

SAN CARLOS DE BARILOCHE, UNA CIUDAD EN EXPANSIÓN ¿PLANIFICADA?

Gonzalo E. Barrios Garcia
CITECDE-UNRN/CONICET/GEACH-UNQ
gonzaloebarriosgarcia@gmail.com

RESUMEN (250 palabras)

En los últimos quince a veinte años, la ciudad de San Carlos de Bariloche se encuentra transitando un fuerte proceso de crecimiento no solo en lo que respecta al aumento poblacional, sino también a la extensión de la urbanización, la demanda de bienes y servicios, la movilidad, etc. con índices que superan las medias nacionales y se encuentran entre los primeros puestos entre otras localidades patagónicas. A partir de la revisión de diversos planes de gestión locales: Plan de Ordenamiento Territorial en 2011, un Plan Estratégico e Integral de Desarrollo de San Carlos de Bariloche (PEID) en 2015 y un Plan Estratégico de Turismo Sustentable de San Carlos de Bariloche (PETS), en 2017 y su contraposición con el análisis cuantitativo de estadísticas oficiales generadas principalmente por la Municipalidad, aunque también por diversos organismos públicos de distintos niveles, provincial y nacional problematizamos el crecimiento de la ciudad así como el alcance y límites en la concreción de sus propuestas. Entre los principales resultados concluimos que el desarrollo Oeste de la ciudad sigue avanzando vinculado a la oferta de servicios turísticos mientras que el incipiente desarrollo hacia el Este está vinculado a los usos industriales y residencial, pese a lo impulsado por los planes.

PALABRAS CLAVE (máximo 5)

Bariloche, desarrollo urbano, planeamiento, ordenamiento territorial, turismo

1.INTRODUCCIÓN:

Los cambios en los modelos de acumulación ocurridos en la Argentina durante las últimas décadas tuvieron gran impacto en la estructuración de las ciudades. El régimen de acumulación iniciado post crisis del 2001 se caracterizó por el mantenimiento de un tipo de cambio alto para favorecer la competitividad de la producción industrial nacional, la promoción del consumo interno y la orientación exportadora del sector agrícola, minero e hidrocarburífero (Basualdo & Arceo, 2006; Di Virgilio & Vio, 2009). La reactivación económica y la creación de empleo, acompañados por un creciente gasto público, posibilitaron la recomposición de la rentabilidad de los sectores empresarios (Basualdo, 2006; Ciccolella, 1999; Prévôt-Schapira & Cattaneo Pineda, 2008; Quintar, Carmona, & Fagundez, 2007; Torres, 2006). Rápidamente la

agroindustria se constituyó como una de las principales fuentes de generación de excedente interno en la economía nacional. Una porción sustancial de los excedentes fue canalizada hacia el sector de la construcción, especialmente al desarrollo del subsector residencial de alta gama, promoviendo procesos de transformación territorial en diferentes centros urbanos del país, impactando directamente sobre los precios de los suelos (Guevara, 2014; Harvey, 2011; Jaramillo, 2013; Puerta, 2011; Svampa, 2004). Por otra parte, debido a un aumento fundamental en los ingresos de los trabajadores ligados al sector petrolero principalmente radicados en Comodoro Rivadavia, implicó que las localidades patagónicas cordilleranas frecuentadas por los mismos como turistas se conviertan en segundas residencias (Politis, 2016). Este proceso de acumulación ampliada iniciado en el 2001 con diversas dinámicas según la localización significó: en conglomerados urbanos como el AMBA o el gran Rosario el surgimiento de mega emprendimientos inmobiliarios, barrios cerrados y construcciones en altura. Por su parte, para ciudades intermedias se dio principalmente afectando más cantidad de territorio, nuevos cercamientos y loteos. Esta situación se ve intensificada en los espacios donde la presión sobre el suelo para vivienda compite con otros usos (turístico y/o especulativo), lo que impacta tanto social como ambientalmente llevando a la emergencia de conflictos ya sea por el acceso a la tierra (como puede ser el caso de las tomas de tierras), el recrudescimiento de las condiciones habitacionales de los sectores populares y/o por la conformación de identidades asociadas al territorio. Por ejemplo, en San Carlos de Bariloche es posible observar problemas en lo que respecta a la provisión de servicios básicos e infraestructura, deficiencias en la gestión de los residuos, diversos grados de contaminación en ríos, lagos y suelos, apropiación ilegal de espacio natural con distintos grados de protección y desarrollo de proyectos inmobiliarios orientados al consumo del ocio que infringen la normativa vigente¹, entre otros.

¹ Consultar: Diario ANBariloche: “Piden a senadores y diputados que se garantice el acceso a montañas y espejos de agua”, 01/04/2016. “En 2006, de acuerdo con el informe técnico 018/2006, de la Dirección de Bosques, Servicio Forestal Andino dependiente del Ministerio de la Producción de la Provincia de Río Negro, describe que “los faldeos del Cerro Otto presentan numerosos problemas de índole geológico y ambiental” con “elevados riesgos para la población”. Mediante la resolución N° 1.239/06 del Ministerio de la Producción de la Provincia de Río Negro se condiciona temporalmente el avance de la construcción por encima de la cota 900, hasta tanto no se elabore un plan de ordenamiento territorial para el área” (Van den Heede, 2008:9). Diario Río Negro: “Impulsan suspensión de obras para proteger el cerro Otto”, 10/01/2015. Diario Río Negro “Vecinos rechazan mega proyecto inmobiliario sobre el cerro San Martín”, 15/04/2011. Diario Río Negro: “La vital tarea de cuidar especies vulnerables”, 05/08/2017. Diario Bariloche2000: “Complicaciones en las escuelas por falta de agua”, 14/11/2017. Diario Río Negro: “Desalojaron por completo la toma del barrio Pilar I”, 01/11/2017. Diario Río Negro: “Vecinos reclaman por servicios subterráneos en el barrio Reina Mora”, 12/03/2014. Diario Andino: “Duras críticas al mega proyecto inmobiliario de la costanera de Bariloche”, 15/11/2012. Diario Río Negro: “Piden frenar la cervecería Patagonia”, 15/05/2016. Diario Infobae: “Preocupación por la contaminación del lago Nahuel Huapi con materia fecal y metales pesados”, 31/03/2016. Diario Río Negro: “Vecinos de El Pilar quieren soluciones para el vertedero barilochense”, 09/02/2016.

Podríamos adelantar que al menos en los últimos quince a veinte años, la ciudad de San Carlos de Bariloche se encuentra transitando un proceso de fuerte crecimiento no solo en lo que respecta al aumento poblacional, sino también a la extensión de la mancha urbana, la demanda creciente de bienes y servicios, el surgimiento de problemas vinculados a la movilidad, etc. Este incremento puede verse a través de estadísticas e índices oficiales que superan ampliamente las medias nacionales y están entre los primeros puestos en su comparación con otras localidades patagónicas.

En este contexto la municipalidad de la ciudad modificó su Carta Orgánica (CO) en el año 2007. En la misma se llevan a cabo una serie de declaraciones en lo que respecta al ambiente, el desarrollo local y la relación de la ciudad y sus habitantes con el entorno natural. Se adhiere a los principios de la Ley General del Ambiente (N°25.675/02) y a la Carta de la Tierra². Además establece líneas de acción sobre política ambiental del municipio como la limpieza e higiene general del ejido, el ordenamiento ecológico y la gestión ambiental, la obligatoriedad de los estudios de impacto ambiental, la protección del paisaje y el resguardo de las vistas principales de sus espacios naturales, el cuidado y protección del agua, el acceso y uso de los lagos navegables y sus márgenes, y de los ríos y arroyos navegables y sus riberas externas, para el libre tránsito y disfrute de las generaciones presentes y futuras, la protección y uso racional de los humedales (mallines). Finalmente destacamos, teniendo en consideración lo mencionado en los párrafos anteriores, la suspensión de loteos, subdivisiones parcelarias y edificaciones en toda la zona oeste del municipio desde el kilómetro cero, incluido Circuito Chico y Colonia Suiza, desde la sanción de esta Carta Orgánica y hasta que se apruebe el Plan Estratégico e Integral de Desarrollo; y la suspensión de nuevas urbanizaciones a todo lo largo y por trescientos (300) metros de ancho hacia cada lado de la denominada avenida de circunvalación (entonces, recientemente finalizada su construcción). Esta suspensión estaría vigente hasta que se apruebe el plan de desarrollo urbano de esta área especial.

