



En la imagen, uno de los camiones convertidos a gas que fue probado con distintos semirremolques y cargado, y llegó a transportar una carga total de 23.000 kilos

INGENIERIA

Un motor a gas argentino

Con una inversión cercana al millón de dólares, la empresa Esigas diseñó y fabricó en Mendoza el primer motor a gas del país, con componentes especiales para funcionar sólo con ese combustible; homologado, el motor ya se exporta a países limítrofes

Con un diseño pensado para competir con el motor a gasoil de los vehículos de carga pesada y de transporte público, el presidente de Esigas, Víctor Derlich, aseguró que con este motor a gas diseñado y fabricado en la empresa que dirige en Mendoza se "podrían empezar a bajar los costos del transporte. La gente va a empezar a cuestionar por qué pagamos más caro el boleto pudiendo pagar menos con estos motores a gas".

"En América latina, lo importante es la disminución en los costos de transporte. Porque el gasoil vale el doble. La rentabilidad se mejoraría para la empresa y los usuarios también pagarían menos por viajar", dijo Derlich, en declaraciones periodísticas.

Los ejecutivos de Esigas son conscientes de que "la gente cree que el gasoil es irremplazable y que los únicos motores a gas que se pueden transformar son los que funcionan con nafta. Esto va a costar muchos años en superarse, pero la verdad es que estos motores a gas ya se pueden colocar directamente en los camiones o en los colectivos cero kilómetro. Aunque costará mucho cambiar esa imagen", admitieron.

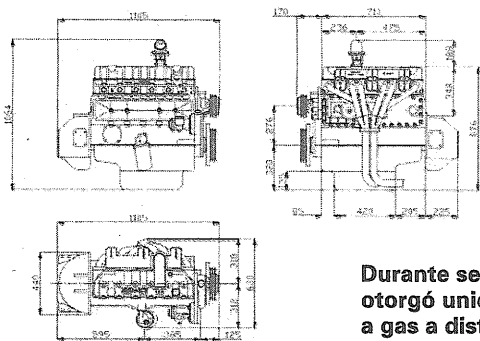
Luego de seis años de otorgarles a las empresas de camiones o de carga, municipalidades o firmas en el exterior algunas unidades con motores a gas para que los prueben, "por primera vez en la Argentina los están usando y se han decidido por el gas. Pero recién ahora se está discutiendo con fuerza el tema del transporte urbano, porque los subsidios han empezado a menguar, los costos han subido y el pasaje está muy caro. El combustible representa el 20% del boleto", señalaron.

Derlich insistió en que "el gas

vale la mitad y las empresas de transporte podrían ganar licitaciones gracias a este combustible más rentable. Tendría un efecto económico muy positivo". A la par de los beneficios económicos están los ambientales: "La contaminación bajaría un 70%, según la medición de Metrogas de Chile. Acá en Mendoza, las emisiones de gases de los vehículos no se tienen en cuenta, siendo que esta provincia es una de las más contaminadas del país. También bajaría el impacto auditivo", destacó.

Esigas ha sido homologada por YPF Gas, empresa a la que les han vendido motores a gas para riego, que fueron usados en la sequía del centro del país. Su eficiencia fue medida por el Instituto Tecnológico de Repsol en Madrid debido a la mayor resistencia térmica que tienen estos motores, de acuerdo con la información difundida en Mendoza, donde la empresa tiene su sede.

El proyecto comenzó en 1992, cuando un grupo de ingenieros y mecánicos mendocinos de esta empresa de servicios de ingeniería en gas se abocaron a crear este motor a gas al que llamaron Esidt, y hoy se



Durante seis años, Esigas otorgó unidades con motores a gas a distintas empresas para ser probados

abren al mercado con este producto, luego de haber instalado más de 88.000 vehículos convertidos, según se informó.

"Tenemos los mismos autopartistas que los grandes fabricantes de autos. Esto requiere mucha logística para armar en serie con piezas hechas por nosotros y otras adaptadas para este tipo de motores. Hemos armado una línea de montaje con 250 planos, 40 matrices", especificó el presidente de la firma, quien además apuntó otra característica de estos motores: "Parecen eléctricos. Son serenos, casi no hacen ruido y soportan muy bien la corrosión".

En estos últimos años, la empresa invirtió en el proyecto alrededor de un millón de dólares y han exportado estos motores a Chile, además de involucrarse en proyectos de otros países. Desde la empresa manifestaron: "Hay mucho interés en el exterior por estos motores. Bolivia, Perú, Chile, Venezuela e, incluso, la Argentina están predestinados a pasarse a motores a gas. No tienen alternativa".

