

Las Clase 1 del Gran Sud de Santa Fe y Córdoba

Tren Rodante

Revista de ferrocarriles de distribución gratuita

Año 27, junio de 2016

Nº 209

Próximo destino: Rosario Norte



**Nuevo tercer riel para el Mitre
La UIC pone foco en los trenes turísticos**

El nuevo control CS3 de Maerklin



Conectate gratis a BA wifi en toda la red.



Activá wifi en tu dispositivo.



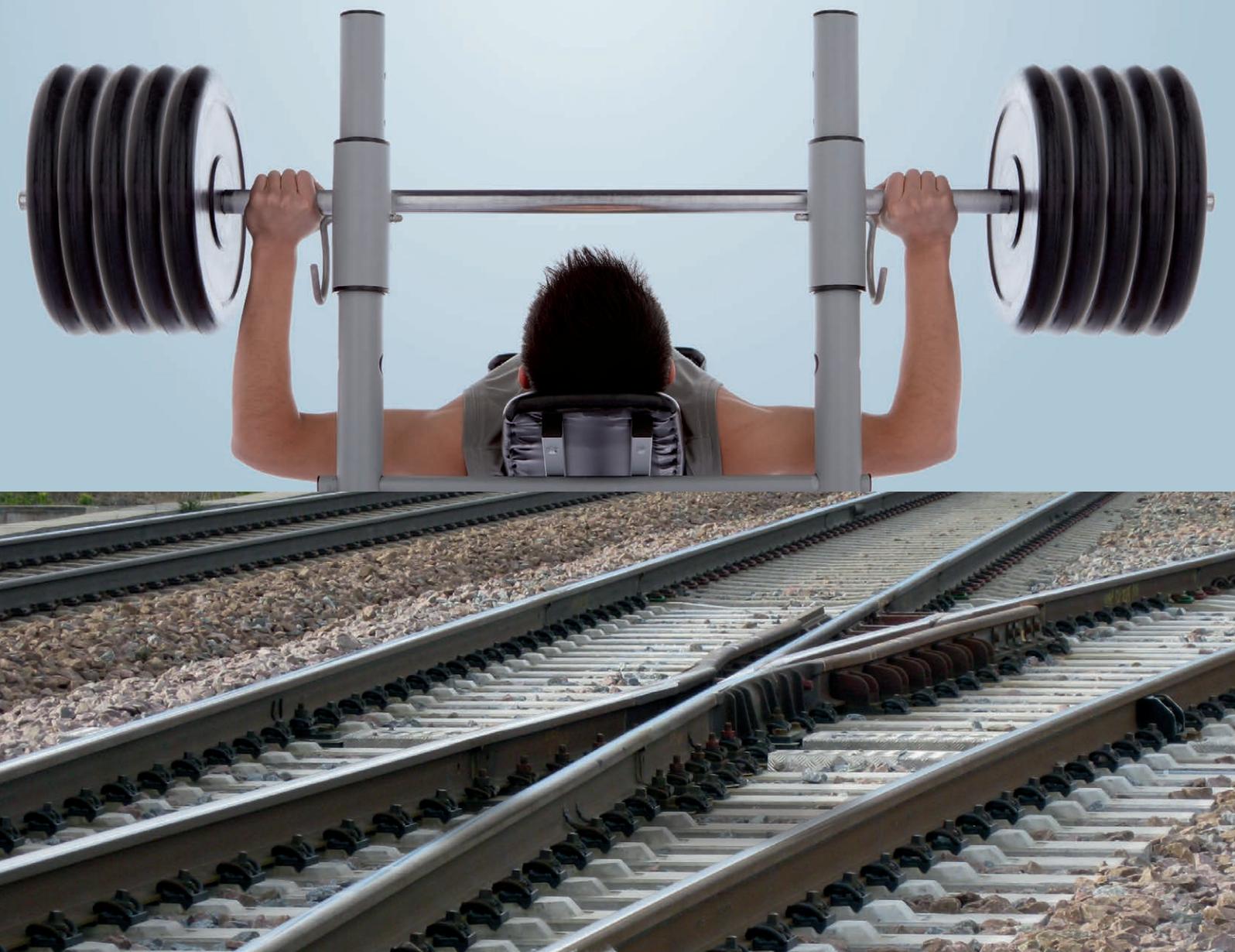
Accedé a la red BA wifi.



Aceptá los términos y condiciones.



 *Suficientemente fuerte para soportar la carga.*



Los nuevos desarrollos tecnológicos de Vossloh fijan estándares en la construcción y operación de infraestructura del ferrocarril moderno. Vossloh no solo ocupa una posición de liderazgo en sistemas de fijación y de cambios de vía, sino que además ofrece soluciones para el mantenimiento de vías y de aparatos de vía. Tanto en el ámbito de infraestructura ferroviaria como en el de tecnología de transporte, nuestros productos y servicios se caracterizan por su seguridad, los bajos costos de su vida útil y su compatibilidad con el medioambiente, también cuando se trata del transporte de cargas pesadas.

Sumario

Para ver cada noticia puede pasar las hojas desde sus bordes o bien haga clic en los títulos que están a continuación. Para volver al índice haga clic donde dice “Sumario” en la parte inferior de cada página. Los videos, publicidades e información extra pueden verse haciendo clic sobre ellos.

Foto de tapa



El público del servicio a Rosario aumentó cuatro veces. Foto: Darío Saidman

Staff

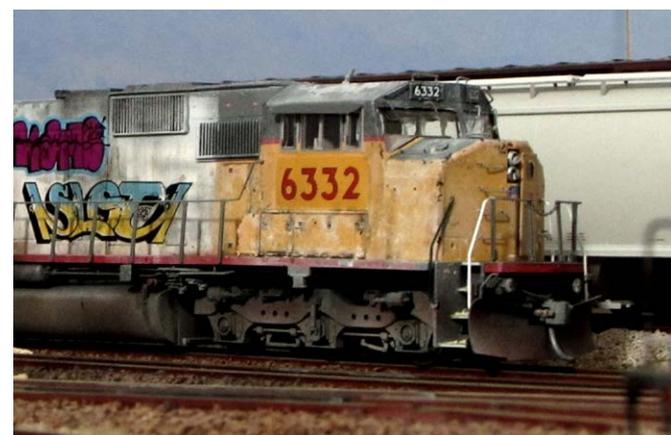
Director: Luis Gutiérrez. **Editor:** Pablo Gutiérrez. **Colaboran en esta revista:** Alejandro Bermejo, Gastón González, Fernando Martínez, Adrian Pardo, Vanessa Pérez, Darío Saidman.

Información



Los contenidos son de la exclusiva responsabilidad de los autores y la Editorial puede o no compartir. Está permitido el uso y difusión del contenido siempre que se mencione la fuente.

AR/ El expreso a Rosario toma forma
AR/ Retoman trabajos en el Mitre
AR/ Elevación de plataformas
AR/ Se recuperó el coche 11 del Premetro
AR/ Se mejorará el Belgrano Norte
AR/ Nuevo tercer riel para el Mitre
AR/ Definición de estándares en SBA
AR/ El Plan de Subtes 2016
AR/ Arribaron otros 25 coches para SBA
AR/ Recarga de la SUBE mejorada
La UIC pone foco en los trenes turísticos
CL/ Nuevos trenes, aplastados
CL/ Obras para las líneas 2 y 3 del Metro
BR/ La Antorcha Olímpica viajó en tren
PE/ Vuelve el servicio de Arica a Tacna
Blue Train, un ferrocarril de 5 estrellas
Las Clase 1 del Gran FC Sud de SF y C.
“La Libertad es un tren”, de Germán Sopena
El nuevo control CS3
Añejado de una Diesel

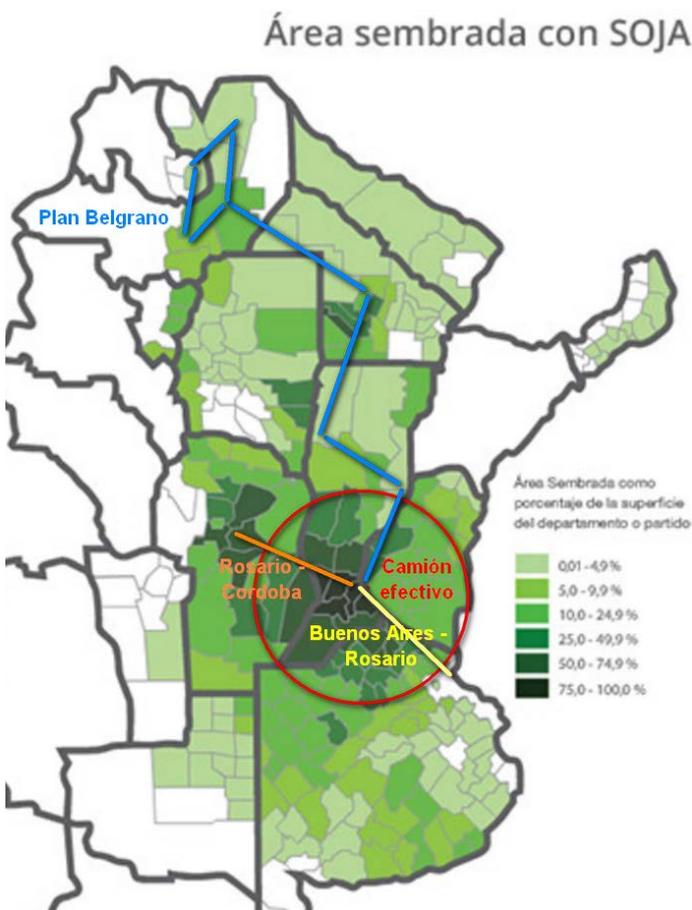


Los planes y la realidad

Se dice que la cosecha en la Argentina será record nuevamente gracias a las buenas influencias de “El niño” que asegura lluvias para el campo. Le seguirá la logística para llevar el grano que no utilice el productor en su chacra a los distintos puertos, silos, molindas, etc.

Esto es unas 96.000.000 toneladas de las cuales viajarán en tren unas 9.600.000, quedando el resto para el camión sin tener en cuenta la distancia recorrida. Porque para distancias menores a 300 kilómetros el camión es lo apropiado, pero para el resto, perdemos plata.

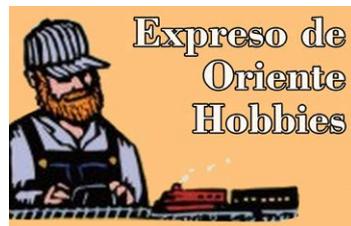
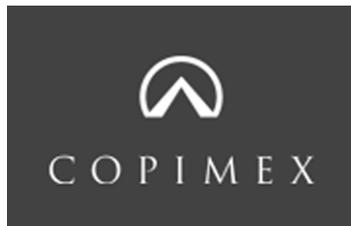
Imaginemos que la mitad de las toneladas que viajan en camión están en la zona favorable, el círculo rojo del dibujo, queda la otra mitad, unas 43.200.000, en viaje fuera del círculo, unos 864.000 camiones en las rutas a lo largo de un año, que se suman a la congestión de los “camiones favorables” cuando todos llegan al puerto, donde los días pico observan un ingreso de 6000 camiones.



Ahora veamos los planes a futuro del ferrocarril. Lo más próximo será la vía Buenos Aires a Rosario, tal vez lista en meses, pero compite con el “camión favorable”. Luego el Plan Belgrano, en unos cuatro años. Le sigue la vía Rosario a Córdoba, sobre la que este Gobierno todavía no se expidió. Y para peor, el grano ocupa sólo el 20% del transporte del país.

Rutas abarrotadas, mayor inseguridad vial y productos más caros debido a un transporte más costoso. Nos urge hacer algo rápido.

Luis Gutiérrez
Tren Rodante



AR/ El expreso a Rosario toma forma



El Gobierno nacional puso manos a la obra para plasmar su objetivo de que los trenes de pasajeros del corredor Buenos Aires - Rosario arriben a la zona Norte de la última en un par de meses o a lo sumo antes de fin de año.

Las obras se iniciaron hace poco días en el apeadero Sur y que tienen como objetivo extender el recorrido del servicio ferroviario entre Rosario y Buenos Aires de centro a centro de cada ciudad. Operarios comenzaron a construir el nuevo andén que servirá de conexión en la Estación Rosario Sur (San Martín y Batlle y Ordóñez) para llegar hasta Rosario Norte.

La idea del Gobierno nacional es que el tren haga una primera parada en Rosario Sur para luego seguir viaje hacia la histórica estación Rosario Norte. La conexión será por la zona Oeste hasta la curva de Pérez, para luego retomar por el Cruce Alberdi.

Si bien los funcionarios no estiman plazos concretos, ya se realizó una reunión en la Capital Federal que sirvió de punto de partida para una gestión conjunta entre la Nación y el municipio rosarino.