Así como la CO establecía la creación de un Plan Estratégico, también determinaba la creación de dos organismos encargados de llevar a cabo la tarea: el Consejo de Planeamiento Estratégico (CPE) y la Unidad de Planeamiento Estratégico para el Desarrollo Local y Regional (UPE), creadas en 2009.³ La UPE, será *“el organismo técnico encargado de la elaboración propiamente dicha del Plan y se encontrará integrado por expertos de reconocida trayectoria*

² La Carta de la Tierra es una declaración de principios éticos fundamentales para la construcción de una sociedad global justa, sostenible y pacífica en el Siglo XXI. Se preocupa especialmente por la transición hacia estilos de vida sostenibles y el desarrollo humano sostenible. Puede consultarse en: <http://cartadelatierra.org/descubra/descargar-la-carta/>

³ A partir de la sanción de la ORDENANZA N° 1994-CM-09

(...) tendrá un carácter multidisciplinario y se hallará en condiciones de abordar responsablemente los aspectos urbanísticos, ambientales, sociales, económicos y culturales que conformen la identidad de la ciudadanía y del espacio físico de Bariloche”. A su vez, el CPE, “velará por la legitimación social de todo el proceso con la representación del estado en su concertación con la ciudadanía. Para tal fin, contará con funciones consultivas y de instrumentación de la participación del conjunto de la sociedad” (ORD. N° 1994-CM-09).

Desde entonces se han llevado adelante a nivel local: un Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en 2011, un Plan Estratégico e Integral de Desarrollo de San Carlos de Bariloche (PEID) en 2015 y un Plan Estratégico de Turismo Sustentable de San Carlos de Bariloche (PETS), en 2017.⁴ Además, se han promulgado diversas ordenanzas que busca reforzar lo establecido en la CO: la Ordenanza 2674-CM-15 que declara área de desarrollo prioritario Bariloche del Este y la Ordenanza 2612-CM-15 que establece medidas precautorias sobre área de vulnerabilidad ambiental en la Ladera Norte del Cerro Otto.

Finalmente, y en relación al área urbana de desarrollo especial alrededor de la ruta Circunvalación es importante mencionar que el Gobierno de la Provincia de Río Negro (GPRN) crea en 2015 por medio de la Ley provincial N°5049, el Parque Productivo Tecnológico Industrial de Bariloche⁵, cuyo objetivo principal es la radicación de empresas productivas tecnológicas e industriales; y un organismo autárquico encargado de su administración llamado Ente Promotor del Parque Productivo Tecnológico Industrial de Bariloche. Es importante mencionar esto, ya que, en el año 2015, en el marco de la elaboración del PEID, se seleccionó como acción prioritaria al “*Proyecto de Parque Tecnológico Productivo*” identificándolo como la principal herramienta para la promoción y la diversificación productiva local y regional. En este sentido, la Municipalidad de San Carlos de Bariloche (MSCB) y el Ente Promotor celebraron un Convenio marco de colaboración para la elaboración del Plan de Estructuración Urbano Ambiental del Parque Productivo Tecnológico Industrial (PEUA) que se publicó en 2016 y tiene por objeto la definición de los instrumentos que regula el desarrollo del territorio para la radicación de empresas productivas, cumpliendo con estándares urbanos y ambientales sustentables.

⁴ Esto sin considerar otros proyectos elaborados en otros niveles de gobierno como los planes del Consejo Federal de Inversiones en conjunto con el GPRN entre los que podemos destacar el Plan Estratégico Río Negro 2015 publicado en 2007, la Agenda XXI: Hacia la formulación de un plan Estratégico para el desarrollo sustentable de San Carlos de Bariloche de 2009, la Agenda de Actuación Territorial para la Provincia de Río Negro elaborado en 2013, el Plan Estratégico de Turismo Sustentable del Gobierno de la Provincia de Río Negro en 2017, o el Plan Federal Estratégico Turismo Sustentable 2025 desarrollado por el Ministerio de Turismo de la Nación en 2013.

⁵ La fracción de terreno destinada para este fin es posible de individualizar mediante la Ley provincial N° 4902/13 por la cual se expropia tierra apta para la creación del parque productivo.

Por medio del análisis de dichos planes y su contraposición sobre las estadísticas oficiales generadas principalmente por la MSCB, aunque también por diversos organismos públicos de distintos niveles, el GPRN, INDEC, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio de la Nación, Ministerio de Turismo de la Nación, el Ministerio de Transporte de la Nación, la Empresa Argentina de Navegación Aérea, el Instituto Geográfico Nacional, entre otros; este trabajo buscará problematizar los alcances y efectos de los planes mencionados a fin de continuar problematizando el modo de crecimiento urbano de la ciudad de San Carlos de Bariloche.

2. PUNTO DE PARTIDA:

Bariloche suele ser caracterizada por una preponderancia del turismo como principal motor de crecimiento local. En lo que a dicha actividad respecta cuenta con un importante desarrollo en infraestructura para el goce y disfrute de los recursos naturales disponibles que va de hospedajes y hoteles de cinco estrellas, un aeropuerto de categoría internacional, cinco centros invernales (Cerro Catedral, Teleférico Cerro Otto, Centro de Sky Nórdico, Piedras Blancas y Refugio Neumeyer) y tres puertos lacustres (Puerto Pañuelo, Puerto San Carlos y Puerto López), una amplia oferta de actividades al aire libre que van desde la pesca, escalada, trekking, cabalgata, rafting, parapente, golf, canopy, kayak, mountain bike, hasta un tobogán gigante, camping, navegación, kitesurf, buceo, stand up paddle, entre otros. E igualmente variada oferta de servicios en espacios cerrados como por ejemplo la oferta gastronómica de chocolaterías, confiterías, restaurantes o las actividades nocturnas de bares, cervecerías artesanales, pubs y discotecas. Dicha actividad alcanza a cubrir de manera directa e indirecta a cerca del 40% del empleo privado de la población económicamente activa de la ciudad según un informe realizado en 1993 realizado por la Universidad del Comahue⁶ y que se mantiene hasta la realización del PETS (2017). Otra de las economías que han ganado terreno en el Producto Bruto Local son las actividades vinculadas al complejo de servicios intensivos en conocimiento con un peso de alrededor del 12% en promedio sobre el nivel total de ventas registradas entre los años 2006 y 2014 (frente al turismo, cuyo peso ronda en torno al 20% según Behnisch, 2018).

3. PLANES, PLANES Y MÁS PLANES:

En un análisis del contenido de los diversos planes citados es posible concluir que todos coinciden en que el turismo es, sino el principal uno de los más importantes motores de la

⁶ Disponible en el Plan Estratégico y de Competitividad Turística de San Carlos de Bariloche, realizado en 1998 para el Consejo Federal de Inversiones y el GPRN.

economía local, y como tal, representa un problema para el desarrollo de la ciudad, ya sea por la forma de estructuración del suelo urbano o por la dependencia que genera respecto de los ciclos económicos, la demanda estacionaria, etc. Por otro lado, el diagnosticado del acelerado crecimiento de la mancha urbana también es reconocida como un problema para la organización y gestión de la ciudad y sus servicios. Veamos caso por caso:

3.1. Plan de Ordenamiento Territorial: Políticas, instrumentos y proyectos para el ordenamiento territorial de San Carlos de Bariloche - 2011

Según el propio plan, su objetivo es *“resolver la problemática ligada a la construcción física de la ciudad, atendiendo a equilibrar los aspectos económicos, sociales, legales, institucionales y físicos (naturales y urbanos) del territorio”* (POT 2011:8).

