



LOS SERVICIOS REGULARES DE TRENES TURÍSTICOS EN AMÉRICA LATINA: UN MERCADO CRECIENTE

Los ferrocarriles latinoamericanos o caribeños se dedican principalmente al transporte masivo, de pasajeros en las cercanías de las ciudades y de carga fuera de ellas. Los trenes no urbanos para pasajeros se acercaron a la extinción durante las últimas décadas del siglo 20, pero ahora, surgen nuevos mercados para trenes de pasajeros, de características distintas de los del pasado, la demanda de los cuales se deriva esencialmente del tren en sí mismo, o de los paisajes de la ruta por donde pasa, y no precisamente de un deseo de llegar a la estación de destino.

Los nuevos trenes turísticos, compuestos frecuentemente de equipos históricos dignamente restaurados, son caros de operar y, por sus características especiales, no son fácilmente integrables con la operación de los servicios ferroviarios de transporte masivo. Sin embargo, en algunas circunstancias, pueden ser privadamente rentables, y otras se justificarían socialmente, por el impulso que son capaces de dar al desarrollo económico de las zonas, frecuentemente apartadas y relativamente deprimidas, donde suelen operar.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ian Thomson, Jefe, Unidad de Transporte, email: ithomson@cepal.cl.

El destino de todos los ferrocarriles. No es exagerado decir que el turismo es el destino final de todos los ferrocarriles que logren sobrevivir, tal como lo es para todas las demás edificaciones e infraestructuras construidas por la Humanidad. Una vez desaparecida la justificación original de su existencia, se desvanecen las construcciones también, salvo en contados casos, como las pirámides de Egipto y la ciudadela de Machu Picchu, que se han transformado en atracciones turísticas. Algunos ferrocarriles, tanto en América Latina como, con mayor impulso, en otros países más desarrollados, como Estados Unidos o Inglaterra, ya se dedicaron totalmente al mercado turístico, y un número creciente incorporan servicios turísticos a sus actividades ancla, que normalmente se relacionan con el transporte de cargas. Sin duda, el mercado turístico, aunque todavía muy reducido en términos absolutos, asume una importancia creciente para muchas empresas ferroviarias de América Latina, atrayendo cada vez más participantes en el mercado.

El origen de los trenes turísticos. Desde los primeros días de los ferrocarriles, siempre han habido turistas que se desplazaban en trenes, pero normalmente ocuparon el tren como medio de llegar a un destino atractivo desde el punto de vista turístico, sin que considerasen el propio tren como parte de esa atracción. Poco a poco, por la supresión de los trenes de pasajeros en casi toda América Latina y el Caribe y la poca inversión que había en ellos, se tendió a crear en la mente del público, especialmente de los adultos de unos cuarenta años y arriba, una fracción importante de los cuales ha llegado a tener

una situación financiera relativamente cómoda, una asociación entre el pasado romántico o aventurero de sus días de juventud y los viajes en tren, lo que contribuyó a transformar el propio tren en un punto de atracción turística. Una proporción importante de los pasajeros de los trenes que circularon hasta septiembre del 2003, en Chile, entre Santiago y Temuco, no optaron por el tren por su rapidez (era más lento que los buses en un 33%) o su tarifa (superior que la de muchas empresas de buses), sino por lo atractivo y romántico que era viajar en un coche dormitorio construido 74 años antes.

Por la supresión de casi todos los trenes regulares de pasajeros, y la modernización de algunos de los pocos que sobrevivieron, se negó a la mayoría de los turistas, muchos de una disposición de pagar ascendente, la opción de viajar por ferrocarril y, por esto, se creó una demanda, atendida todavía en muy pocos casos, de trenes destinados exclusivamente a ellos, los que se dividen en dos categorías:

- Los de **tipo 1** tienen, como atracción principal, la oportunidad de conocer los paisajes por donde pasa el tren. Ejemplos de los cuales incluyen el **Tren a las Nubes** argentino, el **Serra Verde Express** brasilero y los servicios ofrecidos algunos fines de semana entre Lima y Huancayo, en el Perú. Son operados por empresas concesionarias, algunas operadoras también de trenes de carga, y otras dedicadas netamente a atender a los turistas, las que normalmente los operan como actividades comerciales, aunque a veces la promoción de una buena imagen pública también figura entre los objetivos.
- Además, hay otro tipo de trenes para turistas, de **tipo 2**, cuya atracción principal reside más en el propio convoy, por sus características físicas, que en la belleza paisajística de la ruta que toma. El equipo ocupado por este tipo de trenes es generalmente antiguo, comprendiendo frecuentemente locomotoras a vapor. En unos pocos casos en la región, la antigüedad es simulada más bien que autentica, como en el del **Tren del Fin del Mundo**, de Ushuaia, que es operado por una empresa comercial, cuyos dueños tienen un interés sentimental en los trenes, y quienes reinvierten sus utilidades en el ferrocarril, como es el caso también del **Turistren** colombiano. En otros casos, como los que operaron en Chile entre mediados del decenio de 1980 y mediados de la década siguiente, y los del Uruguay, la organización está en manos de grupos de aficionados de los ferrocarriles, los que a veces, como ilustra el tren turístico de la **Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**, en Campinas, llegan a establecerlos definitivamente en el calendario turístico y logran que la actividad asuma características bastante profesionales. En otros casos, como de la **Trochita** de la Patagonia argentina, ya en operación parcial, y del **Tren del Vino**, por iniciar sus operaciones en Chile, entidades públicas, o privadas con el apoyo del sector estatal, ocupan trenes de tipo 2 como mecanismo de fomentar la demanda para servicios complementarios o de la actividad económica en general de la zona específica por donde corren.

Aunque existe una demanda de viajar en el tren netamente tal, la disposición de pagar de los pasajeros sube si el tren llega a un destino interesante. El entorno donde opera el **Turistren** colombiano asume características que casi óptimas, es decir: (i) disponibilidad inicial de coches y varias locomotoras a vapor, operativos o relativamente fáciles de reparar; (ii) partir desde una ciudad de unos siete millones de habitantes; (iii) tener como destino principal una zona típica, que comprende unas antiguas minas de sal que albergan una catedral subterránea, distante en unos 65 km de la estación de partida, y; (iv) circular por territorio plano, que exige poca fuerza de tracción.

Los trenes turísticos de la región. El cuadro 1 presenta una visión general de los trenes orientados al mercado de los turistas que corren actualmente en América del Sur. (La situación, en algunos casos, es fluctuante y, por eso, los servicios señalados son indicativos, más bien que definitivos.) Los de tipo 2 están sombreados. Evidentemente, algunos demuestran características tanto de tipo 1 como de tipo 2. La tendencia en la cantidad de servicios ofertados es ascendente; y en los próximos meses, podrán iniciar operaciones servicios de tipo 1 en el norte de Chile y el oriente de Bolivia. No contemplados por el cuadro son los trenes que operan, irregularmente, como los fletados por grupos especiales.

Los mercados para los trenes turísticos y sus respectivas rentabilidades privadas. Se pueden distinguir cuatro segmentos de mercado diferentes para los trenes turísticos:

- grupo A: los habitantes de las localidades atendidas por el tren;
- grupo B: los residentes, integrantes de las clases sociales media-alta y alta, de las ciudades centros comerciales o administrativos de los países donde operan los trenes, y los turistas extranjeros generales;
- grupo C: los ferro aficionados extranjeros, normalmente coordinados por una agencia de turismo, y;
- grupo D: las agencias de publicidad, productores de cine, programas de televisión, etc..

Entre los distintos segmentos, existen importantes diferencias de producto solicitado y disposición de pagar. Véase el cuadro 2.

