

CUADERNOS DEL CONSEJO DE
MONUMENTOS NACIONALES
SEGUNDA SERIE N° 32
1ª Edición 2000
Reimpresión 2003

EL AUTOFINANCIAMIENTO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO: DOS ESTUDIOS

23

Autor: **Ian Thomson**
Unidad de transportes CEPAL
Historiador de Ferrocarriles

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE EDUCACIÓN
CONSEJO MONUMENTOS
NACIONALES

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE EDUCACIÓN
CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE EDUCACIÓN
CONSEJO MONUMENTOS
NACIONALES

CUADERNOS DEL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES
SEGUNDA SERIE, Nº 32

EL AUTOFINANCIAMIENTO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO: DOS ESTUDIOS



IAN THOMSON
OFICIAL A CARGO, UNIDAD DE TRANSPORTE, CEPAL
HISTORIADOR DE FERROCARRILES

1ª Edición 2000
Reimpresión 2003

- FERROCARRILES - CHILE - SIERRA GONDA - HISTORIA
- FOMENTO DEL TURISMO - CHILE - SIERRA GONDA
- CASA DE MAQUINAS DE BAQUEDANO (CHILE)

SYS 000661983

© Consejo de Monumentos Nacionales

CUADERNOS DEL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

Segunda Serie, N° 32

Registro de Propiedad Intelectual N° 113.168

Obra Completa (Cuadernos del CMN): I.S.B.N. 956-7953-00-7

Título (N° 32: El autofinanciamiento del patrimonio ferroviario: dos estudios):

I.S.B.N. 956-7953-04-X

Portada: Locomotora en tornamesa de Casa de Máquinas de Temuco
(Monumento Histórico).

Fotos portada e interior: Ian Thomson

Producción digital: Esteban Araya



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
EL POTENCIAL DE LA EXPLOTACIÓN TURÍSTICA DE MONUMENTOS NACIONALES EN LA COMUNA DE SIERRA GORDA	
1. RESUMEN	7
2. LA COMUNA DE SIERRA GORDA	7
2.1. Geografía y situación socioeconómica	7
3. LA EX OFICINA CHACABUCO	8
3.1. La industria salitrera en la zona	8
3.2. La ex oficina Chacabuco	8
4. LA CASA DE MÁQUINAS DE BAQUEDANO	9
4.1. Los ferrocarriles de Baquedano	9
4.2. El origen de la casa de máquinas	11
4.3. La primera restauración y posterior deterioro de la casa de máquinas	12
5. EL POTENCIAL TURÍSTICO EN LOS DOS MONUMENTOS HISTÓRICOS	13
5.1. La ubicación preferencial de los dos Monumentos	13
5.2. La atracción turística de los Monumentos	14
5.3. La afluencia potencial de visitantes a los Monumentos	15
5.4. Conclusiones sobre la rentabilidad de la explotación turística de los Monumentos	16

UN ANÁLISIS DEL MERCADO DE LOS TRENES ESPECIALES CON EQUIPOS HISTÓRICOS EN AMÉRICA LATINA

1. RESUMEN	19
2. UNA INTRODUCCIÓN A LOS TRENES TURÍSTICOS LATINOAMERICANOS	19
2.1. Trenes de equipos históricos, operados por ferroadicionados para el público en general	19
2.2. Trenes de equipos históricos fletados por grupos especiales	20
2.3. Algunos casos en que el mercado turístico podrá ser especialmente importante	21
2.4. Un ferrocarril turístico construido por una empresa privada	23
2.5. La famosa "trochita"	23
2.6. Una operación comercialmente exitosa en Colombia	24
2.7. Trenes turísticos no históricos	25
3. EL POTENCIAL COMERCIAL PARA LAS EMPRESA FERROVIARIAS LATINOAMERICANAS DE LOS TRENES HISTÓRICOS OPERADOS PARA GRUPOS ESPECIALES O EL PÚBLICO EN GENERAL	27
3.1. Las actitudes de las empresas ferroviarias hacia los trenes históricos	27
3.2. ¿Cuánto cuesta correr un tren histórico, con tracción a vapor?	29
3.3. Las características del mercado de los ferroadicionados extranjeros	29
3.4. El mercado de los productores de películas	32
3.5. El mercado de las agencias de publicidad	32
3.6. El mercado de los turistas generales	33
3.7. El tamaño desconocido de los mercados poco explotados	35
3.8. Aspectos institucionales	36
4. CONCLUSIONES	36

INTRODUCCIÓN

La conservación del patrimonio cultural pasa necesariamente por una gestión eficiente y racional. Muchas veces hemos visto la ejecución de grandes proyectos de restauración, que demandan considerables esfuerzos y recursos, y cuyos resultados no se sustentan en el tiempo, no perduran. La razón es la carencia de manejo de ese factor crucial en la conservación, al que se refieren los dos estudios del Sr. Ian Thomson que publicamos en este Cuaderno.

La protección del patrimonio ferroviario es un desafío enorme y complejo. Su invaluable riqueza e importancia social contrastan con la dificultad de su conservación, con su vulnerabilidad. El turismo ha demostrado ser un aliado de primera importancia para la conservación de nuestro legado cultural, y su potencialidad para con la herencia ferroviaria es enorme. Los estudios del Sr. Thomson aportan cifras, recomendaciones, ideas y proyecciones para la aplicación de este potencial en nuestro país.

La puesta en valor de la Casa de Máquinas de Baquedano y de la Oficina Salitrera Chacabuco no sólo constituye un imperativo del ámbito de la cultura. Ella puede ser, además, económica y socialmente rentable, y puede constituirse en un polo de desarrollo para una comuna pobre, como es Sierra Gorda. Diversas experiencias de trenes históricos turísticos en América Latina nos demuestran que esta vía de acción no sólo es conveniente y necesaria para recuperar nuestro patrimonio ferroviario, sino

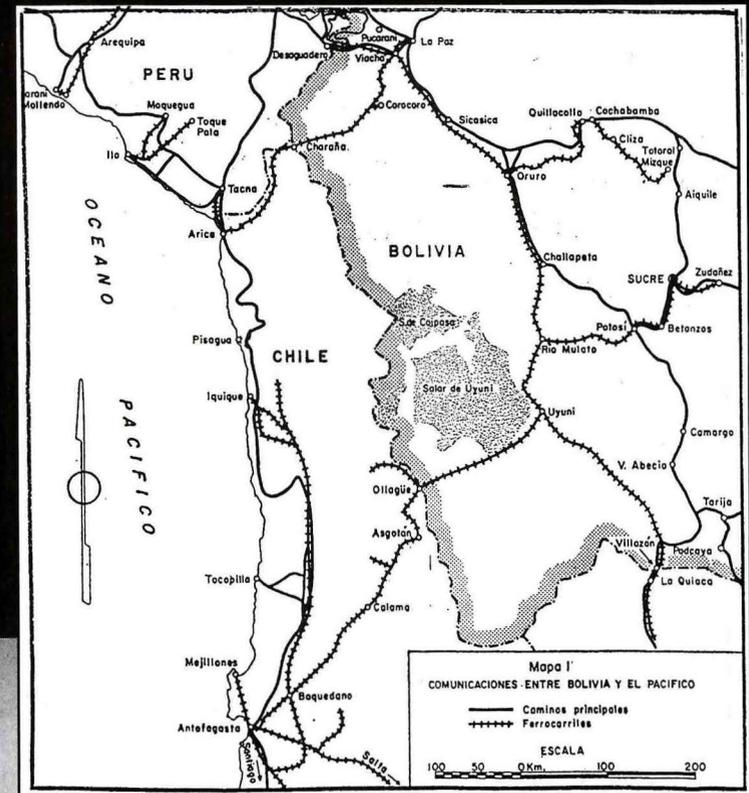
que además es un negocio que, bien manejado, puede generar ingresos considerables para operadores turísticos y para las empresas ferroviarias.

El legado de nuestros ferrocarriles no lo vamos a poder proteger solamente con nuestra nostalgia, nuestras ganas, nuestro compromiso. Es preciso que en éste y en todos los ámbitos del patrimonio apliquemos nuestra creatividad y nuestra racionalidad económica. En ese sentido, es un gran desafío para nuestra gestión el dar lugar a proyectos con perspectivas interdisciplinarias, que potencien los factores económicos con aquéllos propios de la conservación.

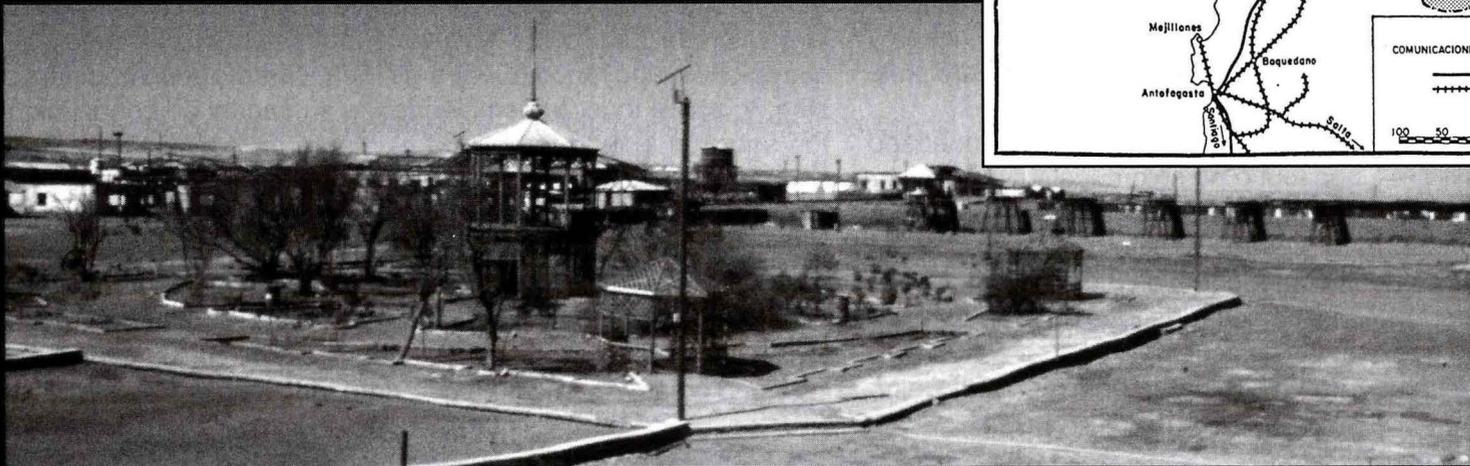
Don Ian Thomson ha sido un gran amigo del Consejo de Monumentos Nacionales. Por muchos años él ha colaborado en la gestión del patrimonio ferroviario monumental, solicitando declaraciones, apoyando nuestra gestión, denunciando la destrucción, y, sobre todo, transmitiéndonos su caudal de conocimientos sobre el legado ferroviario existente en nuestro país. Este experto en la historia de nuestros ferrocarriles ha producido gran cantidad de investigaciones. Es, además, economista, y especialista en transportes de la Comisión Económica para América Latina, CEPAL. Combina, por lo tanto, los dos elementos esenciales de la protección del patrimonio: la pasión por nuestra historia y por los bienes que constituyen nuestro acervo cultural, y el realismo creativo y eficiente que demanda su gestión.

CLARA BUDNIK SINAY
VICEPRESIDENTA EJECUTIVA
CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

ÁNGEL CABEZA MONTEIRA
SECRETARIO EJECUTIVO
CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES



Vista general de la plaza de la ex-oficina Chacabuco, noviembre de 1997.



EL POTENCIAL DE LA EXPLOTACIÓN TURÍSTICA DE MONUMENTOS NACIONALES EN LA COMUNA DE SIERRA GORDA

En el presente documento, la sigla CLP indica pesos chilenos

1. RESUMEN

A la llegada del último decenio del siglo XX, Sierra Gorda figuraba entre las comunas con menos recursos financieros de todo Chile. Desde hace varias décadas se encuentra en un estado recesivo, hecho reflejado por su despoblamiento; entre 1952 y 1992, el número de sus habitantes bajó en más del 90%. Entre los pocos recursos explotables con los que cuenta se incluyen dos Monumentos Históricos Nacionales, que son reliquias de la pasada época en que la zona de Sierra Gorda fue un importante centro industrial. Estos dos Monumentos son la ex oficina salitrera Chacabuco y la Casa de Máquinas (ferroviaria) de Baquedano. El potencial turístico de ambos es especialmente interesante por su ubicación, muy próxima a la Ruta 5 (Carretera Panamericana). El presente informe se refiere a la importancia histórica de los dos Monumentos y presenta una primera estimación del balance entre los ingresos y los costos de su explotación turística.

2. LA COMUNA DE SIERRA GORDA

2.1. Geografía y situación socioeconómica. La extensa Comuna de Sierra Gorda (de 21.596 km²) se ubica a aproximadamente 100 km al nororiente de Antofagasta en la Segunda Región de Chile. Existe un pueblo que lleva el nombre de Sierra Gorda, pero el municipio no se sitúa allí, sino en Baquedano.

HABITANTES COMUNA DE SIERRA GORDA	
AÑO	NÚMERO
1952 (estimado)	15.849
1970	8.826
1980 (estimado)	7.525
1992 (censo)	1.425

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas, *Compendio Estadístico*, Ediciones de 1980 y 1994, y Comisión Nacional de la Reforma Administrativa, *Chile hacia un nuevo destino*, documento N° 2, 1976.

La comuna en general se incluye entre las más pobres de Chile. A raíz de las reducidas perspectivas económicas que ha podido ofrecer, desde hace muchos decenios el número de habitantes de la comuna se ha ido reduciendo. Es probable que su población se haya acercado a los 50.000 habitantes en el segundo decenio del presente siglo. En 1952, el total ya había bajado a menos de 16.000, y cuarenta años más tarde se situaba en menos de un 10% de la cifra correspondiente a 1952 (Véase el cuadro). Este despoblamiento obedece a varias causas, la más importante de las cuales fue la extinción de la industria salitrera en la Provincia de Antofagasta. Con la desaparición de la explotación del salitre, decayeron también las otras actividades que dependían de ella, incluida la ferroviaria.

En la misma zona, aun antes de la época dorada del salitre, se había encontrado riqueza en forma de plata, extraída de



las minas de Caracoles. Actualmente el sector minero en la comuna no va más allá de la explotación casi artesanal del azufre. La frontera suroeste del territorio comunal se extiende hasta el límite de la mina de cobre de Mantos Blancos; sin embargo, ésta corresponde a la Municipalidad de Antofagasta y, por eso, no contribuye con recursos a la de Sierra Gorda. A fines de la década de los noventa existen esperanzas de que el sector minero vuelva a desarrollarse dentro de los límites de la comuna, pero por el momento sus recursos explotables son muy escasos. Entre los más significativos se incluyen dos importantes reliquias históricas, la ex Oficina Salitrera Chacabuco y la Casa de Máquinas de Baquedano, cuyo potencial turístico podría generar ingresos considerables.