En el cuerpo de este encontramos una revisión del marco legal, normativo y una gran cantidad de documentos que sirvieron de base para su elaboración. Cabe destacar la siguiente proyección respecto de las posibilidades de crecimiento de la ciudad en función de los códigos urbano y de planeamiento hasta hoy vigentes. Los mismos admiten una urbanización del 90% del territorio y población máxima aproximada de 1.100.000 habitantes, de los cuales 850.000 se localizarían en la zona Oeste (Lago Moreno y Cerro Otto), donde se presenta la menor aptitud para la urbanización y a su vez es el mayor atractivo turístico (POT 2011).

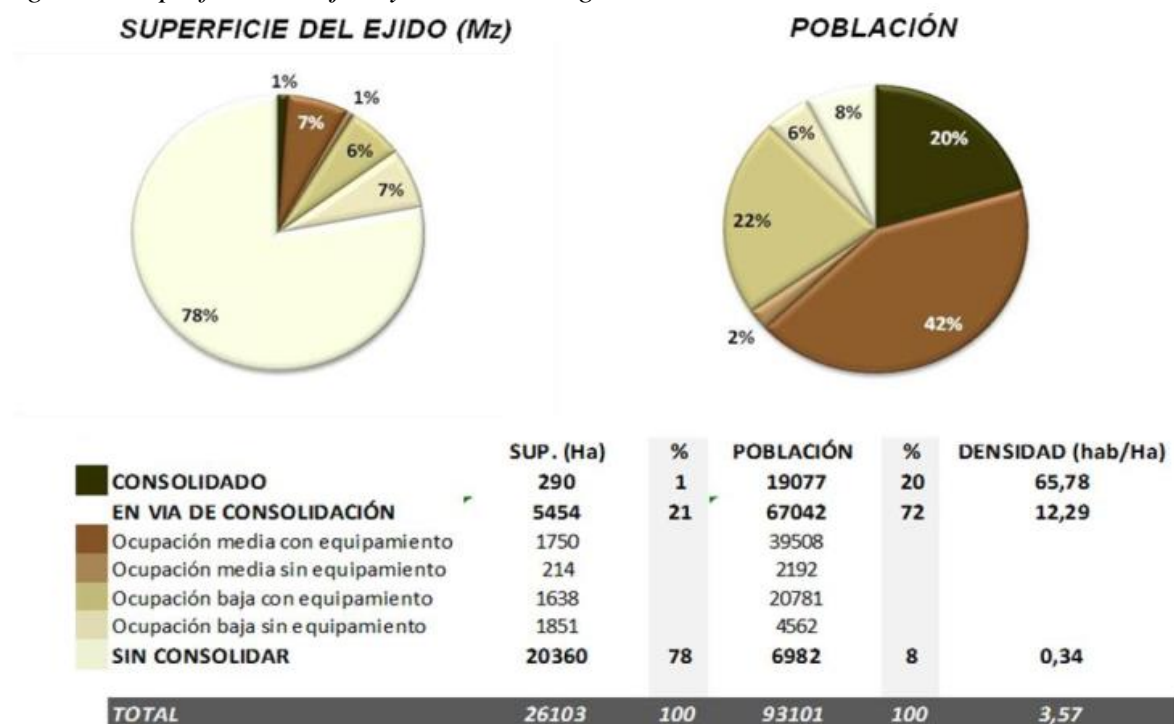
Luego de un repaso histórico de la localidad concluye que: *“La población local ha pasado de 20.000 habitantes en el año 1960 a 110.000 aproximadamente en el año 2010, con un ingreso anual de turistas que supera el medio millón de personas al año. Esta situación ha dificultado el crecimiento urbano ordenado y ha afectado los recursos naturales y paisajísticos de la ciudad. Como muestra de ello, se puede señalar a los fraccionamientos de tierra y a la concreción de urbanizaciones en lugares no acordes con la aptitud del suelo, cuyas consecuencias negativas se trasladan hasta el presente.”* (POT, 2011:32). Otro interesante emergente del POT se extrae de la siguiente figura 1:

Solo el 20% de la población habita en el 1% de la superficie “consolidada”. Esta área se localiza principalmente en el microcentro y en algunos barrios próximos hacia el Oeste (Melipal), Sur (3 de Mayo, Alborada 100 vivienda, IPPV 400 viviendas, Quime Hue, Cooperativa 258, Cooperativa El Maitén, otros) y Este (San Francisco II y III, Ñireco Norte, otros) de la ciudad.

Mientras que el 80% de la población habita en superficie en “vías de consolidación” o directamente “sin consolidar”. Esto significa que, existe una insuficiente o nula prestación de servicios e infraestructura y equipamiento social lo que determina una marcada

interdependencia de estas zonas hacia el centro consolidado, lo cual se traduce en una sobrecarga de la red vial primaria y secundaria.

Figura 1. Superficie del Ejido y Población según consolidación del suelo.



Nota del cuadro: cabe aclarar que la superficie total adoptada para el análisis solo contempla las hectáreas de las manzanas sin incluir las hectáreas correspondientes a las calles.

Fuente. Plan de Ordenamiento Territorial, 2011.

Luego de una gran cantidad de mapas elaborados donde se analizan diversos equipamientos urbanos, el medio físico natural, la conectividad, las actividades económicas, etc. Se concluye que “se observa una alta concentración de la ocupación del suelo en una superficie muy reducida del ejido, principalmente en el área central y algunos barrios puntuales en la zona suburbana manifestando un desequilibrio en la ocupación del suelo en todo el territorio” (POT, 2011:88). El producto final fue una serie de mapas técnicos respecto de aptitud del suelo urbanizable o no en función a una gran cantidad de variables (equipamiento urbano, sectores ambientalmente sensibles, distribución de espacios verdes, zonas de amortiguación, etc.) y una serie de 35 proyectos⁷ orientados a construir una ciudad más compacta con muchos centros

⁷ A saber: Reestructuración Avenida - Parque Bustillo; Planta depuradora cloacal: construcción del 2do. Módulo; Nuevas áreas protegidas; Parque Central; Parque Quinta 51; RNU Isla A° Casa de Piedra; Parque isla Huemul; Bajadas a las costas de los lagos Nahuel Huapi y Moreno; Puerto Pañuelo; Nuevas conexiones viales; Gestión Integral de RSU; Hospital de mediana complejidad zona Sur; Remediación de canteras; Parque ecotono; Nuevos proyectos de viviendas; Proyecto calle Mitre; Proyecto estacionamiento vehicular en zona céntrica; Proyecto costanera urbana, repavimentación de avenida costanera; Centro de congresos y convenciones; Oficinas de turismo en el edificio del Departamento Provincial de Aguas; Nuevo Centro Administrativo y Ciudad Judicial; Salón cultural de usos múltiples; Teatro La Baita; Refuncionalización Centro Cívico y Puerto San Carlos; Recuperación Urbano Ambiental del Arroyo Ñireco; Nueva Terminal de Ómnibus; Reconversión Terminal de

intermedios de actividades que eviten la necesidad de viajes al centro de la ciudad, pero que estén dichos centros intermedios bien conectados.

3.2. Plan Estratégico e Integral de Desarrollo de San Carlos de Bariloche - 2015

El Plan *“plantea el paso de una ciudad desarticulada a una ciudad integrada tanto en lo territorial y ambiental, como en los aspectos sociales, económicos e institucionales”* (PEID, 2015:15). Propone un fuerte trabajo de diagnóstico, pero esta vez realizado a través de talleres, mesas de trabajo y grupos focales. Resumidamente da cuenta de la falta de integración de los diferentes sectores de ciudad, fragmentados espacialmente y a menudo acompañado por procesos de segregación social. A partir de una puesta en valor la matriz ambiental y paisajística busca mejorar el “acceso a la ciudad” por parte de todos los habitantes y al mismo tiempo, apunta a una diversificación de la matriz productiva, nuevamente señalando la importante dependencia de la actividad turística estacional.