La construcción del nuevo andén sobre la vía descendente en la flamante estación Rosario Sur despierta interés, ya que servirá para darle conectividad

a ambas estaciones y así avanzar en el ingreso al centro rosarino del servicio de pasajeros que hasta ahora cuenta sólo con una frecuencia diaria. Las tareas de limpieza de las vías ascendentes comenzaron en abril, para que la formación llegue desde San Martín y Batlle y Ordóñez hasta Rosario Norte. En la actualidad ya asoma una estructura de hormigón montada sobre el ala Norte, a escasos metros del flamante edificio.

Mientras tanto los funcionarios del ministro de Transporte le hicieron saber a sus pares del Municipio Rosarino su firme intención de tomar posesión de una parte de los galpones ferroviarios situados en Pichincha. La idea es montar allí una playa de maniobras y logística para la extensión del servicio a Rosario Norte.

Por otra parte la cantidad de pasajeros transportados por el servicio Retiro Mitre – Rosario Sur se cuadruplicó desde el año pasado. A un año de su habilitación, la venta de pasajes de tren se multiplicó varias veces y hoy día cerca de 200 personas utilizan el servicio en los días hábiles, frente a los 40 o 50 que lo abordaban en promedio durante la semana, el año pasado.

Se estima que en breve el tren podría cosechar más pasajeros gracias a la extensión a Rosario Norte y al agregado de detenciones en Ramallo y San Pedro, lo que se efectivizará en las próximas semanas.

El objetivo es ambicioso y a la vez auspicioso: reactivar la actividad en Rosario Norte con la idea de desplegar de uno a siete servicios diarios de pasajeros, casi los 8 que alcanzó el servicio conocido como “La brujita” en tiempos de la vía Ferrocarriles Argentinos.

Además el servicio ferroviario es más económico que el ómnibus. Desde el mes pasado, un boleto de Buenos Aires a Rosario cuesta ARS 200 en Primera y 240 en Pullman, siendo el servicio de larga distancia que menos aumentó sus pasajes, mientras que un boleto de bus ronda los ARS 350.

Los tiempos de viaje, en tanto, continúan siendo un aspecto a mejorar ya que el tren demora más de seis horas en realizar el recorrido debido a las obras de renovación de vías que aún no se encuentran finalizadas. Recientemente, se anunció que se retomarían las tareas en dos tramos que suman 94 km de longitud en total. No obstante, el resto de los sectores continúan paralizados luego de que se frenaran los pagos meses antes del cambio de gobierno.

Se estima que una vez terminadas las obras, el tren podrá realizar el recorrido en 4 horas, con una velocidad máxima de 160 km/h. Según el plan original, entonces deberían sumarse hasta seis frecuencias diarias adicionales.

AR/ Retoman trabajos en el Mitre



Se retomaron las obras en siete estaciones de la Línea Mitre que estaban demoradas desde agosto de 2015 por falta de pagos. Los trabajos comprenden la extensión de los andenes; la construcción de nuevos refugios, nuevas rampas y nuevos accesos con sistema SUBE; y la instalación de nuevo mobiliario e iluminación LED.

Las obras estarán listas para octubre de 2016. Así las estaciones Belgrano R, Coghlan, Colegiales, Drago, Migueletes, San Martín y José L. Suárez se sumarán a las ya renovadas: Bartolomé Mitre, General Urquiza y Pueyrredón. Para permitir el normal funcionamiento del servicio durante las obras, la mayor parte de los trabajos se realizan en horario nocturno.

También se encuentra habilitado el andén con destino a Retiro de la estación Miguelete de la Línea Mitre, ramal José León Suárez. El nuevo andén cuenta con una estructura de hormigón, solados hápticos, iluminación, refugios y asientos completamente renovados que hacen del espacio un ambiente más cómodo y seguro. Esta renovación incluye la mejora en la accesibilidad a la estación, ya que cuenta con rampas para personas con movilidad reducida. La obra se enmarca dentro del plan de renovación de estaciones que lleva



adelante la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), beneficia a unos 30.000 pasajeros que diariamente utilizan esta estación. Si bien todavía continúan los trabajos para la instalación de molinetes, la operatividad de las nuevas boleterías y otros detalles de obra, los trenes ya se detienen en los nuevos andenes.



AR/ Elevación de plataformas



Se siguen llevando a cabo las tareas de readecuación de estaciones por el nuevo servicio electrificado de la Línea Roca. En este caso ofrecemos estos registros de cómo se llevan a cabo las tareas de elevación de plataformas provisionales en la Estación Berazategui del ramal a La Plata y a Bosques (Vía circuito).

También el personal de vía y obras realiza ajustes en las vías principales de la línea, como verificación de fijaciones, cambio de durmientes, lubricación y ajustes de los cambios de vía (ADV) que llevan a vía tercera, donde las nuevas formaciones chinas de coches eléctricos llegan con sus pasajeros provenientes de Plaza Constitución.



AR/ Se recuperó el coche 11 del Premetro



Desde el mes de abril, gracias al esfuerzo y el intenso trabajo del personal técnico y de supervisión del Taller Mariano Acosta, los usuarios del Premetro de Buenos Aires cuentan con una unidad totalmente renovada.

Se trata de la unidad 11, que en octubre del pasado año embistió a un camión que se interpuso imprudentemente en su traza. Metrovías llevó a cabo la recuperación integral del vehículo, para lo cual se diseñó un diagrama de trabajo y se asignó un equipo especial para abordar las tareas. Los trabajos incluyeron la reparación Integral de cabina chocada, el cambio de puertas, la renovación de vidrios y ventanas, la adecuación de chapa en carrocería, la pintura integral de la unidad en el interior y exterior la lateralización de asientos, el cambio de pisos en accesos e interior de coche, la iluminación LED en cabina y salón de pasajeros y el acondicionamiento de los ventiladores y sistemas de aireación del salón.

Además y a consecuencia del siniestro vial suscitado, los trabajos realizados incluyeron las revisiones y reparaciones contempladas en el plan de mantenimiento establecido para la flota y las pruebas de control operativo de rigor, insumiendo alrededor de 300 horas hombre para realizar todos los trabajos y poner el coche nuevamente en servicio.

AR/ Se mejorará el Belgrano Norte



El Ministerio de Transporte de la Nación anunció el 11 de mayo un Plan de Modernización con obras de infraestructura y seguridad para toda la línea Belgrano Norte (Corredor Retiro-Villa Rosa), que desde 1994 es operada por Ferrovías, una empresa del Grupo Emepa.

Se trata de una inversión de ARS 1640 millones en los próximos 4 años, que se destinarán a: la renovación de vías (ARS 640 M), la reparación y mantenimiento de coches y locomotoras (ARS 420 M), y la incorporación de un sistema de frenado automático (ARS 270 M). Adicionalmente, se harán



JPA

JPA S.A.
Av. Pte. Julio A. Roca 751 Piso 6
(C1067ABC) Buenos Aires
Argentina
Tel.: (54-11) 4342-8930 / 8927 / 8982
Fax: (54-11) 4032-0269
E-mal: jpa@jpasa.com.ar

- Rieles
- AdV
- Fijaciones
- Paragolpes
- Soldadura Aluminotérmica
- Material Rodante



soluciones activas
PARA EL TRANSPORTE DE HOY

obras en estaciones y mejoras en el señalamiento (ARS 310 M). Con estos adelantos se mejorarán los tiempos, las frecuencias y la calidad de viaje de las 70.000 personas que utilizan esta línea todos los días.

Esta línea tuvo uno de los mejores servicios en el área metropolitana, con una frecuencia de 8 minutos, puntualidad asombrosa y limpieza ejemplar. Sin embargo, en los últimos años fue prácticamente abandonada y hoy la frecuencia es de 20 minutos, debido a que sólo quedaron en uso 14 de las 23 formaciones que posee.

Con este plan se planea recuperar inmediatamente tres formaciones: una habilitada por la CNRT y otras dos cedidas por el Belgrano Sur con el propósito de bajar la frecuencia a 14 minutos y en un futuro recuperar los 8 que la caracterizó otrora.

El Belgrano Norte, junto a las líneas San Martín, Belgrano Sur y Urquiza, serán las primeras de las ocho líneas del área metropolitana en tener aplicada la nueva tecnología, presente en todos los sistemas modernos del mundo y que hace que los trenes se detengan automáticamente si no se respetan las señales de detención.



COPIMEX

CONSTRUCTORA AGROPECUARIA COMERCIAL
E INDUSTRIAL SOCIEDAD ANONIMA

DESDE 1947

COPIMEX C.A.C.I.S.A. ES UNA EMPRESA QUE SE HA ADAPTADO A LOS CAMBIOS DEL MERCADO, CON UN EXCELENTE RECONOCIMIENTO EN EL MISMO Y UNA PASIÓN POR LO QUE HACEMOS.



Avenida Sucre 2520, Beccar (1643) San Isidro, Buenos Aires, Argentina
Tel. / Fax (+54 11) 47 32 29 05

AR/ Nuevo tercer riel para el Mitre



Alejandro Bermejo

La empresa inglesa Brecknell Willis será la proveedora de un moderno sistema de Tercer Riel de acero inoxidable diseñado y fabricado específicamente para las necesidades de la Línea Mitre.

De acero inoxidable y aluminio, su principal característica es que se encuentra realizado con soportes y fijaciones aptas para cualquier tipo de durmiente y que posee una vida útil mínima en servicio de 35 años.

El proceso de fabricación incluye una sección de aluminio y una placa resistente de acero inoxidable. Los materiales serán enviados desde el Reino



Ejemplo de prueba de tercer riel instalado en la estación Retiro Mitre.

Unido en los próximos meses y permitirá comenzar la instalación en la línea en los siguientes tramos:

Ramal Tigre:

San Fernando – Tigre: 3,6 km de vía doble.

Martínez – SER San Isidro: 3,8 km de vía doble.

SER Palermo – Núñez: 5,8 km de vía doble.

Ramal J. L. Suárez:

SER Palermo – Coghlan: 6,4 km de vía doble.

San Martín – J.L. Suárez: 7,7 km de vía doble.

La instalación de este sistema de tercer riel permitirá restablecer el nivel de tensión entre las Subestaciones Rectificadoras (SER), que son las que le proveen energía al sistema. Entre estos tramos se cambia el tercer riel para que conduzca mejor la energía dándole más seguridad y estabilidad a la red eléctrica de la línea.

ZAPATILLAS Y PASTILLAS DE FRENO
DE COMPOSICIÓN DE USO FERROVIARIO

**Mas bajo costo
por kilómetro
mayor vida útil**



45
Años

WWW.SIDEREA.COM

AR/ Definición de estándares en SBA



A través de un Concurso Privado, Subterráneos de Buenos Aires (SBA), seleccionó a la empresa española de ingeniería Asesoría Integral Ferroviaria, S.L. (AIF) para evaluar la seguridad y definir estándares.

El alcance de los trabajos comprende la evaluación de la seguridad de las diferentes líneas de SBA, la definición de los estándares seguridad, la propuesta de un nuevo modelo organizativo y la formación del personal en relación con la seguridad ferroviaria.

Los propósitos fundamentales del establecimiento de los métodos comunes de seguridad y de las evaluaciones de la misma son los siguientes:

- Armonización de la estructura de regulación de SBA con el Operador.
- Definición de las responsabilidades entre los actores.
- Desarrollo de los objetivos comunes de seguridad y los métodos comunes de seguridad desde un punto de vista amplio que permita la armonización de las normas de aplicación.
- Establecimiento en SBA de una autoridad de seguridad y un cuerpo de investigación de accidentes e incidentes.
- Definición de los principios comunes para la gestión, regulación y

supervisión de la seguridad ferroviaria.

La inspección de seguridad se llevará a cabo sobre la red de SBA para obtener un diagnóstico del estado actual de las instalaciones en términos de seguridad, en base a las prescripciones recogidas en la normativa CENELEC.

En particular, las instalaciones que se van a supervisar por su afección a la seguridad ferroviaria son las siguientes:

- Equipamiento embarcado de Señalización.
- Instalaciones fijas de Señalización, incluido el Centro de Control de Tráfico (CTC).
- Equipamiento embarcado de los Sistemas de Protección del Tren.
- Instalaciones fijas de los Sistemas de Protección del Tren.

Las conclusiones obtenidas de esta Evaluación permitirán a SBA actuar para la mejora de la seguridad global de la red. AIF ha creado un equipo con Belgorail, certificadora belga, y FGC, operadora pública de los ferrocarriles catalanes para el buen término del proyecto.

AIF en la Argentina y el mundo

Esta compañía ya se encontraba desarrollando trabajos para la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad para la red de SBA.

AIF está representada en Argentina por G. Siritto & Asociados y es una empresa constituida en 2010 con socios de dilatada actividad profesional en el campo del transporte ferroviario, sus infraestructuras, el material rodante, los talleres y el mantenimiento, la logística, la señalización, la electrificación, la normativa ferroviaria, etc. Han hecho estudios, análisis y auditorías de varios tipos en España, India, Arabia Saudita, Colombia, Brasil y Perú.



Vehículo ultraliviano ideado especialmente para circular sobre ramales ferroviarios sin uso, o con infraestructura de vías con bajo mantenimiento.