Otro recurso explotable con que cuenta la comuna es su ubicación a lo largo de dos de las carreteras de mayor importancia en el país, es decir, la Ruta 5 (Carretera Panamericana) y la 25 (Carmen Alto a Calama). Debido a su ubicación preferencial y al fácil acceso a dichas reliquias, Sierra Gorda podría convertirse en un destino turístico importante.¹

3. LA EX OFICINA CHACABUCO

3.1. La industria salitrera en la zona. La explotación comercial del salitre en el interior del lugar en el que, posteriormente, se desarrolló la ciudad portuaria de Antofagasta, comenzó en la década de 1860. En esa época, el territorio estaba todavía bajo dominio boliviano. A partir de 1912, la importancia de Antofagasta

como puerto de exportación del salitre empezó a superar a la de Iquique. En ese momento, en la Provincia de Antofagasta operaban 27 oficinas, todas las cuales empleaban el sistema de procesamiento *Shanks*. La gran mayoría de ellas se ubicaron sobre una faja angosta entre Baquedano y Calama, atendidas por la ruta principal del *Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB)*. En esos momentos aún no se había construido la Oficina Chacabuco.

La industria salitrera empezó a enfrentar problemas serios a partir de la Primera Guerra Mundial, relacionados primero con una escasez de buques para el transporte del producto. Luego, surgió la competencia de los abonos de nitrógenos sintéticos, la producción de los cuales fue impulsada por el mismo conflicto bélico. A pesar de eso, durante la primera parte del decenio de 1920, el sector salitrero todavía parecía ofrecer perspectivas de retorno interesante para los inversionistas, siempre que los proyectos correspondientes fueran bien planificados. La gran crisis salitrera ocurriría el año 1930, provocada por el desplome financiero mundial del año anterior y por una sobreproducción descontrolada del conjunto de las oficinas.

3.2. La ex oficina Chacabuco. A principios de los años veinte, se consideraba que una inversión en el sector podría generar buenos retornos si se rebajaban los costos de producción. Una manera de lograr esa meta fue a través del aprovechamiento de las economías de escala, mediante la construcción de oficinas de proporciones superiores a las anteriores. Esta lógica motivó a la empresa británica *The Lautaro Nitrate Co. Ltd.* a construir la oficina Chacabuco, entre 1922 y 1924. Fue la última erigida (y la más grande) que utilizó la tecnología *Shanks*, la cual estuvo a

¹ Las estimaciones del número de visitantes potenciales a los dos monumentos que se hacen en este trabajo se basan en una proyección de los volúmenes de tránsito observados en el año 1992. Nótese que la posterior inauguración del tramo Antofagasta-Iquique de la Ruta 1, ha de haber reducido el tránsito vehicular por la Ruta 5, en el sector de Baquedano, Sierra Gorda y la ex-Oficina Chacabuco, por constituir esa nueva opción el camino más conveniente para el tránsito con origen en una de esas dos ciudades y destino en la otra. Sin embargo, en compensación, el tránsito en general, en toda la región, ha tendido a subir a lo largo de los años.

punto de quedar obsoleta, frente a la adopción del método *Guggenheim* (Oficinas Pedro de Valdivia y María Elena). La producción anual de Chacabuco fue de 150.000 toneladas métricas de salitre; el establecimiento ocupaba, según la fuente consultada, entre 1.500 y 3.144 trabajadores².

A raíz de la crisis salitrera y de la competencia presentada por las plantas de María Elena y Pedro de Valdivia, construidas en la misma época, pero con la tecnología más moderna y eficiente del sistema *Guggenheim*, la empresa *Anglo Lautaro* (producto de la fusión de la empresa estadounidense *Anglo Chilean Nitrate*, dueña de las oficinas de María Elena y Pedro de Valdivia, y la *Lautaro*) paralizó la oficina Chacabuco en 1938. La *Anglo Lautaro* no desarmó la oficina, sino que la mantuvo intacta, lista para volver a producir, si las condiciones del mercado lo justificaban. La siguió manteniendo en tales condiciones hasta la década de 1960, iniciándose luego el desmantelamiento de algunos elementos de su maquinaria y otras instalaciones. Algunos de éstos fueron trasladados a las oficinas María Elena y Pedro de Valdivia.

En 1973, dos años después de que la ex oficina había sido declarada Monumento Histórico Nacional (mediante el Decreto Supremo N° 1749 del Ministerio de Educación Pública, dictado el 26 de julio de 1971), el gobierno militar eligió ocupar sus zonas habitacionales como campo de concentración de detenidos militantes de los partidos integrantes de la Unidad Popular. Entre el personal militar y los propios relegados, se aceleró el desarme de las instalaciones, especialmente de las piezas metálicas o de madera. Fue abandonada por las fuerzas militares en 1979 y luego entregada al Ministerio de Bienes Nacionales.

En 1990 se inició su restauración, gracias a un aporte de 30 millones de pesos proporcionado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania. Esta suma se invirtió en una limpieza del recinto, la restauración del teatro y la habilitación del monumento para recibir a visitantes. La obra fue inaugurada en septiembre de 1992. Es actualmente atendida por un guía, quien reside en el recinto durante un turno de dos semanas, siendo sustituido por otro que sube desde Antofagasta mientras baja el primero.

4. LA CASA DE MÁQUINAS DE BAQUEDANO

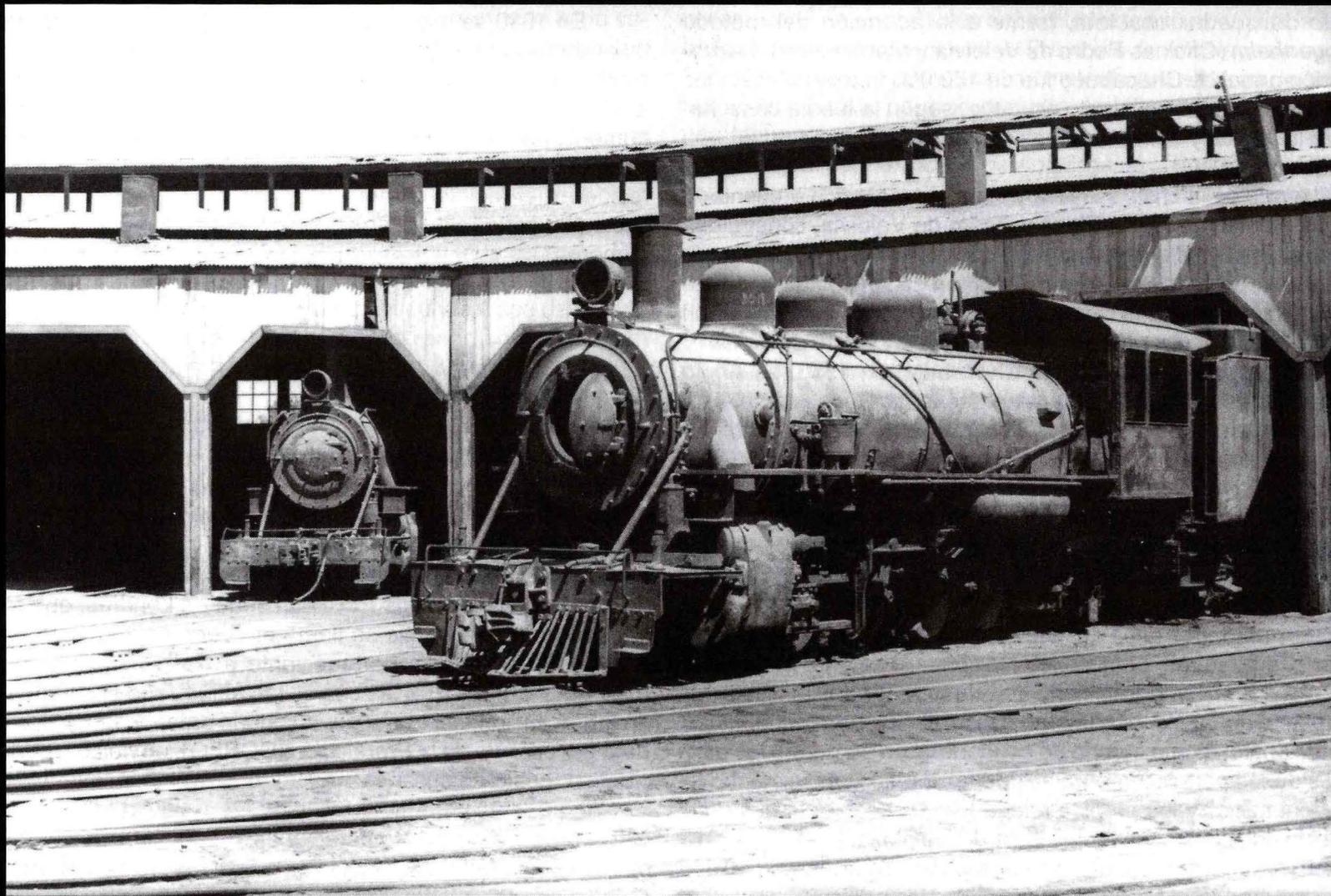
4.1. Los ferrocarriles de Baquedano. El pueblo de Baquedano se ubica en lo que todavía constituye una importante intersección ferroviaria. En ese punto se cruzan la línea principal del *Ferrocarril Antofagasta a Bolivia (FCAB)* y la de *Ferronor* (Véase el plano). El FCAB es una empresa privada, de propiedad del grupo *Antofagasta Holdings PLC*, con sede en Londres, que forma parte de lo que en Chile se llama el *Grupo Luksic*. *Ferronor* es una empresa privada, perteneciente a *Rail América y Andrés Pirazzoli y Cía. Ltda.*, a las cuales fue adjudicada en 1996, a raíz de una licitación efectuada por su dueña anterior, la *Corporación para el Fomento de la Producción (CORFO)*, un *holding* perteneciente al gobierno chileno³.

Ferronor inició sus operaciones el 1 de enero de 1990, asumiendo el control del antiguo *Ferrocarril del Norte*, que fue una división operativa de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

2 Eugenio Garcés señala por 1988 que había en la Oficina 3.144 trabajadores (Garcés, Eugenio F.: *Las ciudades del salitre*. Editorial Universitaria/Universidad del Norte, 1988). El letrero en la entrada de la propia ex Oficina informa que había 1.700. El folleto *Nostalgias Salitreras*, de editora desconocida, tiene fecha 22 de mayo de 1993 y señala que en Pedro de Valdivia había entre 1.500 y 1.700 personas.

3 A partir de principios de 1997, *Ferronor* pertenece al sector privado. El control sobre la empresa fue adquirido por Rail América, de San Francisco, Estados Unidos.





Un par de 2-8-2, tipo W, en la casa de máquinas de Baquedano, en 1994.

de Chile (EFE), la cual a su vez la vendió a la CORFO. Hasta 1957, el tramo de 709 km entre Pueblo Hundido (ahora Diego de Almagro) y Pintados (o sea, el longitudinal norte), que había sido construido por la *Chilean Northern Railway Company* (FCNC), fue operado por el FCAB. Ese ferrocarril operaba a pérdida, hecho conocido por el FCAB cuando aceptó operarlo en 1919, pero su decisión fue una maniobra defensiva, para evitar que el FCNC cayera en manos de otros intereses que podrían construir ramales a las oficinas salitreras entre Baquedano y Calama, las que eran atendidas por el FCAB⁴. El FCAB operó el FCNC con equipos distintos de los ocupados para los servicios sobre las líneas de su propiedad.

Por acuerdo logrado con el gobierno, el FCAB operó también la línea entre Augusta Victoria y la frontera con Argentina en Socompa. Esta última línea sale de Antofagasta y cruza la actual línea principal de *Ferromor* en Palestina, al sur de Baquedano. El tramo Antofagasta a Augusta Victoria es, y siempre ha sido, de propiedad del FCAB. El FCAB operó el tramo Augusta Victoria a Socompa mediante locomotoras que formaban parte de su flota regular, es decir, no adquirió máquinas especialmente para ello. Este acuerdo rigió a partir de la inauguración de la línea internacional en 1948, hasta fines del decenio 1960.

4.2. El origen de la casa de máquinas. La casa de máquinas de Baquedano es de propiedad de Ferronor. El FCAB no retiene instalaciones para el mantenimiento de locomotoras en el pueblo, a raíz de que sus trenes circulan entre Antofagasta y Calama, Chuquicamata u Ollagüe, sin cambio de locomotoras.

Por lo menos antes de la construcción de la línea longitudinal norte, las instalaciones del FCAB en Baquedano fueron mínimas,

limitándose a una segunda vía de unos 450 metros para el cruce de trenes y un estanque de agua para locomotoras. Las casas de máquinas más cercanas se ubicaron en Prat (a 38 km, hacia Antofagasta) y Unión (a 47 km, hacia Calama). Una vez construida la longitudinal norte, es lógico que el FCAB haya ampliado su presencia en Baquedano, para tener algún albergue para estacionar locomotoras, reabastecerlas con carbón y agua y efectuar algunas tareas de mantenimiento.

En 1960 el FCAB vendió sus instalaciones en Baquedano a EFE⁵. Sin embargo, es probable que siguiera reteniendo allí una capacidad para rellenar los tónderes de las locomotoras con agua y, probablemente, una locomotora para maniobras. Sin embargo, esta eventual locomotora pudo haber sido atendida por los equipamientos del FCNC (en esos momentos ya operado directamente por *Ferrocarriles del Estado*), que obligatoriamente tenía que mantener una presencia mucho más fuerte que el FCAB en Baquedano. (El FCAB tenía talleres o maestranzas en las más o menos cercanas ciudades de Mejillones, Antofagasta y Calama, pero a lo largo de la línea entera del FCNC entre Pueblo Hundido – actual Diego de Almagro – y el empalme con la *Nitrate Railways* en Pintados, no existía una ciudad propiamente tal donde el FCNC pudiera haber construido un taller.)

La actual casa de máquinas no corresponde al estilo arquitectónico del FCAB y, además, el FCAB no debió necesitar una casa tan grande en Baquedano para guardar sus locomotoras. Por lo tanto, se deduce que el complejo fue construido por el FCNC en 1912 o 1913, para la inauguración de la línea Pueblo Hundido-Pintados. Aunque la casa de máquinas sea obra del FCNC, la sala de fuerza, también considerada parte del Monumento, pudo haber sido construida por el FCAB.

4 Blakemore, Harold: *From the Pacific to La Paz*. Antofagasta Holdings y Lester Crook Academic. Londres, 1990.

5 Muñoz, Eduardo: *Baquedano Railroad Station, Restoration Project*, Northern Chile. Sin fecha.



En 1995, *Ferronor* dio su acuerdo a una propuesta de transferir la tutela de la casa de máquinas a una futura corporación cultural sin fines de lucro, que constituiría la Municipalidad de Sierra Gorda. Sin embargo, esto no se ha concretado, a raíz de que la Municipalidad no ha realizado la constitución de la corporación cultural.

