

## **IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LOCALIDADES DEL TREN PATAGÓNICO DESDE SU REINAUGURACIÓN EN EL AÑO 2014 HASTA EL AÑO 2019**

Moscoso Florencia, Cabrera Nazarena, Evers Lisa, Freire Melina, Neyra Martina, Ricciardi Juan Manuel.

*Universidad Argentina de la Empresa*

### **BREVE DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA**

El comienzo del ferrocarril tuvo lugar en Inglaterra alrededor del año 1825 como un factor clave para el desarrollo de dicho país. Este invento fue propagándose alrededor del mundo hasta llegar a la Argentina en la década de 1870, momento en el cual la nación se encontraba en un auge de crecimiento debido a las exportaciones. Esto atrajo capital extranjero que invirtió en las redes ferroviarias del país para poder llegar a los puertos con mayor facilidad y así poder continuar con la expansión del mismo (Salerno, 2021).

Luego de un proceso de privatización de este servicio en los años siguientes, el Gobierno de la Nación comienza a mostrar interés en su desarrollo con la intención de generar conectividad en aquellas poblaciones que tenían potencial para el desarrollo económico y, asimismo, para poder conectar las poblaciones entre sí.

Es así como, después de la segunda década del siglo XX, cuando comenzó a difundirse el turismo y el derecho al ocio entre la clase trabajadora, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado encontró una nueva posibilidad para poder transportar a los pasajeros a sus destinos elegidos. De esta forma, los turistas podían acceder con mayor facilidad y de forma más económica a las playas, atractivos con valor natural, a las montañas. (Salerno, 2021)

A partir de la globalización y la ampliación de motivos por los que una persona viaja, comenzaron a aparecer nuevas y diversas formas de hacer turismo. Es por ello por lo que un importante medio para el desarrollo del mismo es el uso del ferrocarril. Este medio de transporte ha contribuido al desarrollo de la actividad, permitiendo que numerosos grupos de personas se desplazaran de forma cómoda, rápida y económica. Permitiendo, a lo largo de los años, no solo el acceso a quienes contaban con un alto poder adquisitivo, sino también a aquellas personas con menores ingresos que obtuvieron la posibilidad de realizar viajes y conocer nuevos lugares.

Es por este motivo que nos resulta interesante adentrarnos en el vínculo que se puede encontrar entre un medio de transporte como lo es el ferrocarril y los fuertes impactos que puede generar en "los pueblos alejados de las rutas automovilísticas, el intercambio económico de las regiones, el fortalecimiento de la industria turística y el mejoramiento de la situación de conflictos de tránsito ocasionada por el transporte automotor." (Ferrari, 2011, p.8)

A su vez, incentivaba a que se generaran inversiones de alojamientos en los territorios cercanos a las estaciones o ciudades donde paraba el tren para que los pasajeros pudieran hospedarse en los mismos (González, 2003).

Sin embargo, en los años 90, una nueva ideología del gobierno dio un vuelco a la política de transporte, privilegiando a la industria automotriz. A partir de este hecho, las

inversiones comenzaron a notarse mayormente en el petróleo, la petroquímica y el caucho. Asimismo, esta situación se profundizó con la privatización del servicio ferroviario, generando una reducción del servicio y con el tiempo, un desmembramiento.

Es en esta década cuando el gobierno de la provincia de Río Negro logra que la Nación le transfiera el servicio del ferrocarril para que puedan continuar con el ramal que atravesaba la misma. Esto se debe a que dicho tren significaba una fuente de trabajo para las personas que poblaban las localidades. El gobierno provincial crea así la empresa Servicios Ferroviarios Patagónicos (SEFEPA) para que administre el servicio del ferrocarril que recorría desde la capital de la provincia, Viedma, a la ciudad de San Carlos de Bariloche (La enciclopedia de ciencias y tecnologías en Argentina, 2014). Luego, y para el año 2013, la empresa decide actualizar el nombre de la empresa para pasar a llamarse Tren Patagónico. Este es el tren que estaremos analizando en la presente investigación.