CUADRO 1: SERVICIOS FERROVIARIOS TURÍSTICOS REGULARES EN SUDAMÉRICA				
PAÍS	INDICADOR	DESCRIPTOR	OPERADOR	OBSERVACIONES
Argentina	Tren del Fin del Mundo	A vapor, sobre ramal exclusivo	Ferrocarril privado	Construido a principios de decenio 1990
	Tren Patagónico	A diesel, interurbano sobre vía concedida al gobierno provincial, dirigido al mercado turístico	Empresa de gobierno provincial	Atiende también mercado de transporte local
	Bariloche	A vapor, sobre vía concedida al gobierno provincial	Empresa de gobierno provincial	
	La Trochita	A vapor sobre ramal concedido a gobiernos provinciales	Empresa de gobierno provincial	Operativo solamente en tramo correspondiente a Provincia de Chubut, siendo posible su reactivación en Provincia de Río Negro
	Tren a Las Nubes	A diesel sobre ramal estatal concedido a entidad sindical	Empresa privada	Se contempla relicitar ramal
Bolivia	Ferrocarril Oriental	A diesel (con opción a vapor para trenes fletados) sobre vías concedidas, de propiedad estatal	Empresa concesionaria de Red Oriental	Actividad en formación; no se sabe si operará regularmente

Brasil	ABPF Campinas	A vapor, sobre ramal concedido a la asociación operadora	Asociación de aficionados	
	ABPF Sta. Catarina	A vapor, sobre ramal estatal concedido a empresa privada	Asociación de aficionados	
	Bento Gonçalves - Carlos Barbosa	A vapor, sobre ramal estatal concedido a empresa privada	Empresa de gobierno estatal	
	Serra Verde Express	A diesel, sobre vía estatal concedida a empresa dedicada a transporte de carga	Empresa privada	
Colombia	Turistren	A vapor, sobre ramal estatal concedido a empresa privada	Empresa privada, sin fines de lucro	
Chile	Tren del Vino	A vapor (respaldo proyectado a diesel), sobre ramal de propiedad de empresa estatal	Corporación privada sin fines de lucro	Iniciará actividades en marzo del 2004
	Valdivia - Antilhue	A vapor, sobre ramal de propiedad de empresa estatal	Grupo de aficionados	Operación esporádica
Ecuador	Varios recorridos desconectados entre sí, incluido Quito - Cotopaxi	A diesel (con opción vapor para trenes fletados) sobre tres rutas	Empresa Nacional de Ferrocarriles	Sobre algunas rutas atiende también mercado de transporte local
Paraguay	Jardín Botánico - Ypacaraí	A vapor, sobre ramal de propiedad de empresa estatal	Ferrocarriles del Paraguay o concesionario	Inicio de operaciones proyectado para primer semestre 2004
Perú	Entre el Cusco y Aguas Calientes (Machu Picchu) y Puno	A diesel, sobre vías concedidas, de propiedad estatal	Perurail (Sea Containers), la empresa concesionaria de redes sur y sureste	Dirigido al mercado extranjero. El caso de Machu Picchu es singular
	Lima - San Bartolomé, Lima - Huancayo	A diesel, sobre vías concedidas, de propiedad estatal	Central Andino	Dirigido especialmente al mercado local. Atiende mercado

				extranjero por trenes fletados a precios recargados
--	--	--	--	---

Fuente: propia.

Los habitantes locales constituyen el grupo menos exigente y de menor disposición de pagar. Se ha encontrado, aun en países como Chile, de ingresos *per capita* relativamente altos, que este segmento no resiste un precio de pasaje superior al equivalente de unos USD 12, por un viaje en tren a vapor de ida y vuelta en un día, cubriendo unos 200 km, con destino en un sitio de algún interés turístico. A tales precios, es muy difícil cubrir todos los costos relacionados con la explotación del tren, y han fracasado intentos en varios países, como Guatemala y el propio Chile, de establecerlos definitivamente como parte del calendario turístico. Los pasajeros integrantes de este grupo tienen interés limitado en la compra de atenciones suplementarias, como almuerzos en sitios típicos o artesanía de la zona.

Los integrantes del grupo B están dispuestos a pagar un pasaje de hasta el equivalente de USD 40, pero exigen un producto de alta calidad. El pasaje en el **Tren a las Nubes** argentino, ilustrativo de los de tipo 1, cuesta más de USD 60, y se pretende cobrar un valor semejante para el pasaje en el **Tren del Vino** chileno (incluido no solamente el viaje en el tren a vapor sino también la ida y vuelta de/a Santiago en tren suburbano, el almuerzo, visita a un museo y traslados locales). En algunos casos, es posible ofrecer dos categorías de acomodación, buscando atender en un sólo tren los mercados de los grupos A y B, pero es difícil reconciliarlos.