Divide los problemas ambientales en dos tipos, aquellos vinculados con la ciudad hacia adentro, algo muy similar a lo que en el POT se señalaba en términos de consolidación, hace referencia al nivel y eficiencia de los equipamientos e infraestructuras urbanas, especialmente las relacionadas con el ciclo del agua y saneamiento, recolección, tratamiento y disposición final de RSU, cantidad y calidad de espacios verdes y sectores de uso público, etc. Según el cual señala que, aumentar la densificación para mejorar la calidad urbana se contrapone con *“el imaginario de muchos de los que eligieron vivir en esta localidad para estar “cerca” o “en contacto” con la naturaleza, por lo que el mercado inmobiliario y la planificación racional del uso del suelo tienen objetivos divergentes”*. (PEID, 2015:43). En lo que respecta a la mancha urbana señala que la dispersión residencial genera altos costos en la provisión y mantenimiento de las infraestructuras de servicio y transporte público para alcanzar a cubrir los diferentes sectores urbanos del municipio. El segundo tipo, está vinculado la calidad e integridad de los recursos naturales y los ambientes menos intervenidos del territorio que ofician de borde de la ciudad. Respecto de estos espacios, en tanto que la ciudad se expande hacia la periferia con bajas densidades y grandes vacíos intra-urbanos, genera fragmentación y degradación de los bosques perimetrales y otros ambientes naturales.

Finalmente se vuelve a señalar que Bariloche es una ciudad que en materia económica está influenciada por los vaivenes de la mono-economía (el turismo) que la sustenta y que, a su vez, depende excesivamente de las variables macroeconómicas. Esta actividad a su vez genera una

Ferrocarril; Polo productivo y de transferencia de cargas; Sede académica de la UNRN Zona Andina; Portal de San Carlos de Bariloche; Gasoducto Patagónico; Línea de 132 Kva; Pavimento y construcción de cordón cuneta y Conexión Costanera.

sobrecarga en las infraestructuras de servicio, la segregación de los residentes locales respecto al centro histórico con una progresiva degradación arquitectónica y visual del mismo, etc. Frente a esto, la diversificación de fuentes de empleo es señalada como uno de los desafíos para generar crecimiento económico con mejores niveles de distribución de riqueza e impacto social. Ya que, en la ciudad, la exclusión social debe ser cruzada con la localización espacial; la segregación urbana se da principalmente en los barrios del sur de la ciudad, generando una gran asimetría en las variables sociales y distributivas de esta zona respecto al resto de la ciudad donde los usos del suelo tienen mayor valor paisajístico. Como consecuencia, a nivel físico, es necesario recalcar la distribución desigual entre los sectores sur, oeste cercano, oeste lejano y este en cuanto a la provisión de la infraestructura, tanto de los servicios urbanos como de equipamientos sociales, culturales, sanitarios o deportivos. *“El mercado de suelo urbano provoca un menor acceso a los bienes y servicios de la ciudad por parte de los sectores más desfavorecidos, que terminan excluidos en las zonas con peor infraestructura y accesibilidad. Este contexto se ve magnificado por la poca inversión del aparato estatal municipal sobre gran parte del ejido y por la necesidad de mantener unos niveles de infraestructura aceptables para la “ciudad turística” (PEID,2015:48).*

Frente a esto propone una doble salida, aumentar la oferta turística desde Bariloche hacia nuevos destinos, específicamente hacia el Este, con ofertas de turismo rural y de reconocimiento de paisajes como la estepa, para lo cual es necesario una mejora de las infraestructuras de conectividad básicamente vial. Por otro lado, señala la importancia del Proyecto del Parque Productivo Tecnológico Industrial como una posibilidad para promover un perfil tecnológico de la ciudad y la diversificación en la matriz productiva.

Para concluir y en línea con el POT: este Plan, apuesta por consolidar fragmentos urbanos cualificados y cohesionados a través de elementos de estructura y articulación espacial, sistemas de movilidad y transporte público asequibles, redes de centralidades barriales y espacios públicos condensadores de actividades y encuentro social, con una distribución más equitativa del Producto Bruto Local (PBL) (y no tan centrada en el turismo) y de la renta urbana, para promover la calidad urbana de los diferentes sectores de la ciudad, entendida como un derecho de todos los habitantes. Generando en lugar de proyectos, unas siete líneas de actuación⁸ con diversos componentes al interior que fueron debatidos en un taller participativo

⁸ A saber: 1) Diversificación económica - productiva; 2) Recualificación del centro; 3) Paisajes y bordes; 4) Centralidades barriales y “condensadores” sociales y urbanos; 5) Movilidad y redes de infraestructura; 6) Instrumentos urbanísticos, mercado de suelos y hábitat y 7) Modernización institucional y gobierno abierto.

y se definieron acciones prioritarias, entre ellas el Proyecto del Parque Productivo Tecnológico Industrial.

3.3. Plan de Estructuración Urbano Ambiental - Parque Productivo Tecnológico Industrial - 2016

Traer a los efectos de este trabajo el proyecto del Parque Industrial es importante, ya que se remonta a *“la década del 80 cuando se planteaba la necesidad de contar con un espacio destinado para el uso exclusivo productivo, científico y tecnológico que, de fuerza y sustento al desarrollo local y regional, aumentando el empleo de calidad y el ordenamiento territorial de la ciudad de Bariloche.”* (PEUA,2016:1). Sin embargo, fue recién entre 2013 y 2015 cuando dicho proyecto comenzó a dar sus primeros pasos con la expropiación de las tierras por parte del GPRN, la creación del Ente autárquico promotor y la firma del convenio con la MSCB. Bajo la política de distritos, según la cual la cercanía física de las industrias genera una sinergia positiva entre distintas ramas de la producción al reducir costos de logística e infraestructura. *“la función del Parque como el lugar de concentración de empresas productivas con cierto tamaño y requerimientos y [dejar] la ciudad como el lugar de consolidación de las actividades de uso urbano mixto (residencias, comercios, turismo, recreación, deportiva, salud, entre otros)”* (PEUA,2016:7). Se cree que el Parque generará oportunidades para ordenar la ciudad al posibilitar la relocalización de las industrias, empresas productivas y de logística, liberando suelo apto para usos urbano con servicios y equipamientos instalados.

Respecto del área del proyecto, hay un cierto hincapié en la adaptación de la estructura a construir al ambiente natural y por otro lado la ubicación estratégica haría que los sectores industriales que se encuentran en el centro del ejido urbano descompriman la competencia por el uso turístico a la vez que la ubicación final del proyecto se encuentra en un área paisajísticamente poco demandada.

3.4. Plan estratégico de turismo sustentable de San Carlos de Bariloche: Visión 2025 - 2017

De alguna manera a contrapelo de los planes mencionados hasta el momento, nos encontramos con un plan de turismo llevado a cabo por la Universidad Nacional de Río Negro y la Secretaría de Turismo de la Municipalidad de San Carlos de Bariloche con la participación del Emprotur (compuesto por representantes del Ministerio de Turismo de la Provincia de Río Negro, referentes de la Cámara de Turismo- Zona Andina y de la Cámara de Comercio e Industria de San Carlos de Bariloche). Su objetivo es: *“mejorar la tasa de ocupación de la infraestructura hotelera y de alojamiento por estratos y zonas; planificar la oferta a fin de tender a desestacionalizar la demanda; mejorar y diversificar la oferta de servicios y*

adecuarlos a los distintos segmentos de mercado; lograr una mayor competitividad de la actividad; mejorar la calidad del conjunto de los servicios brindados estableciendo relaciones calidad-precio competitivas; explotar nuevos nichos de distintos mercados emisores” (PETS, 2017:1).