Actualmente, en las instalaciones activas de *Ferronor* en Baquedano, se guardan locomotoras y otros equipos, se reabastecen las locomotoras con combustible, se efectúan sencillas tareas de mantenimiento, etc. Dichas instalaciones constituyen efectivamente una casa de máquinas.

4.3. La primera restauración y posterior deterioro de la casa de máquinas. La casa de máquinas permaneció en uso hasta aproximadamente el año 1978, dejándose de ocupar, salvo ocasionalmente, a raíz del abandono del uso de la tracción a vapor en el Ferrocarril Longitudinal Norte⁶. Luego se inició el desmantelamiento para chatarra de las locomotoras a vapor que allí se encontraban. Este proceso se paralizó en 1983, cuando el recinto fue declarado Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico (Decreto Supremo N° 1639, del 16 de diciembre de 1983); dicha declaración se efectuó a solicitud del entonces alcalde (ahora senador) don Carlos Cantero. Posteriormente, una de las locomotoras comprendidas por el Decreto correspondiente –la N° 3530– fue desmantelada para chatarra, siendo justificada esta faena con el argumento de que su desarme ya había comenzado al momento en que llegó la orden de congelar el proceso.

El monumento comprende: (i) la casa de máquinas propiamente tal; (ii) seis locomotoras a vapor, la mayoría con sus tén-deres; (iii) varios coches de distintos orígenes y épocas; (iv) la sala de fuerza; (v) una parte de la maestranza, y (vi) otros elementos de material rodante, incluidos dos carros para el transporte de salitre.

En 1985 se inició un proyecto de restauración del recinto, financiado por la propia Municipalidad de Sierra Gorda y llevado a cabo por la Universidad de Antofagasta⁷. Este involucró la restauración como piezas estáticas de cinco de las locomotoras, la devolución de una de ellas a un estado operacional, la habilitación de un coche como oficina y la preparación del recinto para recibir a visitantes. Se publicó un folleto/guía y se instalaron letreros para atraer la atención de los automovilistas que viajaban por la Carretera Panamericana.

La locomotora devuelta a una condición operacional fue la N° 3511, siendo elegida por su buena condición general. En su reparación se utilizaron piezas de la locomotora N° 3530, a la cual anteriormente se ha hecho referencia. Cabe señalar algo insólito sobre la locomotora N° 3511: ninguna de las personas relacionadas con el proyecto de restauración sabía que tenía especial importancia desde el punto de vista histórico. Sin embargo, sí la tiene: a principios del decenio de mil novecientos cincuenta, durante el período en que estaba asignada al Ferrocarril Transandino Chileno, arrastró el tren que trajo a Chile en una visita oficial al entonces Presidente Argentino, General Juan Domingo Perón⁸.

6 Thomson, Ian: "La locomotora 3511 y sus hermanas: la historia de las Mikado de tipo W de la Red Norte". En: *En Tren*, Agosto de 1992. Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, Santiago.

7 Muñoz, op. cit.

8 Thomson, op. cit.

Sin embargo, básicamente debido a "una mala administración por parte de las autoridades y a una falta de compromiso por parte del personal ferroviario"⁹, esa iniciativa no perduró. Dentro de un período muy breve los pocos visitantes no acompañados, o los propios residentes del pueblo, robaron piezas de bronce o cobre de las locomotoras; desaparecieron los carteles explicativos, se agotó el tiraje de folletos, y, al llegar al año 1990, el Museo ya no merecía ser identificado como tal.

Aun antes del inicio de ese proceso de decadencia visitar el museo presentó algunos inconvenientes. Por una parte, los turistas tuvieron que cruzar a pie la línea principal para llegar al museo lo que, además de ser inconveniente, fue potencialmente peligroso. Por otra, no había un guía para llevar a los visitantes por el museo y explicarles la importancia, características y utilización de las distintas piezas.

La única pieza que se salvó de ese proceso de desintegración fue la locomotora N° 3511, que fue guardada por *Ferromor* bajo llave en otra parte del complejo, junto con otro material importante que no se ocupaba regularmente. El cuidado de esta locomotora tampoco ha sido óptimo; se le echó aceite inadecuado para la lubricación de sus cilindros, no se lavó su caldera con la frecuencia requerida, etc. En 1996 fue declarada inoperativa, condición que se mantiene hasta hoy; sin embargo, el Gerente General de *Ferromor* informó, en septiembre de 1999, que su empresa ya ha tomado la decisión de repararla, para que vuelva a prestar servicios especiales.

El recinto de la casa de máquinas mantiene sus características más importantes. Aunque se hayan perdido muchas piezas vitales, las locomotoras permanecen allí; el edificio sigue estando firme; es factible que la tornamesa vuelva a funcionar sin grandes problemas, etc.

Vale la pena agregar que cuatro de las locomotoras que forman parte de la colección del monumento operaron sobre la antigua Red Norte de *Ferrocarriles* del Estado (N°s 3501, 3511, 3518 y 3525, todas fabricadas por la *Baldwin* en los Estados Unidos y todas de tipo W y de modelo 2-8-2). Una de las otras (N° 3573) fue fabricada por la empresa *Borsig* en Alemania, de acuerdo con los mismos planos técnicos que las cuatro anteriormente señaladas, para el *Ferrocarril de Arica a La Paz*. La sexta (N° 3223) fue fabricada por la *Henschel*, también en Alemania; es de tipo Q, modelo 2-6-0, y un poco más primitiva en términos tecnológicos que las otras. Fue la única que formó parte de la flota del FCNC.

5. EL POTENCIAL TURÍSTICO EN LOS DOS MONUMENTOS HISTÓRICOS

5.1. La ubicación preferencial de los dos Monumentos. Tanto la ex oficina Chacabuco como la casa de máquinas de Baquedano están ubicadas muy cerca de la Ruta 5 Norte (Carretera Panamericana). Por eso, la potencial afluencia de visitantes es considerable. La casa de máquinas está situada en el propio pueblo de Baquedano, a unos 100 metros del señalado camino. Todo el tránsito entre Antofagasta y Calama/Chuquicamata, y una parte del tráfico al norte del país, pasa por este punto, a raíz de la escasez de rutas alternativas. (Para el tránsito entre las ciudades de Antofagasta e Iquique la ruta preferida es el camino costero, Ruta 1.) La ex oficina Chacabuco está localizada en Carmen Alto, cerca de la antigua estación Salinas del FCAB y a aproximadamente tres kilómetros de la bifurcación entre la Ruta 5 y el camino a Calama.

9 Muñoz, op. cit.



La ubicación de la casa de máquinas está señalizada por un letrero colocado al costado sur de la Ruta 5, en el centro de Baquedano. Los visitantes pueden dejar sus automóviles en un estacionamiento al lado de la carretera; sin embargo, para llegar al Monumento tienen que atravesar la línea principal del FCAB. El acceso a la ex oficina Chacabuco está señalizado desde la Carretera, y para llegar a la entrada del Monumento es necesario transitar por un camino de tierra, unos 750 metros.

El acceso a la antigua ex oficina Chacabuco es de una calidad adecuada. Sin embargo, por razones de seguridad, es necesario mejorar el acceso a la casa de máquinas. La Municipalidad de Sierra Gorda contempló, a mediados de los años noventa, la construcción de una pasarela por encima de las líneas férreas, entre el estacionamiento de automóviles y el futuro Museo. El plan de desarrollo urbano incluye también la construcción de un nuevo camino pavimentado a lo largo del pueblo, al sur de la línea férrea (casi todo el pueblo actual está situado al norte de ésta). Ese nuevo camino permitiría que los visitantes pudieran estacionar sus vehículos al costado de la casa de máquinas. Sin embargo, tendría algunos inconvenientes, incluido el alto costo de construcción y el hecho de que los automóviles de los turistas tendrían que cruzar la línea férrea dos veces (en la ida y también en la vuelta). Es cada vez más importante minimizar el número de ocasiones en que los turistas tengan que cruzar el ferrocarril, sea a pie o en auto, a raíz de la frecuencia de trenes del FCAB, que ha aumentado durante los últimos años.

5.2. La atracción turística de los Monumentos. Existen básicamente tres tipos de turistas que podrán visitar los Monumentos:

- (i) las personas de otras regiones que circulan en auto entre Antofagasta y Calama o Antofagasta y el norte, por la Panamericana;
- (ii) los turistas de vacaciones en el área Antofagasta/Calama, y;
- (iii) los residentes del área Antofagasta/Calama.

Muchas personas agrupadas en la categoría (i) no van a tener interés especial en la casa de máquinas ni en la ex-oficina. Sin embargo, si el camino los lleva tan cerca de los Monumentos, algunos seguramente se detendrán para visitarlos.

A la mayoría de los turistas agrupados en la categoría (ii) les interesaría conocer ambos Monumentos. Ni Antofagasta ni Calama son centros de turismo masivo; sin embargo, atraen a una cantidad apreciable de personas, incluso extranjeros, que viajan para conocer los sitios de interés precolombino del área de San Pedro de Atacama (Pukará de Quitor, Lasana, etc.), los lugares de historia colonial (San Pedro, Toconao, Chiu Chiu, etc.), los de historia y presente industrial (ruinas de Huanchaca, mina de Chuquicamata, etc.) o los paisajes o lugares de interés ecológico (El Tatio, volcán de San Pedro, Salar de Atacama, Valle de La Luna, etc.). Muchos llegan independientemente, otros en grupos organizados. La gran mayoría de estos turistas especializados tendrán interés en visitar la casa de máquinas y la ex oficina.

**UNA ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS NETOS ANUALES EN 1999 DEL
MUSEO FERROVIARIO DE BAQUEDANO**

FUENTE DE INGRESOS	MONTO ANUAL (En CLP)
Entradas pagadas por 20.000 visitantes	\$ 4.672.000
Excedente por venta de una polera por cada diez visitantes	4.672.000
Excedente por venta de una postal por cada cinco visitantes	467.000
Excedente por venta de un folleto/guía por cada cinco visitantes	467.000
Ingresos netos de venta de videos, libros, etc.	2.336.000
INGRESOS NETOS ANUALES	\$ 12.614.000

Para las personas agrupadas en la categoría (iii), que viven en Antofagasta, Calama u otras ciudades de la región, los dos Monumentos constituyen un destino atractivo para un paseo dominical o de día festivo.

5.3. La afluencia potencial de visitantes a los Monumentos.

En el año 1999, se estima que aproximadamente 185.000 automóviles pasarían por Baquedano, y entre éstos, alrededor de 74.000 habrían llevado grupos familiares u otros en viajes turísticos o semejantes¹⁰. Por lo tanto, casi 250.000 turistas por año pasaron a 100 metros de la casa de máquinas de Baquedano en automóviles. Si solamente un 71,2% de ellos se detuvieran para visitarla, pagando una entrada de CLP 250 (aproximadamente US\$ 50) por persona, los ingresos generados serían del orden de CLP 4.672.000 al año, sin contar la recaudación proveniente de los recuerdos, tales como postales, poleras, etc. que se les podría vender. Contabilizando el excedente de la venta de tales artículos, los ingresos anuales podrían llegar a más de CLP 12.000.000. (Véase el cuadro 2). Será factible ingresar, quizás, unos CLP 1.500.000 mediante la venta de los derechos para filmar el recinto, especialmente a agencias de publicidad.

Si se incluyen los turistas que toman el camino a Calama (y Chiu Chiu, Lasana, San Pedro de Atacama, etc.) y los que viajan al norte (a Iquique, Arica, etc.), el número potencial de visitantes a la ex oficina Chacabuco sería semejante al de la casa de máquinas de Baquedano. Los ingresos anuales potenciales también serían similares.

Los costos de operación del Museo Ferroviario de Baquedano consistirían en: (i) dos guías-vendedores a un costo de CLP 1.750.000 por año cada uno; (ii) una persona para res-

ponsabilizarse del aseo y limpieza del recinto y de la colección de piezas a CLP 1.750.000 por año; (iii) compra de materiales y gastos administrativos del orden de CLP 1.500.000 al año, y; (iv) un contrato de vigilancia, de un costo anual de aproximadamente CLP 2.500.000. La suma de estos costos operativos llega a CLP 9.250.000 al año. Se concluye, por lo tanto, que el Museo podrá a lo menos autofinanciarse y probablemente, dejar un modesto superávit que se podría usar para inversiones. Además de las personas contratadas, se deberá solicitar la colaboración de funcionarios municipales, o de los integrantes de una eventual corporación cultural municipal encargada de su administración, sin cargo a las cuentas del Museo. También, sería conveniente que la Municipalidad de Sierra Gorda prestara su cooperación en el área de las relaciones públicas y de enlace con los medios de comunicación social. A cambio de estas colaboraciones por parte de la Municipalidad, ésta se vería beneficiada por mayores ingresos por venta de patentes, producto de una mayor demanda de compra de artículos y servicios diversos en pueblo.

Aunque los ingresos potenciales de la ex oficina serían semejantes a los de la casa de máquinas, podría ser más costoso operar la primera, a raíz de su mayor extensión territorial y de que los guías y otro personal tendrían que hospedarse en la propia ex oficina o trasladarse diariamente desde Baquedano u otro pueblo.

Seguramente, casi todos los visitantes a la casa de máquinas aprovecharían su estadía en Baquedano para comprar una bebida, un helado, etc. o almorzar o tomar onces, dejando un excedente en los locales comerciales correspondientes. En el caso de la ex oficina Chacabuco, actualmente no hay donde comprar nada, aunque los visitantes podrán comer o tomar algo en

10 Estas cifras corresponden a estimaciones propias, basadas en datos publicados en *Volúmenes de tránsito en los caminos de Chile*, 1992, editado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. Véase nota N° 1.