Los ferro aficionados (grupo C) demuestran características muy particulares y, en la realidad, no le interesa tanto viajar en el tren sino sacarle fotos. Si arriendan un tren, exigen que esté a su disposición, de modo que puedan, por ejemplo, bajar en puntos fotogénicamente atractivos, pedir que el maquinista retroceda, y luego sacar fotos del tren devolviéndose hacia ellos. En casos excepcionales, donde se reúnen todos los atributos que buscan (principalmente: una locomotora a vapor y coches antiguos, paisajes atractivos, y un ferrocarril de características técnicas singulares) ese mercado resiste un pago de hasta USD 25 000 por día para un tren a su disposición, como es el caso del Ferrocarril Central Andino, del Perú.

Las agencias de publicidad, los productores de televisión, etc., (grupo D) también piden que el tren se ponga a su disposición, pero suelen hacer exigencias más audaces que las del grupo C, como pintar la locomotora y coches al estilo del **Far West** norteamericano o de otro ambiente que deseen recrear. Por eso, a veces están dispuestos a pagar precios aún más altos.

Los mercados que más crecen son los del grupo B, especialmente, y del D, que felizmente son precisamente los de mayor rentabilidad potencial.

CUADRO 2: PRECIOS COBRABLES EN DISTINTOS SEGMENTOS DEL MERCADO*

Grupo y tipo atracción	Tipo 1: Atracción paisaje	Tipo 2: Atracción tren
A: residentes locales	mercado casi inexistente	hasta USD 12/día/pax
B: ciudades centro y extranjeros	hasta USD 60, o más/día	hasta USD 40/día/pax
C: ferro aficionados	mercado casi inexistente	hasta USD 10 000/día/tren**
D: productos de cine, Tv, spots	hasta USD 10 000/día/tren m/m	hasta USD 30 000/día/tren

Notas: * los precios estimados no contemplan servicios adicionales, o sea, más allá del propio viaje en tren (como almuerzos, traslados, etc.);

* hasta USD 25 000 en situaciones excepcionales.

Fuente: estimaciones propias

Los trenes turísticos tienen características singulares, muy diferentes de las de los trenes de carga y suburbanos de pasajeros que dominan el sector ferroviario latinoamericano, y necesitan insumos especializados y a veces escasos. Su baja escala de operación tiene también a inflar sus costos de explotación. Los trenes antiguos dignamente restaurados son, hoy en día, sumamente caros de mantener en operación. La pura explotación de un tren a vapor con cuatro coches que opere los días de fin de semana, recorriendo unos 120 km diarios, tendría un costo ubicado en el rango de USD 1 500 a 1 750 cada día, sin contar la comercialización (venta de boletos, publicidad, etc.). Los gastos más importantes son del combustible, la reparación periódica a la locomotora (para asegurar su operatividad en el largo plazo), el mantenimiento de la misma, la tripulación de locomotora y tren, las reparaciones periódicas de los coches y del uso de la infraestructura. A veces, es posible rebajar los costos mediante la ocupación de mano de obra voluntaria, como personas ferro aficionadas, dedicadas durante los días de la semana a sus actividades habituales, profesionales o escolares, quienes pueden ofrecer su colaboración gratuita los fines de semana a las operadoras de los trenes. Dichas colaboraciones son muy frecuentes en los países de mayores niveles de desarrollo.

Las características especiales de los trenes turísticos hacen conveniente su explotación por una entidad correspondientemente especializada, más bien que por una empresa ferroviaria de carga o suburbana de pasajeros. Aún así, la rentabilidad privada no está asegurada.

Los beneficios sociales de los trenes turísticos. No se han cuantificado los beneficios sociales de los trenes turísticos, en condiciones latinoamericanas. Sin embargo, su existencia es reconocida y a veces motiva contribuciones de parte de los gobiernos locales a su explotación. Dichos beneficios incluyen la generación de empleo en zonas rurales frecuentemente relativamente atrasadas en el sentido económico. Los empleos generados son de distintos niveles de especialización, algunos directos, para la operación y comercialización de los trenes, y otros indirectos, en el área de la producción y venta de servicios complementarios, como la artesanía, comidas típicas, etc..