Hay un llamado de atención respecto del impacto en el ambiente del turismo ya sea por la sobreexplotación cuando el turismo alcanza escalas masivas, o bien generar problemas relacionados con el tratamiento de las basuras, contaminación del agua por los residuos líquidos, destrucción de monumentos históricos, contaminación del aire por el uso de vehículos y calefacción o cambios en el paisaje para favorecer actividades de ocio como el golf o el esquí y otras como navegación y paseos.

En dicho plan hace un breve análisis respecto de las características del sector turístico en cuanto a la cantidad de pernóctes mensuales de turistas, la cantidad de arribos anuales sobre población residente, y mediante análisis econométricos para medir el peso de la actividad en el PBL, a través de establecer relaciones entre la variación en los arribos de turistas y el empleo directo del sector, del gasto de los turistas y el empleo, de la incidencia de la actividad turística en la empleabilidad de la población económicamente activa, etc.⁹

Uno de los argumentos centrales para la promoción de la diversificación del turismo es la proyección de aumento de población y necesaria mayor oferta de mano de obra. En función de esto la estrategia principal del plan es nuevamente ampliar la oferta para desestacionalizar la demanda. Para ellos se hacen diversas caracterizaciones del origen de los turistas y ofertas de alojamiento para armar una especie de menú con productos y servicios acotados y específicos a cada demanda, según segmento social, nacionalidad, condiciones socio económicas, etarias, religiosa, para cada mes del año.

En el cuerpo del documento se pueden extraer diversas afirmaciones importantes a los efectos de este trabajo: *“Es muy importante destacar que el mayor número de excursiones terrestres en regular se realizan por la zona Oeste, es decir la zona de bosques, (denominada zona de bosque húmedo y bosque de transición por el PN Nahuel Huapi). Ya que la imagen del bosque, los lagos y montañas es la que más está vinculada al destino Bariloche para los turistas nacionales y regionales internacionales. Pero existen pocas excursiones en regular hacia la zona Este, la denominada la zona de Estepa. Posiblemente porque no es la zona con*

⁹ Entre los indicadores más relevantes destacamos que el empleo 83 % del empleo directo del sector turismo en Bariloche depende de la variación en el arribo de turistas. El 57 % del empleo privado registrado en Bariloche depende del gasto de los turistas. El sector turístico (hotelería y gastronomía) cubren del 40 al 45% del empleo de la población económicamente activa, estimada en unos 55 mil puestos de trabajo.

la que más se relaciona al destino Bariloche, y quizás también porque el paisaje desértico de la estepa no es “tan atractivo” para el turista nacional [...] Esta situación es inversa para los turistas internacionales [...] los cuales seleccionan Bariloche como destino por estar integrados a la marca e imagen de Patagonia [...]sería óptimo disponer de excursiones en regular hacia la zona Este de Bariloche, que incluyera el área natural protegida provincial Río Limay (margen derecha del río homónimo) y la Región denominada Línea Sur, visitando comunidades y áreas rurales, paisajes de estepa, etc.” (PETS, 2017:161).

Con un vasto análisis sobre la distribución espacial de los productos y oferta de servicios como establecimientos gastronómicos, chocolaterías, cervecerías, casas de té, restaurantes, así como los circuitos turísticos y los recursos naturales para otras actividades al aire libre, concluye en línea con los anteriores planes, que en su gran mayoría las distribuciones se encuentran polarizadas entre el sector oeste y el macrocentro de la ciudad, sin integración entre los mismos, ni con el resto de la ciudad. Nuevamente da cuenta de los problemas en la provisión de infraestructura de servicios, acceso a las costas, falta de espacios verdes, etc.; como así la baja conectividad entre sus diferentes sectores. Esta situación se refuerza debido a que los recorridos de las líneas del transporte público generan una alta dependencia del centro, obligando a realizar numerosos trasbordos si el usuario necesita cruzar la ciudad (Este-Oeste, Sur-Este, Sur-Oeste). Finalmente, el trabajo concluye con propuestas de promoción de diversos segmentos al interior de la oferta de turismo, como el de bienestar, el médico, el cultural, el étnico, el gastronómico, el deportivo, etc. y la posibilidad de desarrollar las diversas cadenas de valor con las actividades productivas locales relacionados a los mismos.

4. BARILOCHE EN NÚMEROS

En este apartado analizaremos los datos disponibles respecto a los cambios demográficos, al desarrollo de la mancha urbana y al sector turístico para finalizar con unas conclusiones sobre el impacto de los planes mencionados.

Siguiendo la figura 2, en el periodo analizado la ciudad ha crecido aceleradamente a comparación de la media nacional, aunque en similar medida que las localidades de la región como El Bolsón, y el promedio de la Patagonia

Si tomamos como punto de partida la población correspondiente al año 2001, unos 93.101 habitantes y la comparamos con la estimación de crecimiento poblacional provistas por el INDEC vemos que para el año 2018 estarían alcanzando unos 158.251 habitante, lo que daría un aumento del intervalo del 70%. Por su parte, las estimaciones respecto de la superficie afectada por la expansión de la mancha urbana entre el periodo 2001 al 2010 dan un aumento

del 53%, acompañado de un aumento del consumo del suelo por habitante del 23%¹⁰, lo que implicaría una disminución en la densidad poblacional a escala municipal. Sin embargo, si analizamos con mayor detenimiento tanto los datos provistos por el Censo 2010, como por el POT, observaremos que entre el 60 y el 70% de la población estable de la ciudad se concentra en el centro urbano.

Figura 2. Comparativa crecimiento poblacional localidades de la norpatagonia andina

Unidad	Población 1991	Población 2001	Población 2010	Crecimiento 1991/2001 %	Crecimiento 2001/2010 %
Villa La Angostura	4.884	7.526	11.063	54,0	47,0
Bariloche	81.001	93.101	112.887	14,9	21,2
El Bolsón	12.598	15.537	19.009	23,3	22,3
Lago Puelo	2.463	4.046	6.038	64,2	49,0
El Hoyo	1.605	2.162	2.947	34,7	36,3
Patagonia ¹¹	1.482.002	1.738.251	2.100.188	17,3	20,8
Nación	32.615.528	36.260.130	40.117.096	11,2	10,6

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos oficiales del INDEC

Si consideramos que en el periodo intercensal (entre 2001 y 2010) la relación de tenencia de la vivienda paso de cada 4 propietarios, 1 inquilino a 2,8 propietarios por cada 1 inquilino, podríamos afirmar que gran parte del crecimiento poblacional es absorbido en parte por el centro que es donde se encuentran la mayoría de los edificios y en segunda instancia por el sector este de la ciudad que presenta mayores densidades poblacionales (según los datos provistos en el POT, 2011). Sin embargo, también hay que considerar que para el mismo periodo la cantidad de casas pasó de 13800 al 22500 (aumentando un 63%), mientras que los departamentos pasaron de 5200 a 6900 (aumentando un 32%), lo que indica que existe una demanda por el uso y apropiación del espacio que no es destinado para la vivienda permanente de los habitantes y que esta adquiere grandes porciones del territorio.

Esta pauta de crecimiento poblacional de baja densidad hacia el oeste y de mayor hacia el este, en parte puede ser analizado a partir de la estadística respecto del tránsito medio diario

¹⁰ Según los indicadores de asentamientos y urbanización provistos por el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación en el Atlas ID.

¹¹ Dentro del área llamada Patagonia, consideramos a la totalidad de la población de las provincias de Chubut, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego

anual¹², según la cual la cantidad de autos que transitan la ruta entre Bariloche y Dina Huapi pasa de 4.639 en el año 2006 a 11.350 para el año 2016, dando una variación del 145%. Mientras que el aumento en la cantidad de los autos que transitan la ruta entre Bariloche y el Co. Catedral, pasó de 2.750 a 5.850 para el mismo periodo, alrededor del 113%. Estas variaciones no alcanzan estos volúmenes en lo que respecta al trayecto Bariloche - El Bolsón, por lo que podríamos presumir que en parte se debe a un aumento en la población estable de la ciudad y dentro de esta, el uso de la localidad de Dina Huapi como “dormitorio” de Bariloche.