En donde los trenes convencionales no pueden entrar, entra el

TECNOTREN

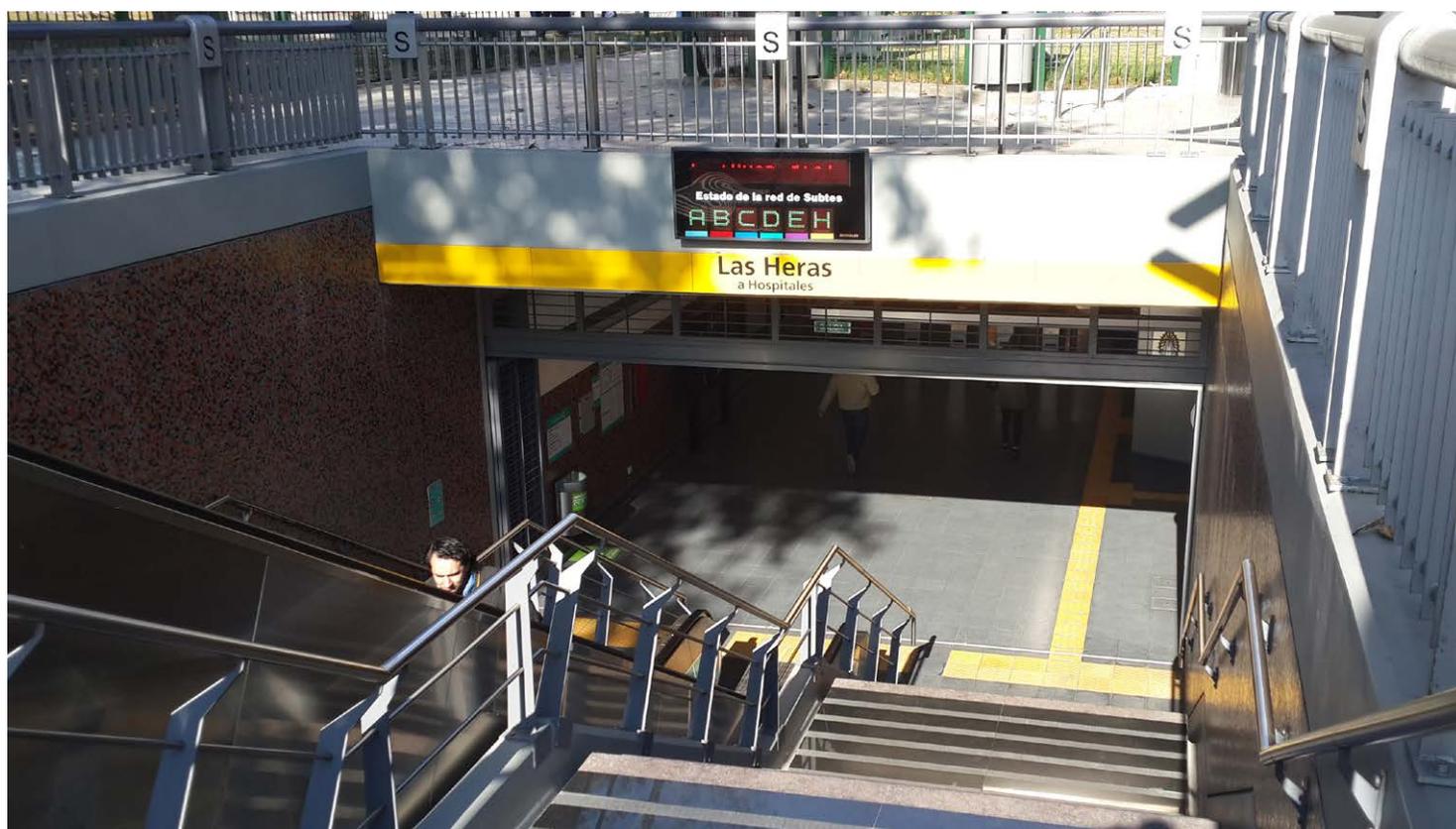
Vehículos individuales, duplas o triplas.

25 de Mayo 2294, (1617) El Talar, provincia de Buenos Aires, Argentina. Tel./Fax.: (54-11) 4740-5859. E-mail: tecnoporte@tecnoporte.com.ar



Nuevo: Tren Universitario Platense

AR/ El Plan de Subtes 2016



El jefe de Gobierno de la Ciudad, Horacio Rodríguez Larreta, junto al ministro de Desarrollo Urbano y Transporte, Franco Moccia y el presidente de SBA, Juan Pablo Piccardo, presentaron el Plan de Subtes 2016. Durante el evento, se expusieron los objetivos a alcanzar a lo largo de este año para mejorar el servicio y la calidad de viaje de más de un millón de pasajeros que se mueve todos los días en subte por la ciudad.

Durante la presentación, se plantearon las principales metas a alcanzar este año para mejorar el servicio: frecuencia de 3 minutos; incorporación de material rodante con aire acondicionado en más del 60% de la flota; y ampliación del Plan de Modernización con wifi gratuito en toda la red y en coches, extensión del sistema “Próximo subte”; y la instalación de 250 terminales de recarga SUBE para cargar saldo de manera rápida, fácil y confiable.

Asimismo, se destacaron los planes de extensión de la red, que incluyen la puesta en funcionamiento de la estación Santa Fe, de la Línea H—que combinará con la Línea D—, y las obras de ampliación de la Línea H—con Facultad de Derecho y Sáenz— y de la Línea E—con las estaciones Correo Central, Catalinas y Retiro—.

En cuanto a seguridad, se seguirán incorporando cámaras en puntos estratégicos de la red, por lo que a fin de año serán 1500 los dispositivos supervisados las 24



horas desde el Centro de Monitoreo Independencia. Asimismo, el 60% de las de boleterías estarán blindadas a fines de 2016.

Por último, también se hizo referencia a mejoras generales en estaciones, como el cambio de pórticos y señalética y nuevas intervenciones artísticas, y a obras de infraestructura imprescindibles para ofrecer un servicio más rápido y seguro, como la renovación del sistema de señales y aparatos de vía, la incorporación de ventilación forzada, y la ampliación de cocheras y talleres, fundamentales para la operación.

Vení a Tierra del Fuego, a disfrutar un viaje inolvidable

A photograph of a steam train chugging through a lush green mountain landscape. The train is emitting large plumes of white steam. The train is green and has gold-colored accents. The landscape is hilly and covered in green vegetation. A tree stump is visible in the foreground.

USHUAIA - PATAGONIA ARGENTINA

EL TREN DEL FIN DEL MUNDO
PARQUE NACIONAL TIERRA DEL FUEGO

THE END OF THE WORLD TRAIN
TIERRA DEL FUEGO NATIONAL PARK

info@trendelfindelmundo.com.ar

Tel: (+54 2901) 431 600
Fax: (+54 2901) 437 696

AR/ Arribaron otros 25 coches para SBA



Subterráneos de Buenos Aires (SBA) informó que ingresaron al país nuevos coches para la Línea A, sumando a 35 las unidades que muy pronto comenzarán las pruebas necesarias para incorporarse al servicio para atender a sus 240 mil usuarios diarios.

Los coches forman parte de un lote de 105 unidades adquiridas para esta línea, de las cuales 10 ya están en funcionamiento, 35 comenzarán las pruebas para entrar en servicio de manera progresiva durante este año.

Además, en 2013 se habían incorporado 45 coches similares.

Son unidades CITIC de origen chino, similares a las existentes en la línea y que reemplazaron a los casi centenarios coches belgas La Brugeoise. Cuentan con aire acondicionado y capacidad para 133 pasajeros. Además, son de acero inoxidable, totalmente accesibles, y cuentan con sistema de aviso sonoro de estaciones.

Desde 2013, SBASE se hizo cargo del servicio y viene desarrollando el Plan de Material Rodante, a partir del cual se adquirieron más de 400 coches con aire acondicionado, luego de años sin mantenimiento ni renovación de flota. Además preservará parte de la flota histórica de los coches belgas.



ASOCIACION LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES
50 Años
ALAF

50 AÑOS IMPULSANDO EL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES LATINOAMERICANOS

Av. Belgrano 863 - 1er piso
 Buenos Aires - Argentina
 Tel/Fax (54 11) 4342-7271

www.alaf.int.ar
alaf@alaf.int.ar

Facebook, Twitter, YouTube

AR/ Recarga de la SUBE mejorada



Durante los últimos días del mes de abril, fueron puestas en funcionamiento máquinas de recarga de tarjeta SUBE a lo largo de toda la Línea D de Subte, para que los usuarios puedan cargar saldo de un modo ágil y rápido.

Ya se encuentran operativas en las estaciones Congreso de Tucumán, Juramento, José Hernández, Olleros y Palermo, y forman parte de un total de 250 terminales que se incorporarán en toda la Red.

Estas máquinas, que funcionan con dinero en efectivo, guían al usuario paso a paso y permiten también consultar el saldo.



DISCOS

PARA CORTAR RIELES

T24 AX Special

Disco para tronzadora sensitiva, con tiempo de corte y rendimiento excelente
Av. Santa Fe 2729 of. 49 BA rieltek@gmail.com 011 4823 6519





Próximamente, también se podrá realizar la carga de saldo con tarjetas de crédito y débito.

De esta manera, los usuarios podrán ahorrar tiempo, evitar colas y administrar el saldo de sus tarjetas.

Para asistir a los pasajeros en la utilización de las máquinas y evacuar cualquier duda que se presente, en cada estación habrá asistentes que han sido especialmente capacitados para esta tarea.

G. Sirito & Asociados

Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales



MASTER GOM S.R.L.

TIMKEN



ASESORÍA INTEGRAL
FERROVIARIA, SL (ESPAÑA)

Fundarg SRL



Montevideo 735 - Piso 5 - C1019ABO - Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: (011) 4814 1529 / 4813 8594 / 15 4430 4614

E-mail: sirito@sirito-y-asociados.com.ar

La UIC pone foco en los trenes turísticos



La Unión Internacional de Ferrocarriles (conocida por la sigla UIC, del francés Union Internationale des Chemins de Fer) es la asociación mundial del sector ferroviario internacional. Fundada en 1922 con el objetivo de avanzar hacia la estandarización, en la actualidad tiene 171 miembros, entre ferrocarriles nacionales, operadoras, administradores de infraestructura, compañías de transporte público y otras.

En los últimos años la organización ha puesto especial énfasis en cuestiones como la liberalización y globalización del sector ferroviario mundial, o los nuevos retos que le plantea al ferrocarril su papel clave en un escenario de desarrollo sostenible y lucha contra el cambio climático, pero recientemente ha puesto foco en los ferrocarriles turísticos.

A tal fin ha organizado un seminario de trenes turísticos para el mes entrante en el que pretende promocionar la actividad incrementando la visibilidad de cada oferta mundial a través de una página de internet, entre otras formas.

Dicho seminario se celebrará el 8 de junio en París y los detalles del mismo se pueden ver aquí.

Para ver hasta qué punto esta acción de la UIC puede ayudar a los



Ignacio Barrón - Director del Departamento de Viajeros y Alta Velocidad y coordinador de la Región Latinoamérica de la UIC.