Redacción Expotrade

HISTORIA

El ferrocarril del final

Por Susana Boragno

Para LA NACION

El 11 de marzo de 1971, el gobernador de Buenos Aires, Emilio Castro, dictó un decreto para que se estableciera con urgencia un nuevo cementerio, en terrenos altos y accesibles, propiedad del Estado, en la llamada Chacarita de los Colegiales y la instalación de un "camino de hierro" para transportar los féretros de las víctimas de la fiebre amarilla que azotó a Buenos Aires.

Como las ofertas de extender las líneas de tranvía en servicio o la instalación de una línea férrea a vapor fueron desestimadas por ser costosas, el gobierno decretó: "Constrúyase una línea férrea a vapor que ligue a la ciudad con el nuevo cementerio. Este camino partirá de las calles Corrientes y Centro América [Pueyrredón] y se unirá con el ramal a las Catalinas [...] apruébese la traza indicada [...] por el Ing. Ringuet, como así mismo su presupuesto [...] \$ 2.220.000 m/c... encargado de la ejecución de las obras [...] debiendo procederse con la mayor brevedad posible".

En su construcción trabajaron diariamente entre 600 y 700 obreros. LA NACION del 11 de abril siguiente informaba: "Desde hoy corren ómnibus a vapor para llevar los muertos a Chacarita". El 12 de abril, el presidente de la municipalidad N. Martínez de Hoz emitió la circular: "Pongo en conocimiento que desde el 14/4 queda habilitado el nuevo Cementerio... debiendo los carros fúnebres dirigirse a la estación del ramal del ferrocarril del Oeste a la Recoleta. [...] Por consiguiente, se servirá Ud. tomar medida para evitar que desde dicho día no se envíen más cadáveres al Cementerio Sud [por encontrarse rebalsado]. Oportunamente se avisará a Ud. la apertura de una nueva estación que llene mejor las necesidades de la población".

La estación a la que se hace referencia era la Estación Fúnebre Bermejo que quedaba en Corrientes a la altura de la calle Bermejo (hoy Jean Jaurès). Se conectaba a Recoleta a través de las vías que, respetando el actual trazado de la Av. Pueyrredón, se unía con las del Ferrocarril Norte, llegando hasta el muelle Catalinas.

El Tren Fúnebre era arrastrado por la locomotora La Porteña y estaba formado por un furgón para deudos

y desmontados coches de pasajeros que quedaban como un vagón playo, donde se apilaban, se ataban con sogas los féretros y se cubrían con una lona. Atravesaba zonas de quintas y caminos con ganado suelto. La calle Corrientes era por entonces marcados huellones. Las salidas del tren desde la Estación Bermejo eran a las 7.10, a las 14 y a las 17 regresando del cementerio a las 7.45, a las 11.15 y a las 18.

Los domingos y feriados "habrá dos trenes expresos de pasajeros a las 10.10 y a las 2.10 de la tarde". Cada viaje le costaba a la municipalidad 335 pesos. La logística la proveía el ferrocarril, la administración de la estación corría por cuenta de la municipalidad.

En la Estación Fúnebre Bermejo se había levantado un gran galpón que funcionaba como depósito donde se

La fiebre amarilla de 1871 obligó a construir el cementerio de la Chacarita y a instalar un tren para trasladar a los muertos

apilaban los ataúdes.

El flagelo era tal para abril de 1871 que se pensó que era necesario desocupar la ciudad. Huir a la campaña era un pedido a gritos e incendiarios los conventillos donde se encontraban los principales focos de la fiebre amarilla. El gobierno provincial contaba con 100 vagones del Ferrocarril Oeste en la estación Moreno para alojamiento de familias pobres y se preparaban otros cien en Merlo y más de 70 carpas en San Martín (estación Ramos Mejía). La epidemia continuó hasta fines de mayo de 1871, después todo fue volviendo a la normalidad.

En el ramal usado por el tren fúnebre se levantó luego de 1876 por el mal estado de las vías. La empresa Federico Lacroze obtuvo en 1877 la concesión para establecer una línea de tranvías que comenzó a funcionar en enero de 1888. Fue el final de un servicio construido con mucha celeridad ante la grave epidemia, y del que no queda ningún rastro patrimonial.

La autora es historiadora, especializada en transporte. E-mail: susanaboragno@fibertel.com.ar