En lo que respecta al arribo de turistas tanto de origen nacional como de origen internacional, vemos que se mantiene relativamente estable entorno a los 700.000¹³ con picos de hasta 800.000 según los resultados de la comparación anual de la Encuesta de Coyuntura Hotelera de la MSCB. Esto se podría deber a que la actividad económica es muy sensible a factores tanto económicos como extra-económicos, por ejemplo las erupciones del volcán chileno Calbuco y Puyehue-Cordón Caulle, que obligaron a suspender numerosos vuelos y generaron cancelación de reservas hoteleras; la crisis del 2008, que se tradujo en cortes de rutas en diversos puntos del país; la crisis financiera internacional, que desalentó la llegada de turistas extranjeros; la gripe A H1N1, por los temores que provocó en todo el mundo; las devaluaciones en Brasil y Chile para evitar fugas de divisas y retener a sus ciudadanos en circuitos turísticos locales; etc (Monasterio, 2010). Sin embargo, en lo que respecta a la infraestructura vemos un aumento en la cantidad de plazas instaladas entre el 2005 y el 2017 pasando de 20.625 hasta 29.190 (dando un aumento del 42%)¹⁴. Aumento que podría explicarse en parte gracias al lento pero constante crecimiento del turismo de tipo estudiantil desde el 2001 hasta el periodo 2017 con un aumento del 46% (de 92.117 a 134.374)¹⁵.

Por otro lado si hacemos foco en la distribución espacial de diversos indicadores proporcionados por la web de la MSCB dependiente de la dirección de estadística¹⁶ encontramos que según la figura 3 los establecimientos de alojamiento turístico, así como la cantidad de camas y los establecimientos gastronómicos se encuentran en un 70% aproximadamente ubicados entre el casco céntrico de la ciudad y por las avenidas Pioneros y Bustillo hasta el kilómetro 9, quedando menos del 2% ubicados en el sector este de la ciudad.

¹² Según datos de la Dirección Nacional de Vialidad.

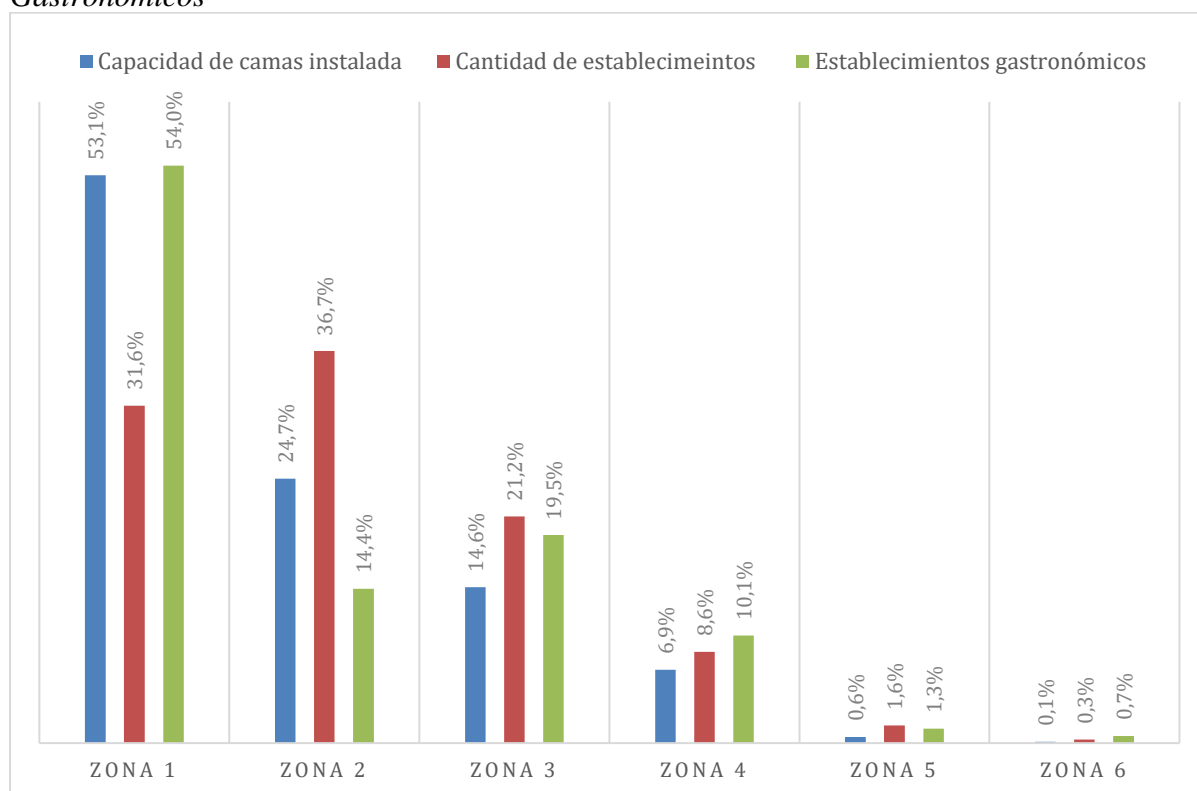
¹³ Este valor ya se estimaba para el año 1996 según el Plan Estratégico y de Movilidad Turística de San Carlos de Bariloche publicado en el año 1998.

¹⁴ Según la Encuesta de Coyuntura Hotelera de la Secretaría Municipal de Turismo.

¹⁵ Según el Informe estadístico sobre el Turismo Estudiantil de la Secretaría Municipal de Turismo.

¹⁶ Consultar: http://www.bariloche.gov.ar/menu_graficos_estadisticos.php

Figura 3. Distribución espacial por zonas de Camas, Alojamiento y Establecimientos Gastronómicos¹⁷



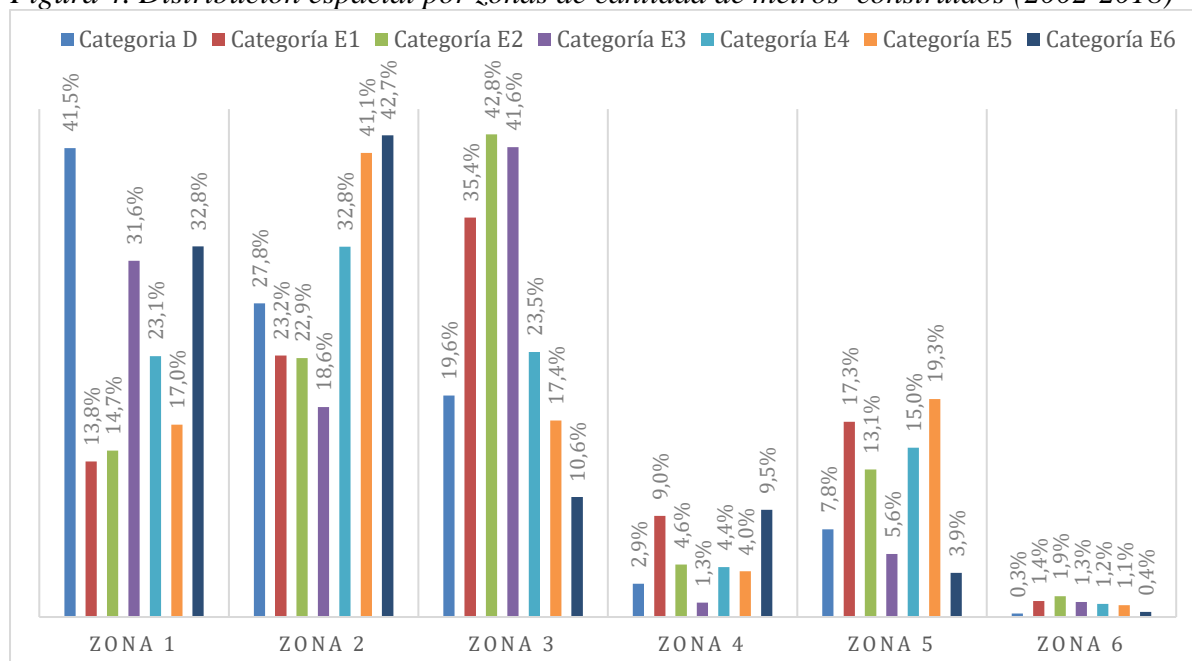
Fuente. Elaboración propia con datos extraídos de http://www.bariloche.gov.ar/menu_graficos_estadisticos.php