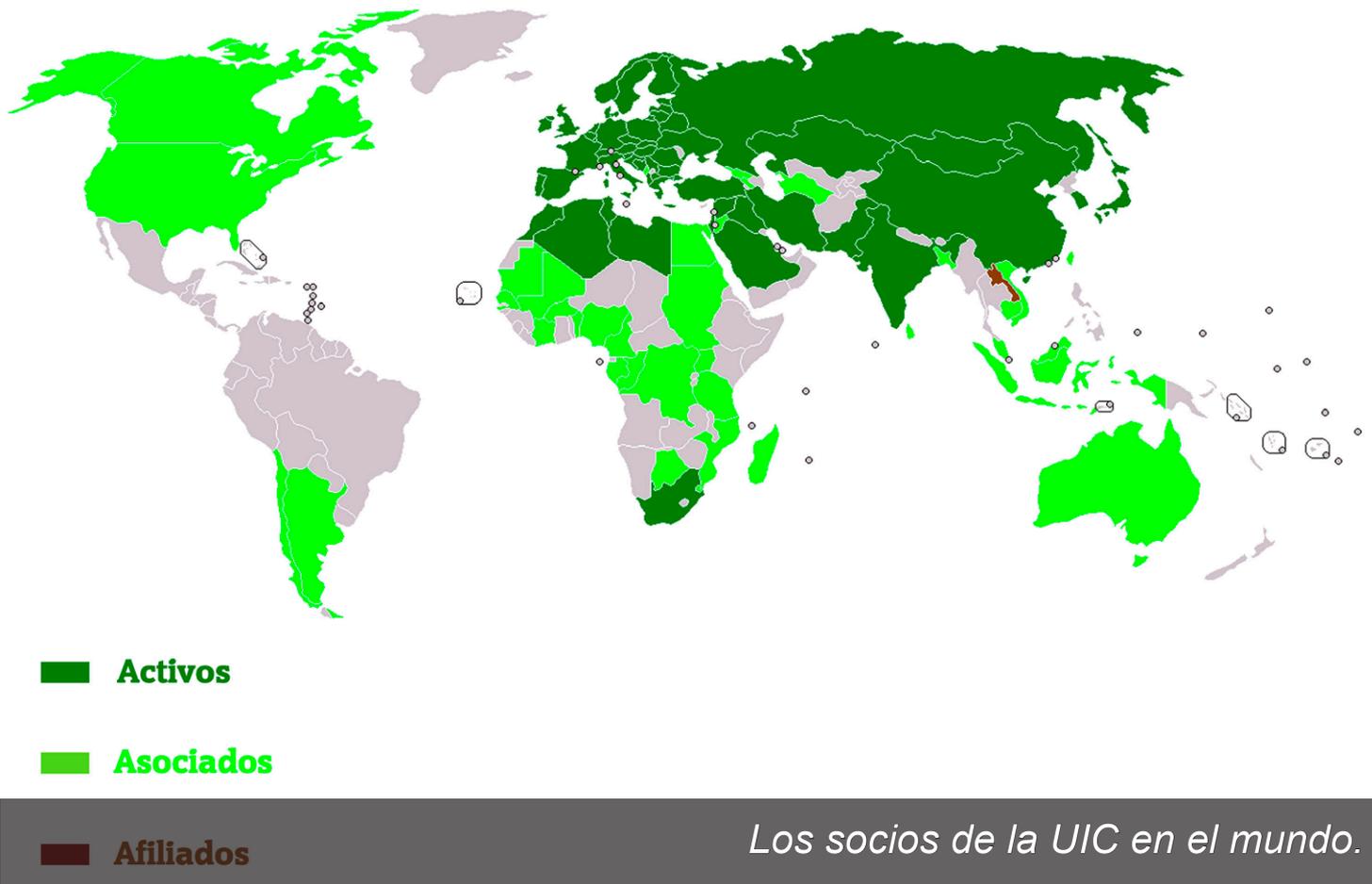
ferrocarriles turísticos latinoamericanos, conversamos con Ignacio Barrón, Director del Departamento de Viajeros y Alta Velocidad y coordinador de la Región Latinoamérica, de la UIC.

TR: ¿Qué injerencia puede tener UIC en el concierto de las decisiones de los ferrocarriles?

IB: UIC no es autoridad como para hacer cumplir normas, pero puede ayudar estableciendo normas o consejos a las autoridades de aplicación ferroviarias o regulatorias en beneficio de los ferrocarriles.

TR: Para el caso del seminario TopRail, ¿cómo cree que influenciará en el desarrollo la actividad turística?

IB: Los viajeros del tren, ya sea por estudio, trabajo o placer son una comunidad inmensa a la que debemos dar atención para mejorar el servicio. En cada caso se puede al menos insertar una parte de turismo en esos viajes hacer algo al respecto para fomentarlo. En TopRail estamos dando un primer paso en la atención a los servicios turísticos en cualquiera de sus formas.



TR: ¿Cómo los clasificaría?

IB: El tren turístico por antonomasia es aquel al menos le lleva un par de días a un lugar distante y que el mismo viaje es una aventura reconfortante, ya sea por el servicio de calidad o el cuidado del tren. Son los llamados trenes crucero, como el Tren Azul en Sudáfrica. Luego están los trenes de un día de viaje, de un nivel menor pero con un atractivo por los paisajes que atraviesa, como el Tren a las nubes en Argentina. De fracción de día están los viajes cortos de trenes históricos donde el mismo tren es el valor del viaje o recorridos turísticos, normalmente acompañados de otra atracción. También hay servicios normales que se pueden tomar como turísticos; esto es un programa turístico combinado con el tren, incluyendo comidas, visitas a lugares de interés, etc., como el Tren de la fresa en España. Todos ellos pueden beneficiarse con una plataforma común a la acceden tanto los operadores como los turistas.

TR: ¿O sea que harán una base de datos universal?

IB: No sólo eso. TopRail intentará atraer a los ferrocarriles privados, los comerciales, los turísticos, combinados o no. Tratará de aportar conocimiento

para mejorar los trenes y los servicios a los viajeros. Difundirá este tipo de viajes tanto como pueda, hay que tener en cuenta que muchas veces la gente descubre la existencia de otros trenes en el tren mismo que pasea, y eso lo podemos potenciar en base al conocimiento de cada tren.

La idea es crear un “Club internacional de trenes” que identifique a esos trenes por una página web o una lista. Es importante hacer una categorización de cada tren según su estilo, como los hoteles hacen con sus estrellas. Emitir un carnet o tarjeta de fidelidad para coleccionar los viajes de trenes del mundo. En fin hay muchas cosas que se pueden hacer desde la unión de los esfuerzos puntuales y UIC puede colaborar eficientemente con ese propósito.

TR: ¿Tienen un grupo de trabajo que haga la tarea?

IB: UIC tiene unos 140 empleados, de los cuales unos 40 son de cada ferrocarril miembro. Hay especialistas en cada área y equipos profesionales que pueden hacer la difusión a nivel papel o electrónica de cada uno de nuestros intereses, a los que sumamos ahora el tren turístico.



TR: ¿Cómo se participa de la UIC?

IB: En UIC tenemos tres categorías de socios, los activos, los asociados y los afiliados que participan con un canon o con gente para el mantenimiento de la institución. De hecho yo soy un español ex Renfe y mis compañeros son de diversas partes del mundo.

TR: ¿Cómo cree que se podrá favorecer a los ferrocarriles latinoamericanos?

IB: El primer paso es tener conocimiento de ellos. Los hay famosos y menos conocidos que deseamos que se integren a este foro de la UIC. Para favorecer a estos grupos vamos a integrarlos inicialmente en sin que tengan la necesidad de asociarse. Tenemos planeado hacer congresos donde se podrá participar físicamente o a través de la web para que las distancias no sean un impedimento de comunicación.

Un mayor conocimiento mejorará la oferta para el usuario y al operador le mejora su negocio. Con el conjunto de la información de los trenes turísticos podremos etiquetar, definir comercialmente, promocionar, calificar, informar, en definitiva ayudar a cada ente de este tipo, que normalmente están aislados de la operatoria comercial.



TR: ¿Y los trenes históricos también entran en este plan?

IB: Los trenes antiguos necesitan homologación. Nosotros no somos autoridad, pero podemos establecer criterios de homologación. Las redes comerciales tienen sus ocupaciones programadas, sus riesgos, condiciones de calidad y si los trenes antiguos están homologados pueden compartir esas redes, cubriendo una necesidad de turismo que cada día se impone más. Recientemente se volvió a autorizar en el Reino Unido a correr trenes a vapor en línea principal y por distancia considerables. Ello muestra que hay un público para eso y que se lo puede satisfacer, al mismo tiempo que se enriquece la historia, se activa el comercio y todos se benefician.



TOURISM ON RAILWAYS WORKSHOP

A world of opportunities

8 JUNE 2016
PARIS

 **TOPRAIL**


CL/ Nuevos trenes, aplastados

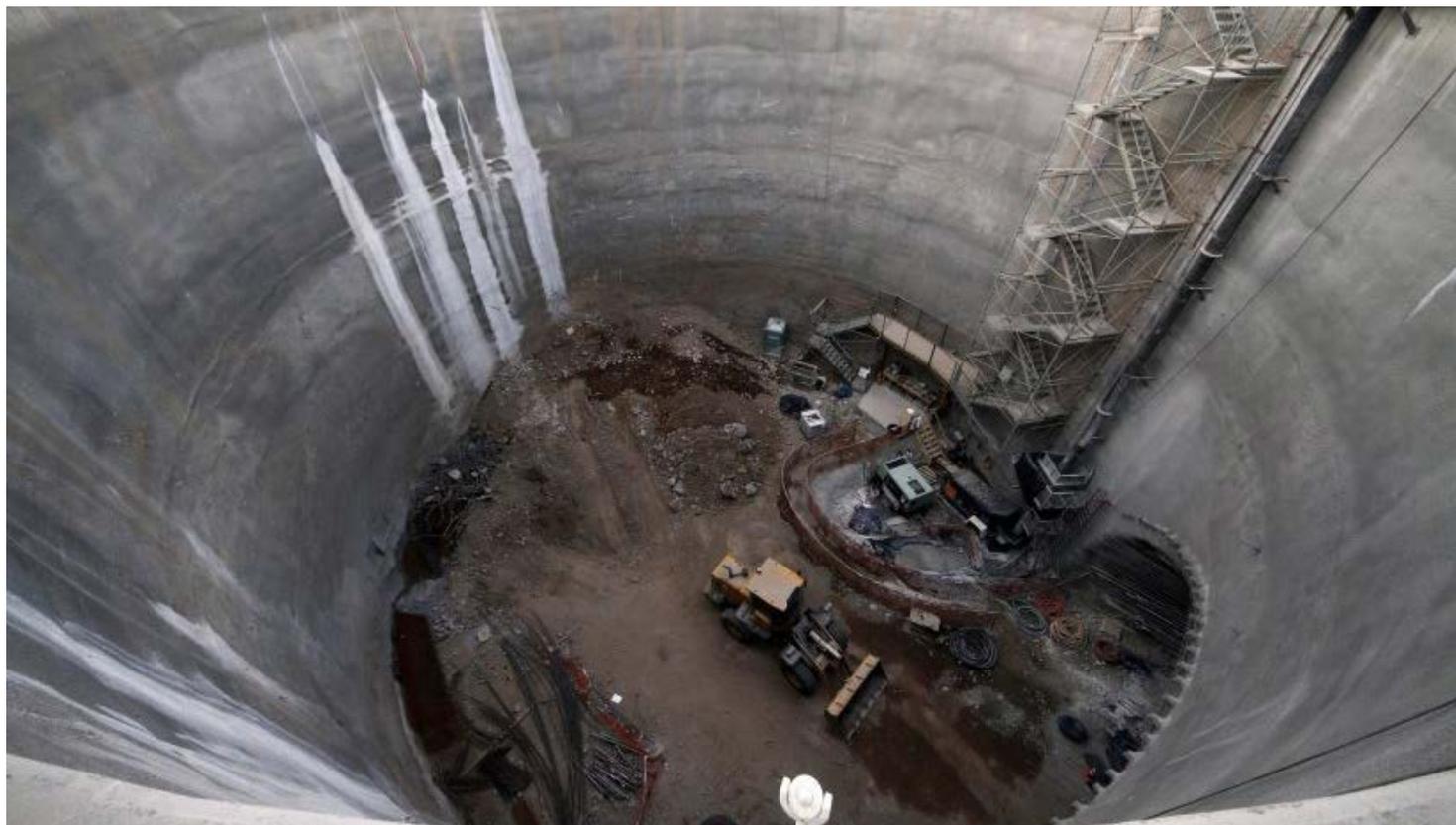


Algunos coches de los nuevos trenes que serían utilizados para las futuras líneas 3 y 6 del Metro de Santiago de Chile, llegaron totalmente aplastados. “Uno de esos trenes presentó daños importantes producto de la caída de una compuerta y parte de la carga de una bodega que estaba sobre los carros durante el proceso de transporte”, señala un comunicado de la compañía Metro de Santiago.

La misma asegura que los vagones aplastados pertenecen al último cargamento del subterráneo que arribó al puerto de Valparaíso. La compañía de transporte masivo precisó, a través de la red social twitter, que “dicho tren no ha sido ni será recibido por Metro” y aseguró que “el accidente no afectará la ruta del proyecto ni en tiempos, ni en la operativa comprometida”.



CL/ Obras para las líneas 2 y 3 del Metro



A partir de este 1 de junio comienzan las obras de ingeniería que darán vida a la extensión de la Línea 2 y de la futura Línea 3 del Metro de Santiago, proyecto que beneficiará a 600 mil habitantes de las comunas de El Bosque, San Bernardo y Quilicura, respectivamente.

La ampliación proyectada incluye 9 nuevos kilómetros de vías y estaciones subterráneas que se sumarán a la amplia red del tren urbano.

En el caso de la extensión de la actual Línea 2 (El Bosque y San Bernardo), se construirán 5,1 kilómetros y cuatro estaciones prolongándose desde estación La Cisterna hasta el Hospital El Pino, por avenida Padre Hurtado, en el límite de las comunas de San Bernardo y El Bosque.

En tanto, la extensión de la futura Línea 3 (Quilicura) sumará 3,8 kilómetros, agregando tres estaciones al trazado actual, llegando hasta el entorno del centro cívico de la comuna de Quilicura por la Avenida Manuel Antonio Matta, trayecto que demorará 19 minutos entre Universidad de Chile a Plaza Quilicura.

Asimismo, permitirá su integración con otros medios de transporte, como la combinación en la futura estación Quilicura de Ferrocarriles del Estado (EFE).

BR/ La Antorcha Olímpica viajó en tren



La antorcha olímpica viajó en la 42 en su recorrido de Atenas a Río.

