904". *Quinto Sol*. 2003, N° 7, Universidad de La Pampa.
- "Paisajes del progreso. La Norpatagonia en el discurso científico y político argentino de fines del Siglo XIX y principios del XX". *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 2006, Vol. 10, N° 218 (76), Universidad de Barcelona.
- "El proceso de construcción social de la región del Nahuel Huapi en la práctica simbólica y material de Exequiel Bustillo (1934-1944)". *Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales*. 2008, Año 9, N° 9.
- "La mirada del reformismo liberal sobre los Territorios del Sur argentino, 1898-1916". *Quinto Sol*. 2009, N° 13, Universidad de La Pampa.
- Navarro Floria, Pedro y Vejsberg, Laila. "El proyecto turístico barilochense antes de Bustillo: Entre la prehistoria del Parque Nacional Nahuel Huapi y el desarrollo local". *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 2009, Vol. 18.
- Núñez, Paula. "Un municipio alejado, una actividad tangencial y los efectos de un profundo cambio institucional. San Carlos de Bariloche 1958 - 1970". *Cuadernos del Sur, Historia*. 2004, N° 33.
- Pérez, Soledad. "Identidades urbanas y relocalización de la pobreza". *Intersecciones en Antropología*. 2004, N° 5.
- Ramos Mexía, Ezequiel. *Mis Memorias (1853-1935)*. Buenos Aires: Editorial La Facultad, 1936.
- La colonización oficial y la distribución de la tierra pública*. Buenos Aires: Ed. Ferrari. 1921.
- Rey, Héctor. "El destino de tres actividades económicas en el Nahuel Huapi a principios del siglo XX: forestal-maderera; cerealera-derivados; turística". *Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales*. 2004, Año 6, N° 6.
- Ruffini, Martha. "La Patagonia en el pensamiento y la acción de un reformista liberal: Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935)". *Quinto Sol*. 2008, N° 12, Universidad de La Pampa.
- Schlüter, Regina. "San Carlos de Bariloche: costos y beneficios del ecoturismo". *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 1994, Vol. 3, N° 2.
- Thomas, Hernán; Versino, Mariana y Lalouf, Alberto. "La producción de tecnología nuclear en Argentina: el caso de la empresa INVAP". *Desarrollo Económico*. Enero-Marzo, 2008, Vol. 47, N° 188.
- Vallmitjana, Ricardo. *90 años de Turismo de Bariloche*. Bariloche: Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica Bariloche. 1993.

Varisco, Cristina. "Iniciativas de desarrollo local y fomento del cluster turístico". *Aportes y Transferencias*. 2007, Vol. 11, N° 1, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Willis, Bailey. *El Norte de la Patagonia*. Buenos Aires: Eudeba, 1988.