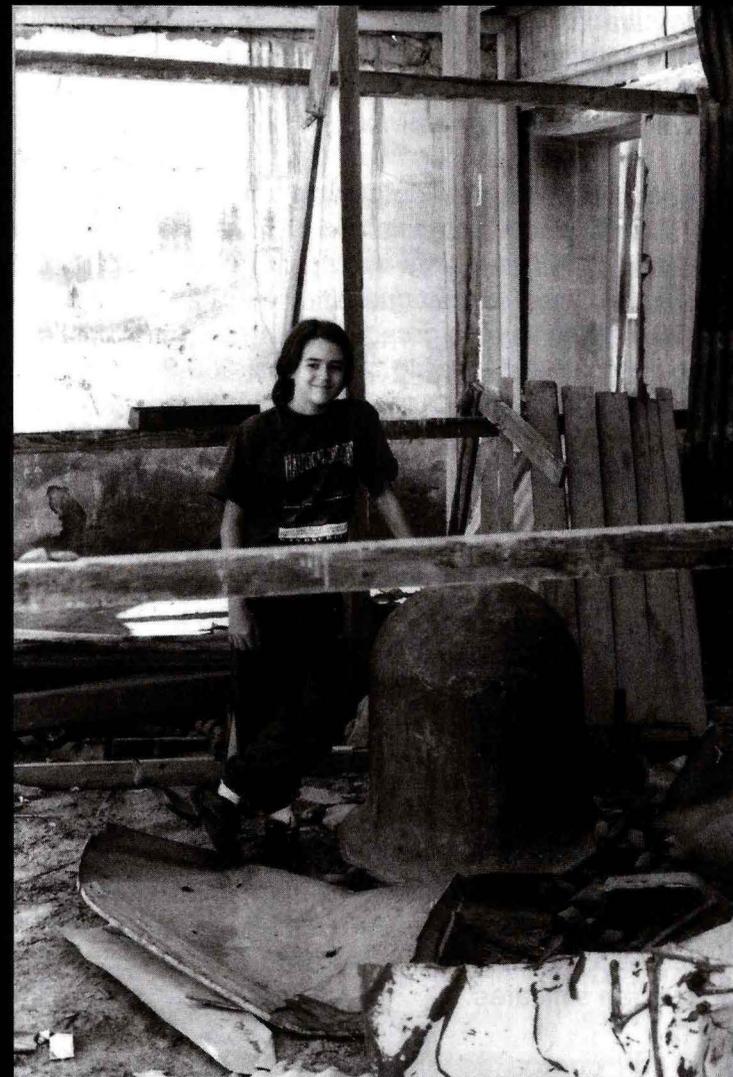


los comedores ubicados en las cercanías de la gasolinera de Carmen Alto. Para maximizar los ingresos de esa fuente, los comedores deberían mejorar su atención y apariencia.

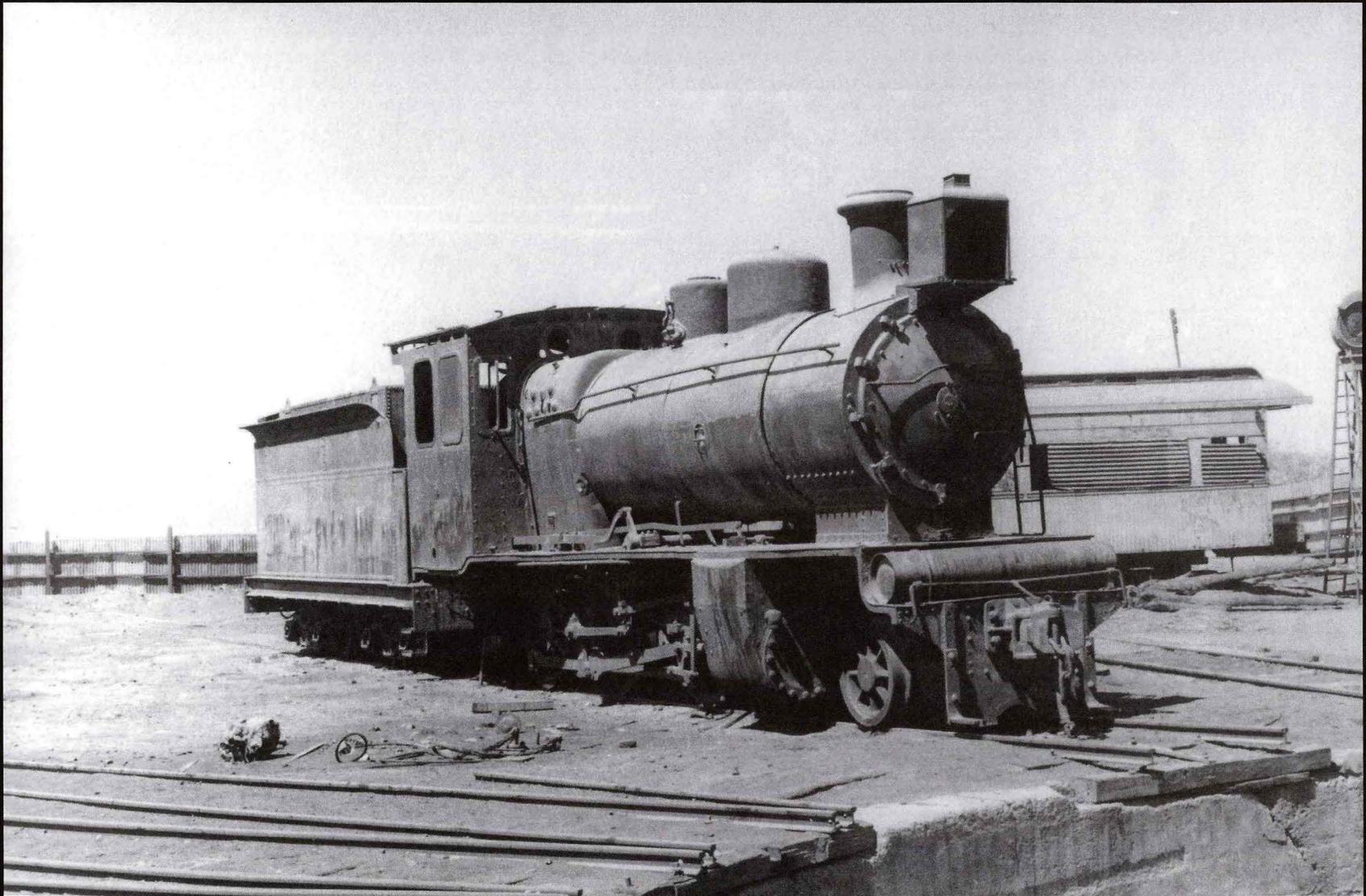
5.4. Conclusiones sobre la rentabilidad de la explotación turística de los Monumentos. En el mundo entero, son pocos los museos que son comercialmente rentables. Tomando en cuenta la inversión necesaria para restaurar los dos Monumentos, tampoco lo serían, en términos estrictamente comerciales, el Museo Ferroviario de Baquedano y la ex oficina Chacabuco. Sin embargo, según los cálculos presentados en la presente nota, es probable que el Museo Ferroviario, por lo menos, sea capaz de cubrir sus costos de operación y mantenimiento.

También, además de los ingresos operativos netos de las propias atracciones turísticas, la comunidad local se beneficiará de las compras que los turistas realicen a los comerciantes y artesanos locales.

En el sector del turismo existen economías de escala, en el sentido de que, si en una zona existe un sólo sitio interesante, muy pocas personas van a conocerlo. Si hay dos o más, la atracción de la zona es mayor, pero los costos de llegar allí permanecen invariables y, por lo tanto, viaja más gente al lugar. Especialmente en el área de turismo cultural-ecológico, la Segunda Región de Chile se podría convertir en una zona de significancia mundial; ofrece fortalezas precolombinas, petroglifos preincaicos, iglesias coloniales, salares, volcanes, fauna autóctona e historia industrial. Se incluyen en este último grupo los restos de la industria salitrera y las reliquias ferroviarias tales como las de Baquedano.



El objeto sobre el cual se está apoyando el hijo del autor no es un casco de soldado gigante, sino la tapa de domo de una locomotora a vapor, probablemente una 2-6-2T encargada por la *Lautaro a Bagnalls*, de Inglaterra, en 1923. Chacabuco, abril de 1997.



La locomotora No. 3223, una 2-6-0 construida por la *Henschel*, en Alemania, en 1911, es la única que sobrevive de la flota de la *Chilean Northern*. Baquedano, 1994.



Rodeado por una multitud de admiradores, el *Expreso del Recuerdo*, organizado por la *Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario*, llega a su destino, la ciudad balnearia de San Antonio, en febrero de 1993. La locomotora es una 4-8-2, Nº 851, fabricada por la *Mitsubishi Heavy Industries (Reformed) Ltd.* en 1952, de acuerdo con planos estadounidenses de más de veinte años antes, y la mayoría de los coches alemanes, de la marca *Linke, Hoffmann*, uno siendo norteamericano, marca *Bethlehem Steel*, todos de la época 1923-32.

UN ANÁLISIS DEL MERCADO DE LOS TRENES ESPECIALES CON EQUIPOS HISTÓRICOS EN AMÉRICA LATINA

Elaborado para presentación en el Seminario Internacional de ALAF:
II Jornada del Ferrocarril y el Turismo, Motores de Desarrollo, dentro
del marco del *Encuentro Internacional sobre los Trenes a Vapor y sus
Perspectivas* - ECOVAPOR XXI, La Habana, Cuba, 5 al 8 de julio,
1999

1. RESUMEN

El presente trabajo se dirige a un mercado que ha sido descuidado por la gran mayoría de las empresas ferroviarias de América Latina, es decir, el de los trenes turísticos que utilizan equipos históricos, y en particular las locomotoras a vapor.

Comienza por resumir las operaciones de los trenes turísticos que actualmente operan en Sudamérica, algunos de los cuales son operados por agrupaciones de ferroaficionados nacionales, otros por las propias empresas ferroviarias estatales y, en dos casos interesantes, por empresas privadas sin relación con dichas empresas ferroviarias. Con contadas excepciones, las empresas concesionarias de las redes ferroviarias nacionales no han mostrado mucho entusiasmo por la operación de esta categoría de trenes.

Luego, en la segunda sección, analiza la actitud de las gerencias y los directorios de las empresas ferroviarias en la operación de trenes compuestos de coches históricos arrastrados por antiguas locomotoras a vapor, y estima los costos de operar un

tren turístico mediante esta forma de tracción. Sigue por identificar los mercados para este tipo de trenes, que son principalmente: (i) los entusiastas ferroviarios extranjeros; (ii) los productores de películas de cine o de televisión, y de spots publicitarios; (iii) los turistas extranjeros en general; (iv) las empresas u otras instituciones locales, y; (v) el público local. Los más lucrativos son los mercados (i), (ii) y (iv). Los mismos equipos históricos, una vez restaurados, pueden atender todos estos mercados.

Finalmente, se concluye que la explotación de los trenes históricos, por sus peculiares características, no debería ser hecha directamente por parte de las gerencias generales de empresas ferroviarias dedicadas principalmente al transporte de carga o de los pasajeros suburbanos. También, estima conveniente la realización de un estudio, que podría ser coordinado por ALAF, para determinar las dimensiones de los mercados y hacer recomendaciones en relación a las decisiones que a las empresas ferroviarias latinoamericanas les convendría tomar para optimizar su participación en dichos mercados.

2. UNA INTRODUCCIÓN A LOS TRENES TURÍSTICOS LATINOAMERICANOS

2.1. Trenes de equipos históricos, operados por ferroaficionados para el público en general. En varios países latinoamericanos existen agrupaciones de aficionados ferroviarios que se



dedican, voluntariamente, y normalmente sin cobrar honorarios, a la operación de trenes con equipos históricos para turistas y el público en general. Con los excedentes obtenidos, logran mantener en condiciones operativas las locomotoras y los coches, y solventar los costos del mantenimiento de la infraestructura ocupada. Hay operaciones de estas características, por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires, a cargo del *Ferroclub Argentino* (sobre vías de propiedad de *Ferrocarriles Argentinos* y mantenidas por el concesionario *MetroVías*), y en el Estado de São Paulo del Brasil, por parte de la *Associação Brasileira de Preservação Ferroviária* (sobre vías propias, concedidas por la ya extinta empresa estatal *Ferrovía Paulista S.A.*). Los trenes operados por dichas entidades corren regularmente y es probable que los ingresos que generan sean suficientes para permitir que sigan circulando en el largo plazo, aunque esta autofinanciación será muy difícil de alcanzar sin la colaboración voluntaria de los entusiastas y la adquisición de otros insumos necesarios para su operación, a precios más bajos que los del mercado.

En Chile, a partir de 1984, la *Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario* inició operaciones semejantes sobre ramales pertenecientes a *Ferrocarriles del Estado*. Los ingresos percibidos por la *Asociación* sirven para solventar todos los costos directos correspondientes, sin dejar un margen suficiente para efectuar reparaciones mayores a las locomotoras.

2.2. Trenes de equipos históricos fletados por grupos especiales. Además, en varios países de América Latina, incluidos Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Para-

guay y Uruguay, se operan ocasionalmente, por encargo, distintos servicios de trenes históricos, dirigidos a los turistas extrarregionales. Ellos están dispuestos a pagar sumas relativamente grandes para arrendarlos, suficientes para cubrir por un margen amplio los costos directos relacionados con su operación¹¹. A lo menos en los casos de Argentina y de Chile, con estas operaciones se financia también una proporción significativa de los costos de la restauración de los coches y las locomotoras que ocupan. A veces, empresas u otras instituciones nacionales contratan los mismos servicios, con el fin de ofrecer un paseo distinto para sus empleados o clientes. Los equipos ocupados en estas operaciones suelen además ser arrendados, a valores aún más importantes, a productores de películas de cine o televisión, o de *spots* publicitarios.

Por participar en varios de los mercados, es decir, el de los turistas extranjeros, el de las empresas nacionales y el de los productores de programas audiovisuales, sería factible ingresar un retorno comercialmente atractivo sobre el capital invertido. Sin embargo, cabe advertir que a veces la mayor parte del monto pagado por los turistas extranjeros por concepto de arriendo de los trenes no llega a las entidades operadoras; ello por el cobro de comisiones muy altas por parte de las agencias de viajes que actúan como intermediarias.

En el segundo capítulo del presente trabajo se analizará con más detalle las características y retornos posibles de cada uno de esos mercados.

La *Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú* (ENAFER) ha restaurado a una condición operativa una locomotora a vapor

¹¹ En algunos casos, el arriendo de trenes a grupos de turistas extranjeros no rinde todo lo que se espera para la empresa ferroviaria que los opera. En el caso del Paraguay, por ejemplo, los extranjeros pagan aproximadamente US\$ 5.000 diarios para la colocación a su disposición de un tren a vapor; sin embargo, el propio Ferrocarril Presidente Carlos A. López percibe solamente una pequeña fracción de los dólares pagados, la mayor parte los cuales sirve como comisión para la agencia de viajes paraguaya que actúa como intermediario.

del legendario tipo *Andes*, y dos antiguos coches de madera, pensando en participar en estos mercados, sobre el Ferrocarril Central de ese país. Además, está llevando a cabo reparaciones cuya finalidad es la devolución a servicios de otra máquina a vapor, sobre la línea El Cusco a Quillabamba (F.C. de Santa Ana).

En algunos casos, la operación de este tipo de trenes ha estado en manos de las propias empresas ferroviarias estatales, pero en algunas instancias, como en Argentina, corresponde a las asociaciones de aficionados. Sólo excepcionalmente empresas privadas, concesionarias de segmentos de las redes nacionales, se han mostrado interesadas en la operación de trenes a vapor para los mercados turísticos u otros. Las dos excepciones son la *Empresa Ferroviaria Oriental S.A.* de Bolivia y *Ferrovías Guatemala S.A.*.