Por su parte en la figura 4 encontramos la distribución espacial de la cantidad de metros² construidos en el periodo que va desde el año 2002 hasta el año 2018. En el mismo se destaca que el 70% de los metros cuadrados construidos con categoría¹⁸ D (incluye el uso alojamiento turístico) se concentra entre la zona 1 y 2 que corresponde con el centro y el oeste próximo. En igual sentido, es la zona 2 la que concentra la mayor cantidad relativa de metros² construidos para lotes de gran tamaño (400mts) con varias unidades por parcela y la zona 3 la que concentra la de lotes de tamaño mediano (hasta 300mts). Quedando las zonas (5 y 6) ubicadas en torno al Este con una cantidad de metros² construidos considerablemente menor.

¹⁷ La distribución en zonas se corresponde de la siguiente manera: Zona 1- Centro; Zona 2 - Av. Bustillo (desde el monolito hasta el km 9) y Av. Pioneros (toda la avenida más alrededores); Zona 3 - Av. Bustillo, desde km 9 al km 25.000 - Circuito Chico – Zona Llao Llao- Ruta 82 -Villa Arelauquen y Villa los Coihues, Ruta 258, Ruta 77- Colonia Suiza; Zona 4- Villa Catedral y Base Catedral; Zona 5- Desde la calle Esandi hasta rotonda hacia el aeropuerto; Zona 6- Desde Rotonda aeropuerto hasta puente del río Limay.

¹⁸ Categoría D: Locales comerciales, consultorios u oficinas, restaurantes, confiterías, edificios de uso recreativo y/o cultural, alojamientos turísticos, bancos y similares, estaciones de servicio, con superficie mayor a 50 m2. E1. Vivienda individual única en la parcela. Superficie máxima a edificar en la parcela 150 m2. E2. Vivienda individual o colectiva hasta tres unidades por parcela. Superficie total a edificar en la parcela desde 151 m2 hasta 300 m2. E.3. Vivienda individual o colectiva hasta tres unidades por parcela. Superficie a edificar en la parcela más de 300 m2. E.4. Vivienda colectiva más de tres unidades por parcela. Superficie total a edificar en la parcela hasta 200. E5. Vivienda colectiva más de tres unidades por parcela. Superficie total a edificar en la parcela hasta 400m2.E.6. Vivienda colectiva más de tres unidades por parcela. Superficie total a edificar en la parcela más de 400m2

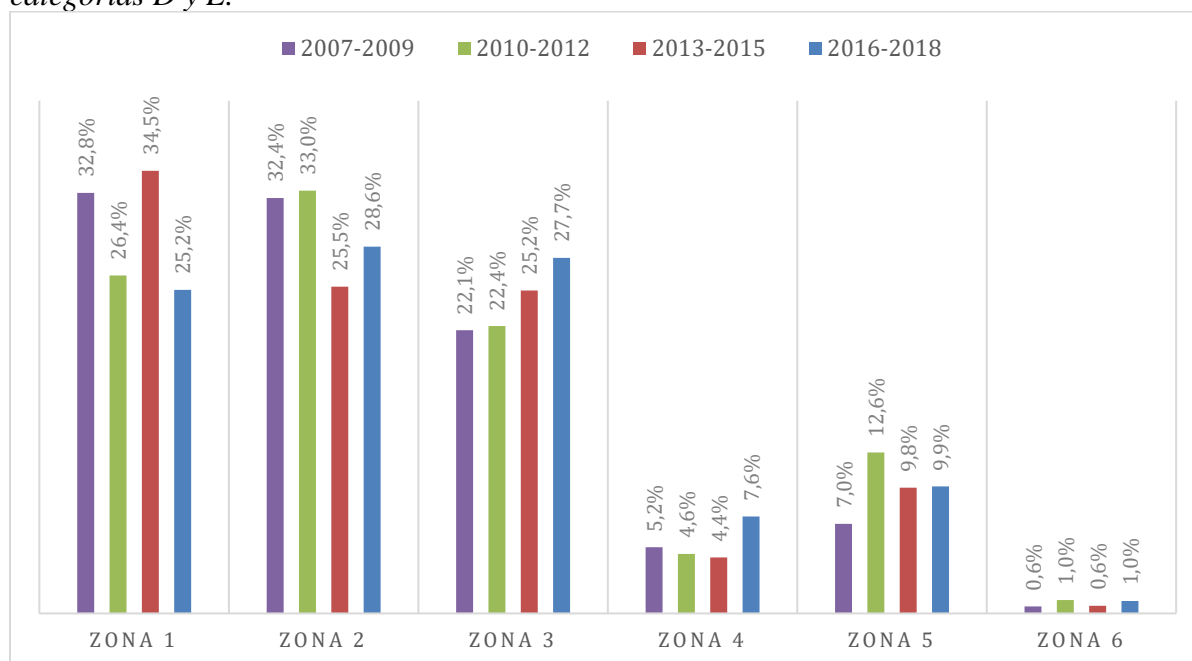
Figura 4. Distribución espacial por zonas de cantidad de metros² construidos (2002-2018)



Fuente. Elaboración propia con datos extraídos de http://www.bariloche.gov.ar/menu_graficos_estadisticos.php

Finalmente, por medio de la figura 5, analizamos la evolución en la cantidad de metros² construidos por zona. En el mismo se ve una leve tendencia a la baja en las áreas más consolidadas de la ciudad como son el centro y los kilómetros hasta el kilómetro 9 y un aumento en el área más alejada hacia circuito chico de mayor interés turístico. Quedando la evolución en el sector este sin variaciones significativas.

Figura 5. Evolución temporal (2007-2018) de cantidad de metros² construidos por zona de categorías D y E.



Fuente. Elaboración propia con datos extraídos de http://www.bariloche.gov.ar/menu_graficos_estadisticos.php

5. CONSIDERACIONES FINALES

A partir del desarrollo propuesto vemos que los diagnósticos en cuanto al fuerte crecimiento de la ciudad en términos urbanos como así las problemáticas generadas en torno a este modo de desarrollo y a la particular dependencia del turismo como principal motor de la economía local son coincidente a lo largo de los diversos planes. Del mismo modo, es posible identificar a través de los mismos, la vinculación entre ciertas problemáticas tanto urbanas como ambientales y su relación con el turismo como actividad estructurante. Además, las diversas propuestas en torno a el desarrollo hacia el Este, los planes de refuncionalización de diversos sectores del centro, y mejoras en la infraestructura de servicios públicos como así de transporte son una constante. Sin embargo, los diversos planes tienden a proponer soluciones para el turismo en un sentido y para la cuestión urbana en otro sin articular ambas problemáticas. A la luz de los gráficos propuestos es evidente que el desarrollo del sector turístico sigue orientándose hacia el lado oeste de la ciudad y que las iniciativas de promoción del sector Este, por el momento se limitan al antiguo proyecto del parque industrial tecnológico y al desarrollo de la localidad de Dina Huapi en tanto localidad “dormitorio” de Bariloche, lo que haría presumir al menos, la replicación de los problemas de movilidad del área oeste en esta zona. Las propuestas de destinar los fondos del plan Castello para la construcción de un nuevo puente sobre el arroyo Ñireco dan cuenta de esto. Por otra parte, el aumento en la relación de inquilinos sobre propietarios da cuenta de las restricciones para acceder al suelo urbano. Esta se deben a la importancia económica y social del paisaje y del entorno natural, los usos del suelo más rentables son destinados a una población que no reside de forma permanente en la ciudad (población que se aloja en hoteles, hosterías, cabañas, viviendas para alquiler estacional y frecuente restaurantes, bares, casas de té, etc.) y paradójicamente este uso se extiende a lo largo del centro y hacia el oeste de todo el ejido urbano colindante con los lagos Nahuel Huapi y Moreno y es el que cuenta con mejor cobertura de servicios e infraestructura, excluyendo de toda inversión a los usos menos rentables, especialmente a los usos residenciales de los sectores medios y populares orientados hacia el sur y el este (Guevara, 2015).