Después de muchos años de postulación (desde 1936) Río de Janeiro ha logrado ser sede de los juegos Olímpicos por primera vez. Los juegos, que se realizarán a partir del 5 de agosto, están precedidos por la llegada de la antorcha Olímpica fue encendida en el templo de Hera en Olimpia, Grecia, el 21 de abril de 2016. Luego de recorrer varios lugares de Grecia la antorcha llegó el 27 de abril a Atenas y el 3 de mayo a Brasilia, la capital de Brasil. Luego de visitar 329 poblaciones de todo el país, la antorcha llegará a Río de Janeiro. Más de 12.000 corredores llevaron la antorcha recorriendo más de 22.000 kilómetros.

En su recorrido brasilero, la llama olímpica pasó el domingo 15 de mayo de 2016 por las ciudades históricas de Sao Joao del Rei y Tiradentes.

En línea con la tradición de la ciudad, las campanas sonaron cuando la antorcha llegó al centro histórico, para rendir homenaje a la llama olímpica. La ceremonia siguió por varias iglesias y finalmente fue llevada a la estación de tren para llevarla a bordo de una de las locomotoras preservadas del viejo ferrocarril de 760 mm de trocha que une ambas ciudades.

La Baldwin 42, una 4-6-0, fue engalanada para el evento y llevó a uno de los

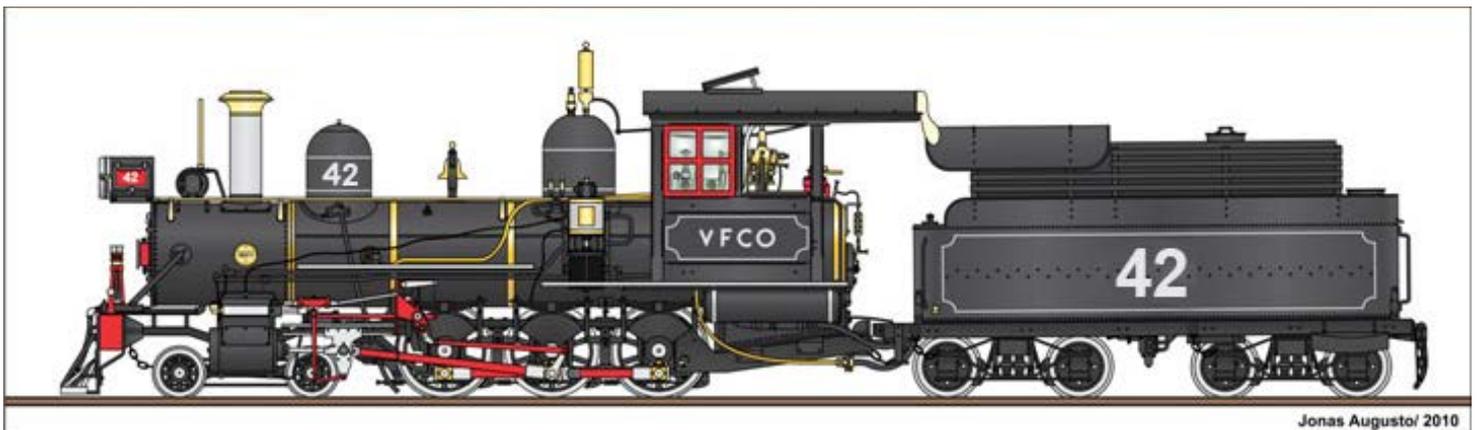


La 42 en sus años de servicio activo.

corredores con la llama olímpica.

Luego del viaje en tren la llama olímpica llegó a Tiradentes, para seguir su viaje hasta su destino final.

El tren es un vestigio de la línea de ferrocarril que fuera inaugurado por el emperador Don Pedro II en 1881, el Ferrocarril del Oeste de Minas -EFOM. Era una vía de comunicación importante para la producción agrícola e industrial de Brasil. El tren de vapor es ahora una de las atracciones turísticas de la región y está catalogado por la Agencia Nacional de la Herencia.



PE/ Vuelve el servicio de Arica a Tacna



El coche motor restaurado.

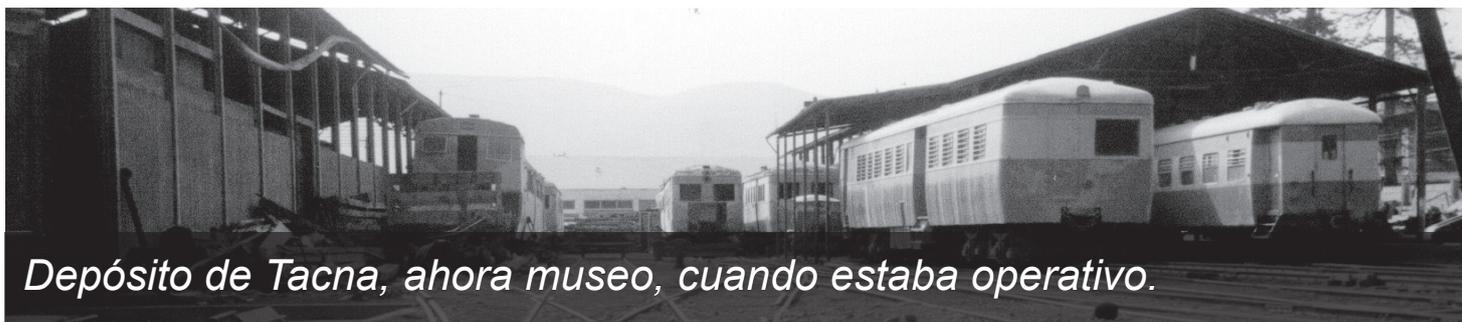
Tras 4 años de inoperatividad el 28 de mayo volvió el servicio del Ferrocarril de Arica a Tacna. El coche motor 261 tendrá dos horarios por día y el costo del pasaje será de unos 5 USD. El servicio apunta al turismo entre ambas ciudades, con puestos aduaneros de migraciones en cada estación.

El recorrido de 62 kilómetros atraviesa el desierto de Tacna, tiene una sola estación intermedia llamada Hospicio y dura aproximadamente una hora y media.

La iniciativa corresponde al Gobierno Regional de Tacna y desde 2015 se iniciaron los trabajos de mantenimiento en la estación, las vías y el coche motor.

Se espera tener 200 pasajeros diarios y con ello generar ingresos para el mantenimiento del recinto y pago del personal contratado, así como para reforzar la seguridad con la instalación de cámaras de seguridad. El plantel es de diez trabajadores, entre ellos cuatro maquinistas y dos mecánicos.

Si existiese demanda por el servicio, se podría incrementar las horas de salida y reforzar el servicio con un segundo coche motor que se encuentra hoy en Huancayo.



Depósito de Tacna, ahora museo, cuando estaba operativo.

Este ferrocarril fue inaugurado en 1857 con trocha 1435 mm y pertenece al Perú. Al ocupar los chilenos Tacna y Arica durante la Guerra del Pacífico, el ferrocarril estaba en manos de la empresa inglesa Arica & Tacna Railway Co y no fue objeto de expropiación.

Tras el Tratado de Lima de 1929, Tacna ya había vuelto a ser peruana, y la sección del ferrocarril que estaba del lado chileno también quedó como propiedad peruana con soberanía chilena. En 1955, al nacionalizarse el ferrocarril quedó bajo la propiedad del Estado Peruano.

En la estación de Tacna se encuentra el Museo del Ferrocarril donde se muestran las locomotoras, fotografías, impresos relativos al ferrocarril y a las ciudades de Tacna y Arica antes de 1929.

FERRO XPRESO PAMPEANO



El ferrocarril del agro argentino

Centro Operativo Brickman 2200 Tel (0291) 456-4054 Bahía Blanca

Gerencia Comercial Conesa 1073/75 (C1426AQU) Buenos Aires, Argentina. Tel. (011) 4014-7900. Fax (011) 4014-7930

Blue Train, un ferrocarril de 5 estrellas



Veintisiete horas de viaje a bordo del tren de lujo por excelencia de África alcanzan para revivir, en un auténtico hotel de 5 estrellas sobre ruedas, la aventura de los europeos atraídos por la fiebre del oro y los diamantes de la Sudáfrica de principios del siglo XX.

Esta es la tentadora propuesta del Blue Train y sus 19 coches de lujo, propiedad de la empresa pública ferroviaria sudafricana Transnet.

El Blue Train puede hospedar a unos 80 pasajeros en la ruta de 1.600 kilómetros entre Ciudad del Cabo y Pretoria, dos de los centros neurálgicos de Sudáfrica. El trayecto se remonta a los años 20 y es uno de los más emblemáticos del mundo junto con los que transitan el Orient Express europeo y el Transiberiano ruso.

En los coches recubiertos de madera de alta calidad, el tren azul alberga íntimas suites con todos los detalles a punto, sin contar los bares y salones para charlar o relajarse leyendo simplemente observando vistas espectaculares de un paisaje permanentemente cambiante que se disfruta a través de los grandes ventanales. Uno de los puntos más álgidos del recorrido es cuando se atraviesa el desierto del Karoo.

Conocido en los orígenes como el "tren del champán", por los brindis eufóricos de los pasajeros que habían conseguido hacer buenos negocios en las minas de Johannesburgo y Pretoria, el Blue Train sigue siendo, todavía, escenario de celebración.

Un boleto en este tren vale entre ARS 14.000 a 20.000, dependiendo la temporada y categoría, e incluye todas las comidas, las bebidas y algunas excursiones. Para más detalles visitar www.bluetrain.co.za.

Si bien se remonta a los años 20, el tren -que circula a unos 80 kilómetros por hora- reanudó su servicio en 1946, luego de haber sido usado para transporte militar durante la Segunda Guerra Mundial.

Tiene dos paradas intermedias: el balneario victoriano de Matjiesfontein, fundado en 1884 y situado en el desierto Karoo y la ciudad de Kimberley, cuna de la minería de diamantes en Sudáfrica. Ahí los viajeros visitan la antigua ciudad minera, en cuyas casas intactas vivieron los pioneros de esta industria, y el Big Hole, o Gran Agujero, el mayor agujero del mundo excavado con pico y pala, un cráter de 214 metros de profundidad con una superficie de 17 hectáreas y un perímetro de 1,6 kilómetros.



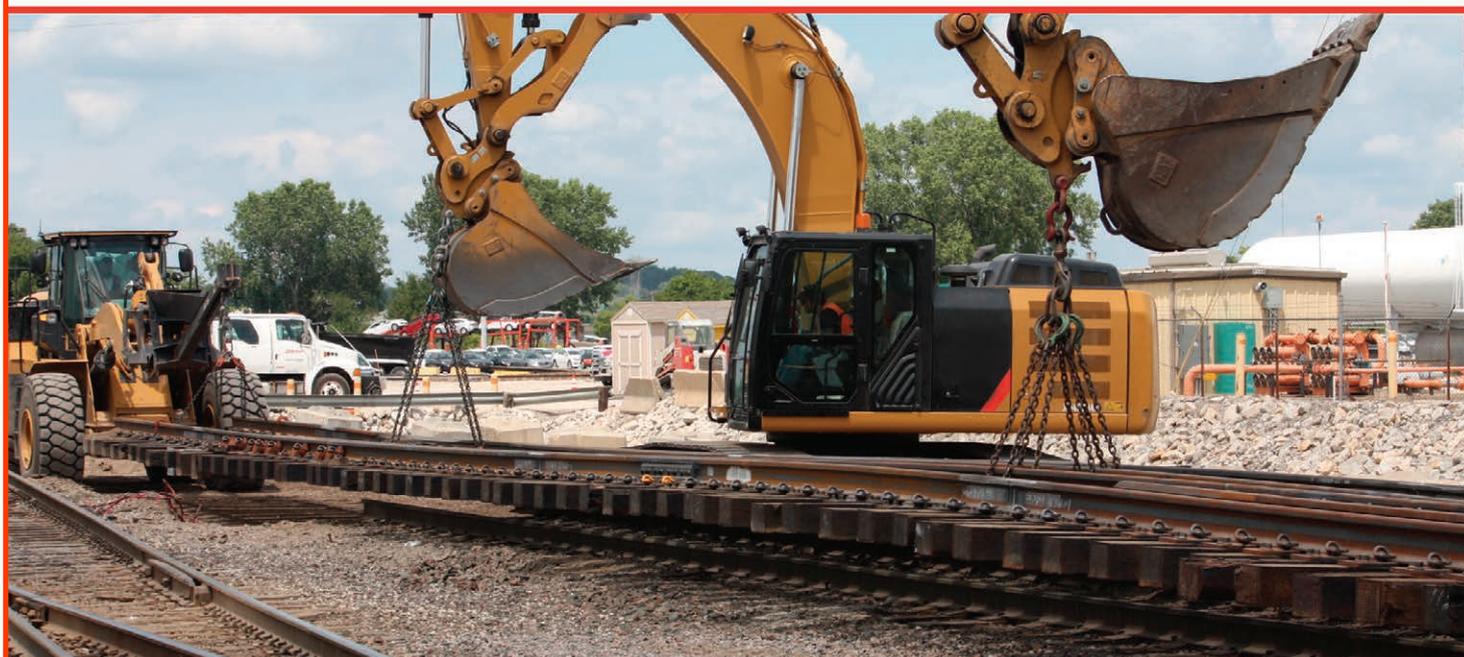
Soldaduras Aluminotermicas (certificación Thermit y Rail Tech)

Liberación de tensiones

Obras de arte; puentes y alcantarillas

Renovación y mantenimiento de vías

Asesoría y proyectos de obras ferroviarias



mauricio@iphingenieria.com

cristian@iphingenieria.com

www.iphingenieria.com



KLINGSPOR

Tecnología en abrasivos

Tel: (+54 11) 4823 6519

Rieltek@gmail.com

Disco de corte de alto rendimiento para rieles

Kronenflex® T 24 AX Special 400x4x2,5 mm



*¡Bajamos los precios!
El mejor disco del mundo
a sólo ARS 190*

El nuevo T 24 AX Special.