En el cuadro de la página 39 se presenta un resumen de la situación referente a la operación de trenes especiales con equipos históricos, en los países de Sudamérica, a mediados de 1999.

2.3. Algunos casos en que el mercado turístico podrá ser especialmente importante. En algunos países, por la baja demanda de servicios ferroviarios o las difíciles condiciones operativas, el mercado del turismo podría figurar significativamente entre los usos potenciales del ferrocarril.

En esta categoría se encuentra el ferrocarril ecuatoriano. A ese país también andino, llegaron todos los años, a lo menos hasta 1998, grupos organizados por agencias de viajes de Bélgica, el Reino Unido, y los Estados Unidos, y quizás también de otros países, atraídos especialmente por la posibilidad de presenciar la operación a vapor sobre los zig-zag del monte Nariz del Diablo. Además, una agencia de viajes local, la *Metropolitan*

Touring, opera excursiones ferroviarias regulares, para turistas que no tienen interés especial en los ferrocarriles, ocupando normalmente la tracción diesel.

El gobierno del ex Presidente Alarcón, saliente en 1998, contempló privatizar las operaciones de la *Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE/EQ)* y, sin lugar de dudas, los potenciales ingresos procedentes de la venta de servicios a turistas, a agencias de publicidad, etc., habría figurado destacadamente en los cálculos de los grupos interesados, al estimar sus ofertas económicas. El concesionario podría aprovechar no solamente los espectaculares paisajes naturales y las magníficas obras de arte tendidas por los constructores del ferrocarril, sino también una flota de locomotoras a vapor operativas, que arrastraban casi todos los trenes en los sectores Durán-Alausí y Sibambe-Cuenca alrededor de 1990, además de unos bien cuidados coches de madera.

Lamentablemente, esta situación relativamente alentadora fue alterada por las fuertes lluvias que trajo el fenómeno climático *El Niño*, las que dañaron seriamente la infraestructura de ENFE/EQ (además de una gran parte de la red caminera en las zonas costeras). En la misma época, el Ecuador sufrió una severa crisis económica. Juntas, las dos ocurrencias pusieron en duda la propia sobrevivencia del ferrocarril ecuatoriano¹².

Otro caso excepcional, por distintas razones, es el de Cuba, donde han sobrevivido en operación en los campos azucareros unos centenares de locomotoras a vapor. Igualmente importante es la sobrevivencia de un cuerpo de personal especializado capaz de mantenerlas en operación, probablemente indefinidamente. En el caso de Cuba, este país no se había dado cuenta sino hasta no hace mucho del potencial turístico de esas locomotoras y, durante décadas, su única aplicación en el sector turístico fue

12 Thomson, Ian: "¿Quién salvará, esta vez, al ferrocarril ecuatoriano?". En: Revista *Rieles*. Edición de Noviembre de 1998, Buenos Aires.





Un ferrocarril que puede operar trenes a vapor para turistas, sin alterar su rutina normal, es el *Ferrocarril Presidente Carlos A. López* del Paraguay, cuya flota de locomotoras consiste totalmente en máquinas a vapor, que ocupan la leña como combustible, la mayoría fabricada alrededor de 1910. También, cuenta con coches de madera. Lamentablemente, a partir de principios de 1999, queda casi totalmente paralizado, esperando una decisión referente a su futuro. Esta vista fue tomada en Asunción, en 1989

un servicio para alumnos de colegios y otro en el Parque Lenin de La Habana¹³.

Es seguro que la sobrevivencia de estos equipos cubanos en sus tareas actuales tiene sus días contados, por razones básicamente económicas. Sin embargo, es probable que muy pocas, y quizás ninguna de esas locomotoras vaya a dejar de existir. Casi todas son de fabricación estadounidense y, una vez que termine el embargo comercial impuesto por los Estados Unidos a Cuba, la mayoría podrá ser vendida a ferrocarriles turísticos norteamericanos, que estarían dispuestos a pagar precios altos por ellas. Sin embargo, a lo menos las mejores o más antiguas deberán permanecer en Cuba, llevando a turistas por los bellos paisajes de ese país caribeño, constituyendo así una atracción que ningún otro país está en condiciones de ofrecer.

2.4. Un ferrocarril turístico construido por una empresa privada.

Un caso bastante interesante, y hasta el momento singular, es el del *Ferrocarril Austral Fueguino* (FAF), inaugurado en 1994 en las cercanías de la ciudad de Ushuaia, en el lejano sur de la Patagonia argentina. Modelado en los tradicionales ferrocarriles turísticos del norte del país de Gales, el FAF constituye un caso inédito en América Latina. Una empresa privada ha construido un nuevo ferrocarril, de apariencia antigua, cuyos únicos usuarios son los turistas que visitan la zona y, en particular, el parque nacional a la entrada del cual pueden llegar en el tren. Entre los equipos que mandó construir esa empresa se destaca una relativamente sofisticada locomotora articulada a vapor, construida en la propia Argentina, la cual es, según parece, la primera locomotora a vapor producida en América Latina desde fines de la Segunda

Guerra Mundial. El FAF se opera con un alto grado de profesionalismo.

Los costos de inversión del FAF fueron relativamente altos, porque la *Tranex* tuvo que construir casi todo de nuevo¹⁴. No tenemos informaciones acerca de su rentabilidad; seguramente hay en el mundo muchísimas inversiones más rentables, pero es igualmente seguro que la empresa *Tranex Turismo S.A.* no construyó ese ferrocarril con el fin de perder plata. Es evidente que si un ferrocarril recientemente construido en el sur de la Patagonia, cuyo único tráfico es el transporte de turistas, y que los lleva mayormente en trenes arrastrados por máquinas a vapor, logra una rentabilidad razonable, entonces la operación de trenes turísticos con equipos históricos en ambientes más propicios debería ofrecer perspectivas de un retorno adecuado.

2.5. La famosa "trochita". Otro caso singular, que es más conocido que el FAF en el mundo de los ferroaficionados, aunque seguramente resulta menos interesante en el sentido netamente comercial, constituye el ferrocarril de unos 400 km de largo entre las pequeñas ciudades de Ingeniero Jacobacci y Esquel, en una zona más nortina de la misma Patagonia de la República Argentina. Este ferrocarril, de trocha 75 cm, fue construido a cuenta del gobierno argentino, e inaugurado en 1948 con el fin de fomentar la producción, principalmente de lana, de la zona precordillerana por donde pasa. Como parte del proceso de liquidación de la empresa estatal *Ferrocarriles Argentinos*, el ferrocarril fue ofrecido a los gobiernos de las dos provincias, de Río Negro y Chubut, por cuyo territorio atraviesa¹⁵. En ese momento, ya había perdido casi la totalidad de su sentido económico original, y habría estado produciendo un déficit anual de alrededor de US\$ 3 millones.

13 El acervo de libros para ferroaficionados sobre los trenes a vapor de Cuba está aumentando rápidamente. Uno de los recientes es *Today's steam on the sugar lines of Cuba*, Volume 1, por D. Eatwell, publicado por BRMNA, Calgary, Canadá. Esta publicación, como otras del tipo, es esencialmente fotográfica. No fue consultada durante la preparación del presente estudio.

14 Antiguamente, hubo otro ferrocarril, relacionado con una institución carcelaria, que ocupó una parte del corredor ahora usado por el *Ferrocarril Austral Fueguino*, sin embargo, dejó de operar en 1947 y no aportó efectivamente nada a la construcción del éste último.

15 Casi la mitad de la extensión total corresponde a cada una de las dos provincias.



Solamente el gobierno de la Provincia de Chubut mantuvo en operación la parte de la línea que le corresponde, y hasta el momento sigue ofreciendo un servicio semanal de ida y vuelta por los 200 km entre El Maitén y Esquel. Además, se operan trenes turísticos de corto recorrido en la zona de Esquel, durante el también corto período del verano, y ofrece en arriendo trenes a grupos privados, especialmente de ferrocarrilistas extranjeros. No cabe duda que la operación de su segmento del ferrocarril es muy deficitaria para las finanzas provinciales. La destinación de recursos a él se justifica por el impulso que da a la industria turística. Aun así, el autor del presente trabajo considera muy difícil de justificar la operación de un ferrocarril de unos 200 km cuyo único tráfico es el generado por los turistas, que son relativamente pocos y cuya llegada, en esa parte austral del mundo, se concentra en la temporada de fines de diciembre a fines de febrero.

2.6. Una operación comercialmente exitosa en Colombia. Un ambiente excepcionalmente propicio para la operación de trenes turísticos es el del mercado entre Santa Fé de Bogotá y Nemocón. Esta última localidad es un pueblo a 68 km de la capital colombiana, cuyo atractivo radica en su arquitectura, típica de épocas pasadas, y en las antiguas minas de sal ubicadas en los alrededores del pueblo de Sipaquirá, también atendido por el servicio, a 15 km antes de llegar a Nemocón. En una de las cavernas saladas se construyó una catedral subterránea, que constituye un destino especialmente interesante para muchos turistas.

Sobre la línea férrea, entre Santa Fé y Nemocón, a principios del decenio 1980, la ahora liquidada empresa estatal *Ferrocarriles Nacionales* empezó a operar trenes turísticos los días domingo. La comercialización de los pasajes fue encargada a una empresa de turismo. Después de la liquidación de *Ferrocarriles Nacionales*, durante un período, el servicio dejó de operarse. Luego, fue reiniciado por la empresa *Turistren S.A.*, cuyos

cuatro socios, todos afectados por distintos grados de ferrocarrilismo, tuvieron como objetivos principales el de restaurar el servicio de trenes a vapor y el de no perder plata en el proceso. Ganar plata solamente no figuraba entre sus metas.

Los trenes corren regularmente los fines de semana, para el público en general, e incluyen un comedor y a veces hasta 14 coches en total. Además, se consigue un mayor aprovechamiento del equipo y del personal operando trenes para grupos individuales, tipo *charter*, durante la semana, frecuentemente a solicitud de colegios. La explotación plena del mercado de los ferrocarrilistas o turistas generales extranjeros espera un repunte en el turismo receptivo en Colombia.

A pesar del número todavía reducido de llegadas de turistas extranjeros, este caso colombiano se ve singularmente favorecido, por las siguientes razones:

1. *Ferrocarriles Nacionales* mantuvo operacional una pequeña flota de locomotoras a vapor, las que fueron traspasadas al uso exclusivo del tren turístico, y que ahora son de propiedad de *Turistren*.
2. La supresión de los trenes interurbanos para pasajeros en Colombia dejó disponible para el servicio turístico una cantidad adecuada de coches.
3. El terreno entre Bogotá y Nemocón es muy plano, exigiendo relativamente poco esfuerzo por parte de la locomotora, lo que se traduce en reducidos costos de mantenimiento y de consumo de combustible.
4. A la salida de Santa Fé de Bogotá, el ferrocarril a Nemocón pasa por algunos barrios de ingresos relativamente altos, los que proporcionan una cantidad interesante de clientes al tren.
5. Según lo anteriormente referido, los pueblos de Nemocón y Sipaquirá son interesantes en el sentido turístico, y se ubican a una distancia muy conveniente de la capital colombiana, que es una ciudad que alberga a aproximadamente siete millones

de personas, constituyendo una fuente muy interesante de pasajeros.

Dichas ventajas son externas, o sea, se relacionan con el entorno. Pero la propia operación genera también algunas ventajas que se puede describir como internas, la más importante de las cuales sería el hecho de que el tren turístico ya es bastante conocido por los bogotanos, aun por los que nunca han viajado en él. Esto reduce el esfuerzo publicitario necesario que tiene que hacer la empresa *Turistren*, dando como consecuencia una rebaja significativa en sus costos. Los costos por pasajero también son minimizados por el hecho de que los trenes corren dos o tres veces a la semana, lo que permite la repartición de los costos fijos entre un número correspondientemente generoso de asientos.

En ninguna otra parte de América Latina se ha encontrado una combinación tan favorable de circunstancias.

Aun así, la experiencia de *Turistren* no ha sido completamente positiva. La empresa se queja, por ejemplo, del monto pagado por concepto de derecho de vías a la entidad estatal *Ferrovías*, que, según mantiene, supera la suma destinada por ella al mantenimiento de la infraestructura ocupada. Actualmente, las vías férreas colombianas están siendo concesionadas al sector privado, lo que podría dar como consecuencia una revisión del peaje pagado.

Es importante señalar, además, que a principios de 1999 *Turistren* inició un segundo servicio, a la ciudad de Facatativá, que tiene renombre por su asociación tradicional con el ferrocarril en Colombia y en donde están situados importantes talleres ferroviarios. Para el aficionado ferroviario la atracción de la ciudad de Facatativá podrá superar a la de Nemocón o Sipaquirá, pero para la gran mayoría de la población no reviste mayor interés. Este factor incidió negativamente en la de-

manda del segundo servicio el que, por incurrir en déficit, fue discontinuado después de unas tres salidas públicas.

2.7. Trenes turísticos no históricos. Los trenes descritos anteriormente se destacan por ser operados por la tracción a vapor, y normalmente están compuestos por coches también antiguos. Sin embargo, en América Latina hay casos de operación para turistas de trenes, o ferrobuses, de características técnicas más modernas. Aunque no formen parte del tema principal de la presente evaluación, vale la pena mencionarlos.

Referente a los trenes no históricos, los turistas pocas veces tienen interés especial en el tren propiamente tal, y viajan en él para conocer los paisajes por donde corre o para acceder a un destino de importancia turística. Los casos más conocidos son: (i) los servicios, operados tanto por ferrobuses como mediante trenes con locomotora, entre Curitiba y Paranaguá, en el estado brasileño de Paraná, los que ahora están en manos del concesionario *Sierra Verde Express*; (ii) los recorridos de autovagones entre el Cusco y Aguas Calientes, que es la estación que atiende las ruinas de Macchu Pichu, operados por la *Empresa Nacional de Ferrocarriles* del Perú, y; (iii) el *Tren de las Nubes*, operado privadamente entre Salta y San Antonio de los Cobres, sobre la sección argentina del ferrocarril transandino entre Salta y Antofagasta. Virtualmente la totalidad de los pasajeros que viajan en dichos servicios tienen el turismo como el propósito de su viaje. El caso de un tren dominical entre Quito y Cotopaxi, en el Ecuador, es comparable.

Otros trenes de pasajeros, entre cuyos clientes figura una cantidad importante de turistas, son los del sur peruano (Arequipa-Juliaca-el Cusco), el de Bolivia (El Alto-Villazón), el que opera entre Río de Janeiro y São Paulo en Brasil, e incluso el que va de Santiago a Temuco, en Chile.