Finalmente, y debido al estancamiento del sector turístico entorno a los 700.000 turistas anuales podríamos afirmar que, de no cambiar esta tendencia ni los productos y servicios ofrecidos, es presumible esperar que se sature la oferta y se estanque el crecimiento ligado al turismo de la margen oeste. Sin embargo, el aumento poblacional constante daría un indicio de un crecimiento vinculado al aumento de otras actividades productivas y por lo tanto podría darse el caso de un cambio en la composición de uso del suelo hacia usos no ligados al sector

turístico, como son las urbanizaciones cerradas o de amenidad en la medida que los códigos urbanos y de planeamiento así lo permitan.

X. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Basualdo, E. (2006). La reestructuración de la economía argentina durante las últimas décadas. E. Arceo y EM Basualdo (Comps). *Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales Buenos Aires: CLACSO, Colección Grupos de Trabajo.*
- Basualdo, E., & Arceo, E. (2006). Los cambios de los sectores dominantes en América Latina bajo el neoliberalismo. La problemática propuesta. *Neoliberalismo y Sectores Dominantes. Tendencias Globales y Experiencias Nacionales*, 15–26.
- Behnisch, A. N. (2018). Un primer análisis comparativo del peso del turismo y los servicios intensivos en conocimiento en Bariloche: ¿una ciudad mono-productiva turística? Universidad Nacional de Rio Negro.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE* (Santiago), 25(76), 5–27. <https://doi.org/10.4067/S0250-71611999007600001>
- Di Virgilio, M. M., & Vio, M. (2009). La geografía del proceso de formación de la región metropolitana de Buenos Aires. Versión preliminar, 1–20.
- Guevara, T. (2014). Transformaciones territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires y reconfiguración del régimen de acumulación en la década neo-desarrollista. *QUID - Revista Del Area de Estudios Urbanos Del Instituto de Investigaciones Gino Germani de La Facultad de Ciencias Sociales (UBA)*, 4, 115–136.
- Guevara, T. (2015). Bariloche: problemáticas y Restricciones en el acceso al suelo Urbano. *Revista Ciencias Sociales*. Vol. 12. N°19, 46-53.
- Harvey, D. (2011). El derecho a la ciudad. Cuadernos Del Caum, 16 p.
- Jaramillo, S. (2013). Acerca de la investigación en mercados de tierra urbana en América Latina. *Documentos CEDE*, 22, 1–25.
- Monasterio, H. (2010). Los pros y los contras de Bariloche, a través de sus indicadores. *Diario Rio Negro*, 18/07/2010. Disponible en: https://www.rionegro.com.ar/los-pros-y-los-contras-de-bariloche-a-traves-EURN_417726/
- Politis, A. F. (2016). Las tomas de tierra y el mercado inmobiliario informal en El Bolsón (2003-2011). Un abordaje a partir de las restricciones habitacionales, la especulación inmobiliaria y la capitalización política. Universidad Nacional de La Plata.

- Prévôt-Schapira, M. F., & Cattaneo Pineda, R. (2008). Buenos Aires: La fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. *Eure*, 34(103), 73–92. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300004>
- Puerta, L. (2011). La migración de amenidades y los impactos territoriales en los destinos turísticos”. Estudio de caso: El Bolsón. Universidad Nacional del Comahue.
- Quintar, A., Carmona, M. R., & Fagundez, P. (2007). El proceso de descentralización de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Un análisis crítico desde una perspectiva de articulación Estado-Sociedad. In IV Congreso Argentino de Administración Pública2.
- Swampa, M. (2004). Fragmentación espacial y procesos de integración social “hacia arriba.” *Espiral*, XI (31), 55–84.
- Torres, H. (2006). El mapa social de Buenos Aires (1940 - 1990). Buenos Aires: Ediciones Fadu.

XI. FUENTES

- Carta Orgánica de la ciudad de San Carlos de Bariloche (Recuperada en: http://www.bariloche.gov.ar/upload/carta_organica_2007.pdf)
- Consejo Federal de Inversiones de Río Negro (1998). Plan Estratégico y de Competitividad Turística de San Carlos de Bariloche (Recuperado de: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/RIONEGRO/Plan-Estrategico-y-de-Competitividad-Turistica-Bariloche.pdf>)
- Diario ANBariloche
- Diario Andino
- Diario Bariloche2000
- Diario Infobae
- Diario Río Negro
- Ente Promotor del Parque Productivo Tecnológico Industrial de Bariloche. (2016) Plan de Estructuración Urbano Ambiental del Parque Productivo Tecnológico Industrial (Recuperado de: <https://pitbariloche.com/plan-de-estructuracion/>)
- Gobierno de la municipalidad de San Carlos de Bariloche. Ordenanza N° 1994/09
- Gobierno de la municipalidad de San Carlos de Bariloche. Ordenanza N° 2674/15
- Gobierno de la municipalidad de San Carlos de Bariloche. Ordenanza N° 2612/15
- Gobierno de la Provincia de Río Negro, Ley Provincial N°4902/13
- Gobierno de la Provincia de Río Negro, Ley Provincial N°5049/15
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censo 2001 y Censo 2010

Ministerio de Defensa de la Nación. Instituto Geográfico Nacional

Ministerio de Transporte de la Nación. Dirección Nacional de Vialidad,

Ministerio de Transporte de la Nación. Empresa Argentina de Navegación Aérea

Ministerio de Turismo de la Nación (2013) Plan Federal Estratégico Turismo Sustentable 2025.

Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación. Atlas ID (Recuperado de: <https://atlasid.planificacion.gob.ar/>)

Municipalidad de San Carlos de Bariloche, Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente. (2011). Plan de Ordenamiento Territorial. Políticas, Instrumentos y Proyectos para el Ordenamiento Territorial de San Carlos de Bariloche. Río Negro. (Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/planes-locales/rio-negro>)

Municipalidad de San Carlos de Bariloche, Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente. (2015). Plan Estratégico e Integral de Desarrollo de San Carlos de Bariloche. Río Negro (Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/planes-locales/rio-negro>)

Municipalidad de San Carlos de Bariloche, Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente. (2017). Plan Estratégico de Turismo Sustentable de San Carlos de Bariloche Río Negro (Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/planes-locales/rio-negro>)

Municipalidad de San Carlos de Bariloche. Dirección General de la Información y Tecnología. Sistema de Información Estadística Local (Recuperado de: http://www.bariloche.gov.ar/menu_graficos_estadisticos.php).

Municipalidad de San Carlos de Bariloche. Secretaría de Turismo y Producción (2018) Encuesta de Coyuntura Hotelera. (Recuperado de: http://www.bariloche.gov.ar/turismo_desarrollo.php?id_contenido=8707)

Municipalidad de San Carlos de Bariloche. Secretaría de Turismo y Producción (2018) Informe estadístico sobre el Turismo Estudiantil. (Recuperado de: http://www.bariloche.gov.ar/turismo_desarrollo.php?id_contenido=8707)