*Corta más rápido, durante más tiempo y más constante
que otros discos equiparables de otros fabricantes.*



FABRICACIÓN Y REPARACION DE
MÁQUINAS Y HERRAMIENTAS
PARA MANTENIMIENTO DE VÍA

Av. Santa Fe 2729 Of. 49 - C1325BGC Buenos Aires
Tel: (+54 11) 4823 6519 / Mov: (+54 9 11) 5720 8144
rieltek@gmail.com / www.rieltek.com

PRESENTAMOS LA NUEVA TRONZADORA DE RIELES RIELTEK MÁS ROBUSTA, MÁS POTENTE, MÁS LIVIANA

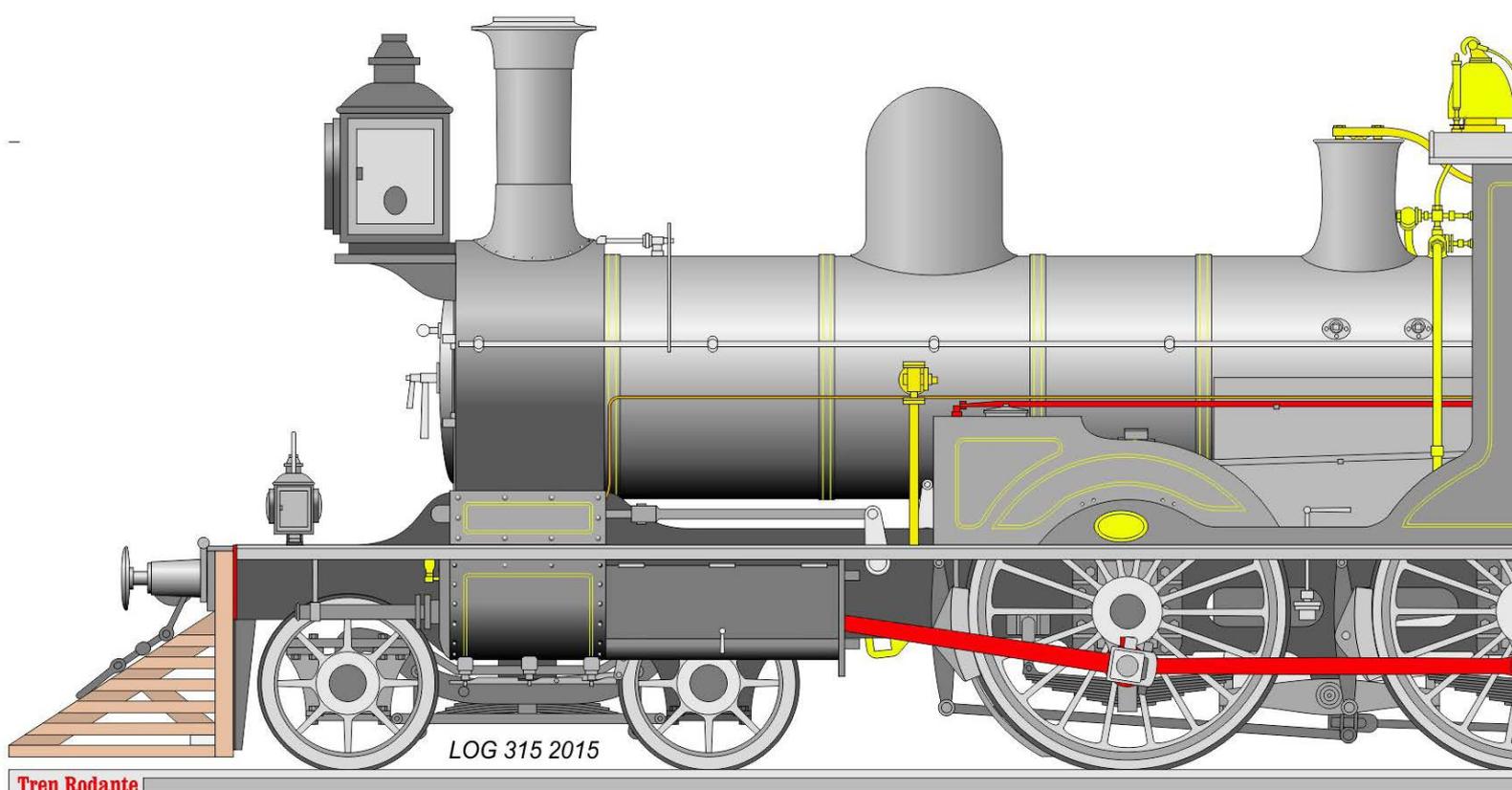


**DISCO 400 MM
7 HP (5 KW)
4600 RPM
12,7 KG**

HASTA 6 CORTES POR DISCO

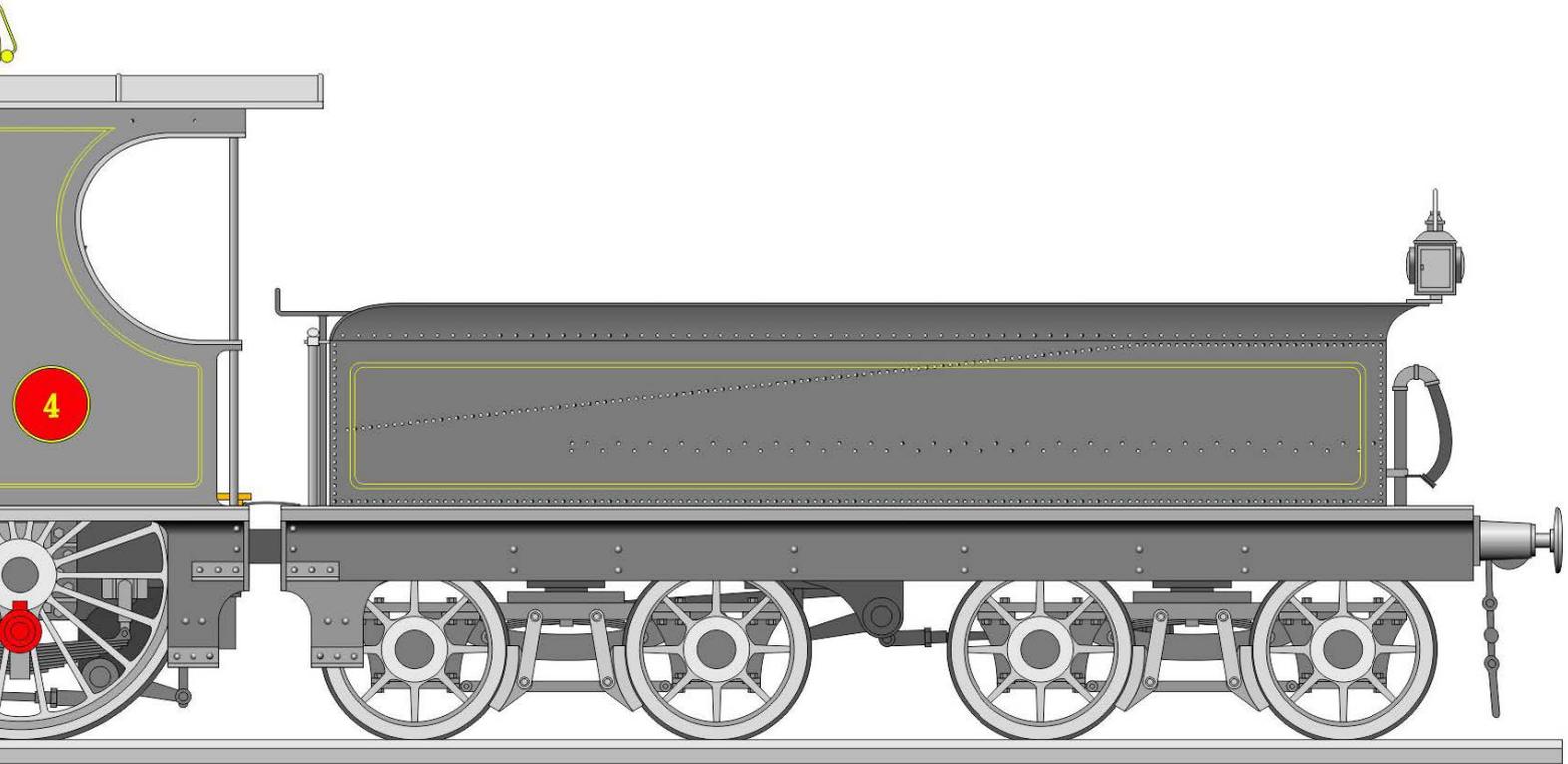
SE RECOMIENDA EL USO DE DISCOS ADECUADOS PARA UN CORTE EFECTIVO

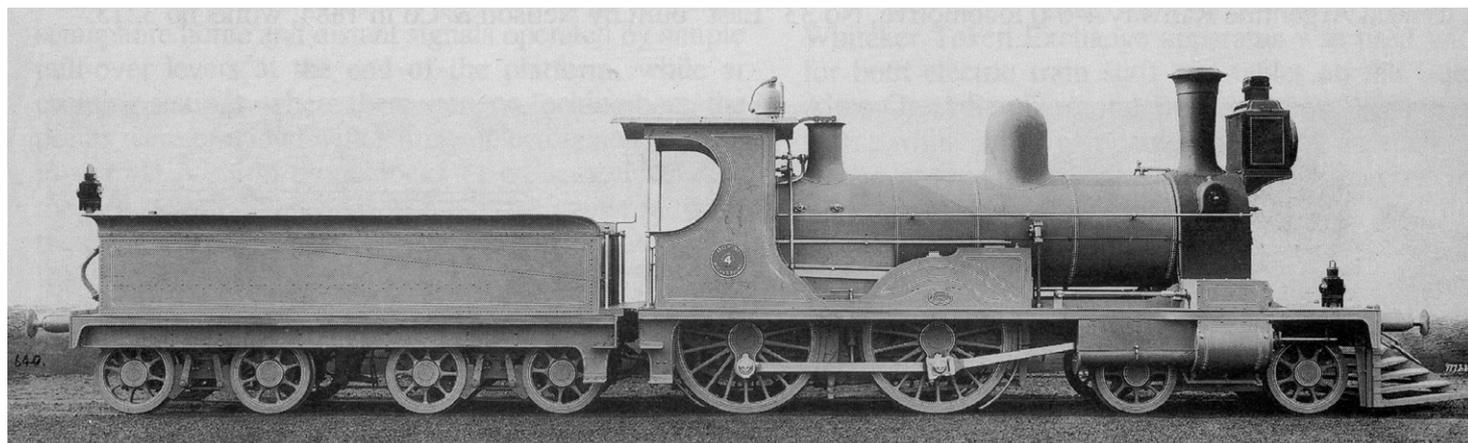
Las Clase 1 del Gran Sud



d de Santa Fe y Córdoba

Por Luis Gutiérrez





Estas locomotoras tienen origen en un ferrocarril que intentó desarrollarse desde las cercanías de Rosario al Sur de Córdoba. Este ferrocarril fue el Gran Ferrocarril del Sud de Santa Fe y Córdoba, una compañía de capitales británicos que inicialmente se llamó “Argentine Midland Railway” pero que finalmente fue el “Santa Fe and Cordoba Great Southern Railway” (SF&CGS), destinada a transportar mercaderías del centro del país al puerto de Villa Constitución, población formada en 1858 entre los arroyos Pavón y del Medio en las cercanías de Rosario con el objeto de tener un puerto favorable y cercano a la línea ferroviaria que entonces se planeaba tender entre Buenos Aires y Rosario.

La línea fue diseñada desde Villa Constitución en la Provincia de Santa Fe hasta La Carlota en la Provincia de Córdoba y el 30 de abril de 1890 se abrió la primera sección entre Villa Constitución y San Urbano (hoy Melincué). El 8 de julio de 1890 la línea llegó a Venado Tuerto, finalizando en La Carlota el 24 de febrero de 1891. El 11 de marzo de 1899 la empresa abrió al público el ramal desde Venado Tuerto hasta Rufino, comenzando así a extender su abanico de influencia.