Entre Santa Fé de Bogotá y el pueblo turístico de Nemocón corre regularmente los días de fin de semana un tren a vapor, ahora operado, muy profesionalmente, por la empresa privada *Turistren*. Por razones explicadas en el texto, opera en un ambiente muy propicio para este tipo de trenes, por razones relacionadas con el material rodante y con el mercado. Aquí lo vemos, en los días en que todavía era operado por *Ferrocarriles Nacionales* de Colombia, arrastrado por una locomotora de modelo 4-8-2, producto estadounidense de la fábrica *Baldwin*, de proporciones muy grandes para la angosta trocha, de meramente tres pies.

Es reconocido como comercialmente interesante el servicio entre el Cusco y Aguas Calientes sobre el Ferrocarril del Cusco-Santa Ana, y en un momento la *Empresa Nacional de Ferrocarriles* del Perú contemplaba iniciar la privatización de sus operaciones con ese ramal, por ser potencialmente buena su rentabilidad, la que se debe a que, sin contar las opciones de caminar o volar en helicóptero (y la de viajar en el tren local el Cusco-Aguas Calientes-Quillabamba), los ferrobuses que operan entre el Cusco y Aguas Calientes constituyen la única manera de llegar a la ruinas incaicas tardías de Macchu Pichu. Cabe aclarar que este ferrocarril, en su totalidad, no es genuinamente rentable en las condiciones actuales, por la operación de un servicio local para pasajeros, por contar con muy poco tráfico de carga y por extenderse unos 60 km más allá que Aguas Calientes, hasta el pueblo rural de Quillabamba¹⁶. Es interesante observar que ENAFER considera que existe una demanda de turistas dispuestos a pagar tarifas superiores por viajar en un tren a vapor a Macchu Picchu; por esta razón, está reparando actualmente una locomotora, marca *Henschel*, modelo 2-8-2, que operó normalmente sobre el Ferrocarril de Santa Ana, hasta principios del decenio 1980.

3. EL POTENCIAL COMERCIAL PARA LAS EMPRESAS FERROVIARIAS LATINOAMERICANAS DE LOS TRENES HISTÓRICOS OPERADOS PARA GRUPOS ESPECIALES O PARA EL PÚBLICO EN GENERAL

3.1. Las actitudes de las empresas ferroviarias hacia los trenes históricos. Normalmente, la operación de trenes especiales, compuestos de equipos históricos, se inicia con corridas sobre líneas que forman parte del sistema ferroviario nacional. En muchos países, tanto fuera de América Latina, como Australia, Estados Unidos o el Reino Unido, como de esta región, incluyen-

do Ecuador, Paraguay y Perú, este tipo de operaciones comienza antes de que dicho sistema retire de servicios normales sus últimas locomotoras a vapor. Los costos y las inconveniencias de operar un tren especial, con tracción a vapor, son relativamente bajos si, sobre las mismas líneas, aún corren trenes normales arrastrados de la misma manera, porque seguirían operativos dispositivos importantes que necesitan, como los estanques de agua a lo largo de la línea, y el personal capacitado en el mantenimiento y operación de las locomotoras.

Una vez terminado el uso regular de la tracción a vapor, los gerentes y directores de los ferrocarriles muchas veces prohíben la circulación de los trenes a vapor, básicamente, según parece, por razones de imagen. Los mayores costos de operar un tren especial a vapor sobre líneas que ya no atienden trenes regulares arrastrados por este tipo de tracción parecen no constituir el factor más importante que motive la prohibición, porque muchas veces, grupos de conservacionistas están dispuestos a asumir los costos operativos, pidiendo solamente que la empresa ferroviaria les conceda el derecho de vía, normalmente un día domingo, en que es mínimo el riesgo de que la operación de un tren histórico entorpezca la programación de los trenes de itinerario, a raíz de la escasez relativa de estos últimos los días domingo. Hubo prohibiciones de este tipo, por ejemplo, en los casos de varias empresas ferroviarias estadounidenses, de la *British Rail*, de la *Deutsche Bundesbahn*, y otras.

Luego, especialmente en los países industrializados, después de un lapso de algunos años, los mismos gerentes y directores tienden a volver a autorizar otra vez la circulación de trenes especiales a vapor sobre líneas seleccionadas. Los motiva para ello, parcialmente, la misma preocupación por la imagen que anteriormente había provocado una reacción opuesta. Este cambio ocurre cuando se dan cuenta de que la publicación de fotos o

16 La mayor parte del tramo más allá que Aguas Calientes fue dañada severamente por el fenómeno climatológico *El Niño*, edición 1997/98.



artículos de un tren a vapor rodando sobre sus rieles, en la prensa nacional o especializada, o la divulgación de *spots* del mismo en la televisión, les trae beneficios publicitarios que no les cuestan nada.

En América Latina los ejecutivos y directores de las empresas ferroviarias tienen menos interés en la publicidad que en muchos países industrializados, debido en parte a que el transporte de la carga constituye su fuente más importante de ingresos. En Europa o Japón, rinde más a las empresas el transporte de pasajeros, lo que trae como consecuencia que deban cuidar mejor su imagen pública.

Otra diferencia pertinente entre los países industrializados y muchos de América Latina es que, en nuestra región, con contadas excepciones, son muy escasos los grupos de entusiastas ferroviarios dispuestos a dedicar su tiempo y dinero a la restauración y operación de material rodante antiguo. La relativa escasez de los ferroaficionados en América Latina trae dos consecuencias importantes: (i) primero, la operación de los trenes históricos tiene menores posibilidades de recibir subvenciones implícitas mediante la ayuda gratuita de voluntarios, y; (ii) la demanda doméstica por viajar en tales trenes es relativamente reducida. Por lo tanto, desde el punto de vista de las empresas ferroviarias latinoamericanas, son comparativamente escasas las oportunidades de participar exitosamente en el mercado de los trenes históricos con fines turísticos. Sin embargo, aunque escasas, estas oportunidades sí existen.

Los clientes son de diferentes características y presentan diversa disposición a pagar. En este capítulo, se los identifican y analizan. Pero, primero, conviene presentar una idea general del costo de operar un tren a vapor, con fines turísticos.

COSTO BÁSICO DIRECTO DE UN TREN HISTÓRICO TEMUCO-SIERRA NEVADA

Tren consistente en una locomotora a vapor modelo 2-8-2 tipo 70, más seis coches corrientes, de Temuco a Sierra Nevada ida y vuelta (298 km).

Las cifras entre paréntesis () indican los valores comparables para un recorrido en la zona central de Chile.

CONCEPTO	VALOR EN US\$ (de 1992)
Uso de las vías	300
Movilización	31
Agua para locomotora	41
Lubricantes para locomotora	61
Maquinista, fogonero y mecánicos	224
(Idem, para recorrido en región de Santiago)	(550)
Mantenimiento de coches	217
Mantenimiento de locomotora	326
Carbón	375
(Idem, para recorrido en región de Santiago)	(450)
Seguro para pasajeros	128
Limpieza de coches	80
Impresión de boletos	38
Venta de boletos	134
Administración	160
TOTAL	2.115
(TOTAL, para recorrido en región de Santiago)	(2.516)

Nota: No se incluyen los costos de la publicidad (que sale gratis en el caso de trenes operados por asociaciones sin fines de lucro), y tampoco los de reparaciones generales a locomotoras o coches.

Fuente: Presupuesto preparado en 1992 por el autor, en su calidad de presidente, en ese entonces, de la *Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario*.

3.2. ¿Cuánto cuesta correr un tren histórico, con tracción a vapor? El cuadro 2 detalla los costos de operación de un tren a vapor, para el público, sobre una ruta de unos 300 km, en condiciones chilenas. Vale aclarar que esos costos son los "directos" y no comprenden ningún excedente para la *Empresa de los Ferrocarriles del Estado* y tampoco para la *Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario*. Tampoco incluyen la publicidad, que podría subirlos en unos US\$ 750, o menos si el tren forma parte de un programa de salidas, lo que permitiría el aprovechamiento de algunas economías de escala. La experiencia chilena enseña que, si el tren es organizado por una corporación cultural sin fines de lucro, como la *Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario*, entonces los medios de comunicación social están dispuestos a colaborar gratuitamente en el área publicitaria; sin embargo, si lo organiza directamente la empresa ferroviaria, la obtención de publicidad no pagada se ve más complicada.

El valor calculado incluye un ítem para cubrir los costos de mantenimiento de la locomotora, pero no contempla su reparación general periódica. En los países industrializados, como el Reino Unido, donde existen normas muy rígidas referente a la seguridad y la condición técnica de las locomotoras a vapor usadas con fines turísticos, la reparación general de una locomotora mediana con autorización para operar sobre las líneas principales, se exige cada siete o diez años, y cuesta alrededor de US\$ 120.000. Si la locomotora opera un tren cada mes y la tasa anual de interés vigente es de 10%, entonces el costo por tren de las reparaciones ascendería a la nada despreciable suma de alrededor de US\$ 850 por tren. Tomando en cuenta también los costos de las reparaciones de los coches, habría que agregar unos US\$ 1.350 a los costos identificados en el cuadro, para garantizar la operación continuada en el largo plazo. En América Latina, las reparaciones serían más baratas; de todos modos, correspondería agregar unos US\$ 1.100 por tren por ese concepto.

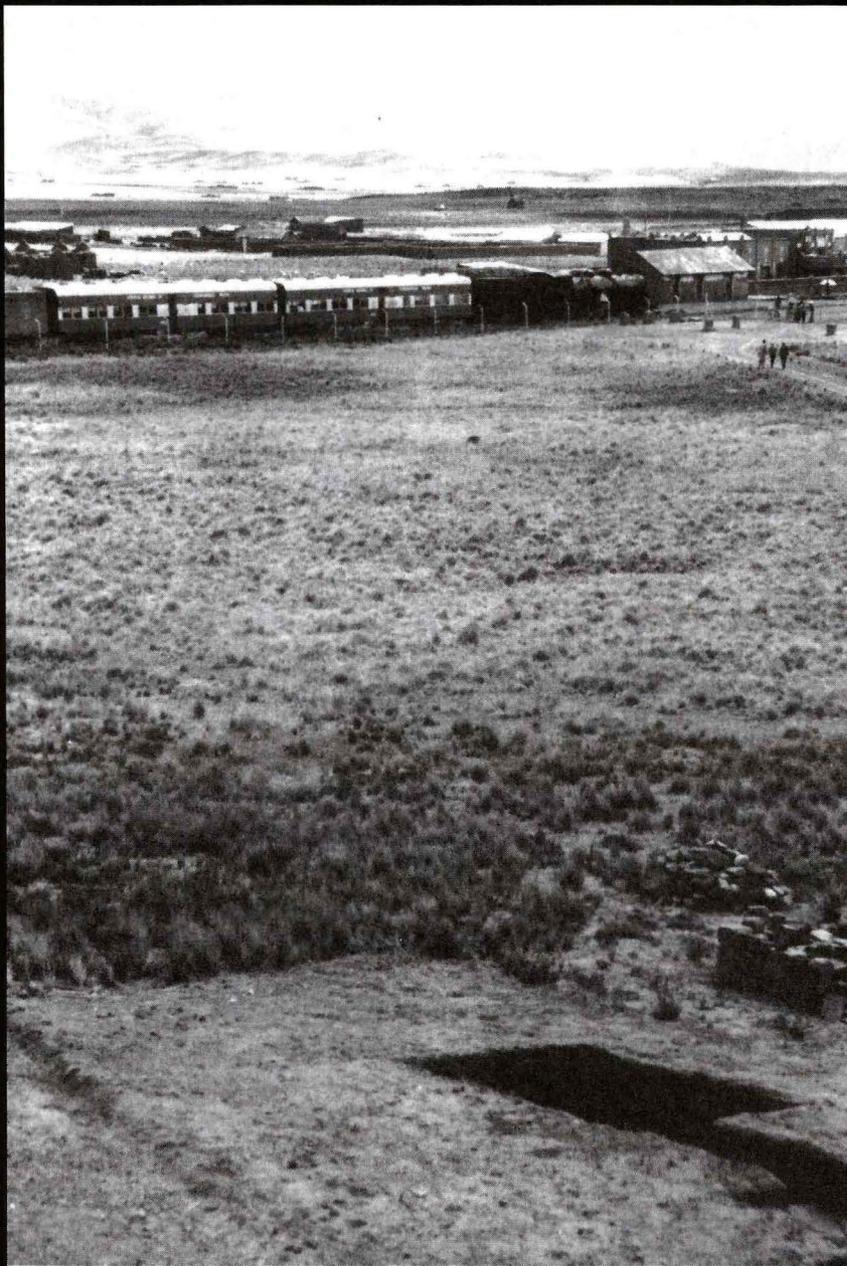
Es decir, en precios de 1992 y en condiciones latinoamericanas, habría que contar una suma no muy inferior a US\$ 4.000 para la operación de un tren a vapor.

3.3. Las características del mercado de los ferroadicionados extranjeros. Ver un tren a vapor es un verdadero espectáculo; la máquina echa humo y vapor, vibra y emite ruidos singulares, incomparables a los producidos por otros inventos de la humanidad. Por otra parte, viajar en un tren turístico, con tracción a vapor, no es demasiado diferente que viajar en un tren arrastrado por una locomotora a diesel. Es seguro que, en las detenciones, los pasajeros pueden bajar del convoy y admirar la palpitante máquina, pero ésta palpita bastante menos mientras está parada en una estación que esforzándose para arrastrar su tren entre una estación y la próxima. Frecuentemente, en los países desarrollados, los recorridos de trenes a vapor operados para aficionados incluyen *photo stops*, en los cuales los pasajeros bajan del tren, el cual retrocede y, luego, se pone en marcha echando un volumen inusual de humo, para que los propios pasajeros puedan filmar o sacar fotos del tren en que viajan.

En la realidad, un tren a vapor presenta algunas de las características de un bien público, en el sentido de que, si corre, es efectivamente imposible impedir que quienes quieran lo vean. Efectivamente, trae beneficios para los ferroadicionados que lo ven, y sería justo pedir que éstos contribuyan a los costos de operarlo. Esta materia, interesante para los economistas de transporte, no es el tema principal del presente estudio. Sin embargo, convendría meditar sobre la posibilidad de cobrar recargos sobre los artículos adquiridos por los ferroadicionados, como revistas o videos, con el propósito de ayudar a financiar la operación de los trenes a vapor que a los compradores les gusta ver.