Las poblaciones de la provincia de Río Negro que serán analizadas en mayor profundidad y por las que transita el ferrocarril corresponderán a: San Antonio Oeste, ubicada a 14 km de Las Grutas; Valcheta, la cual cuenta con un bosque petrificado como Área Protegida Municipal; Sierra Colorada e Ingeniero Jacobacci, desde donde se puede acceder al tren turístico "La Trochita". Se seleccionaron estas localidades dado que son aquellas que cuentan con mayor infraestructura para el turismo, mayor población y se complementan entre sí para crear un corredor turístico entre las estaciones de cabecera.

Es por este motivo que decidimos acotar la línea temporal de nuestra investigación y establecer una temporalidad sincrónica desde el momento en que vuelve a funcionar el Tren Patagónico sin interrupción hasta principios del año 2020, antes de la aparición de la pandemia por el virus COVID-19.

Además, seleccionamos este período por la reciente popularización de los trenes de larga distancia para el turismo, con la puesta en valor de los trenes a Mar del Plata, Pinamar, Tucumán y el tren a Mendoza, este último inaugurado en marzo de 2023 (23/03/23). Consideramos que esta investigación nos brindará información sobre las consecuencias socioeconómicas de los trenes de larga distancia en las localidades rionegrinas, que podrían ser eventualmente extrapoladas a otros destinos ubicados entre las cabeceras de líneas argentinas.

Por último, la presente investigación surge a partir del cuestionamiento en torno al impacto socioeconómico sufrido en ciertas localidades atravesadas por el Tren Patagónico desde su reactivación en el año 2014 hasta el 2019, año anterior a la pandemia mundial.

## **ASPECTOS RELEVANTES DE LA EXPERIENCIA**

El motivo principal que nos inspira a realizar esta investigación es poder indagar sobre distintas variables generadas por el tren patagónico en las localidades investigadas, comparando los parámetros económicos y sociales vinculados al turismo. A partir de esta indagación, decidimos analizar el potencial turístico del Tren Patagónico en las localidades referenciadas, así como teorizar sobre su forma óptima de gestión.

Esperamos que la información obtenida, una vez analizados los datos recopilados, pueda ayudar a identificar, y visualizar, los cambios socioeconómicos del tren a sus *stakeholders*, entre ellos los residentes locales y el estado nacional, provincial y

municipal. Se podrían realizar recomendaciones a las municipalidades, inversores y residentes para potenciar los impactos positivos y minimizar los negativos en las localidades estudiadas. Asimismo, brindarles información de gran importancia que puedan utilizar para potenciales proyectos a desarrollar en cada una de las localidades.

Esperamos que tanto el trabajo, como las consecuencias de la aplicación de la información recolectada, se traduzcan en un beneficio para la población de las localidades a nivel económico, social, cultural y patrimonial. Visibilizando así los atractivos locales y mejorando la calidad de vida. Colaborando a evitar el éxodo de la población local, incitando la creación de empleos relacionados al turismo.

En base a los resultados obtenidos, podremos realizar recomendaciones generales que sean aplicadas por localidades que se encuentren en condiciones similares, (ya sea en el trayecto del tren patagónico, como en otro recorrido ferroviario de la región). Así como también, podremos otorgar información que ayude a la toma de decisiones en cuanto a la inversión en las distintas localidades, para el mismo mantenimiento del ferrocarril, y sobre los beneficios del fomento de los trenes de larga distancia como recurso turístico.

Por otro lado, nuestro trabajo de investigación, como documento en sí mismo, se sumará a un reducido repertorio de trabajos académicos sobre el impacto de los trenes en el turismo de Argentina, y brindará un estudio completo a los residentes de las localidades interesadas y los funcionarios estatales para que puedan aprovechar los conocimientos obtenidos para el desarrollo local.

## **PRINCIPALES LECCIONES/CONCLUSIONES**

Los trenes de larga distancia fueron desarrollados principalmente con la función de transportar pasajeros y/o materiales. De cierta manera, cumplen el rol de conectar distintas ciudades y localidades, otorgándoles nuevas oportunidades de crecimiento demográfico e industrial, lo que genera cambios económicos, sociales, culturales y ambientales, entre otras formas de impacto.

Estas funciones han generado grandes cambios para las localidades que recorren en sus trayectos. En el caso de los trenes de larga distancia que transportan materiales, le otorgan la posibilidad de aumentar su capacidad productiva y adquirir nuevos productos, ampliando las oportunidades de producción y la generación de trabajos, así como también, diversifican el comercio.

En el caso de los trenes de larga distancia que transportan pasajeros, como son los trenes turísticos, aumentan la cantidad de personas que transitan por las distintas localidades, insertando la posibilidad de que se conviertan en posibles consumidores. Ya sea porque descienden en las estaciones para adquirir productos o, debido a que cuentan con la posibilidad de hacerlo, deciden visitar las localidades en forma de turismo, es decir que deciden pernoctar en las mismas, haciendo uso de su infraestructura hotelera, gastronómica y otras actividades complementarias.

A lo largo de diversos países, se ha investigado acerca del impacto que los trenes turísticos y/o de larga distancia han causado en las ciudades o localidades por las que transitan. Sin embargo, en base a lo estudiado en el Estado del Arte, observamos una carencia en investigaciones acerca de los diversos impactos de los trenes turísticos en la Argentina.

Es por ese motivo, que nuestra intención radica en poder comprender los impactos, tanto positivos como negativos, que surgieron en las localidades de Valcheta, San Antonio

Oeste, Ingeniero Jacobacci y Sierra Colorada, luego de la reactivación del Tren Patagónico en 2014 hasta el fin del 2019, previo al inicio en marzo de 2020 de la Pandemia por el virus COVID-19.

Para guiar la investigación, tomamos como pregunta esencial el siguiente planteo: ¿Cuál fue el impacto social y económico en las localidades de Valcheta, San Antonio Oeste, Ingeniero Jacobacci y Sierra Colorada, atravesadas por el Tren Patagónico a partir de su reinauguración en el año 2014 hasta el año 2019?

Sin embargo, considerando que es una interrogante que abarca innumerables variables y realidades, decidimos formular preguntas específicas que abarquen los aspectos más significativos desde el punto de vista turístico, para poder realizar una investigación adecuada en el período que dure el proyecto de investigación.

- Económico: ¿Se han notado cambios significativos en la actividad económica de las localidades mencionadas? ¿Aumentó o disminuyó el ingreso promedio de los empleados que se ven afectados por el servicio del ferrocarril? ¿Generó un aumento o una disminución en la disponibilidad de puestos de trabajo o en la posibilidad de crear emprendimientos afines al turismo?
- Social y relativo a la calidad de vida: ¿Hubo cambios demográficos significativos? ¿Qué impactos han notado en la seguridad, limpieza e higiene del pueblo desde la reapertura del tren? ¿Qué opinión tienen los residentes sobre el tren? ¿Aumentó el número de turistas que arriban a las localidades? ¿Y qué opinan de la llegada de estos visitantes?

Teniendo en cuentas las preguntas de investigación planteadas, la hipótesis de nuestra investigación será planteada de la siguiente forma:

“A partir de su reinauguración en el año 2014 hasta el año 2019, el Tren Patagónico tuvo un impacto social y económico positivo en las localidades de Valcheta, San Antonio Oeste, Ingeniero Jacobacci y Sierra Colorada. El tren busca sostener y/o aumentar estos efectos para los años posteriores, impulsando el desarrollo sostenible y sustentable de las mismas.”