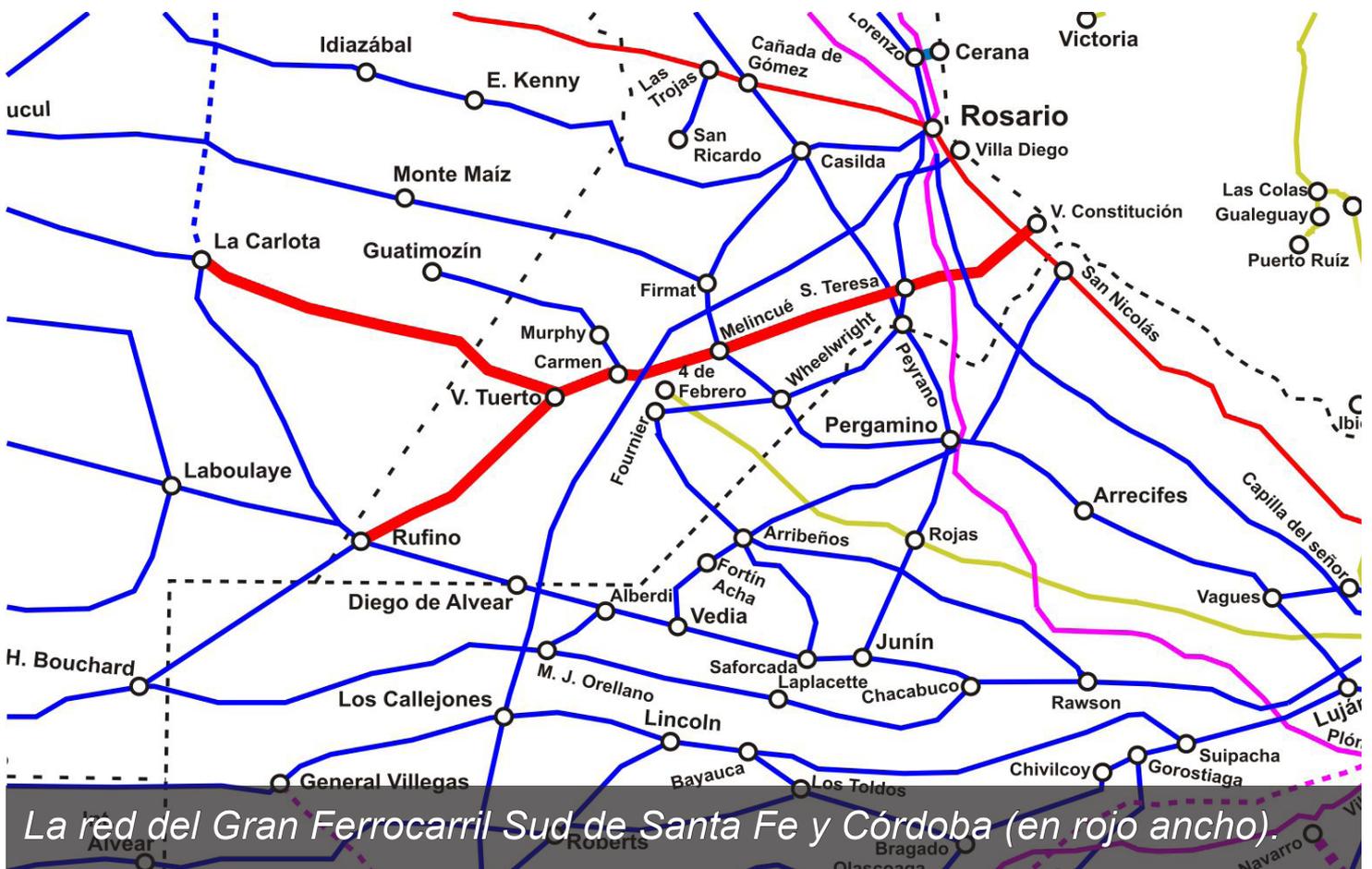
Para cubrir este servicio el GSSF&C adquirió de la compañía Neilson en 1887 cuatro locomotoras para servicio de pasajeros que denominó Clase 1 y numeró 1 a 4, que son las que ilustra esta nota. Con un peso de 36 toneladas y sistema Compound (cilindros diferentes) las Clase 1 eran elegantes locomotoras de ruedas altas (1676mm, igual que la trocha) con la característica poco común y única en la Argentina de tener bogies de chasis interno en el tender, es decir con las ruedas al descubierto.

Las 4 locomotoras estaban acompañadas por otras 6, también de Neilson para servicio mixto, la Clase 2, numeradas 21 a 26, muy similares pero de



configuración 4-6-0, ruedas más pequeñas (1372 mm de diámetro), caldera más grande y de un peso de 46 toneladas. El tender era el mismo.

Hacia 1890, cuando se habilitó a Venado Tuerto y en breve se concluiría a La Carlota, se reforzó el plantel con 2 locomotoras Clase 1 más (La 5 y 6) y otras 6 de la Clase 2 (27 a 32), además de dos pilotas del tipo 0-4-0T provenientes de la fábrica Kitson, que fueron la Clase 3 y se numeraron de 61 a 62. Una locomotora más completaría el roster del GSSF&C en su corta existencia, en este caso una compra de segunda mano al FC Sud del mismo



La red del Gran Ferrocarril Sud de Santa Fe y Córdoba (en rojo ancho).



El empalme Villa Constitución con sus vías a 90 grados es herencia del GSSFyC

tipo y serie que la locomotora que sobrevive aún en San Rafael (La 315) que se clasificó como 4 y se numeró 63.

El 20 de septiembre de 1900 la joven empresa fue comprada por la compañía de capitales británicos Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (BAR), que la cruzaba en el conocido Empalme Villa Constitución, hoy día vigente. La venta incluía una concesión que ya estaba otorgada al Gran Ferrocarril del Sud de Santa Fe y Córdoba para extender la línea desde La Carlota hasta Río Cuarto, que el BAR abrió el 26 de marzo de 1902.



www.bocinasmakk.com.ar



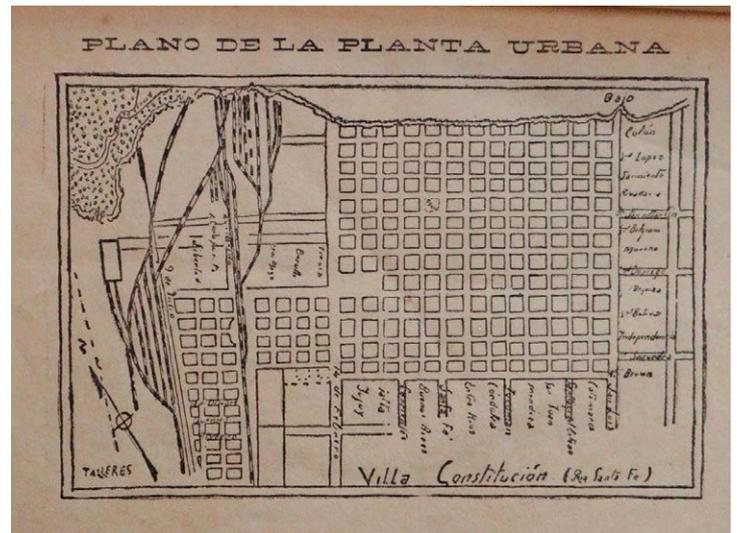
Bocinas para todo tipo de locomotoras
Productos a medida - Válvulas neumáticas -
Asesoramiento técnico - Accesorios - Reparaciones -
Equipos limpiaparabrisas - Bocinas de aire para
autotransporte y navales - Calefactores eléctricos.

Av. Rivadavia 11974 1702 Ciudadela, provincia de Buenos Aires, Argentina.
Tel.: 4653-4370 - Tel/Fax.: 4653-6134 / E-mail: ventas@bocinasmakk.com.ar

Las Clase 1 pasaron a ser en el BAR las Clase IV A y numeradas 61 a 66. Las Clase 2 fueron las VIA, numeradas 136 a 147 y las maniobreras solo se numeraron 302 a 304, comenzando con la 2-4-0T.

Pero a su vez el BAR se unificó con el Central Argentino (FCCA) en 1908 y una tercera numeración afectó a estas locomotoras: 211 a 216 para las Clase 1, 605 a 616 para las Clase 2 y 94, 96 y 97 para las maniobreras. En el FCCA las Clase 1 fueron las P2A (Segunda clase de pasajeros compound) y las Clase 2, las C2A (Segunda clase de cargas compound).

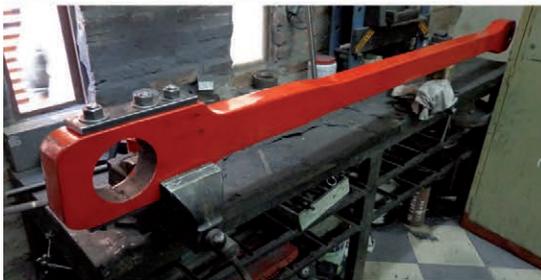
En el FCCA dieron buen servicio hasta 1927, en que se las radió del servicio. Las Clase 1 en 1927 y las Clase 2 cerca de 1920, aunque dos de éstas últimas fueron vendidas en 1910 al Estado para servir a las líneas Patagónicas.



RESTAURACIÓN Y REPARACIÓN DE MÁQUINAS A VAPOR



Reparación de todo tipo de máquinas a vapor, calderas, pruebas hidráulicas, tratamientos de agua, habilitaciones, fabricación de partes faltantes, remetalado en metal blanco, bronceería, puesta en valor estético, mantenimiento en general.



MAQUINASAVAPOR.COM — INFO@MAQUINASAVAPOR.COM — TEL: 011-5290-3169

“La Libertad es un tren”, de Germán Sopeña

Este famoso libro de viajes fue editado en 1990 por Editorial Planeta (293 páginas) y tuvo una segunda edición (post mortem) en 2003 por Editorial Emecé (251 páginas).

La inspiración de su autor fue a raíz de su trabajo en Editorial Abril. A principios de la década del 70 fue nombrado corresponsal periodístico para distintos medios en Europa. Tradicionalmente sus colegas unían los distintos sitios por vía aérea, pero Germán Sopeña propone a sus superiores cambiar el medio de transporte argumentando que el ferrocarril es más económico y práctico (durante el viaje podía escribir sus notas) y el tren lo acercaba hasta el centro mismo de las ciudades. Demás está decir que la propuesta fue aceptada.

Por más de veinte años recorrió gran parte del planeta, a veces en ferrocarriles legendarios como el Orient Express, el Transiberiano, el TGV, a bordo del Canadian Pacific, el San Francisco Zephyr, el Shinkansen y también viajó en modestos trenes provinciales y hasta en trenes presidenciales.

Desde la ventanilla de un tren observaba el espectáculo en doble movimiento: el del mundo en sí y el del tren que lo transportaba.

Lo escrito en este libro refleja fielmente ambas facetas de sus viajes: la aventura de recorrer lugares fascinantes y a la vez ser testigo y transmisor de los cambios que se fueron gestando hacia fines del siglo pasado respecto de las libertades de expresión, pensamiento y circulación.

Germán Sopeña relata y combina anécdotas y reflexiones de lo más heterogéneas basadas en la observación de lo acaecido en sus atrapantes



viajes sobre los rieles del mundo.

La lectura de este libro nos ayudara a comprender las actitudes del autor frente a la vida: Fascinación y defensa a ultranza de la libertad. Por eso la libertad es un tren.

Pequeña biografía

Germán Rolando Sopeña nació en Huinca Renancó (Córdoba) el 7 de octubre de 1946. Una vez finalizado su secundario emigró a Buenos Aires donde comenzó su carrera periodística como redactor en el semanario Parabrisas Corsa; paralelamente comenzó sus estudios terciarios graduándose como Licenciado en Ciencias Políticas. Posteriormente realizó un post grado en la Universidad de la Sorbona de Paris.

Como periodista especializado en ciencias político económicas se desempeñó como redactor, corresponsal y jefe de redacción en diferentes periódicos y semanarios (Siete Días, Panorama, Tiempo Argentino, La Prensa, La Nación).

Falleció en Roque Pérez (Buenos Aires) el 28 de abril de 2001 a los 55 años, en un accidente aéreo al precipitarse a tierra la aeronave en la que viajaba hacia Lago Argentino para conmemorar la gesta del Perito Moreno. En el accidente pierden la vida todos los tripulantes; entre los mismos el empresario Agostino Rocca, presidente de Techint, quien piloteaba la aeronave y el director de Parques Nacionales José Luis Fonrouge.

Su viuda, Patricia Morgan de Sopeña junto a sus hijas Marina y Julieta crearon la Fundación Germán Sopeña que promueve el ejercicio del periodismo ético constructivo e independiente así como también el análisis de los problemas argentinos en especial los de la Patagonia.



Estación Jaramillo, una foto famosa de Germán Sopeña



CS3 pl



El nuevo control CS3

US





Maerklin vuelve a mostrarse en la vanguardia de los controles para trenes al presentar la "Central Station 3" y la "Central Station 3 plus", dos nuevos equipos que mejorarán el control de trenes y tendidos como si fuera toda una sola unidad funcional, dejándonos lugar a un mejor manejo sobre más cantidad de trenes en forma simultánea.

La nueva estación central de Maerklin ofrece formas nuevas y emocionantes para operar y automatizar su maqueta de ferrocarril.