En la presente sección nos referiremos al mercado de los ferroadicionados de los países industrializados, el cual es muy





Otro ambiente muy propicio para la operación de trenes a vapor para turistas es el encontrado entre El Alto de La Paz y el puerto de Guaqui, en el lago Titicaca. El recorrido es plano, a la zona llegan cantidades considerables de turistas, existen todavía dos locomotoras a vapor operables en Guaqui, y la vía pasa entre la puerta de entrada del museo de sitio de Tiwanaku y la ruinas preincaicas de ese pueblo altiplánico. En la foto, en primer plano, en la parte inferior, se puede apreciar una obra de excavación arqueológica y, al fondo, un tren a vapor, arrastrado por una máquina gigantesca 2-10-2, de la marca *American Locomotive Company*. El servicio no opera regularmente. Este tren fue organizado, en 1991, por el autor para un grupo de turistas norteamericanos y otros, quienes le invitaron a acompañarlos en el recorrido.

significativo para aquellas empresas ferroviarias latinoamericanas que mantienen operativos equipos históricos¹⁷. El caso de los turistas comunes, sean latinoamericanos o de otras regiones, es diferente, y se analizará posteriormente.

La meta primordial de dichos aficionados es filmar o fotografiar los trenes, más bien que viajar en ellos. A menudo, arriendan trenes, que piden detener en distintos lugares, para sacarle fotos y videos. Sin embargo, a veces, ni siquiera se preocupan de viajar. A modo de ejemplo, no son desconocidos los grupos que han llegado a países como el Paraguay, tomando fotos y grabando videos sin aportar un centavo al *Ferrocarril Presidente Carlos A. López*. Arriendan buses, que les llevan a alguna parte donde los paisajes son lindos y por donde pasa la línea férrea; allí bajan y esperan hasta que llegue un tren de itinerario, para grabarlo en sus cámaras de video o fotográficas¹⁸.

Los intereses de los ferroaficionados de los países industrializados son bastante singulares. Desean grabar sobre celuloide trenes que simulan el pasado de la manera más auténtica posible. Como una ilustración de su manera exótica de portarse, les voy a contar de un caso real, que ocurrió a fines de octubre de 1997. Lo conozco muy bien, a raíz de que el propio grupo de aficionados, algunos de ellos muy buenos amigos, me pidió hacerle los arreglos con la empresa ferroviaria correspondiente. (Me habría gustado acompañar al grupo, pero la disponibilidad de tiempo no me lo permitió).

Ese grupo de ferroaficionados, mayoritariamente británicos,

tuvo contemplado en su itinerario por los ferrocarriles sudamericanos viajar entre Asunción y Salta. Su traslado entre esas dos ciudades implicaba un transbordo en el aeropuerto de Viru Viru, de Santa Cruz de la Sierra, donde tenían que esperar dos horas con 45 minutos, siempre que los vuelos llegasen y salieran de acuerdo con el itinerario. Durante ese lapso querían abordar dos buses que les esperaran en dicho aeropuerto, los que se dirigirían, rápidamente, a la estación de Warnes. Allí debería estar ya caldeada, y lista para iniciar un simulacro de maniobras de patio de antaño, una locomotora a vapor, número 544 o 796, antiguamente perteneciente al *Ferrocarril Belgrano*, antes de transferirse a Bolivia para guiar los trenes de obras y vías de la construcción de la nunca terminada línea a Trinidad. Bajarían los señores entusiastas ferroviarios de los buses; correrían para ubicarse bien para la toma de los videos y fotos, asegurando que ningún otro ferroaficionado apareciera en sus fotos. La máquina haría algunas idas y vueltas por el patio de estación, echando mucho más humo que el de costumbre en sus días de servicio regular. Una vez que ya hubiesen pasados algunos escasos minutos, los ferroaficionados regresarían volando a los buses, que deberían volver rápidamente al aeropuerto, para que pudiesen abordar el avión que les llevaría a Salta.

Por los exiguos minutos fotográficos pagaron a la Empresa *Ferrovial Oriental S.A.* la suma de aproximadamente US\$ 2.000. Para nosotros, casos como el que se acaba de citar parecen muy extravagantes. Lo menciono para destacar los intereses muy particulares de los ferroaficionados extranjeros que nos visitan.

17 Usamos el término "ferroaficionados de los países industrializados" por falta de otro más indicado, aunque la expresión "ferroaficionados de los países del OCDE" podría ser más indicado, tomando en cuenta que incluyen a personas de países como Nueva Zelandia, que son desarrollados sin ser industrializados. La mayoría de estos ferroaficionados provienen de países de habla inglesa, especialmente los Estados Unidos, el Reino Unido, Australia, Canadá, Nueva Zelandia, etc.

18 Para un análisis de las perspectivas para la explotación turística del ferrocarril en Paraguay, véase el documento de trabajo de la CEPAL: *El marketing de un bien cultural: una propuesta para el ferrocarril Presidente Carlos A. López*. Informe de una misión efectuada al Paraguay los días 24 al 28 de febrero de 1997, a solicitud de ProParaguay, la Dirección de Turismo y la Presidencia del Ferrocarril Presidente Carlos A. López.



Dichos grupos, típicamente, están dispuestos a pagar hasta US\$ 7.000, a lo menos, por el privilegio de viajar durante unas seis horas en un tren a vapor, siempre que lo puedan detener cada vez que deseen bajar y hacer una *photo stop*. A aquellas empresas ferroviarias latinoamericanas que están cobrando montos inferiores al señalado valor, se recomienda considerar subir sus tarifas, hasta que reflejen la disposición a pagar de los extranjeros.

3.4. El mercado de los productores de películas. Hace unos cincuenta o cien años casi todos los viajes terrestres interurbanos se efectuaban por tren. Por lo tanto, frecuentemente, los productores de películas ambientadas en el pasado, sean de cine o de televisión, desean incluir en sus obras un trozo que comprenda una toma con un tren a vapor. Su interés, aun más que el de los ferroaficionados extrarregionales, es la recreación de una escena representativa de una época histórica, y para poder hacerlo están dispuestos a pagar sumas aún más grandes, de alrededor de US\$ 30.000 por día, en algunos casos.

En cambio, dichos productores son aun más exigentes que los ferroaficionados y, muchas veces piden, por ejemplo, que los coches y la locomotora se pinten transitoriamente en el estilo de la empresa ferroviaria que corresponda al período y la ubicación del tema de la película. Entre las películas de cine recientes que han incluido trozos de restaurados trenes a vapor latinoamericanos (argentinos en ambos casos) son *Evita* y *Siete días en el Tibet*.

Uno tiene el derecho de preguntarse por qué se filmó en la Argentina *Siete días en el Tibet*, la respuesta es que no era posible obtener la autorización necesaria para producirla en el Tibet¹⁹.

El productor de la película evaluó, también, la opción de filmar el segmento ferroviario en Chile. El hecho de que existan en América Latina trenes a vapor operables hace posible que las empresas ferroviarias latinoamericanas puedan participar en el mercado de la producción de películas en general, y no meramente en el de los filmes ambientados genuinamente en América Latina.

3.5. El mercado de las agencias de publicidad. Algo parecido al mercado de los productores de películas es el de las agencias de publicidad, que a veces desean hacer *spots* para la televisión, o avisos para colocar en los periódicos, que incluyan vistas de un tren a vapor. Dichas agencias están menos obligadas a incluir un tren a vapor en su publicidad que los productores de cine o de televisión, por eso, su disposición de pagar tiende a ser menor. Sin embargo, en casos específicos, según señalo a continuación, sus presupuestos les permiten pagar sumas muy significativas.

Un profesor universitario estadounidense, a quien conozco, me contó hace unos cuatro años que un amigo de él, quien trabajaba en una agencia de publicidad contratada para hacer una filmación para una marca de cigarrillos, sabía que le interesaban los trenes, y le pidió dirigir la parte técnica ferroviaria de un *spot* publicitario para la televisión norteamericana. A mi amigo le pagó por su colaboración (¡aunque me dijo que lo habría hecho gratis!) y dijo además que el costo total del *spot*, incluidos los traslados de personal desde los Estados Unidos, el pago de honorarios, etc., habría ascendido al monto no despreciable de US\$ 500.000.

A propósito, la filmación se efectuó en el Paraguay, usando un tren del Ferrocarril *Presidente Carlos A. López*, cuyas locomotoras usan leña como combustible. Para el productor del *spot*,

19 Según entiendo, no hay ferrocarril en el Tibet. No he visto la película, pero creo que la parte ferroviaria fue grabada en la estación de La Plata, que sin duda fue adornada con letreros con indicaciones presentadas en un idioma comprendido por muy pocos ciudadanos platenses.

el uso de la leña traía un problema, por emitir muy poco humo. La agencia quería que la máquina produjera volúmenes significativos de ese elemento. Mi amigo resolvió el problema comprando, a bajo costo, grandes cantidades de neumáticos usados (que son muy baratos). ¡Echó los neumáticos en el fogón de la locomotora, produciendo un resultado que dejó muy satisfecho al representante de la agencia!

Cabe advertir que las agencias productoras de avisos en los periódicos no piden, normalmente, que el tren que fotografían se mueva. Si necesitan que la locomotora eche humo o vapor, prefieren la opción de simularlo, mediante, por ejemplo, la quema de tejidos viejos en la caja de humo de la máquina. Por ese tipo de toma no están dispuestas a pagar más de unos pocos miles de dólares, porque las fotos las pueden sacar en una diversidad de museos u otros sitios donde están guardados locomotoras y coches antiguos.

3.6. El mercado de los turistas generales. Los turistas generales se dividen en dos categorías, es decir, los extranjeros y los nacionales. Los primeros a veces viajan en grupos, armados normalmente por agencias de viajes, que buscan lo que se podría llamar la *aventura ferroviaria*. A esos grupos de turistas les interesan los ferrocarriles, pero no de una manera tan exagerada como a los verdaderos ferroaficionados. Normalmente provienen de clases sociales más adineradas que los ferroaficionados típicos, y su edad promedio es mayor. Muchos son personas ya jubiladas, que prefieren su aventura entregada en paquetes cómodos. Los ferroaficionados de verdad están dispuestos a viajar, hasta en carros bodega, siempre que las locomotoras y la apariencia del tren sean antiguas, pero los turistas generales prefieren los hoteles de, a lo menos, cuatro estrellas; no les gustan las caminatas enérgicas, y piden viajar en coches con temperatura controlada y baños que funcionen.

Además, los trenes que arriendan no tienen necesariamente que ser arrastrados por locomotoras a vapor. Prefieren la tracción a vapor, pero no de forma categórica. Por ejemplo, les gustaría más viajar en un tren a diesel sobre el accidentado e impresionante paisaje entre Chosica y La Oroya, que transportarse con tracción a vapor por los planos terrenos de la zona del Río de la Plata. Las *photo stops* les interesan menos que a los ferroaficionados. Viajan en grupos de alrededor de 25 personas. Piden mayores comodidades que los ferroaficionados (y están en condiciones de pagar los costos correspondientes); por eso, las empresas ferroviarias pueden cobrarles precios semejantes.

Los turistas generales nacionales normalmente no viajan en grupos organizados por agencias de turismo, sino más bien compran pasajes en trenes especiales operados por una empresa ferroviaria o una asociación de conservación ferroviaria. En Chile, la experiencia señala que no están dispuestos a pagar (precios de 1992) más de unos US\$ 10 (zona sur) o US\$ 15 (zona central) para viajar en un tren con tracción a vapor y coches antiguos parcialmente restaurados, en una excursión que ocupe todo el día (incluida una detención de unos cinco horas en el lugar de destino). Por lo tanto, es necesario vender a lo menos unos 300 pasajes para cubrir los costos de operación del servicio. La experiencia de algunos otros países, como la Argentina, hace pensar que tarifas más altas pueden ser cobradas si la calidad de atención a bordo y la autenticidad de la restauración de los equipos alcanzan un nivel superior a las encontradas tradicionalmente en Chile.

Los turistas nacionales pocas veces viajan por el puro placer de viajar en un tren antiguo. Por ello, es importante ofrecerles actividades interesantes en los alrededores de la estación de destino. Frecuentemente, las autoridades municipales locales están dispuestas a organizar eventos de esa naturaleza, con bailes y música típicos, venta de artesanía de la región, atenciones de comedores, etc.





El ferrocarril guatemalteco es otro que retiene un par de locomotoras a vapor, disponibles para operaciones turísticas. En 1999, la empresa privada *Ferrovías Guatemala* logró reponer en marcha el ferrocarril de ese país centroamericano. Presidente de *Ferrovías* es el empresario Henry Posner III, quien también es aficionado ferroviario, e interesado en explotar el mercado del turismo.

Cabe mencionar una categoría de turistas nacionales que sí prefiere viajar en trenes especialmente arrendados, más bien que comprar boletos en una boletería para un tren operado para el público en general. Se trata de los empleados (o, a veces, los clientes) de empresas comerciales, las que desean ofrecerles un paseo anual fuera de lo común. Los paseos son organizados por los departamentos de relaciones públicas de las propias empresas. Frecuentemente, ellas subestiman los costos de operar un tren a vapor, pero, en el caso de los bancos privados u otras empresas conocidas, la experiencia enseña que están dispuestas a pagar sumas de hasta unos US\$ 5.000 por una excursión de la mayor parte de un día. El destino del tren debería ser algún club de campo, o un balneario.

3.7. El tamaño desconocido de los mercados poco explotados.

El presente trabajo no concluye que hay un mercado interesante para los trenes históricos en América del Sur, o en América Latina en general; más bien estima que son varios los mercados potencialmente interesantes para este tipo de trenes. Una vez preparado un conjunto de equipos antiguos, éste podrá atender a más de unos de ellos. Una locomotora y un juego de coches con carrocería de madera, rehabilitados con el propósito de ofrecer tours para grupos de ferroadicionados de los países industrializados, igualmente podrán prestar servicios en el mercado de los *spots* publicitarios. También, podrán ser ofrecidos en arriendo a empresas comerciales nacionales que deseen agradecer la dedicación de sus empleados regalándoles un paseo con características un poco fuera de la rutina, o mantener fieles a sus clientes llevándolos en una excursión de la misma naturaleza. De la misma manera estarán disponibles para operar servicios especiales para el público nacional.

Aunque es segura la existencia de estos mercados, no estamos en condiciones de decir mucho sobre su magnitud. Lo que sí es seguro es que su tamaño potencial es mayor que su tama-

ño actualmente efectivo. Hasta el momento, con ninguna excepción, el esfuerzo hecho por las empresas ferroviarias de la región para desarrollar los mercados de los trenes históricos ha sido casi nulo. En realidad, han hecho todo lo que pueden para desincentivar el desarrollo del mercado. Para conseguir que algunas de esas empresas operen un tren especial, usando equipos que ya tienen disponibles, a veces el solicitante tiene que insistir continuamente para obtener una cotización de las gerencias comerciales, y casi ponerse de rodillas. Por lo tanto, aunque actualmente no llegan a Sudamérica más de unos seis grupos de ferroadicionados anualmente, si se hiciera un esfuerzo coordinado de promoción, no cabe duda de que llegarían más. Cuántos más, no se sabe.

