

Los primeros locotractores

Tren Rodante

Revista de ferrocarriles de distribución gratuita

Año 27, julio de 2016

Nº 210



El túnel más grande del mundo

Ferromodelismo invernal



Conectate gratis a BA wifi en toda la red.



Activá wifi en
tu dispositivo.



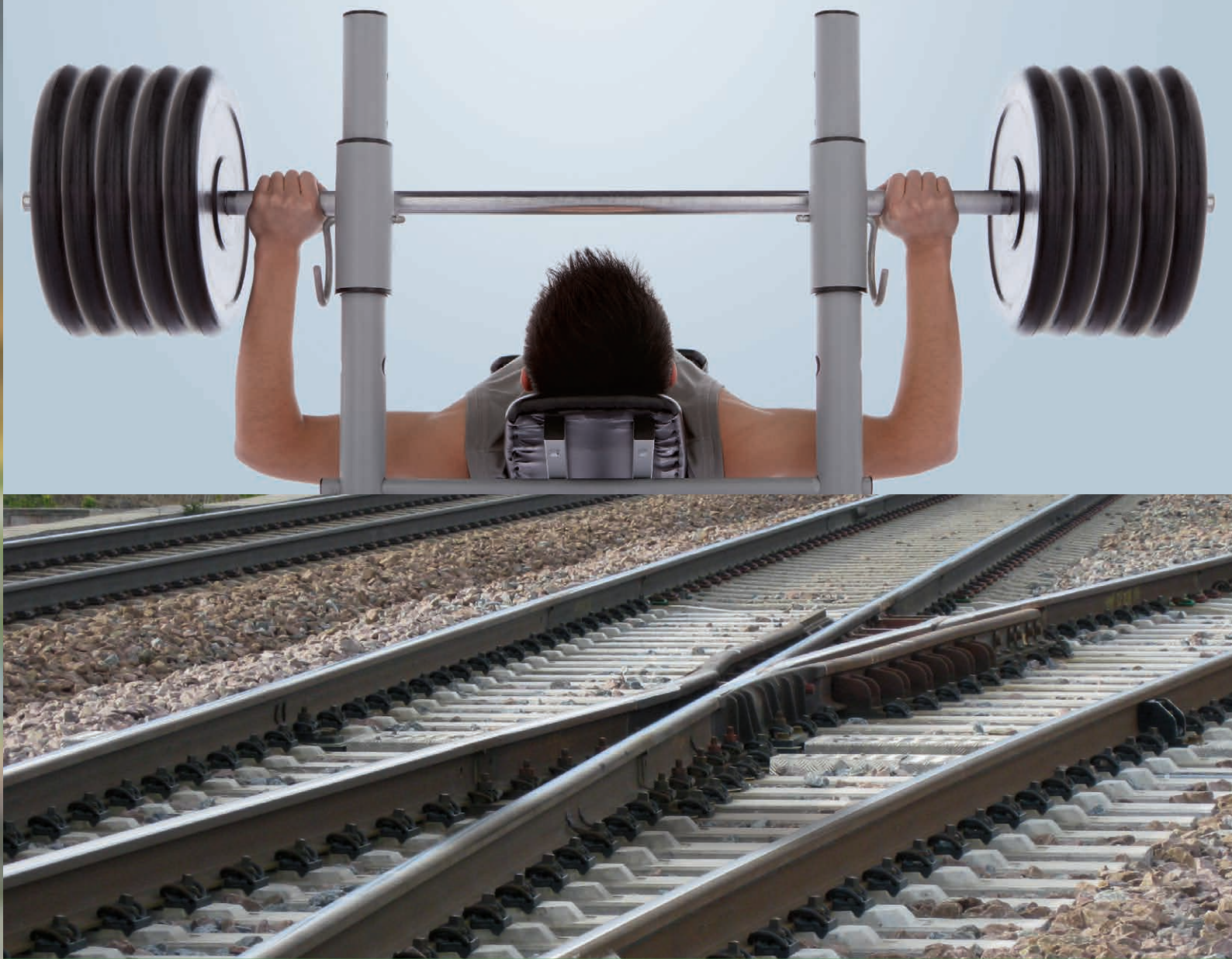
Accedé a la
red BA wifi.



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



Staff

Director: Luis Gutiérrez. **Editor:** Pablo Gutiérrez. **Colaboran en esta revista:** Alejandro Bermejo, Leonardo Fesler, Gastón González, Juan Gutiérrez, Guillermo Molina, Adrian Pardo.

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/ Los nuevos Metropolis Serie 300

AR/ Nueva estación de Subte

AR/ La inversión de 14.000 millones

AR/ Tren eléctrico llega a Berazategui

AR/ El soterramiento del Sarmiento

AR/ Trenes sociales harán 7000km

AR/ Las cocheras de Rosario

AR/ La estación restaurante

El potencial turístico ferroviario

PE/ Los trenes de Lima sin conductor

JP/ A la conquista de mercados

AU/ El proyecto de Cross River Rail

ES/ Nuevo material para vías

UK/ La súper línea de subte londinense

Se inauguró el tunel de San Gotardo

Locotractor Wickham SM1 del FCCA

Vagones tolva pedreros del Belgrano

El vagón "Märklin Club Argentina"

Un paisaje invernal para el tendido

Furgones del Belgrano en H0m

Festejos del Bicentenario 2016



Una atracción diferente

El ferrocarril turístico no es una industria en Sudamérica, sino más bien una aventura, tanto para los operadores como para los pasajeros.

Sin embargo los viajes son únicos. La originalidad del material, el entorno libre de ciudades populosas o torres de alta tensión permiten al viajero creer que está viajando en el tiempo.

Viajar en un tren latinoamericano se siente desde que se ve al tren llegar. El tren es distinto y está lejos de tener los coches impecables, si bien limpios. alguna ventanilla se abrirá con dificultad y alguna puerta no encajará perfectamente en su marco, debido a una estructura general gastada por los años.

No hay dinero para repararlos a nuevo o para fabricarlos siguiendo las pautas originales del fabricante. Los boletos apenas representan un bajo porcentaje del coste general de mantenimiento. En general están llamados a desaparecer.

Los turistas locales lo toman como una opción de turismo económico, un viaje de no más de una mañana de ida y vuelta.

En cambio la visita del pasajero extranjero en grupos se vive como una fiesta. El ferrocarril tendrá ingresos propios que lo ayudarán a permanecer y tener ingresos genuinos bien pagos.

Pero más allá de eso es la valorización del trabajo de mucha gente: los extranjeros vienen de lejos a ver estos trenes, a veces vienen exclusivamente para eso. La sensación de servicio es diferente, ellos no vienen por el paseo, vienen por el tren.

Los tours de turistas extranjeros, más allá del dinero que puedan dejar, son un aliciente para estas líneas casi olvidadas y sin embargo genuinas que muestran y tienen todo el sabor de su historia.

(Extracto del texto leído en TopRail de la UIC, París 8 de junio de 2016)

Luis Gutiérrez

Tren Rodante





AR/ Los nuevos Metropolis Serie 300



Se incorporarán el lunes 4 de julio seis formaciones Alstom Metropolis Serie 300. Estas modernas unidades tuvieron su antecedente en Buenos Aires, en la Línea D donde coches Alstom Metropolis de la Serie 100 prestan servicios desde 2004 y se han incorporado hasta 2009 un total de 96 coches que corren en formaciones de a seis.

Las formaciones Metropolis han resultado exitosas y están en servicio en más de 55 ciudades del mundo, incluyendo San Pablo, Lima y Santiago. Unos 5000 vehículos funcionan a diario por todo el planeta. Pueden agruparse de dos a diez coches en una formación operativa y pueden ordenarse de acuerdo a la necesidad de cada ciudad. Son formaciones tecnológicamente avanzadas, económicas en mantenimiento, flexibles en capacidades, modulares y confortables para el pasajero.

Los coches pueden ordenarse con diferentes anchos, largos, cantidad de puertas, variedad de energía de alimentación, pueden tener cuerpos de aluminio o acero, tomar la energía por catenaria o tercer riel y tener una trocha entre 1435y 1600 mm entre otras variables.

También pueden estar capacitados para ser operados sin conductor.

En cualquier caso, los coches motrices deben ser o superar el 50% de la formación.

Para esta puesta en marcha la línea H canceló sus servicios por una semana, del lunes 27 de junio al domingo 3 de julio, para facilitar las tareas de incorporación de las formaciones Metrópolis 300, cuya compra se firmó en 2012 y que comenzaron a entregarse a partir del invierno pasado.

Partes se fabrican en Francia, partes (y el bastidor) en Brasil y se terminan de ensamblar en el barrio Los Hornos de la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires, donde ya se había ensamblado 16 Metropolis de la Serie 100.

La puesta en marcha de estos coches para el lunes 4 de julio había sido anticipada por el presidente de SBASE, Juan Pablo Piccardo, al anunciar la apertura de la estación Santa Fe para el viernes 8 de julio.

La renovación alcanzará a la totalidad del material rodante, por lo que dejarán de prestar servicio los veteranos Siemens Schuckert O&K, originalmente encargados por la CHADOPyF hace más de ochenta años, y sus versiones reformadas por Emepa. Aunque su destino es aún incierto, podrían ser trasladados a la línea E, que sufre problemas de frecuencia.

Según se destacó en un comunicado, “el alcance de los trabajos comprende el alistamiento de las nuevas unidades y la realización de las pruebas estáticas y dinámicas, como así también la capacitación de todo el personal involucrado en la operación de la línea”.

Por su parte, la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro (AGTSyP) cuestionó que el sistema CBTC con el que operan estas formaciones porque tornan innecesaria la figura del guarda. Actualmente, el señalamiento CBTC, que es más eficiente y seguro que el sistema tradicional de guarda, se está instalando en la línea C y próximamente lo hará en la línea D.



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-mail: jpa@jpasa.com.ar

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



soluciones activas
PARA EL TRANSPORTE DE HOY

AR/ Nueva estación de Subte



Estación típica de la nueva Línea H (Las Heras).

El Gobierno porteño prevé estrenar entre el 5 y el 8 de julio la estación Santa Fe de la línea H del subte. Se creará así un nodo que conectará el ramal con la línea D, mejorando la conectividad de la red.

La línea H, que corre hoy bajo el eje de las avenidas Jujuy y Pueyrredón sumará unos 30.000 pasajeros con la inminente inauguración, según estimaciones oficiales. Paralelamente, entrarán en servicio nuevas formaciones nuevas y habrá un 50% más de coches. Se prevé aumentar el pasaje a ARS 7,50.

Con la inauguración de las estaciones Córdoba y Las Heras, en diciembre último, se aumentó notablemente la cantidad de pasajeros en un 80%, superando los 80.000 usuarios por día. "Con la apertura de Santa Fe esperamos llegar a los 110.000", dijo el presidente de Subterráneos de Buenos Aires (SBA), Juan Pablo Piccardo.

La renovación de la flota de los coches Siemens también será un factor clave para mejorar la frecuencia de la línea H, que serán reemplazadas por seis trenes de seis coches cada uno de la marca Alstom, nuevos, fabricados en Brasil, que cuentan con aire acondicionado y reducirán la frecuencia para fines de año a 3 minutos.

La estación que será la cabecera norte definitiva de la línea H, bautizada Facultad de Derecho, estaría terminada en 2018. Si bien la Legislatura porteña aprobó una ley para que la línea H también llegue a la Villa 31 y a la terminal de ómnibus de Retiro, donde enlazaría con la C, este proyecto aún está en etapa preliminar y va de la mano del plan para urbanizar el barrio precario donde viven unas 40.000 personas.

La línea H y los Gobiernos

2001 - Comenzó a ser construido el tramo sur de la línea, durante el gobierno de Aníbal Ibarra

2007 – En el gobierno Jorge Telerman se habilitaron las estaciones Once, Venezuela, Humberto I, Inclán y Caseros

2010 – Durante el mandato de Mauricio Macri se inauguró la estación Corrientes, que conecta la línea H con la B

2015 - En diciembre fueron estrenadas las estaciones Córdoba y Las Heras, en Recoleta

2016 – En el gobierno de Horacio Rodríguez Larreta será inaugurada la estación Santa Fe, que unirá el ramal con la línea D

2018 - Estaría terminada la cabecera norte Facultad de Derecho. El mismo año, se habilitarían las estaciones Sáenz y Pompeya, hacia el Sur.



La estación Facultad de Derecho en construcción.

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

AR/ La inversión de 14.000 millones



El Gobierno preanunció un fuerte plan de inversiones en las líneas suburbanas del Gran Buenos Aires. Es un gesto que pretende mostrar soluciones para los miles de usuarios que se movilizan en el ámbito del conurbano y hacia o desde la ciudad.

“Estamos trabajando con el Presidente en un plan de recuperación total, estructural, del ferrocarril de pasajeros del conurbano -dijo el ministro Guillermo Dietrich-. Lo vamos a anunciar en no mucho tiempo”.

El plan, que está siendo terminado de definir, se trata de licitaciones de obras fundamentalmente en infraestructura: vías, estaciones, seguridad y en material rodante. Esto va en consonancia con el proyecto RER, que prevé la unión Norte-Sur ferroviaria a través de un sistema compatible además de la trocha: se habla de la electrificación del San Martín. Ya hay oficinas dedicadas de la SOF específicamente a este proyecto.

Mucho más cercano está la instalación de frenos automáticos en los trenes, como la que ya se está ejecutando en la Línea Sarmiento, por parte de una empresa japonesa.

Y en plena ejecución están las mejoras realizadas en la Línea Roca, que



beneficiarán diariamente unos 150.000 usuarios. Se estima llegar a fin de año a La Plata con el ramal completamente electrificado logrando así reducir el tiempo de viaje entre Plaza Constitución y La Plata de 80 a 55 minutos (30%). También aquí se está instalando un sistema automático de frenos y se están mejorando las estaciones.

Por lo pronto tenemos nuevos nombres: Trenes Argentinos Infraestructura (ex ADIF), Trenes Argentinos Operadora (ex SOF) y Trenes Argentinos Cargas y Logística (Ex Belgrano Cargas para las líneas San Martín, Urquiza y Belgrano).



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/ Tren eléctrico llega a Berazategui



El servicio electrificado de la Línea Roca ya llega hasta Berazategui, pasando por la estación Ezpeleta, para beneficiar a los 150.000 pasajeros que lo utilizan diariamente. La electrificación del ramal Constitución-La Plata de la línea Roca había llegado hasta Quilmes el 13 de febrero, y se prevé que llegue a La Plata antes de fin de año, para mejorar la calidad de viaje de las 180.000 personas que usan el ramal todos los días, además de generar 1.220 puestos de empleos directos.

El tiempo de viaje entre Constitución y Berazategui es de 34 minutos. Con el ramal completamente electrificado hasta La Plata, el tiempo de viaje entre Constitución y La Plata se reducirá de 80 a 55 minutos (30%). Además de la electrificación, se instalará un sistema automático de frenos y se están mejorando las estaciones.

El nuevo servicio, se presta con formaciones eléctricas nuevas, con capacidad total para 2.000 personas, con aire acondicionado, iluminación LED, sistemas de información visuales y auditivos, puertas inteligentes, furgón para bicicletas y espacios reservados para personas con movilidad reducida.

Esta inversión forma parte de un ambicioso plan de modernización ferroviaria para recuperar la red metropolitana de trenes y que cada día más personas elijan el transporte público, porque ahorran más tiempo y disfrutan de una buena experiencia de viaje. Este plan incluye proyectos como la Red de Expresos Regionales (RER) y una obra histórica para saldar una cuenta pendiente en materia de seguridad en todas las líneas metropolitanas: el sistema de frenado automático de trenes, conocido como ATS; además de nuevas vías, material rodante, viaductos y pasos bajo nivel.

Servicios alternativos en colectivo hasta La Plata

Para acelerar las obras de electrificación, desde septiembre no se encuentra operativo el servicio de trenes diesel hasta La Plata. Como alternativa se dispusieron colectivos con mismos horarios que el tren para que la gente pueda seguir viajando entre ambas capitales, sin necesidad de pagar otro medio de transporte.

Ya inaugurado el recorrido del tren eléctrico a Berazategui, el trasbordo se hace en ésta última estación. Son 3 recorridos:

- 1) Berazategui a La Plata / La Plata a Berazategui: directo por autopista. Frecuencia: 1 bus cada 8 minutos. Es el más usado.
- 2) Berazategui a La Plata / La Plata a Berazategui parando en las 8 estaciones intermedias. Frecuencia: 1 cada 20 minutos.
- 3) Berazategui a Bosques /Bosques a Berazategui parando en todas las estaciones intermedias. Frecuencia: 1 cada 12 minutos.



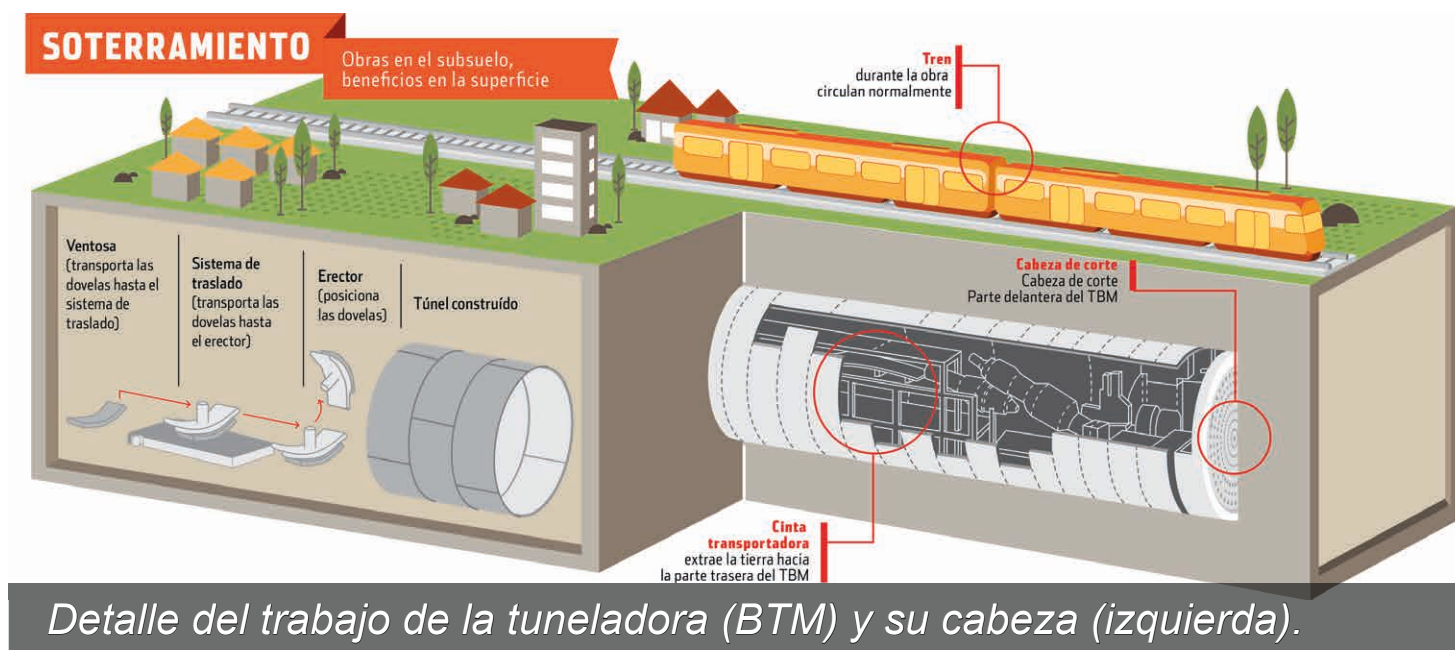
AR/ El soterramiento del Sarmiento



Mientras siguen llegando mensajes del Gobierno sobre la continuidad de esta mega obra, primero con la visita del Premier italiano Matteo Renzi, luego con el plan de inversiones en danza, una audiencia pública de las autoridades porteñas puso al descubierto una serie de cuestionamientos técnicos, ambientales y urbanísticos que desaconsejan la continuidad de la obra. Además el sustento económico de la misma es el crédito del BNDES de Brasil, que está congelado desde el año pasado y que ahora suma los problemas reales de la economía brasileña que está en recesión.

La audiencia pública organizada por Agencia de Protección Ambiental (APRA) marcó cuatro objeciones de los técnicos y especialistas que dejaron sin respuesta a los funcionarios nacionales que fueron a defender la iniciativa.

Punto 1: No se hicieron estudios sobre el impacto vial y acústico que provocará el movimiento diario de los 200 camiones se encargarán de trasladar los escombros y la tierra que se extraerán de la construcción del túnel. No está definido por donde circularán dentro de la Capital Federal dichos camiones ni tampoco está claro dónde será depositada la tierra y que tipo de tratamiento recibirá en caso de que esté contaminada.



Punto 2: No se hicieron análisis ni estudios sobre cómo se verán afectadas las napas freáticas y cuáles van a ser las medidas preventivas para evitar problemas y complicaciones mayores en caso de inundaciones.

Punto 3: El túnel proyectado contará con sólo dos vías en lugar de las cuatro que existen actualmente entre Once y Moreno. La reducción del ramal a dos vías soterradas impedirá la llegada de los trenes de cargas y de pasajeros interurbanos a la Capital Federal.

Punto 4: No se hicieron estudios para la preservación y resguardo de las estaciones y los talleres de gran valor histórico que se encuentran en Caballito, Villa Luro y Liniers.

El especialista en transporte ferroviario Jorge Waddell comentó: “Este proyecto va a limitar las posibilidades de desarrollo ferroviario y va a perjudicar a todas las poblaciones que están más allá de Moreno y aún a las que están más acá, porque les va a impedir tener trenes rápidos hasta Once”.

Además dijo “con un túnel de sólo dos vías, las estaciones de Morón y Castelar que son las que más boletos venden pierden la posibilidad de tener trenes que arranquen y concluyan en esos lugares”.

Por último puntualizó que el soterramiento limitado “resulta contradictorio con la actual política oficial orientada a restablecer los trenes de larga distancia. ¿De qué van a servir los nuevos trenes a La Pampa, Lincoln y Bragado si los pasajeros van a tener que bajarse y transbordar en Moreno a un tren local para poder llegar a Liniers y Once?”.

AR/ Trenes sociales harán 7.000 km



Mediante el trabajo en conjunto de los Ministerios de Transporte y Desarrollo Social, se pondrán en marcha dos trenes que recorrerán aproximadamente 7.000 kilómetros en todo el país para brindar asistencia médica gratuita a aproximadamente 100.000 personas en 18 provincias.

Entre ambas formaciones transportarán aproximadamente a 100 personas, entre médicos y personal de organismos como ANSES, PAMI, CONADI, Ministerio de Trabajo y la Biblioteca Nacional. Estos organismos llevarán programas específicos de su especialidad. Los trenes circularán durante 10 meses, durante los cuales permanecerán una semana en cada una de las 30 localidades que visitarán.

Las formaciones pertenecen al Ministerio de Desarrollo Social y el Ministerio de Transporte es quien provee la asistencia operativa: aporta locomotoras, combustible y los conductores.







**ZAPATILLAS Y PASTILLAS DE FRENO
DE COMPOSICIÓN DE USO FERROVIARIO**

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



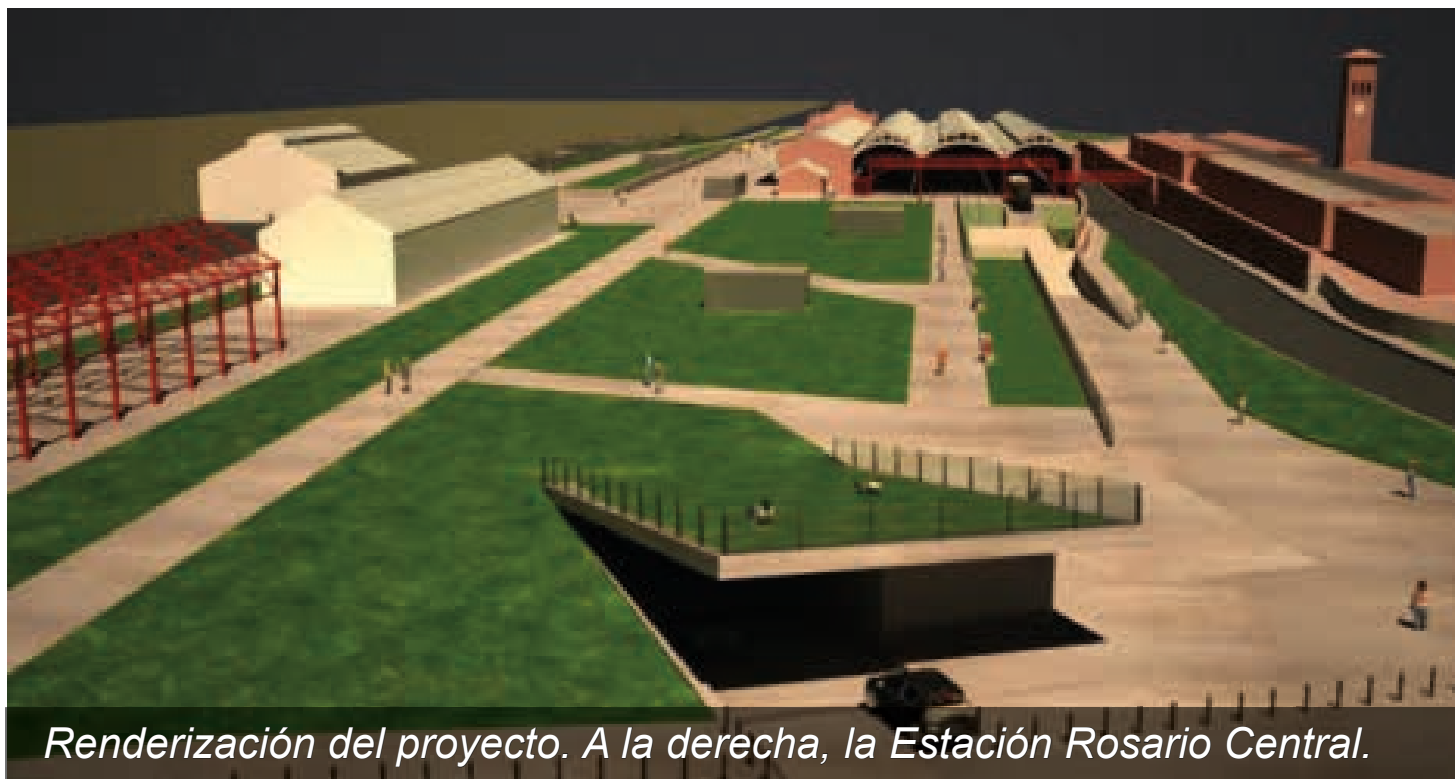









AR/ Las cocheras de Rosario



Renderización del proyecto. A la derecha, la Estación Rosario Central.

Un polémico proyecto lleva años en definirse en la ciudad de Rosario y es la construcción de cocheras vehiculares públicas subterráneas que podrían albergar a unos 600 automóviles. Hay dos sectores considerados y uno de ellos es el Parque España, zona Norte, que es el predio que ocupa la desactivada Estación Rosario Central. Si bien en un principio la construcción de esta cochera no afectaba la previsión del posible futuro uso ferroviario del predio, una modificación no aprobada del proyecto si inutilizaría esta posibilidad.

Esto levantó la protesta de una decena de organizaciones civiles, entre ellas la Asociación Rosarina de Amigos del Riel, en reclamo de la suspensión del proyecto licitatorio de la cochera que afecta el uso futuro de la ex Estación, reclamando la modificación del proyecto para no afectar su futuro uso ferroviario.

Basan su pedido en que hay una ordenanza, la 9145 que establece “preservar las trazas ferroviarias existentes en la ciudad (en uso y en desuso) así como también las instalaciones necesarias para su funcionamiento, a los fines de la reactivación del ferrocarril”.

Sin embargo y a pesar de los numerosos actos públicos, recolección de miles de firmas y la publicación de documentos, el Departamento Ejecutivo



Municipal hizo caso omiso a los reclamos ciudadanos y llevó adelante el proceso licitatorio, encontrándose con la sorpresa que no se presentó ningún oferente, repitiéndose la situación de agosto de 2015.

Aunque se invocó que el fracaso se debió al incierto escenario económico a nivel general que no asegura la rentabilidad del emprendimiento, se sumó a las dudas de los empresarios interesados el reclamo y la movilización que realizaron las entidades sociales a favor de preservar las trazas previendo su futura reactivación.

**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

AR/ La estación restaurante



Estación Gouin lado vías, las mesas están listas para servirse.

El sabor francés de la Compañía General de Buenos Aires (CGBA) aún permanece en una de la estaciones a la vera de su camino a Rosario.

Se trata de Gouin, donde Graciela Aguilar abrió en 1998 un restaurante preservando cada elemento del edificio, convirtiéndolo en casi un museo con el antiguo reloj de péndulo, el telégrafo, la caja fuerte y otros equipamientos ferroviarios, casi todos de origen francés.

El restaurante abre los mediodías de los fines de semana y los feriados, aunque con reserva se puede tener el servicio de cena.

Graciela nos comentó que la especialidad son las pastas caseras que ella misma prepara y, si se avisa antes por teléfono, ofrece parrilla.

Gouin, donde se celebra el primer fin de semana de cada diciembre la “Fiesta Nacional del Pastel”, tiene en apenas media docena de manzanas otros atractivos como el bar Don Tomás, el almacén de ramos generales de los hermanos Colera y el Club Sportivo Gouin. Pero el mayor pretexto para visitarlo es la estación, donde sus rieles aún brillan gracias al trabajo de la Asociación Amigos del FC Belgrano que la mantiene las vías y las recorre con sus cuadrillas de zorras, todo ad honorem.



Los Amigos del FC Belgrano conservan la vía con trabajo ad honorem.

Para combinar una escapada de fin de semana con un viaje en el tiempo con sabor ferroviario, basta con comunicarse con el teléfono de La Estación: (02273) 15407145.

Se llega desde la Ruta Nacional 7, kilómetro 137,5, por el camino consolidado que se encuentra opuesto a la entrada a Carmen de Areco, y luego de recorrer 8 kilómetros se llega al pueblo de Gouin.

Hasta puede llegara ver las zorras de los Amigos del FC Belgrano mientras degusta un exquisito plato de pastas.

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

El potencial turístico ferroviario



El pasado 8 de junio de 2016 ha tenido lugar en la sede la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) en París el encuentro TopRail con el objeto de analizar la posibilidad de colaboración internacional en relación a los trenes turísticos y a las oportunidades turísticas que pueden desarrollarse en el mundo del ferrocarril.

En el contexto de un creciente turismo internacional, TopRail tiene por objetivo el fomento del uso del ferrocarril como vertebrador de experiencias turísticas a través del aumento de la visibilidad de servicios de calidad orientados al turismo.

Los temas tratados en el encuentro fueron las nuevas tendencias en el ámbito turístico, la puesta en valor de una perspectiva sostenible por parte de los trenes turísticos, la aportación de los trenes turísticos al desarrollo local, la importancia de asociaciones estables en la implementación de proyectos exitosos y la utilización del proyectos turísticos como medio de protección del patrimonio ferroviario y local.

Este encuentro ha servido para compartir experiencias entre los expertos del mundo del turismo y el sector ferroviario, favoreciendo la creación de una red estable que ayude a la valorización del turismo ferroviario, que tiene un enorme potencial.

En este campo, la UIC, como sede de la comunidad internacional de ferrocarriles, se encuentra en una posición privilegiada para actuar como catalizador entre los distintos actores tanto de la industria del ferrocarril como de la turística, por lo que el proyecto TopRail es una herramienta perfecta para crear un foro de intercambio de experiencias, un observatorio del mercado existente y la generación de una voz común del sector.

Los resultados esperados a corto y medio plazo son la creación de una página web del proyecto, el estudio del mercado existente y la continuidad en la organización de eventos y conferencias destinadas a aumentar el conocimiento y la sensibilización en relación a las oportunidades que la unión de intereses turísticos y ferroviarios puede dar lugar.

El evento

TopRail contó con la participación de 30 asistentes del más alto nivel venidos de 13 países distintos, entre ellos Irlanda, Austria, Suiza, Grecia, Eslovaquia, Polonia, Francia y España, como delegaciones de China, Corea, Japón y Rusia. También se encontraban las Federaciones Europea y Francesa de



El workshop TopRail de la UIC se efectuó en la sede de París.



El grupo se formó con 30 asistentes de diversas partes del mundo.

Museos y Trenes Turísticos.

Los turoperadores especializados en turismo ferroviario tuvieron también su espacio, destacando la presencia de la empresa internacional Belmond (operadora de trenes cruceros tan míticos como el Orient Express o el Hiram Bingham en Perú y con nuevas propuestas a presentar), la rusa RDZ Tour encargada del famoso Transiberiano o la irlandesa Railtour Ireland First Class, que colabora estrechamente desde hace años y con gran éxito con los ferrocarriles irlandeses.

Si bien en esta ocasión no fue posible contar con la presencia de representantes de los ferrocarriles latinoamericanos sí se leyó un texto enviado por el señor Luis Gutiérrez, redactor jefe de la revista Tren Rodante, en el cual se ponían de manifiesto los esfuerzos existentes en Latinoamérica para ofrecer experiencias genuinas a turistas venidos de todo el mundo, muchas veces atraídos precisamente por el viaje en tren. Un extracto de este mensaje puede ser leído en la editorial de esta revista.

El evento dio comienzo con un discurso pronunciado por el Director General de la UIC, el señor Jean-Pierre Loubinoux, quien destacó la importancia del



Mensaje inicial por el Director General de la UIC, Jean Pierre Loubinoux.

turismo ferroviario, no solamente desde una perspectiva nostálgica sino como elemento estratégico generador de experiencias extraordinarias que redundan en una mejora de la imagen del ferrocarril, siendo de gran valor para atraer a las generaciones futuras.

También presenció el evento el señor Iñaki Barrón, Director del Departamento de Viajeros y Alta Velocidad y coordinador de la Región Latinoamérica, Marc Guigon y Vanessa Pérez, ambos asesores del mismo departamento, quienes permitieron la inclusión de Tren Rodante en esta jornada.



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

PE/ Los trenes de Lima sin conductor



Fabricados por Hitachi Rail Italy en la ciudad de Reggio Calabria, y con la parte mecánica y electrónica desarrolladas en Nápoles, el primer tren será sometido a pruebas dinámicas, tanto de desplazamiento como de control automatizado, puesto que es conducido por un sofisticado sistema computarizado.