Estos equipos son una evolución de la Central Station 2 (Ref. 60215), pero esta vez Maerklin lo actualizó con dos equipos diferentes, la Central Station 3 (Ref. 60226), en lo sucesivo CS3 y la Central Station 3 Plus (Ref. 60216), en adelante CS3Plus.

Además Decodificadores Digitrax

LDH

TODO PARA SU SISTEMA DE CONTROL DIGITAL DCC

DECO HO 6 FUNCIONES

DECO N

TEL.: 011 4553-0477
CALDAS 1424 • CABA

WWW.LDHTRENES.COM.AR

CCRailway

ferromodelismo artesanal en bronce

5

ccrailwayeba@yahoo.com.ar / Buenos Aires dfcasarotto@hotmail.com



El CS3 y CS3 Plus, ambos tienen el mismo aspecto, no así sus capacidades.

¿Por qué hay dos estaciones centrales?

Son diferentes en sus posibilidades de uso, aun cuando tanto CS3 como el CS3 Plus comparten una gran cantidad de opciones y usos, el CS3 Plus difiere en tener una expansión que lo vuelve más completo, y esta es la opción de poder conectar la estación central con la estación central de otras personas, de modo que dos poseedores de CS3 Plus pueden compartir un mismo tendido.

Las características del software son idénticas, la diferencia está en los enchufes en el lado posterior de la caja. Los diversos enchufes soportan dos diferentes escenarios de uso y pronto serán capaces de identificar a qué escenario al que pertenece.

Por otro lado está el "Märklin-Bus" o también llamado "CAN-bus".

Estos son nombres que se le dieron a la red que se crea cuando se conectan las diferentes unidades como CS3, CS3Plus, CS2 (antigua estación central), Mobile Station 2 (MS2), S88 ENLACE, impulsores, etc.

Se conectan las unidades que utilizan la unidad terminal (Ref. 60125), que es una toma de distribución para ampliar el Märklin-Bus.



**Pintura de modelos
Añejado**

Mail: dimension_tres@hotmail.com

Full Hobbies
Todo el modelismo en un mismo lugar

Tel: (011) 4957-0405
info@mjlhobbies.com.ar
www.full-hobbies.com.ar
 Gral. Urquiza 1209
 Buenos Aires



El tamaño del equipo puede ser un inconveniente para su movilidad

Las características comunes

La CS3 y CS3 Plus son fundamentalmente los mismos. Ambas estaciones centrales tienen el mismo software y por lo tanto las mismas características para el funcionamiento y la automatización de su modelo de ferrocarril.

Ambas estaciones centrales tienen una interfaz de red para que pueda conectar su estación central a la red doméstica y hacer uso de las grandes aplicaciones y software de terceros que estén disponible.

Las dos estaciones pueden trabajar con una potencia de 3 amperios o 5, dependiendo de la fuente de alimentación que desee utilizar. Para las trochas 00, H0, TT y N, Maerklin recomienda el uso del equipo de 3A (Ref. 60061). Para trochas mayores, 0, 1, y 2, Maerklin recomienda el equipo de 5A (Ref. 60101).

Ambas estaciones centrales tienen el mismo procesador interno, 4 GB de almacenamiento interno y por lo tanto el mismo rendimiento, que es alrededor de 7 veces superior que la anterior estación CS2.

La gran pantalla de 7 pulgadas táctil, similar a la de los teléfonos inteligente o tableta es común a los dos equipos, CS3 y CS3 Plus. Además soportan hasta 32 funciones de decodificadores con las nuevas generaciones de decodificador de Maerklin.



El CS2 y el CS3. Puede apreciarse un diseño mas minimalista.

CS3

Como venimos viendo, un CS3 tiene las mismas características que un CS3Plus, pero el CS3 no puede conectarse a otra CS3 y no tiene entrada directa para los módulos S88. Esto no quiere decir que no se puede expandir el diseño, sólo significa que debe haber una sola CS3 para crear la red Maerklin-Bus, ya que dos CS3 no se pueden conectar.

El CS3 tiene dos salidas para el Maerklin-Bus que se pueden conectar como unidad terminal. La unidad terminal le permitirá conectar accesorios Maerklin-

Many possibilities for networking and control





Todo el tendido puede estar dibujado y administrado desde el CS3 y CS3P.

Bus como propulsores, los módulos de enlace S88 y otros tantos CS3Plus como desee.

El hecho que el CS3 no tenga un enchufe de entrada directa para los módulos S88, no quiere decir que no se puede utilizar para la retroalimentación. Siempre se puede conectar un módulo de enlace S88 (Ref. 60883) y recibir su regeneración de esa manera.

Ventajas

El CS3 es un buen punto de partida para su tren digital, para cualquiera de las escalas, tanto 1 como 00, H0, TT o N. Se puede ampliar con todos los componentes Maerklin-Bus como propulsores, S88 ENLACE etc. Deja la posibilidad de poder conectar CS3Plus adicional y de esa forma aumentar las posibilidades.

Desventajas

No se puede conectar una CS3 a otra CS3. Justamente esta es la diferencia con el CS3Plus.

El tamaño, ya que el control fue pensado para estar en un punto estable de la maqueta y no estarlo llevando de una punta de la maqueta a la otra.

CS3Plus

La ventaja global de la CS3Plus es que se puede conectar a otras CS3Plus (o a una CS3) y ampliar las posibilidades del manejo de su modelo de ferrocarril. Esto será muy útil si ejecuta los trenes con sus amigos, o si ejecuta Maerklin Digital en su club de maquetas de trenes.

Cuando se conecta el CS3Plus a otras estaciones centrales, una estación central tomará el papel de líder y los demás de seguidores. El líder será capaz de compartir sus planes de vía y los trenes con todos los seguidores, a quienes controlará.

Se complementan

La salida de la CS3Plus se puede utilizar como un refuerzo de control y dar mayor alcance a su tendido. Esta es una gran ventaja sobre las versiones anteriores. En lugar de ampliar la capacidad de su diseño utilizando una unidad de refuerzo, ahora se puede ampliar usando un CS3Plus.

De esta manera al ampliar su capacidad se puede disfrutar de la libertad de un controlador adicional para los amigos que deseen compartir el manejo de los trenes en la misma sesión.

Módulos S88

CS3Plus tiene una conexión directa para los módulos S88 AC (Ref. 60881) y S88 DC (Ref. 60883). La conexión es a través del tipo de enchufe conocida como S88-N (sólo un cable de red estándar RJ45, N es para el cable de red).

La ventaja es que los cables de red están protegidos, dándoles la posibilidad de tener largos tramos de cables de retroalimentación sin perder la calidad de la señal.

Valores

Estas modernas terminales de control se comercializan en Estados Unidos a un valor de USD1024 el equipo CS3 Plus y a USD 830 el CS3, a lo que debe sumarse los periféricos que se deseen para lograr la conectividad total desde apenas dos botones de mando.



Añejado de una Diesel

Por Federico Martínez



1



Desarmado del modelo, herramientas y calcomanías.

Aprovechando un trabajo reciente, fui documentando con fotos los pasos que hice para añejar severamente, de acuerdo a una foto que me dio el cliente, una SD70 del FC Union Pacific reluciente, recién salida de la caja. Si bien cada foto dice en su epígrafe que hice, seguidamente lo explico en detalle, referenciando el número de foto.

Foto 1. Desarmé el modelo en todas sus piezas posibles, aunque en este caso no fue necesario quitar el motor, como sucede con otros modelos al pintar el chasis. Además el trabajo principal era sobre la carcasa de la locomotora. Vean las herramientas simples que uso para desarmar, trincheta, bruseles y pinza de depilar. También preparé calcomanías de graffitis.

Foto 2. Aquí están las herramientas de despintado o quemado, el alcohol y

2



Elementos para quemar la pintura.

pinces de retoque, de cerda dura, difusores y gomaespuma o cualquier otro elemento para embeber en alcohol. Cada elemento de aplicación del alcohol dará un efecto diferente y eso es útil para que el efecto del desgaste sea aleatorio y no uniforme.

Foto 3. Los elementos para enmascarar también son varios: diversos tipos de cintas de variado ancho, el Maskol de Humbrol o el Micromask de Microscale

3



Elementos para enmascarar.

4



Vidrios enmascarados y otros efectos.

5



Técnica del quemado de la pintura.

son sustancias espesas que forman una capa plástico-gomosa que cubre la superficie que no se desea pintar y que son de fácil quitado. También hay una masa de goma que se adhiere al modelo y se puede retirar una vez pintado, es el Patafix de Uhu.

Foto 4. Aquí hay parte del trabajo hecho. Se ven algunos vidrios de la cabina cubiertos con Maskol, aplicado con un escarbadientes y algunas zonas cubiertas con cintas para preservar la pintura original en este caso, simulando un repintado o una limpieza en el área identificatoria de la máquina.

Foto 5. El trabajo de quemado está avanzado en este lateral. Apliqué alcohol con un pincel y un hisopo para simular mayor desgaste y fui levantando pintura, con mucho cuidado de no llegar hasta el plástico virgen de la carcasa. Con diferente presión y movimientos se logran diferentes efectos. Cada fabricante tiene su pintura o sea que hay que probar antes de actuar para no hacer daños irreparables. Normalmente hago la primera prueba en el interior de la carcasa, pero con la experiencia pudo reconocer las pinturas blandas de las duras.

6



Técnica del pincel seco.

Foto 6. Para resaltar detalles no hay nada mejor que el pincel seco. Se trata de embeber el pincel con color blanco y luego retirar la pintura con un trapo. Una vez seco, se aplica el pincel en movimiento sobre las superficies y principalmente las aristas, y el efecto se ve inmediatamente, pudiendo graduarlo de acuerdo al número de pasadas.

Foto 7. Para unificar el trabajo del pincel seco, hice un desgaste en color blanco, es decir apliqué una muy suave capa de blanco y barniz mate con el aerógrafo. Esta técnica se llama “fadear” y viene del inglés “fade”, que significa descolorear. Da un aspecto a pintura quemada por el sol, ya que va bajando tonos de pintura conforme se aplica.

Foto 8. En el techo apliqué más capas, dando el efecto del sol directo más el efecto de desgaste que da la lluvia y el viento.

Foto 9. Como se ve en la foto real, el que “vandalizó” la locomotora, pintó sin mayor cuidado una a base de blanco para luego aplicar su graffiti;

7



Técnica del descoloreado.

8



Resultado del descoloreado del techo.

entonces para emularlo cubrí la zona circundante y apliqué blanco en capas finas para que se siga notando por debajo el amarillo y agregué marcas grises.

9



Base blanca de acuerdo al prototipo.

10



Técnica del descascarado.

Foto 10. Para simular el descascarado de la pintura seguí haciendo el efecto de quemado de la pintura, pero esta vez aplique gris “ghost grey” y fui retirando con un pincel de punta dura.

Como todo este trabajo lo hice con pinturas acrílicas, se nota más el efecto de la pintura descascarada

Foto 11. El mismo efecto del otro lado.

Foto 12. Con aerógrafo y negro mate hice el típico hollín, simulando que la locomotora funciona en las dos direcciones al extender las marcas a ambos lados del escape.



EQUIPOS PARA ARMAR

AB FERROMODEL

ABFM@INFOVIA.COM.AR

Francisco Ruffolo
Vendedor de trenes en miniatura



Athearn / Walthers / Roco / Auhagen / Lima
Rivarossi / MTH / Broadway Limited / Heki
Fleischmann / Digitrax / Jouef / Viessmann
Roundhouse / Soundtraxx / Bowser

FranciscoRuffolo@gmail.com

11



El otro lado del descascarado.

12



Hollín en ambos sentidos de marcha.

Hobby
Seguro
Competición

60 años al servicio del hobby

TODO PARA EL COLECCIONISMO
Dean Funes 370 Córdoba Argentina lomashobbyclub@yahoo.com.ar
Tel: 0351 4113875 Facebook.com/lomashobby

13



Aplicación de calcomanías.

Foto 13. Finalmente apliqué las calcomanías con el método tradicional del Microsol azul y rojo para copiar imperfecciones y adaptarse a la carrocería.

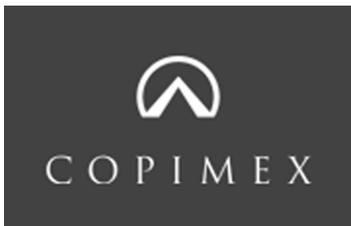
Un proceso menos intenso y paralelo tuvieron los laterales de bogies, barandas y el tanque de combustible. Por último armé el modelo y quité las máscaras de los vidrios y los parches de cinta que protegieron algunas zonas, terminando el trabajo encargado.

**RTK
LASER**

RTKLASER@RIELTEK.COM.AR

RLT DECODERS

INFO@TRENESDIGITALES.COM.AR



*Usted puede colaborar enviándonos notas y fotos ([Clic aquí](#)).
Muchas gracias por seguirnos.
El tren turístico de la Amtrak, en el parque nacional "Glacier" en Montana, EEUU.*

