

SOLO ALGUNOS FERROCARRILES SOBREVIVIRAN COMO TRENES TURISTICOS

La era del vapor llega a su fin en Iberoamérica

La era del vapor parece tocar fondo en Iberoamérica. Los viejos trenes que todavía subsisten en Ecuador, Argentina y Paraguay atraviesan serios problemas económicos que conducirán, muy posiblemente, a su cierre. Sólo algunos lograrán sobrevivir como trenes turísticos.



El Carlos A. López, de Paraguay.

A principios de 1992, todavía había en Iberoamérica cuatro líneas férreas que se operaban completa o parcialmente a vapor: Durán y Alausí, en el Ecuador; el ferrocarril perteneciente a Yacimientos Carboníferos Fiscales en el extremo sur de Argentina; Ingeniero Jacobacci a Esquel, ramal de la red de Ferrocarriles Argentinos; y, toda la red del F.C. Presidente Carlos A. López, en Paraguay.

Es muy posible que, a finales de año, dos de esas líneas se incluyan en la nómina de los ferrocarriles extintos; y que otra se haya cambiado a diesel.

Los Ferrocarriles Ecuatorianos encargaron, hace pocos años, nueve locomotoras diesel eléctricas a Alstom, antes de que ésta se convirtiese en GEC-Alstom. Se presentaron algunas dificultades en el contrato, y las máquinas no llegaron a tiempo. Se han empezado a entregar el pasado mes de mayo. Para sostener el peso de las nuevas locomotoras se está reforzando la vía, obras que se financian a través de los impuestos a automovilistas. Se pretende

mantener una o dos locomotoras de vapor, con fines turísticos, pero ya no será, claro está lo mismo de antes.

El Gobierno argentino, por su parte, tiene un programa de venta de empresas estatales. Ya se ha vendido una gran parte: empresas telefónicas, la aerolínea estatal; otras, como los propios Ferrocarriles Argentinos, están en fase de privatización. También se ha invitado a la presentación de ofertas para Yacimientos Carboníferos Fiscales, que explota algunos depósitos de carbón, de calidad inferior al colombiano, australiano, sudfricano o estadounidense, en la zona de río Turbio, cerca de la frontera con Chile, al sur de la Patagonia. Desde río Turbio circula un ferrocarril al puerto de Río Gallegos. Ese ferrocarril es exclusivamente de vapor, con locomotoras bastante nuevas, fabricadas alrededor de 1960, y que luego fueron modernizadas por el ingeniero Dante Porta. Figuran entre las locomotoras de vapor más eficaces del mundo.

En estos momentos, está bajando la demanda por el carbón de río Turbio, el ferrocarril ha reducido la frecuencia de sus trenes, y no parece que haya muchos interesados en adquirir el conjunto minas-ferrocarril, por lo tanto, su futuro se vislumbra oscuro.

Toda la red de Ferrocarriles Argentinos está en venta, o ha sido ya vendida. Sin embargo, salvo en la región metropolitana de Buenos Aires y la ruta Buenos Aires-Mar del Plata, la privatización contempla solamente los servicios de carga. Al redactar las bases de las licitaciones, el Gobierno se aseguró el derecho a operar trenes de pasajeros en las vías objeto de concesión, pero ahora se ha producido un cambio de opinión en contra de esa posibilidad. El Ministerio de Economía anunció su decisión de suspender la explotación de todos los trenes de pasajeros a partir del 1 de agosto de 1992, salvo que los gobiernos provinciales asuman la responsabilidad de su déficit.

En el rincón noroeste de la Pa-

tagonia, circula el "Old Patagonian Express", un ferrocarril que tiene muy pocas perspectivas de salvarse. Se trata de una línea que discurre entre el pueblo de Ingeniero Jacobacci, no muy lejos de Bariloche, y el de Esquel. Este ferrocarril tiene poco más de 400 km de longitud; sus tráficos tradicionales de lana ya se transportan por camión, y ahora sólo circula un tren semanal de pasajeros (excepto en verano que se duplican las frecuencias). Su ancho de vía es de 75 cm, y se opera al cien por cien con tracción vapor. Por el momento, a nadie parece interesarle la adquisición de esta línea.

Una de dos: los ferrocarriles de vapor se modernizan o desaparecen. Uno sólo ferrocarril de vapor, cuyas locomotoras tiene un promedio de 75 años, sobrevive en Paraguay. Estas no se alimentan con carbón ni petróleo, sino con leña, no tienen frenos y circulan por una vía sin lastre, con raíles que datan de la misma época que las locomotoras. **Foto del autor.** □