El segundo y tercer tren pasarán pruebas estáticas a fines de este mes en la fábrica de Hitachi Rail Italy, luego de lo cual estarán listos (junto con el primer tren) para ser embalados y enviados a la ciudad de Lima. Las pruebas del cuarto y quinto tren empezarán a fin de mes y se prolongarán hasta fines de julio.

Los cinco trenes que serán utilizados en la Etapa 1A tendrán seis coches, cada uno de los cuales podrá transportar a 200 pasajeros. Sin embargo están diseñados para que se les añada un séptimo coche cuando la demanda lo requiera.

La Línea 2 del metro de Lima utilizará trenes sin conductor de última tecnología lo que, junto con el automatismo de toda la Línea 2, permite aumentar la frecuencia de los trenes para brindar un mejor servicio a la ciudadanía. De igual modo, el automatismo permite aumentar la seguridad, reduciendo el



riesgo de accidentes por error humano.

La Etapa 1A de cinco kilómetros tendrá cinco estaciones: Mercado Santa Anita, Hermilio Valdizán, Colectora Industrial, Óvalo Santa Anita y Evitamiento.

Ositrán se encarga supervisar la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima y los cumplimientos contractuales del concesionario.

Vení a Tierra del Fuego, a disfrutar un viaje inolvidable

 A photograph of a steam train traveling through a lush green landscape. The train is emitting thick white smoke. The landscape is hilly and covered in dense green vegetation. The train is moving along a track that curves through the landscape.

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

JP/ A la conquista de mercados



Los primeros ministros Shinzo Abe y Narendra Modi con el acuerdo.

Japón, que construyó el primer tren de alta velocidad del mundo hace más de medio siglo, está intensificando los esfuerzos para exportar su tecnología de tren de alta velocidad para cumplir con un compromiso de incrementar sus exportaciones.

Luego de ganarle a China en un contrato ferroviario por USD 15 mil millones en la India, Japón ahora pretende vender sus trenes bala a una línea de alta velocidad que está prevista entre Singapur y Kuala Lumpur, capital de Malasia. El proyecto abriría un nuevo mercado para las empresas japonesas Hitachi y Mitsubishi. Esta línea reducirá el tiempo de viaje para el trayecto de 300 kilómetros en 90 minutos. En la actualidad lleva por lo menos cuatro horas por carretera.

Malasia y Singapur recibieron cerca de 250 ofertas para el proyecto, pero se consideraron apenas 98, número que se redujo a 14, entra ellas la francesa Alstom, la alemana Siemens, de España CAF y Talgo SA, de Canadá Bombardier, un grupo dirigido por Ferrocarriles de China, así como los consorcios de Japón y Corea del Sur.

Refiriéndose a esta propuesta, el presidente de Hitachi dijo "Queremos



trabajar en la entrega de un paquete completo, cubriendo todos los aspectos de las operaciones ferroviarias, incluidas las operaciones y el mantenimiento, además de los trenes.

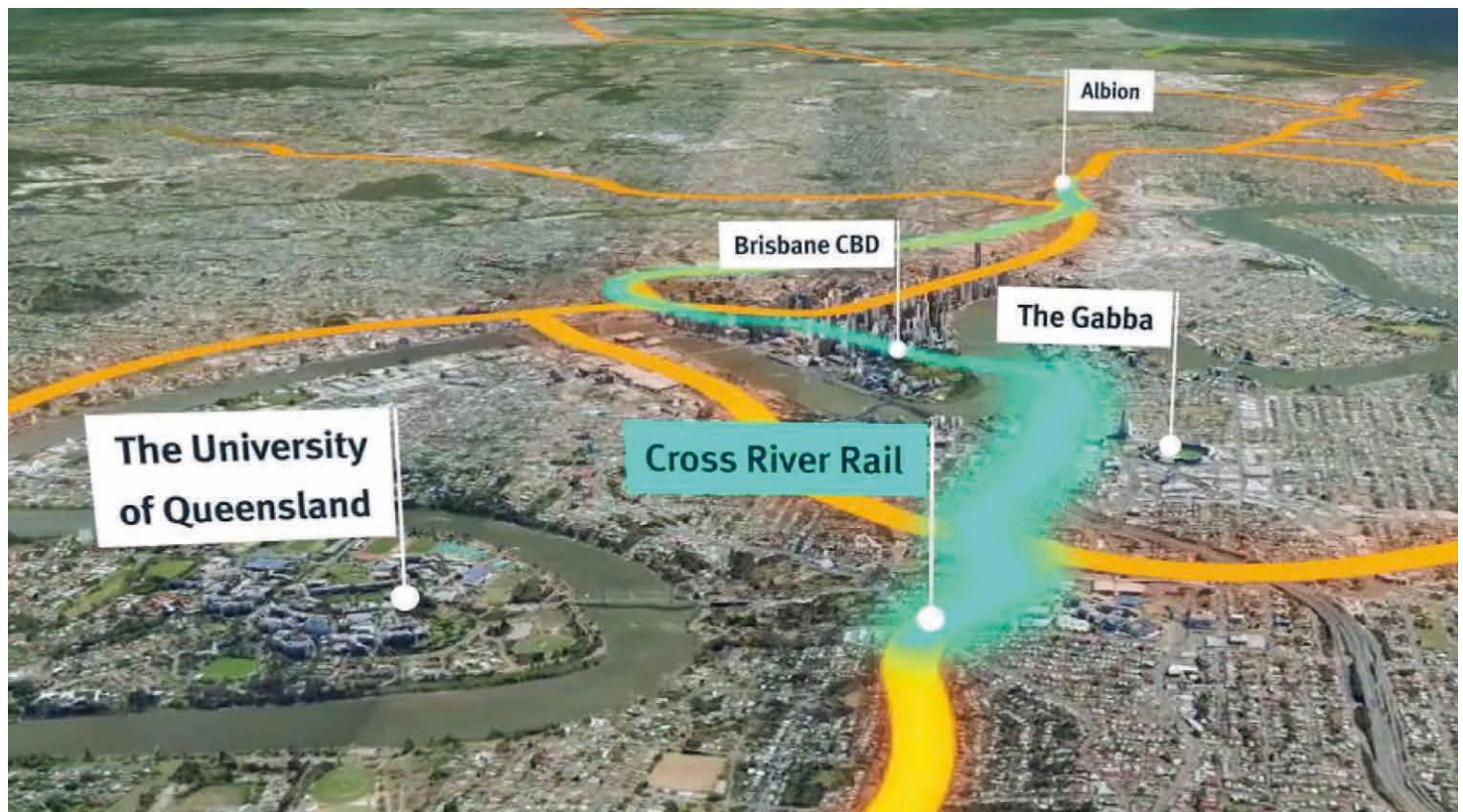
Respecto a la India, Japón está a cargo del primer contrato ferroviario de alta velocidad, de una extensión de 505 km que conectará la capital financiera de Mumbai con Ahmedabad, un importante centro económico e industrial en el estado de Gujarat.

Además, Hitachi y otras tres empresas ganaron un contrato para suministrar parte de un corredor de mercancías de la India entre Delhi y Mumbai con sistemas de señalización y telecomunicaciones.

Desde 2007, cuando se hizo la primera exportación de tecnología de trenes de alta velocidad a Taiwan, Hitachi se asoció con Mitsubishi, proveyendo la primera los trenes y la segunda gestionando la construcción del proyectos de trenes de alta velocidad.



AU/ El proyecto de Cross River Rail



Este ambicioso proyecto australiano, el mayor en el área, vio sus primeras luces en 2008 y en 2010 ya estaba definido. Con el nuevo gobierno de 2012 se vio recortado a un proyecto más modesto pero en 2013 se replanteó como un sistema bimodal de tren y bus. Ahora una primera inversión de AUD 800 millones dio finalmente inicio al proyecto.

El enlace de más de 10 kilómetros irá desde Bowen Hills a Dutton Park, pasando por abajo de la ciudad y del río Brisbane. Tendrá cinco estaciones incluyendo Albert Street en el centro de la ciudad e intercambios con la red existente, llevando la cantidad de trenes de 86 a 134 formaciones por hora.

Más de la mitad del túnel correrá bajo el río Brisbane. Debido al propósito dual llevó el diámetro interno del túnel a 13,5 metros para acomodar los trenes abajo y los buses arriba, aunque en las estaciones se nivelan para la facilidad del acceso a ambos. Las estaciones tendrán andenes de 175 metros para albergar formaciones de siete coches. Se calculan 24 trenes por hora en cada dirección. El trazado se hará en la trocha de 3 pies seis pulgadas (1067 mm).

La financiación inicial provendrá del Fondo de Infraestructura del Estado, que lo asignó AUD 2 mil millones en el presupuesto de 2016-17.



**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

ES/ Nuevo material para vías



Investigadores de la Universidad de Sevilla, la Universitat Politècnica de Valencia y la empresa AZVI han obtenido un material para plataformas ferroviarias -en concreto, para la capa de sub balasto- que incorpora caucho triturado procedente de neumáticos fuera de uso (NFU), mezclado con materiales granulares. Este tipo de mezclas se ha aplicado en el pasado en mezclas bituminosas y en terraplenes de carreteras, pero su uso en el sector del ferrocarril es muy novedoso.

El nuevo material se ha instalado ya en un tramo de la línea española de Almoraima-Algeciras, donde ha sido evaluado por los técnicos. No sólo permite reciclar residuos de neumáticos en grandes cantidades, sino que aporta ventajas adicionales respecto a los materiales tradicionales.

Según los resultados obtenidos, permite atenuar considerablemente el pico máximo de vibración transmitido al entorno, lo que lo convierte en una potencial alternativa para mejorar el aislamiento en aquellos entornos urbanos con tráfico ferroviario cercano. Además, la adición del caucho de NFU aumenta la resistencia a la abrasión y fragmentación de los materiales granulares calcáreos que forman parte del subbalasto.

Los beneficios que se obtienen de este material son múltiples: por un lado, contribuye a reducir las vibraciones provocadas por el paso de los trenes; pero, al mismo tiempo, ofrece un nuevo mercado de negocio a muchas canteras -particularmente aquéllas de donde se extrae material calcáreo- y para las empresas de reciclado de neumáticos.

Revaloriza ambos sectores, gracias al mayor aprovechamiento de material calcáreo, que normalmente no es válido para subbalasto por su baja resistencia a la fragmentación, y del caucho procedente de los neumáticos usados.

Dentro de este proyecto se trabajó en el diseño, desarrollo y evaluación de diferentes composiciones y mezclas del producto, variando únicamente la cantidad total de residuos de caucho empleado.

Se evaluó la respuesta del nuevo material con varias concentraciones de residuos de NFU con el fin de analizar la mejor proporción. Otra ventaja es que no necesita ningún material ligante.

Simplemente se mezcló el material granular y el residuo de caucho, que se intercala entre las partículas del árido, lo que le confiere el amortiguamiento observado en los exitosos ensayos.



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

UK/ La súper línea de subte londinense



El proyecto Crossrail es la conexión ferroviaria rápida que pasará por debajo de la ciudad de Londres. Fue aprobado en 2007 después de que se decidiera que el trabajo se llevara a cabo con fondos públicos y privados y a fines de 2008 se firmó el contrato definitivo con la aprobación de los fondos totales para los trabajos de construcción.

Hoy se ha concluido la perforación y el encamisado de un túnel de 20 kilómetros y 6,2 metros de diámetro que formará parte de esta nueva línea que se integrará al subte londinense con 42 km de extensión, denominada Elizabeth y que permitirá el tránsito de 66 trenes de 200 metros de longitud formados por 9 coches que unirán el aeropuerto internacional de Heathrow, al Oeste de Londres, con las localidades del Este, pasando por el centro de la ciudad.

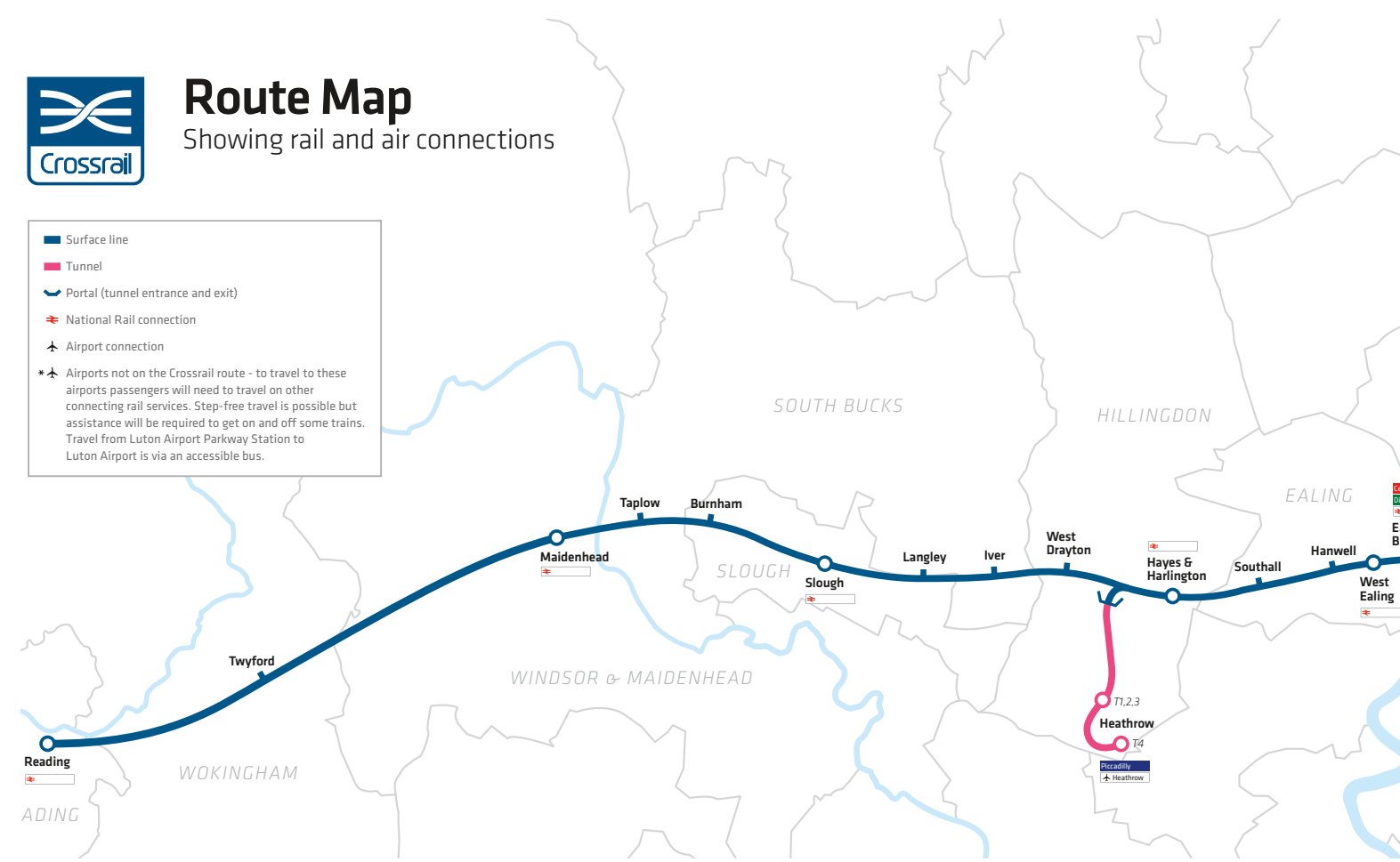
Las autoridades del Crossrail aseguran que la nueva línea “transformará el transporte público en Londres reduciendo los tiempos de viaje, aumentando la capacidad ferroviaria en un 10 % y llevando un extra de 1,5 millones de personas en menos de 45 minutos desde el centro a los suburbios. Se estima que estará habilitada a fines de 2019, transportando a doscientos millones de



pasajeros por año a través de 40 estaciones.

Los modernos túneles son mucho más grandes que los de las líneas tradicionales, prácticamente el doble de diámetro. Cada formación tendrá nueve coches equipados con aire acondicionado, circuito cerrado de televisión



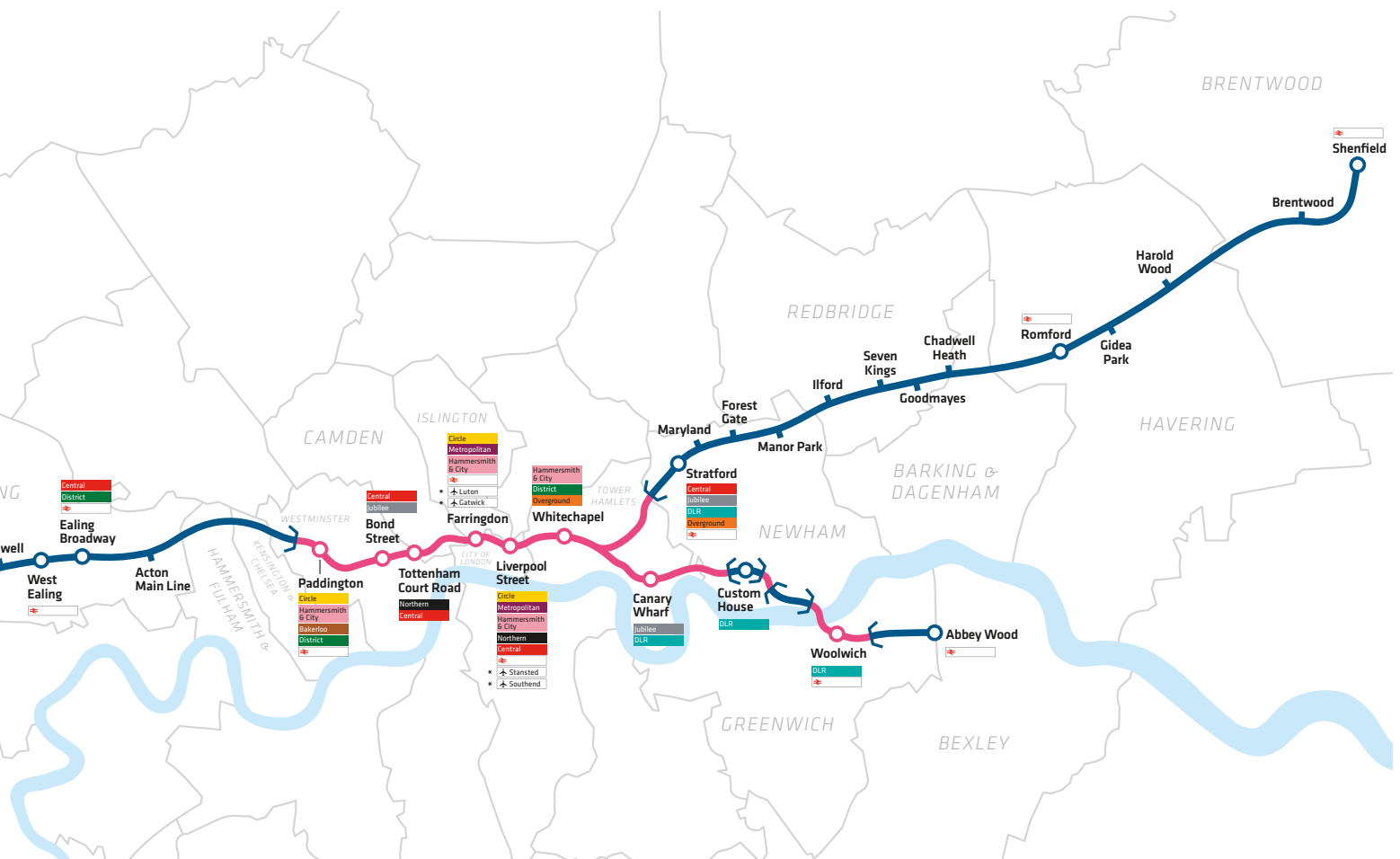


y la información en tiempo real y podrá transportar hasta 1.500 personas.

Debido a la extensión de las formaciones, otro récord de la obra es la longitud de los andenes: con 250 metros, duplicando la longitud de los andenes subterráneos actuales, que no superan los 122 metros.

Los primeros trenes en correr tendrán 200 metros de largo, pero la obra preve que se pueda extender a 240 metros en el futuro si la demanda de pasajeros aumenta. Debido a que las plataformas son tan largas, y la capacidad de los trenes tan grande, la mayoría de las estaciones tendrán dos boleterías.





CH/ Se inauguró el túnel de San Gotardo



El 1 de junio de 2016 se inauguró oficialmente el túnel de base de San Gotardo en los Alpes suizos, que con una longitud de 57,09 km (35,5 mi) y un total de 151,84 km (94,3 mi) de túneles y galerías, es el túnel ferroviario más largo y profundo del mundo.

Los sondeos comenzaron en 1883, la perforación se inició en 2003 y concluyó en octubre de 2010.

El proyecto, con un costo de USD 10.300 millones, consta de dos túneles separados que contienen una vía cada uno. Es parte del proyecto suizo AlpTransit, también conocido como New Railway Link through the Alps (NRLA), que asimismo incluye los túneles de Lötschberg y Monte Ceneri entre los cantones suizos de Berna y Valais.

Los túneles tienen la finalidad de facilitar el paso de los Alpes y establecer una ruta directa apta para trenes de alta velocidad. Del tiempo anterior de viaje de casi cuatro horas entre Zúrich y Milán se reduce a dos horas y media.

Las bocas del túnel están cerca de las ciudades de Erstfeld (norte) y Bodio (sur).



Los motivos

La ruta a través del paso de San Gotardo es una de las más importantes para atravesar los Alpes en el eje norte-sur de Europa. El tránsito por esta ruta ha aumentado de manera exponencial desde 1980, y las carreteras y trazados ferroviarios han llegado a la saturación de tráfico.

A fin de solucionar estos problemas y de lograr un medio más rápido de cruzar los Alpes, los votantes suizos decidieron construir este túnel a través del Macizo de San Gotardo a 600 m por debajo del túnel ferroviario anterior.

A través del trazado ferroviario anterior los trenes de mercancías tenían limitado el peso máximo a 2.000 t, usando dos o tres locomotoras. Con el nuevo túnel, los trenes de mercancías de hasta 4.000 t pueden atravesar los Alpes sin locomotoras adicionales y los trenes de pasajeros pueden circular hasta 250 km/h reduciendo sensiblemente los tiempos de viaje de los recorridos transalpinos.

La responsable de la construcción fue la empresa AlpTransit Gotthard, bajo la dirección del ingeniero Leonardo Rondi, que con vistas a reducir a la mitad el tiempo previsto comenzó las obras desde cuatro puntos diferentes (finalmente



fueron cinco) al mismo tiempo ubicados en Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido y Bodio.

Se construyó un sistema de túneles con dos tubos principales de vía única de unos 9 metros de diámetro, conectados cada 325 m aproximadamente por túneles de servicio. Los trenes pueden cambiar de túnel en alguna de las dos "estaciones multifuncionales" bajo Sedrun y Faido, que albergan equipos de ventilación e infraestructura técnica y sirven como paradas de emergencia y rutas de evacuación para casos de emergencia. Se calcula que los circularán entre 200 y 250 trenes diarios,

El acceso a la "estación multifuncional de Sedrun" es un túnel casi plano de un kilómetro de longitud desde el valle donde se encuentra la ciudad de Sedrun. Por ello existe un proyecto local de transformar la estación en una parada oficial de trenes llamada Porta Alpina.

Una inauguración singular

El acto inaugural del tunel de San Gotardo fue un acto muy peculiar y por mucha gente tildado de satánico, algo que en principio pareciera tener poco



que ver con el tunel construido. La figuración de Satán bailando triunfante entre los obreros del tunel (actores) que marchaban en estado inconciente e involuntario parecía una herejía. Sin embargo tuvo tal temática por estar basado en la famosa leyenda del paso de San Gotardo, en la cual un Pastor al encontrarse con la dificultad de pasar el rio Reuss, pidió al diablo que construyese un puente a cambio del alma del primero que lo cruzase. Y el pastor hizo cruzar una cabra, engañando a Satán.





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

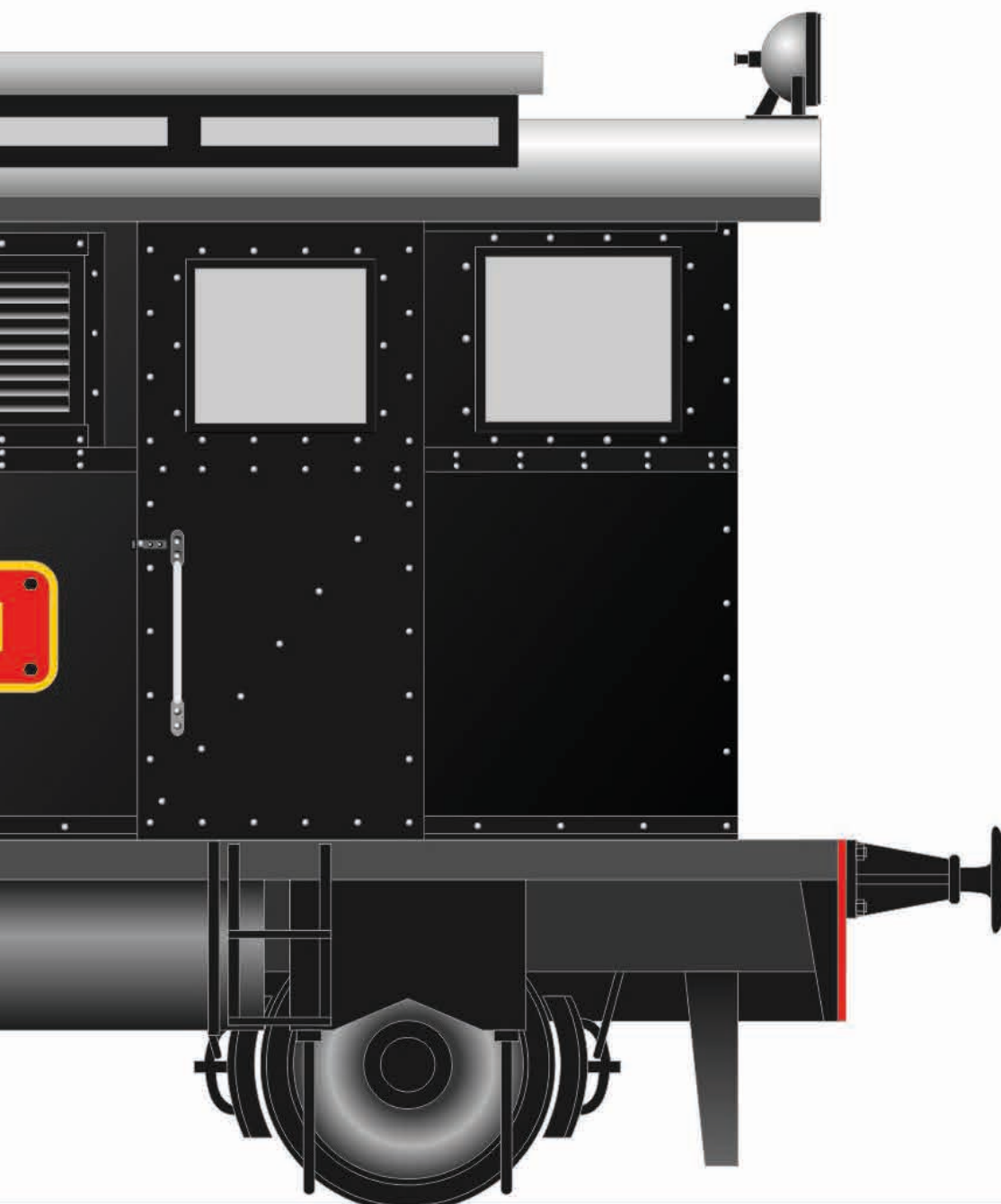
SE RECOMIENDA EL USO DE DISCOS ADECUADOS PARA UN CORTE EFECTIVO

Locotractores SM del R

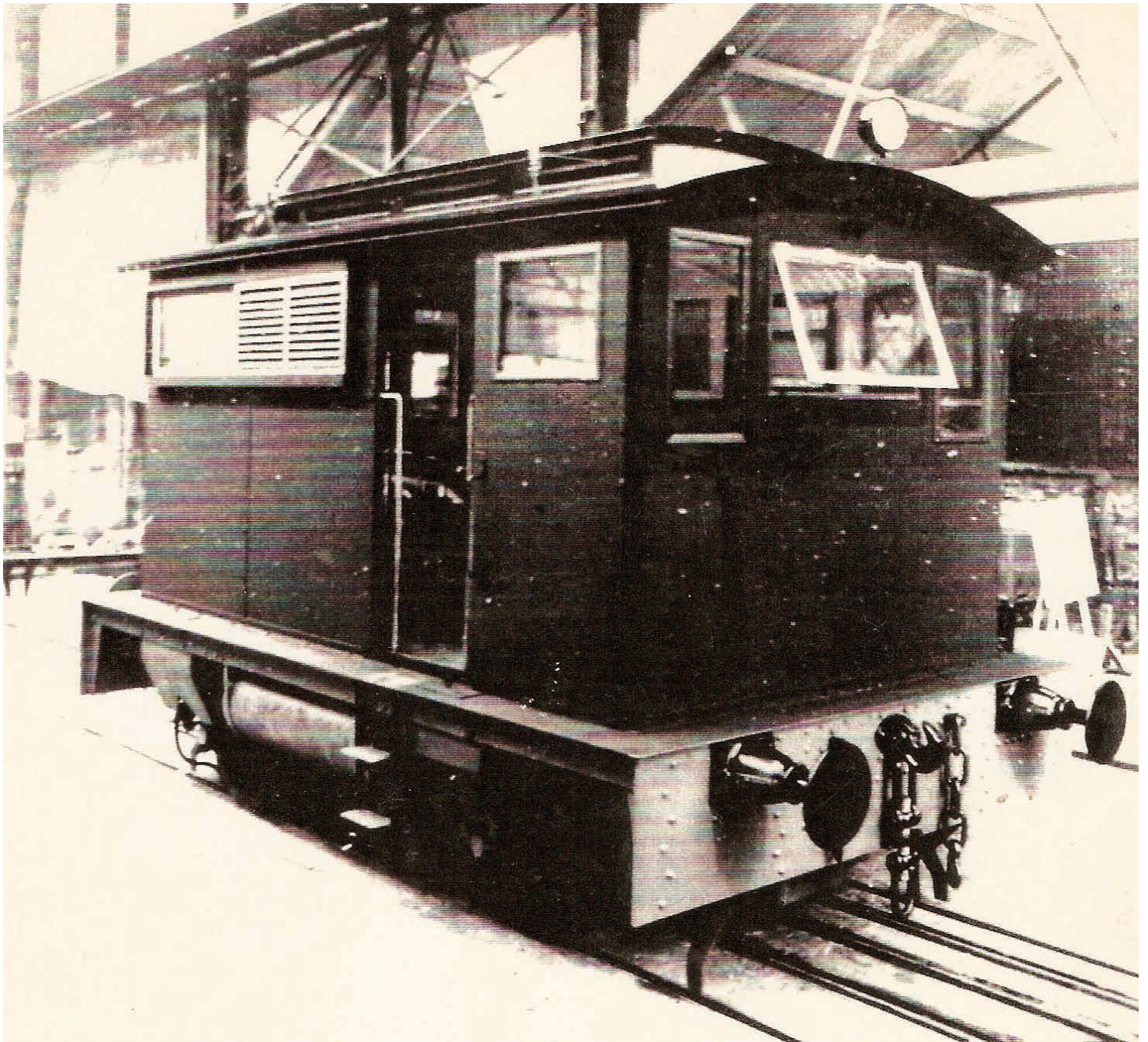


el FC Central Argentino

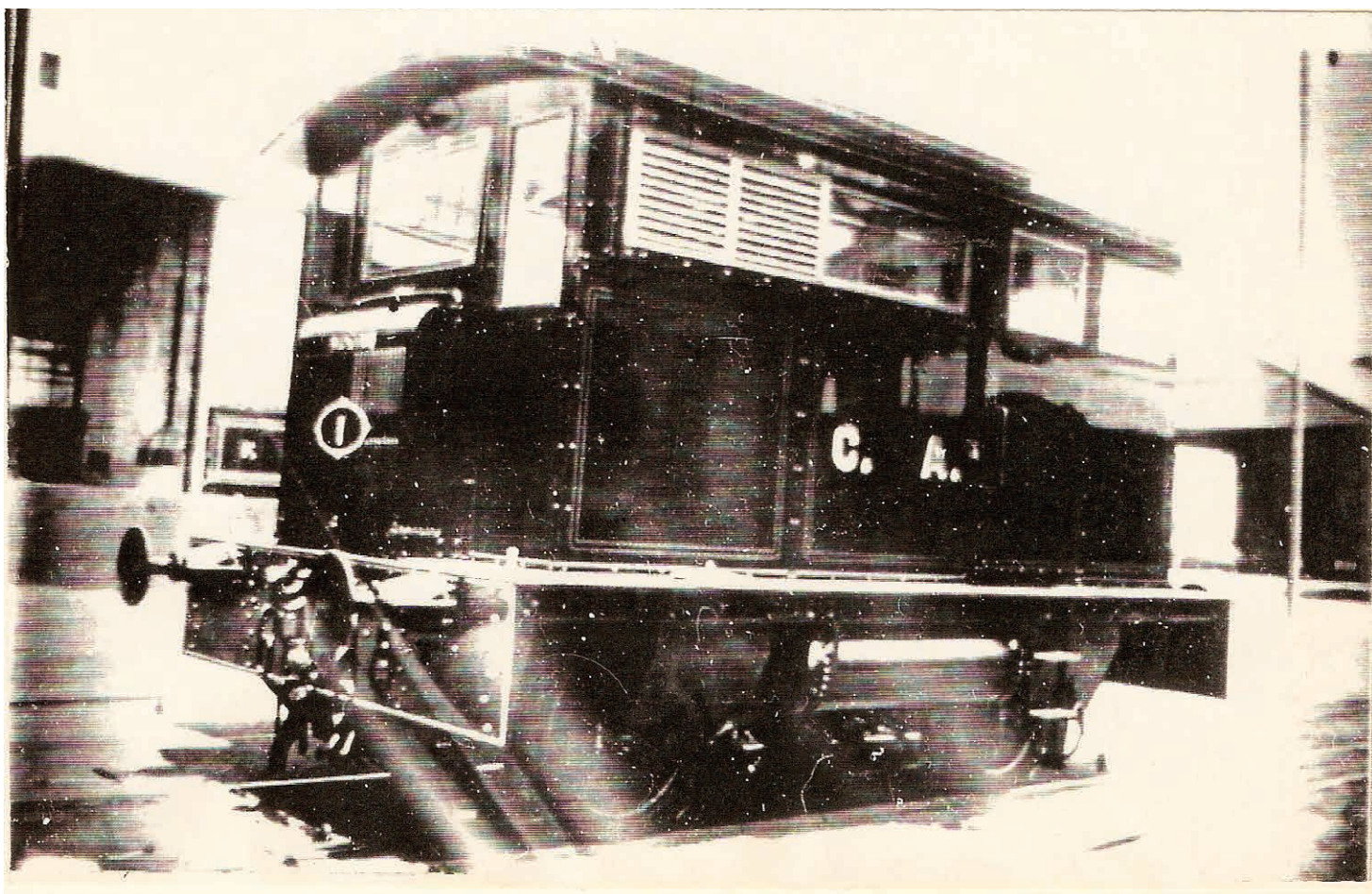
Por Luis Gutiérrez



AR/ Los primeros locotractores



En el año 1926 el FC Central Argentino ensayó la tracción con motor de combustión interna a través de una pequeño locotractor de la firma Lamanche, equipado un motor de automóvil Rochet-Schneider de 35 hp y transmisión a cadena. Este pequeño antecedente puso atención en un sistema de tracción alternativo al clásico vapor de combustión externa. Tres años más tarde el FC Sud se encontraba ensayando sus primeras diésel eléctricas y en 1930 el Central Argentino decidió la compra de dos locomotoras diésel mecánicas para maniobras, las primeras en la Argentina.



Esta compra apuntaba a bajar los costos de las maniobras en estaciones específicas que daban servicios a ramales privados, donde se movían pocos vagones y destinar una locomotora a vapor para tan poco y ligero movimiento era complicado y caro.

No obstante el Central Argentino había comprado el año anterior 30 nuevas locomotoras de maniobras de vapor (las SS5 0-6-2T) y luego de un año de ensayos con estas diésel, volvió a comprar 20 locomotoras SS5 más, lo que se puede leer como que las Wickham no llegaron a imponerse en su tarea o que sus 100 hp era pocos al lado de los más de 400 que podían erogar esas nuevas vaporeras.

Las dos unidades las proveyó la forma Wickham, cuyo principal producto durante su vida activa fueron las zorras ferroviarias, es decir vehículos pequeños.

Las nuevas locomotoras se numeraron SM1 y SM2 (por Servicio de Maniobra, posiblemente), identificadas con placas tipo locomotora a vapor, incluso se las pintó de negro como aquellas.



Su concepción era tipo cajón, con chasis de planchas de hierro de $\frac{3}{4}$ de pulgada (19,8 mm) y frentes de 1 pulgada (25,4 mm) que sostenía los elementos de choque y tracción. El cuerpo de la locomotora y su techo estaba formado por un esqueleto de hierro y chapas remachadas que albergaban el motor y las cabinas en cada extremo.

El motor era un diésel Mc Laren-Benz de 100 hp, seis cilindros de 135 mm y 200 mm de diámetro y carrera respectivamente, que giraba a 800 vueltas por minuto. Era refrigerado a agua con un radiador en un extremo y un ducto permitía la entrada de aire desde el frente y a la vez le hacía llegar el aire desde el chasis cuando circulaba en reversa.

Una caja de velocidades de cuatro marchas de daban una velocidad máxima de 31,5 km/h en su relación casi directa y una mínima de 8 km/h en primera marcha, donde tenía su mejor capacidad de tiraje que equivalía a 220 toneladas. El embrague era de múltiples discos secos y la transmisión por medio de cardan a los dos ejes.

Curiosamente el motor de arranque era también de combustión interna, un tipo JAP bicilíndrico de 8 hp que a su vez se arrancaba a mano. También tenía



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, broncearía, puesta en valor estético, mantenimiento en general.



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



Luis Gutiérrez

un compresor que suministraba aire comprimido a los frenos y los areneros.

Las locomotoras vacías pesaban 17 toneladas y media y con su carga de combustible, arena y agua alcanzaba algo más de 18 toneladas.

Con el tiempo las SM perdieron su trabajo y estos pequeños vehículos fueron relegados para dar servicios en los talleres de la empresa, uno al menos en Talleres Gorton (Pérez) y el otro posiblemente en Talleres Rosario. Ambos sobrevivieron a la época de Ferrocarriles Argentinos y recibieron el esquema de pintura rojo y amarillo característico de esa empresa.

El SM1 terminó sus días en el primer taller, ya modificado al parecer con un nuevo motor y arranque eléctrico a juzgar por las cajas de baterías agregadas. El SM2 conservó su fisonomía original salvo el ducto frontal que se volvió inútil para los cortos desplazamientos. Al final de su carrera se lo llevó a Talleres Campana, concentrado con otros vehículos de interés (incluyendo coches históricos y automóviles) que irían a un Museo Ferroviario promocionado por el ex jefe de talleres Víctor Capusso, pero que finalmente no se hizo. No obstante el pequeño Museo Ferroviario de Campana que se hizo más tarde su nombre en su honor.



Vagones tolva pedreros del Belgrano



Estos vagones tolva fueron producidos en la Argentina por la empresa Buriasco y la Fábrica Militar Río Tercero en 1976. La primera produjo 425 unidades numeradas 37.780 a 37.916 y 38.800 al 39.087 y la segunda, en un consorcio integrado con la primera, manufacturó 175 vagones numerados 37.917 al 37.964 y 39.038 al 39.214.

La serie en conjunto se numeró 37.698 al 37.916 y 38.800 al 39.037, totalizando las 600 unidades.

Están contruidos en chapa de acero, plegada y soldada, con sistema de





acople y acción central y automático tipo mandíbula, como es de uso en la línea Belgrano.

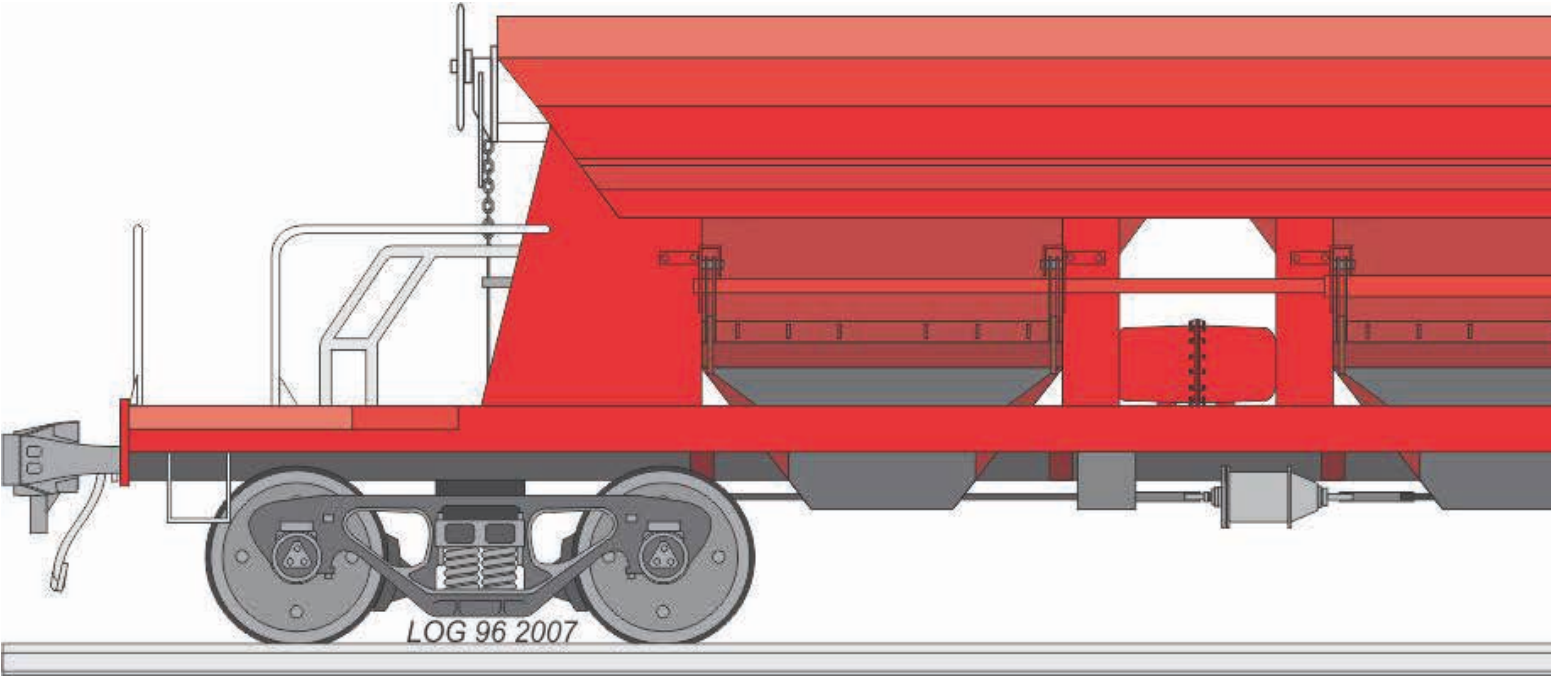
Su tara es de 15.500 kilos, pero la capacidad de carga y el peso total varía según el fabricante, por ejemplo, los contruidos por FAVIS puede cargar 33.000 kilos y el peso máximo sobre el riel es de 48.500 kilos, con una capacidad de carga de 20 metros cúbicos, en tanto que las demás unidades pueden transportar 42.900 kilos con un peso máximo de 58.400 kilos y una capacidad de carga de 26 metros cúbicos.



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









La carga se efectúa por la parte superior del vagón y la descarga a través de 3 tolvas por cada lateral con un sistema de salida no controlado, operadas manualmente por palancas situadas en uno de los balcones de cada unidad.

Están equipados con freno de aire comprimido directo que acciona mediante una zapata sobre cada llanta, gobernada por una válvula principal ABSD y un accionamiento manual accionado sobre uno de los bogies a través de un volante ubicado en una de las plataformas frontales. Como es norma para todos los vehículos ferroviarios, el freno se aplica automáticamente en caso de rotura de alguna magna de interconexión o por fraccionamiento accidental de la formación.

Los vehículos construidos por Favis tienen bogies tipo “Rail control”, de origen español de 3050 kilos mientras que los demás tienen bogies de origen coreano de 3150 kilos, en ambos casos con control de marcha y suspensión de marcha mediante espirales helicoidales.

Un gran número de unidades presta actualmente servicios en Trenes Argentinos Cargas, línea Belgrano.



Fotos: Luis Gutiérrez

El vagón “Märklin Club Argentina”

Por Guillermo Molina



Durante el año 2015 se gestó una actividad muy interesante para los Marklinistas Argentinos, agrupados en el grupo de Facebook “Märklinclub Argentina” y era el deseo de poder tener un vagón personalizado oficial de la firma.

Gracias a una muy importante gestión, organización y logística se logró que casi 80 personas de distintos lugares de la Argentina e incluyendo países



CERTIFICADO





Sonderanfertigung
Märklin-Kühlwagen für die
Mitglieder und Freunde des
Märklin CLUB ARGENTINA

Marklin y el Marklin Club Argentina
certifican que el vagón escala
HO 4415.607 fue diseñado y producido
en el año 2015, especialmente
para los miembros y amigos del
Marklin Club Argentina.

La producción fue estrictamente
limitada a 160 vagones.

El diseño es exclusivo
y no será utilizado para otros vagones HO.

Fabricados y ensamblados a Marklin.

Marklin and the Marklin Club Argentina hereby certify
that the HO car 4415.607 was designed and
produced in the year 2015 especially for the members
and friends of Marklin Club Argentina.

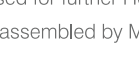
The produced number is strictly limited to 160 cars.

This design is exclusive, and will not be used for further HO cars.

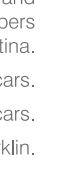
The models are produced and assembled by Marklin.



Göppingen, en Septiembre 2015
Gebr. Märklin & Cie. GmbH



Florian Sieber



Wolfram Bächle



Un paisaje invernal para el tendido

Por: Pablo Gutiérrez



Al momento de simular nieve en el tendido existen muchas formas y métodos, además de la variedad de productos que hay dentro del mercado que vienen preparados, pero en este caso veremos un método muy práctico, simple y casero de hacer nieve.

Los ingredientes que vamos a usar son: cola plástica y bicarbonato de sodio (se consigue en cualquier farmacia y es barato).

Antes de empezar hay que ser consciente de que la mezcla será manejable durante unos pocos minutos, por lo tanto lo mejor será hacerse un plan de

Además Decodificadores Digitrax



LDH

TODO PARA SU SISTEMA DE CONTROL DIGITAL DCC

DECO HO 8 FUNCIONES

DECO N

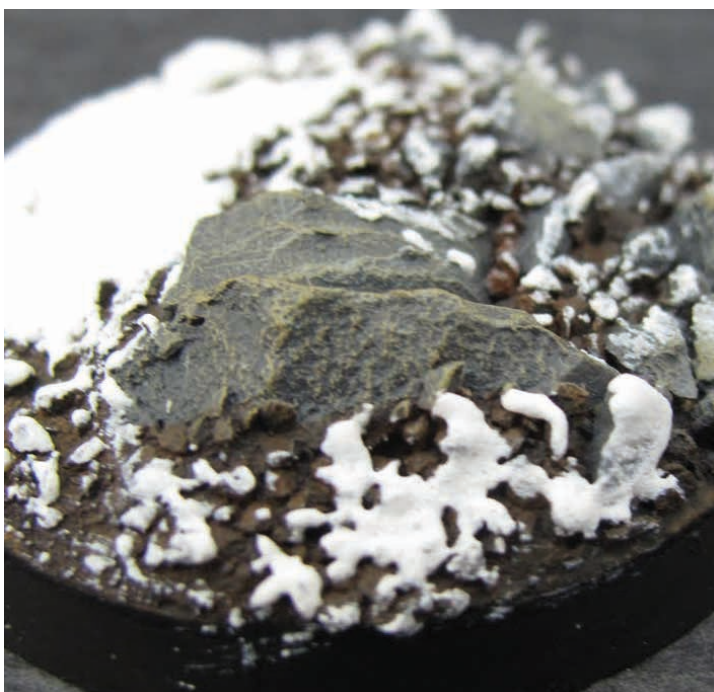
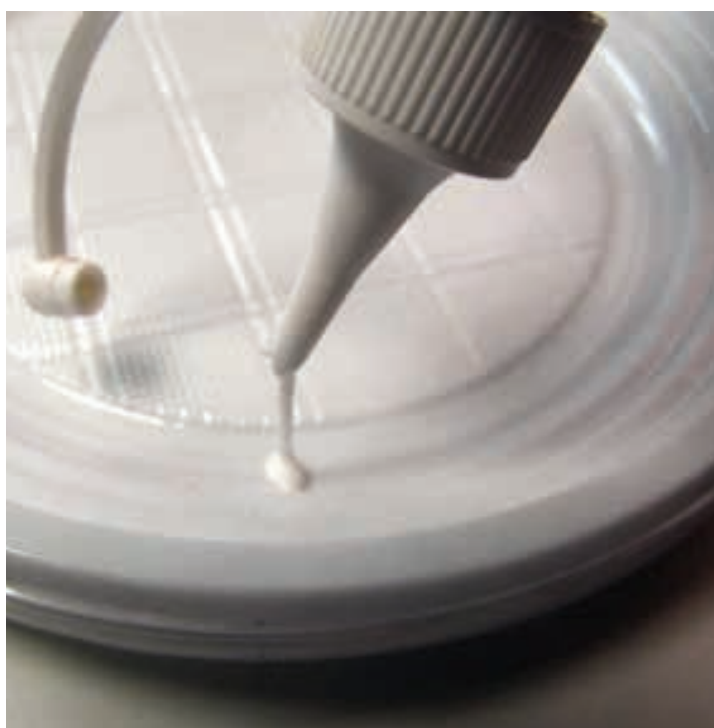
TEL.: 011 4553-0477
CALDAS 1424 • CABA

WWW.LDHTRENES.COM.AR

CCRailway
ferromodelismo artesanal en bronce



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





Producto final de la mezcla entre bicarbonato y crema de afeitar.

aplique, y hacer unas pruebas fuera del diorama al momento de aplicar el producto. Ya seguros, ponemos cola plàstica en una base donde será mezclada con el bicarbonato. Las proporciones de la mezcla serán $\frac{2}{5}$ de cola y $\frac{3}{5}$ de bicarbonato, aunque pueden variar de acuerdo a las marcas de productos que utilicemos, pero el fin es que a mayor cantidad de bicarbonato mas esponjosa será la nieve, mientras que a menos bicarbonato, más rígida será la mezcla, dando aspecto a hielo.

Además, al momento de aplicar la pasta será mejor una herramienta rígida como un palito para tener mayor maleabilidad sobre la misma. No recomendamos el pincel porque se arruinará.

Pese a que la mezcla seca rápido, la parte interna de la nieve simulada demorará unas horas, viendose el verdadero acabado recién al día siguiente de haber aplicado la pasta.

Por eso puede que al principio la nieve con poco bicarbonato no tenga el aspecto que esperemos pero esto irá variando a medida que pase el tiempo.

Además, existen variedades que pueden hacerse a la mezcla, como utilizar acrílicos de diversos colores para buscar un hielo mas blanco o azul, lo importante es probar.

Para simular nieve suelta, se debe mezclar el bicarbonato con espuma de afeitar en lugar de cola plàstica y repetir el procedimiento descripto.

Furgones del Belgrano en H0m

Por Leonardo Fesler



Hace un tiempito me encaminé a hacer material del FC Belgrano en H0 en trocha métrica, es decir H0m, un poco por haber vivido cerca de su línea y otro por el encanto de la trocha angosta.

Basándome en planos de Tren Rodante, construí dos furgones de cola con ligeras variaciones, tal como pasaba en la vida real, que a un mismo tipo de vagón se le iba modificando según el taller que lo atendiera. De todos modos es un vehículo típico del Belgrano que aún se puede ver en servicio en el operador Ferrovías, en sus trenes de mantenimiento.

RTK
LASER

RTKLASER@RIELTEK.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

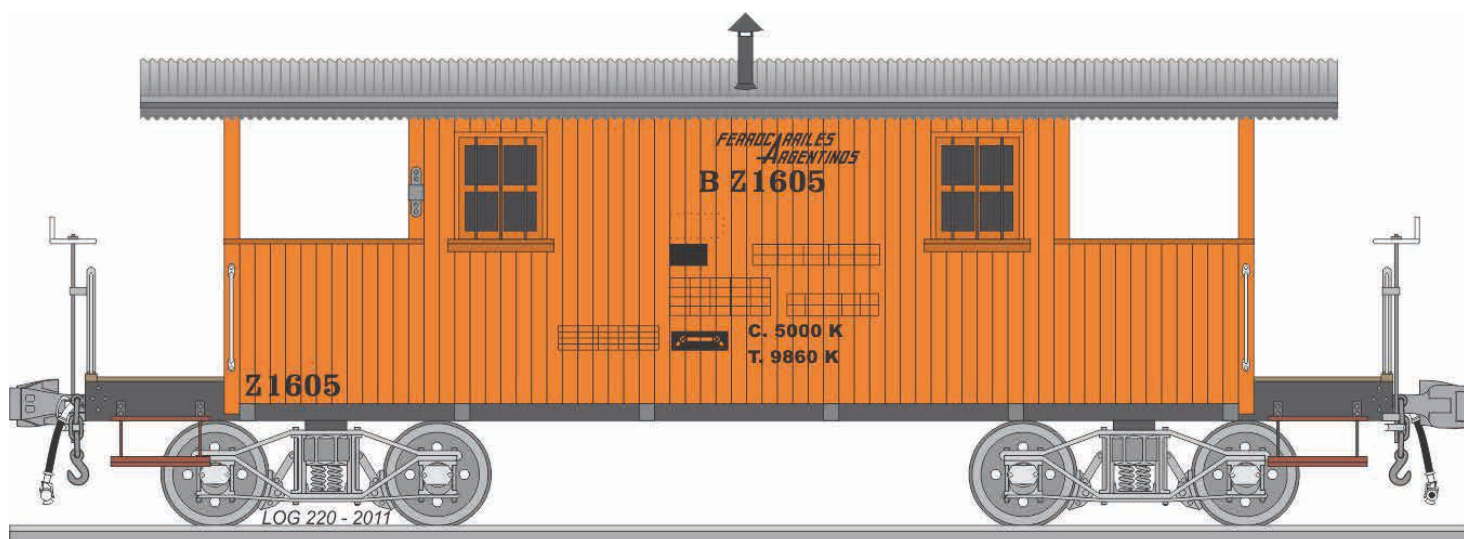
FranciscoRuffolo@gmail.com





Para su construcción usé las técnicas típicas del trabajo en estireno de diversos espesores cortado a trincheta y rayado con una punta metálica para simular el tablero de maderas. Para el techo utilicé chapa de aluminio corrugada de la que se consigue comercialmente y lo monté sobre bogies H0 modificados para los 12 mm de la trocha.

Para la decoración los ubiqué en épocas distintas, uno con el logo de Ferrocarriles Argentinos y el otro, anterior, con la tipografía del Belgrano.



Festejos del Bicentenario 2016



Modelos Kato en escala reproduciendo dos de los esquemas bicentenarios.

Cuando en 1976 se celebró la independencia de los Estados Unidos de América, varias compañías ferroviarias hicieron decoraciones alegóricas en sus locomotoras, creando íconos del diseño de los que los fabricantes de ferromodelismo ofrecieron reproducciones exactas.

Más allá de eso, los mismos ferromodelistas hicieron creaciones para sus modelos personales con alegorías al bicentenario.

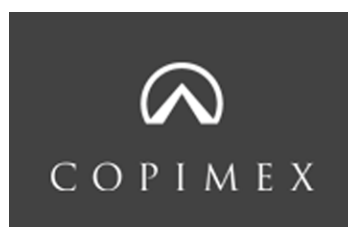
Basándonos en esa idea, proponemos a los ferromodelistas argentinos (Y por que no a las empresas ferroviarias) a que decoren uno de sus modelos con alegorías al Bicentenario Argentino para compartir en el número de julio.

El desafío está planteado, y también fue presentado en nuestro facebook de más de 10.000 amigos. Hay tiempo hasta el 25 de Julio para presentar los trabajos.

Los envíos se harán por e-mail a trenrodante@gmail.com, el archivo debe superar el megapixel y el modelo debe estar bien iluminado y en foco.



Sugerencia Tren Rodante sobre la GT22 9001.





*Usted puede colaborar enviándonos notas y fotos ([Clic aquí](#)).
Muchas gracias por seguirnos.
El tren Gornergratbahn, con el fondo del Monte Cervino, "Matterhorn" en Suiza.*