Las agencias de viajes europeas, o de otros países industrializados, que organizan tours dirigidos a personas interesadas en los ferrocarriles, tienen que elaborar sus programas alrededor de 18 meses antes de que el tour se realice. En algunas instancias (como en el caso del *Ferroclub Argentino* o del *Ferrocarril Presidente Carlos A. López del Paraguay*) se puede obtener cotizaciones con bastante anticipación, pero en otras esto simplemente no es posible. Puesto que los tours normalmente incluyen varios países, esto trae como consecuencia que las agencias, en lugar de América del Sur, prefieren dirigirse a África del Sur, al este de Europa u otras partes del mundo, donde están mejor organizadas las instituciones responsables.

Cabe poca duda de que exista un papel para ALAF en el área de los estudios y, probablemente, en la etapa posterior, de promoción y coordinación.

Se necesita un estudio de mercado, entre cuyos objetivos debieran estar:

* dimensionar los mercados que ya se han identificado en la presente evaluación;



- * determinar las disposiciones de pagar de los diferentes clientes potenciales;
- * hacer recomendaciones respecto a las inversiones que convendría hacer, en los distintos países regionales, para atender los mercados.

Luego, en relación particularmente al mercado de los tours organizados por las agencias de viajes especializadas de otras regiones, sería conveniente efectuar una campaña coordinada de *marketing*, tratando de promocionar excursiones que incluyan tramos en varios países latinoamericanos, dado que la experiencia enseña que esto es lo que prefieren los clientes de dichas agencias. Pocas personas vendrían desde Europa para viajar en trenes históricos en, por ejemplo, Bolivia, Chile o Perú, pero son muchas más las que vendrían para viajar en este tipo de trenes en Bolivia, Chile y Perú.

3.8. Aspectos institucionales. Salvo en casos excepcionales, la operación de los trenes históricos nunca será una actividad muy significativa para las empresas ferroviarias de América Latina. Además, operarlos es muy distinto a operar los trenes de carga o los suburbanos de pasajeros, que constituyen la mayor parte de los negocios de dichas empresas. La actividad requiere conocimientos y experiencias en áreas que tienen poco o nada que ver con el quehacer ferroviario normal, como: la calderería, la carpintería, la lubricación de descansos a fricción y de cilindros —por donde fluye vapor sobrecalentado a una presión bastante alta—, y la comercialización a través de medios conocidos a los ferroaficionados, las agencias de publicidad y los productores de películas.

Por lo tanto, no debería ser la gerencia general de la empresa ferroviaria la que se responsabilice de los trenes históricos. Las opciones que se presentan son las siguientes:

1. La firma de un acuerdo formal con una asociación de conservación ferroviaria, mediante el cual la asociación se responsabilice de la organización de los trenes, encargando a la empresa ferroviaria servicios especializados, como el del personal de conducción y el uso de vías. Esta opción tiene distintas ventajas que permiten rebajar los costos, pero solamente es recomendable en casos como el del *Ferroclub Argentino*, en que la asociación opere con un alto nivel de profesionalismo y responsabilidad técnica.
2. La licitación de la organización y operación de los trenes, adjudicándolas a un concesionario en base a su experiencia en las áreas técnicas o comerciales pertinentes, y su oferta económica.
3. La constitución de una subgerencia o filial, dentro de la propia empresa ferroviaria, dedicada exclusivamente a la explotación de los trenes históricos. Funcionaría como un centro de costos, contratando con otras subgerencias o filiales, o con otras empresas, la adquisición de los servicios especializados que necesita.

4. CONCLUSIONES

No sería muy exagerado decir que, en muchos países latinoamericanos, las empresas ferroviarias, por un descuido casi total de la materia, han hecho todo lo posible para desincentivar la explotación comercial de sus equipos históricos. Ello ha traído como consecuencia, por ejemplo, que las agencias de viajes especializadas en atender las demandas de los ferroaficionados de los países industrializados, y las de los turistas generales con un interés en los ferrocarriles, organizan sus tours preferiblemente en otras regiones del mundo, más bien que en América Latina. Sin embargo, cabe poca duda de que un mercado para ese tipo de turismo ferroviario existe también en nuestra región, tal como lo demuestra la realización todos los años de un número limitado

de tours, cuyos organizadores logran romper la barrera presentada por la indiferencia de las gerencias comerciales de las empresas ferroviarias.

La mayor parte de las iniciativas en la materia provienen de las pocas agrupaciones de ferroadicionados que existen en América Latina, las que, pensando en la conservación ferroviaria propiamente tal, lograron reponer en operación algunas antiguas locomotoras a vapor que arrastran conjuntos de coches de las mismas épocas. Una vez que estos convoyes han sido devueltos a una condición operable, las agrupaciones se dan cuenta de que existen grupos de ferroadicionados extranjeros que están dispuestos a pagar varios miles de dólares para viajar un día en uno de ellos, y que algunas agencias de publicidad o productores de películas están preparados a pagar varios miles más.

La suma de esos mercados no es grande en comparación con los negocios del transporte de carga o de pasajeros suburbanos (excepto en algunos países, donde el ferrocarril tiene una importancia reducida, como en Ecuador o Paraguay). Sin embargo, los mercados definitivamente existen, y son capaces tanto de generar ingresos suficientes para cubrir los costos involucrados como, en algunos casos, de producir retornos interesantes sobre el capital invertido. Además, generan distintos tipos de beneficios externos a los operadores de los trenes, como el fomento de la propia industria de turismo de la cual forman parte. Por esto, se justificaría la concesión de una subvención por parte de los ministerios o servicios nacionales o regionales de turismo.

La actitud negativa de las empresas ferroviarias hacia la explotación de sus equipos históricos tiene alguna relación con su deseo de mostrar al mundo una imagen de modernidad. Las empresas ferroviarias de los países industrializados también pasaron por esa fase, pero luego se dieron cuenta de que la operación de trenes históricos puede mejorar su imagen pública, ade-

más de generarles, quizás, un poco de plata. En general, los trenes históricos de los países industrializados no son operados por las empresas ferroviarias, a las cuales todo lo que se les pide es que arrienden el derecho de ocupar las vías.

Entre los distintos mercados para los trenes históricos en América Latina, el de mayor rentabilidad potencial es la operación para *spots* publicitarios o la producción de películas de cine o televisión. También comercialmente atractiva es la operación de trenes para grupos de ferroadicionados extrarregionales y empresas u otras instituciones nacionales. Los trenes operados para el público en general no pueden hacer mucho más que cubrir sus costos directos, y muchas veces ni siquiera esto si la colaboración voluntaria de los grupos de aficionados fuera contabilizada a precios del mercado. Los distintos mercados tienen características especiales, las que conviene tomar en cuenta para maximizar el rendimiento comercial de una participación en cada uno de ellos.

El éxito depende del *marketing*, que es un área en la que las empresas ferroviarias latinoamericanas no han demostrado demasiado brillo en las últimas décadas. En sus primeros meses o años de existencia, las empresas concesionarias privadas suelen ser no mucho más capaces que sus antecesores estatales, prefiriendo dirigir sus esfuerzos a la reducción de costos, más bien que al fomento de la demanda. Por esta razón, y tomando en cuenta las características muy distintas de la operación de trenes históricos, en comparación con las demás actividades ferroviarias, convendría a las empresas ferroviarias operarlos a través de (sub)concesionarios, o firmando convenios con las asociaciones de conservación ferroviaria, siempre que éstas funcionen con un adecuado nivel de profesionalismo.





Aquí vemos el famoso *trochita*, en días en que todavía era operado por la empresa estatal *Ferrocarriles Argentinos*, y cubría todo el recorrido de 400 km entre Ingeniero Jacobacci y Esquel. Se ve el tren en la estación de Esquel, recién llegado, y consistente en doce coches arrastrados, por dos locomotoras, de la marca alemana *Henschel*. El mes es el enero de 1991, cuando muchas personas viajaban en tren de largo recorrido entre la ciudad de Buenos Aires y Jacobacci, allí haciendo transbordo al tren a vapor para llegar a Esquel, para pasar sus vacaciones. Ahora, en 1999, funciona solamente el tramo sureño, de 200 km, entre El Maitén y Esquel, a cargo del gobierno de la Provincia de Chubut.

LA OPERACIÓN DE TRENES ESPECIALES CON EQUIPOS HISTÓRICOS EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR

País	¿Cuenta con asociación activa de ferroaficionados?	¿Hay trenes de turismo con equipos históricos operados por:			
		empresas ferroviarias estatales?	empresas ferroviarias privadas?	asociaciones sobre ramales propios?	asociaciones sobre líneas de empresas ferroviarias?
Argentina	Sí	Sí ¹	Sí ²	No	Sí
Bolivia	No	No	Sí ³	No	No
Brasil	Sí	No	No	Sí	No
Colombia	No ⁴	No	Sí	No	No
Chile	Sí	Sí ⁵	No	No	Sí
Ecuador	No	Sí ⁶	No	No	No
Paraguay	No	Sí	No	No	No
Perú	No	Sí ⁷	No	No	No
Uruguay	Sí	No	No	No	Sí
Venezuela	No	No	Sí ⁸	No	No

1. Se refiere a la operación del tramo El Maitén-Esquel por parte del Gobierno de la Provincia de Chubut.

2. Se refiere al caso del **Ferrocarril Austral Fueguino**.

3. Operación por encargo especial.

4. Se considera la entidad **Turistren** como empresa más bien que una asociación de aficionados. Noté que paga derecho de vía a **Ferrovías**, una empresa estatal (en vías de privatizarse).

5 Ocasionalmente, para empleados, etc.

6. El futuro del ferrocarril en el Ecuador parece no asegurado, según se explica en el texto.

7. Por encargo especial.

8. Se refiere a una operación en la localidad de El Encanto, en los alrededores de Caracas, que actualmente se considera suspendida.



CUADERNOS DEL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

SEGUNDA SERIE, 1996

- 1
Registro de Monumentos Nacionales
I Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 2
Registro de Monumentos Nacionales
II Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 3
Registro de Monumentos Nacionales
III Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 4
Registro de Monumentos Nacionales
IV Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 5
Registro de Monumentos Nacionales
V Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 6
Registro de Monumentos Nacionales
Región Metropolitana
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 7
Memoria del Consejo de Monumentos Nacionales
Año 1994
María Elena Noël
- 8
Memoria del Consejo de Monumentos Nacionales
Año 1995
María Elena Noël

- 9
Registro de Monumentos Nacionales
VI Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 10
La Casona Chilena hasta el Siglo XIX
Eduardo Secchi
- 11
La Iglesia y Convento Mayor
de San Francisco
Eugenio Pereira
- 12
Apuntes sobre el Pukará de Lasana,
Iglesias y Capillas Coloniales
en el Desierto de Atacama
Roberto Montandón
- 13
Legislación Comparada de Patrimonio Cultural
Perú, España, México y Francia
Ángel Cabeza / Susana Simonetti

SEGUNDA SERIE, 1997

- 14
Anuario 1995
Artículos de Prensa sobre Monumentos Nacionales
y Patrimonio Cultural
Juan Monsalve
- 15
Memoria del Consejo de Monumentos Nacionales
Año 1996
María Elena Noël
- 16
Resumen de la Memoria
del Consejo de Monumentos Nacionales
Año 1996
María Elena Noël

- 17
Registro de Monumentos Nacionales
VII Región
Ángel Cabeza / Marta Vega
- 18
Ordenanza Especial de Edificación
Zona Típica de Calle Baquedano y Ampliación
María Loreto Torres / María Eugenia Espiñeira
- 19
Ordenanza Especial de Edificación
Zona Típica Barrio París-Londres
Comuna de Santiago
María Loreto Torres / María Eugenia Espiñeira
- 20
Convenciones Internacionales
sobre patrimonio cultural
Ángel Cabeza / Susana Simonetti
(Compiladores)
- 21
Cartas Internacionales sobre patrimonio cultural
Ángel Cabeza / Susana Simonetti
(Compiladores)
- 22
Nuestra Diversidad Creativa
Informe de la Comisión Mundial
de Cultura y Desarrollo
Unesco, 1995

SEGUNDA SERIE, 1998

- 23
Anuario 1996
Artículos de Prensa sobre Monumentos Nacionales
y Patrimonio Cultural
Juan Monsalve
- 24
Aspectos Financieros de la Legislación
sobre Monumentos Nacionales en Chile:
Antecedentes, Proposiciones
Carlos Stark

SEGUNDA SERIE, 1999

- 25
Población León XIII: Pasado y Presente
(Serie Barrios con Memoria)
Hilda López / María Inés Arribas
- 26
Anuario 1997
Artículos de Prensa sobre Monumentos Nacionales
y Patrimonio Cultural
Alfredo Gaete
- 27
Encuentro del Patrimonio Cultural del Mercosur
Angel Cabeza / Susana Simonetti
(Compiladores)
- 28
Anuario 1998
Artículos de Prensa sobre Monumentos Nacionales
y Patrimonio Cultural
Alfredo Gaete
- 29
Postulación de las Iglesias de Chiloé
para su inclusión en la
Lista del Patrimonio Mundial ante la UNESCO

SEGUNDA SERIE, 2000

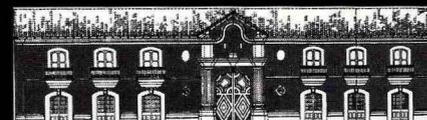
- 30
Lista Tentativa de Bienes Culturales de Chile
a ser postulados como Sitios del
Patrimonio Mundial / UNESCO
- 31
Memoria de la Celebración del Día
del Patrimonio Cultural de Chile 1999
y XVIII Hora Austral "Crear y Conservar"



Consejo de Monumentos Nacionales
Av. Vicuña Mackenna 84 - Providencia - Santiago - CHILE
• Fonos: (56) (2) 6651516 - (56) (2) 6651518
• Fax: (56) (2) 6651521
[http: www.monumentos.cl](http://www.monumentos.cl)

La protección del patrimonio ferroviario es un desafío enorme y complejo. Su invaluable riqueza e importancia social contrastan con la dificultad de su conservación, con su vulnerabilidad. El turismo ha demostrado ser un aliado de primera importancia para la conservación de nuestro legado cultural, y su potencialidad para con la herencia ferroviaria es enorme. Los estudios del Sr. Thomson aportan cifras, recomendaciones, ideas y proyecciones para la aplicación de este potencial en nuestro país.

La puesta en valor de la Casa de Máquinas de Baquedano y de la Oficina Salitrera Chacabuco no sólo constituye un imperativo del ámbito de la cultura. Ella puede ser, además, económica y socialmente rentable, y puede constituirse en un polo de desarrollo para una comuna pobre, como es Sierra Gorda. Diversas experiencias de trenes históricos turísticos en América Latina nos demuestran que esta vía de acción no sólo es conveniente y necesaria para recuperar nuestro patrimonio ferroviario, sino que además es un negocio que, bien manejado, puede generar ingresos considerables para operadores turísticos y para las empresas ferroviarias.



CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES