

Los coches eléctricos del FCCA

Tren Rodante

Revista de ferrocarriles de distribución gratuita

Año 27, septiembre de 2016

Nº 212



Un siglo de trenes eléctricos

Kato y su caja de sonidos



  gcba

buenosaires.gov.ar/subte

**Incorporamos nuevos coches
para que viajemos mejor.**

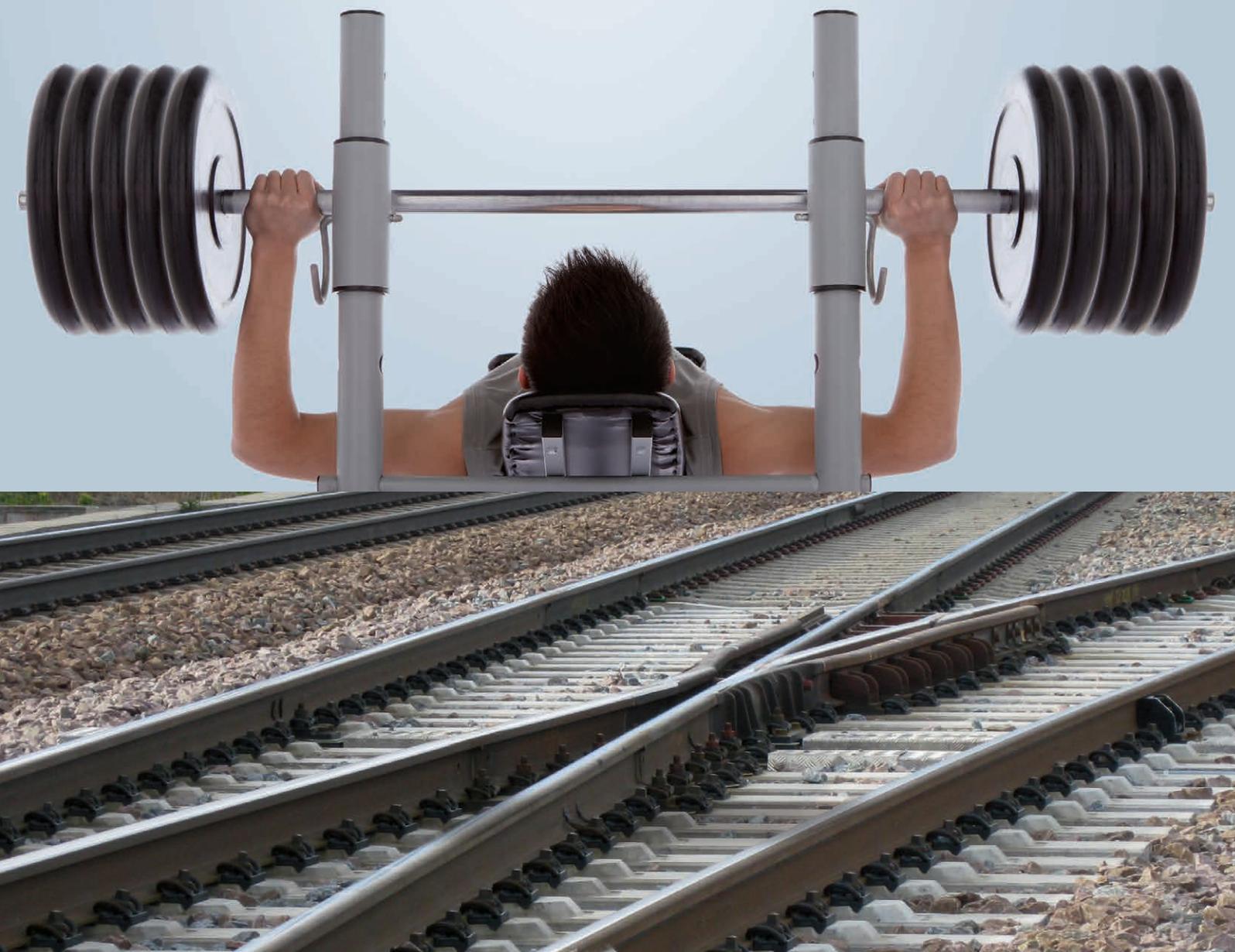


Buenos Aires Ciudad



Vamos Buenos Aires

 **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



Un tren eléctrico recorre la vía a J. L. Suárez. Foto: Alejandro Bermejo.

Staff

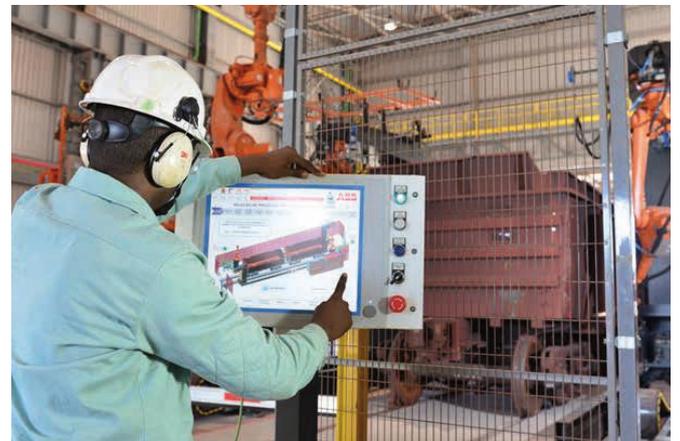
Director: Luis Gutiérrez. **Editor:** Pablo Gutiérrez. **Colaboran en esta revista:** Alejandro Bermejo, Francisco Fernandez, Gastón González, Juan Gutiérrez, Adrian Pardo, Darío Saidman, Graciela Valles.

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.

Frenos automáticos para la Línea Roca
La línea de Jujuy a La Quiaca
Belgrano Cargas al Norte de Córdoba
Nuevos vagones CRRC
Recuperan la estación Retiro
Gestionan por los trenes de Entre Rios
Alerces por dos
Quequén busca reactivar el tren
Suspenden el tren de Chascomús
Peligra el tren de Río Turbio
Se detiene La Trochita
Travesía en zorra por el Bicentenario
CL/ Colapsa puente por caguero
CO/ Buscan reactivar el FC Pacífico
MX/ Más trenes con neumáticos
VE/ El metro de Los Teques
DE/ Reconocimiento facial para trenes
KE/ La super red africana
BR/ La robótica al auxilio del ferrocarril
Los mitos de La Porteña
Un siglo de trenes eléctricos
Festejos del Día del niño
Kato y su caja de sonidos
Locotractor Simplex 20 hp en 0n30



Vía en desuso, sendero verde será

En 1984, 40 años después que se cerró el ferrocarril de las islas de Bermudas, el gobierno transformó el sector donde estaban las vías en un sendero para caminantes y ciclistas. Y es todo lo que queda hoy del ferrocarril de las Bermudas, porque casi no hay más documentación y porque las distancias cortas son presas del transporte vial. Las Bermudas tienen en total 53 kilómetros cuadrados.



Algo así parece pasar con la visión ferroviaria de este país, que ve la abandonada traza ferroviaria como futuras sendas peatonales olvidando las necesidades de comunicación económica (Léase transporte guiado) de este país de 2.780.400 kilómetros cuadrados.

Entonces las playas ferroviarias, que abastecieron a un país de antaño, ahora parecen innecesarias y se transforman en emprendimientos inmobiliarios o parques verdes, tratando de anticiparse a los asentamientos ilegales que también ven a las playas ferroviarias abandonadas como una excelente opción de negocio social-popular irremovible.

Los Talleres también se han vuelto obsoletos, gigantes vacíos, con poco para hacer y su readecuación o demolición está en marcha. Las históricamente fuentes de trabajo industrial mayores del país hoy no tienen que hacer ni tecnología que incorporar, no hay dinero para reparación y la recomendación parece ser que es más barato comprar nuevo y extranjero.

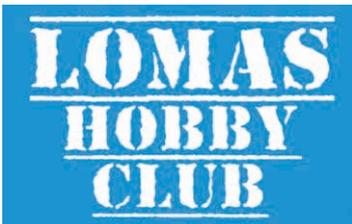
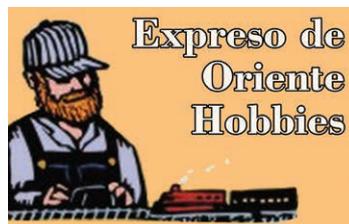
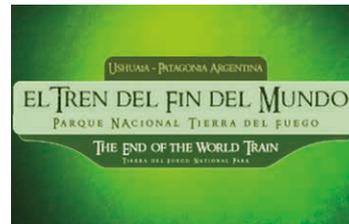
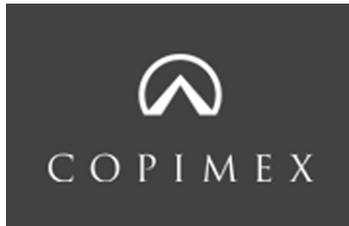
¿Y las vías? Tampoco sirven para nada, ya que trenes no pasan y que mejor que hacer una senda verde. Así el Tren de a Costa, la vía a Miramar, la entrada al Puerto de Buenos Aires podrían ser quitadas y hasta se ha propuesto hacer un canal de agua para sacar en barcazas la producción cordobesa al mar.

Pocos creen en el tren.

A 159 años de su inauguración su destino es tan incierto como al comienzo.

Luis Gutiérrez

Tren Rodante



Frenos automáticos para la Línea Roca



El Ministerio de Transporte adquirió el equipamiento y la instalación de un sistema de frenos automáticos (Sistema ATS – por sus siglas en inglés Automatic Train Stop) para todas las líneas urbanas de ferrocarriles por valor de USD 63 millones, que se financiarán a través de un crédito japonés con una tasa del 2,3%. El monto forma parte de una gran inversión en materia de seguridad ferroviaria que totaliza USD 250 millones destinados a la instalación del frenado automático de trenes en 280 formaciones y 1.500 kilómetros de vías. En la operación intervino la empresa Marubeni, cuyo CEO Fumiya Kokubu había visitado nuestro país en abril con el objetivo de recuperar el mercado argentino (Ver TR 208, página 22).

La primera instalación del Sistema ATS se hizo en los Talleres Llavallol de la Línea Roca, junto a expertos japoneses que guiaron los trabajos y a la fecha han sido equipadas seis formaciones de los ramales Ezeiza y Alejandro Korn de la línea Roca, que cuando se complete beneficiarán a los 300.000 pasajeros que circulan diariamente por dichos ramales, reduciendo drásticamente el riesgo de colisiones y accidentes.

El plan es expandirlo a todos los ferrocarriles del área Metropolitana

LA TECNOLOGÍA ATS

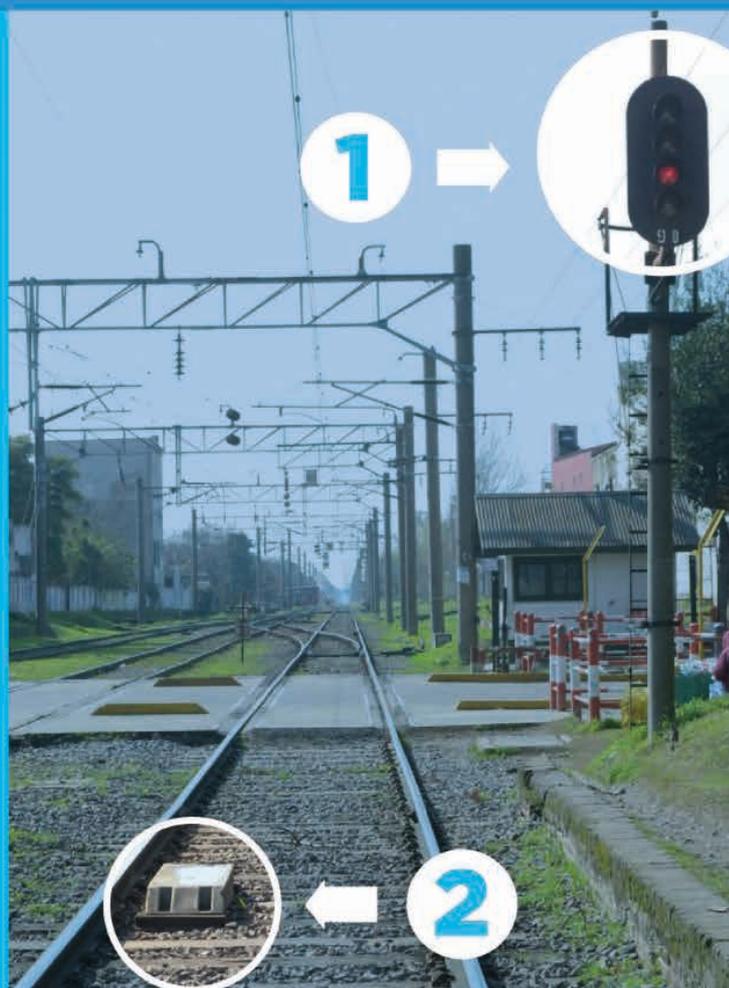
FRENADO AUTOMÁTICO DE TRENES

¿Cuándo se activa?

- Si el tren circula más rápido de lo permitido.
- Si el tren no se detiene cuando debe.

¿Cómo funciona?

- 1** El semáforo señala la velocidad y cuándo el tren debe frenar.
- 2** El Freno ATS, sobre la vía, recibe información del semáforo y acciona el freno del tren si este no respeta la señal.



(Capital y GBA), incluyendo además la modernización de todo el sistema de señalamiento, adecuaciones y obras necesarias para la incorporación de la nueva tecnología puesto que hoy el 62% de la red ferroviaria del área Metropolitana funciona con sistemas de señalamiento mecánicos manuales de hasta 100 años de antigüedad.

Ya se lanzaron cuatro licitaciones que son el inicio del proceso de instalación de ATS para todas las líneas metropolitanas. Se trata de la adaptación del señalamiento actual de las líneas San Martín, Belgrano Sur, Urquiza y Roca. También se lanzó la licitación para la provisión y puesta en funcionamiento de nuevas islas de señalamiento en los ramales Diésel de las líneas Mitre y Sarmiento. Se prevé que la instalación se concluirá en 2019.

La línea de Jujuy a La Quiaca



El 20 de Agosto se realizó la primera reunión de la flamante Unidad Ejecutora Provincial de la línea ferroviaria Jujuy –La Quiaca, presentando a los equipos técnicos que estudian la recuperación del primer tramo de Volcán-Humahuaca, con la presencia del Gobernador Morales, sus ministros, intendentes de la Quebrada y representantes de los colegios de Ingenieros y de Arquitectos de Jujuy.

Pablo Rodríguez, a cargo del proyecto, dijo que se han relevado más de 40 kilómetros desde Volcán pasando por Maimará, “donde se han detectado diferentes cuestiones que tienen que ver con el abandono de una línea férrea que hace 23 años que no se usa, y a la cual no se le realizó el mantenimiento correspondiente”.

El gobernador por su parte dijo que dicho equipo ya está trabajando y que hicieron un relevamiento a pie de toda la línea y en particular del primer tramo de Volcán hasta terminar en Humahuaca. Se prevé una reunión plenaria cada mes de la Unidad Ejecutora Provincial apoyada por reuniones quincenales con los concejos consultivos, institucionales, de gestión y ejecutivos del ente.



Tren de carga con locomotora tipo 1400 en la Quebrada de Humahuaca.

ZAPATILLAS Y PASTILLAS DE FRENO
DE COMPOSICIÓN DE USO FERROVIARIO

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

45
Años

SIDEREA
CALIDAD ES SEGURIDAD

WWW.SIDEREA.COM

Belgrano Cargas al norte de Córdoba



El Gobierno nacional impulsa la creación de un consorcio público-privado para conectar a las industrias y a la producción del agro de Villa del Totoral con el troncal del Belgrano Cargas, a la altura de Sarmiento en el norte de la provincia de Córdoba.

Actualmente ya se realizó la primera reunión para tratar la creación de este consorcio. El próximo paso será la realización de estudios de factibilidad cuyo financiamiento se gestionará desde el Ministerio de Agroindustria de la Nación.

El proyecto consiste en unir con seis kilómetros de vías el área industrial

	<ul style="list-style-type: none">-Rieles-AdV-Fijaciones-Paragolpes-Soldadura Aluminotérmica-Material Rodante	 <p>soluciones activas PARA EL TRANSPORTE DE HOY</p>
---	--	--



de Villa del Totoral con el troncal del Belgrano Cargas, operado por Nuevo Central Argentino (NCA). Esta área incluye a la empresa Pronor, principal comercializadora de granos del Norte cordobés, que transporta por año 250 mil toneladas de producto en 3.800 camiones que podrían ser transportados en 90 trenes mejorando el costo de flete. Pero además, esta ciudad del Norte cordobés tiene presencia de grandes industrias, como es el caso de Bagley (del Grupo Arcor), Vitopel y Converflex.

Un canal de 1000 kilómetros

Por otro lado, en marzo de este año, el Colegio de Ingenieros Civiles de Córdoba propuso construir un canal navegable de mil kilómetros para trasladar la producción de Córdoba hasta el mar para su posterior exportación. Dicho canal, abarcaría 1.083 kilómetros y nacería en Arroyito bajando de manera transversal en dirección norte-sur contando con seis estaciones de carga, para luego entrar en Buenos Aires y descargar en el puerto de La Plata, pero la opción ferroviaria se ha impuesto como solución más lógica, viable, rápida, económica y moderna.

Nuevos vagones CRRC



La firma china CRRC ha elaborado las tres primeras muestras de los vagones tolva de descarga lateral que se incorporarán a la Línea Belgrano. Son unidades para 66 toneladas, totalizando un peso en servicio de 87t (22t por eje). Los laterales incluyen dos puertas centrales y seis compuertas de descarga rápida, operadas manualmente. Vienen equipados con bogies Ride control de alta velocidad y frenos de aire comprimido.

La empresa CRRC es el mayor fabricante de material ferroviario de China. Los pedidos del exterior sumaron un total de USD 2.240 millones de dólares en los seis primeros meses de 2016.

Entre los acuerdos que han hecho repuntar los ingresos de CRRC en los pasados meses se encuentra un contrato firmado por 846 coches de metro para la ciudad de Chicago, 56 locomotoras diésel para Kenia, 96 coches de metro para Tailandia y otros 76 para India, entre otros pedidos.





Francisco Fernandez

FERRO XPRESO PAMPEANO

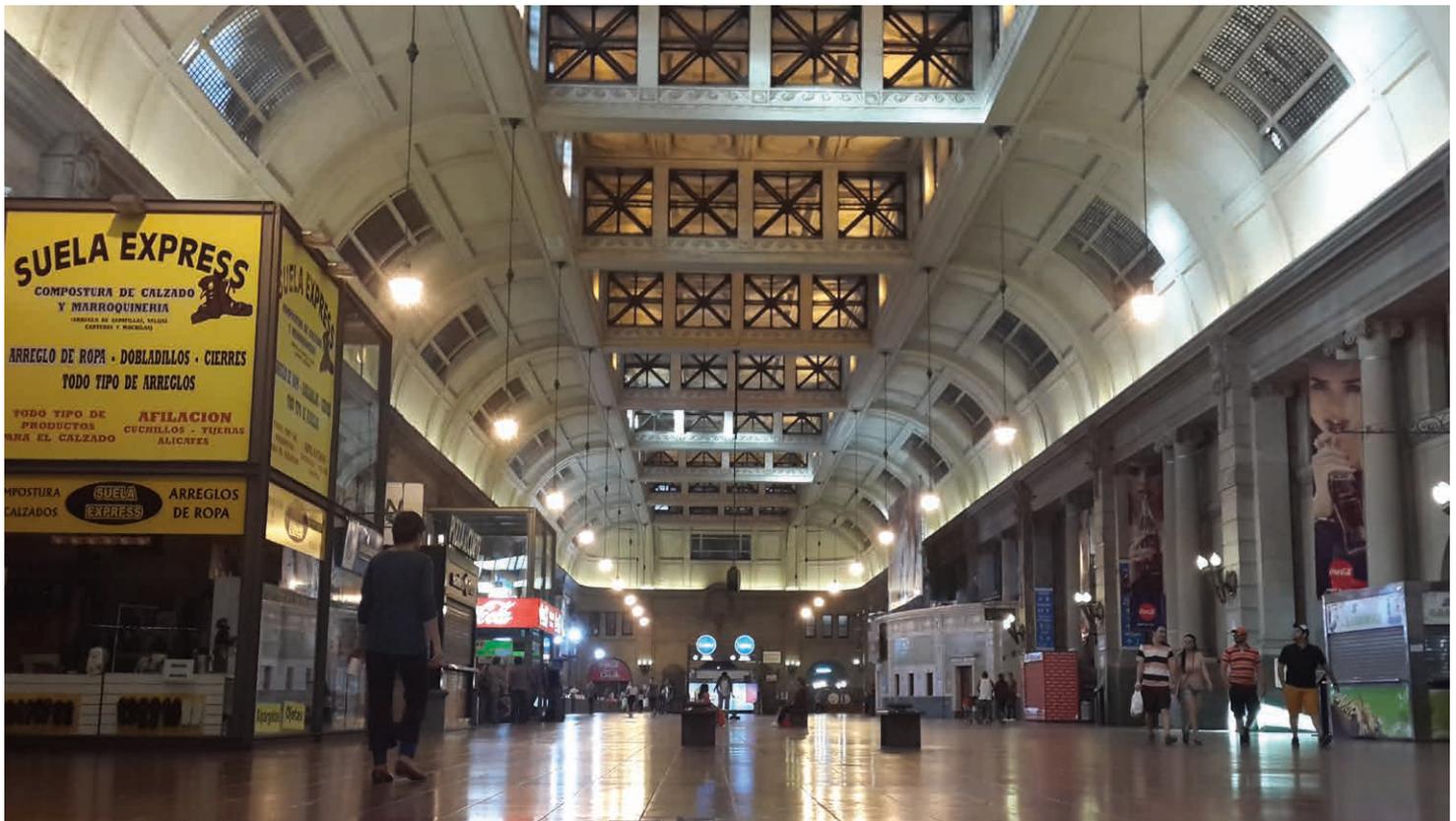


El ferrocarril del agro argentino

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

Recuperan la estación Retiro



Con 101 años y con un servicio que atiende a 60.000 pasajeros, el Gobierno nacional está llevando adelante un plan integral para restaurar la estación Retiro del ferrocarril Mitre. Desde septiembre y hasta mediados del año que viene habrán mejoras en la estructura, que van desde la recuperación de la centenaria fachada hasta obras en los techos para evitar goteras. En la estación no se hacían obras desde 2001.

Se trata de una iniciativa ambiciosa que demandará 650 millones de pesos en inversión. Es que, como la terminal es Monumento Histórico, no se puede alterar su diseño, sólo recuperar las estructuras respetando las líneas originales. La obra fue dividida en tres partes, y algunas de las licitaciones fueron realizadas por el Gobierno anterior. Consiste en la recuperación integral de la fachada, para volver a lograr los colores y texturas originales, eliminando los grafitis y las manchas causadas por el smog. Además de restaurar los bloques de granito y los revoques (7.850 m² en total) están trabajando en las piezas de bronce y los faroles.

Además están restaurando los accesos, el llamado “paseo de carruajes”, que queda antes del hall central y que antiguamente era utilizado por los carros

tirados por caballo. Allí se trabaja también en los desagües pluviales, y se colocarán redes en los arcos para evitar que aniden las palomas y dañen las estructuras.

La segunda etapa de la restauración también está en marcha. Consiste en la recuperación de los techos metálicos en la zona de los andenes, para terminar con las filtraciones y goteras por lluvia que afectaban a los pasajeros que esperaban los trenes. La idea es reemplazar los paneles de los techos con una estructura de aluminio y vidrios laminados, para lo cual fue instalado un mega andamio en el andén central. Para octubre debería estar terminado el techo sobre los andenes desde donde parten los trenes de larga distancia y del ramal a José León Suárez, mientras que para el primer trimestre de 2018 estaría lista la segunda parte, el techo sobre las plataformas de los servicios a Tigre. Paralelamente, arreglarán los desgastados pisos de los ocho andenes.

La tercera parte de la obra está en proceso de licitación, con la idea de terminarla en junio del año entrante, y será acaso la más visible: la recuperación total del amplio hall central. Allí reemplazarán pisos rotos, arreglarán los ventanales originales y trabajarán en los cielorrasos de yeso. Al mismo tiempo habrá mejoras en la iluminación, con lámparas LED, y recuperarán las piedras y las cerámicas originales del óvalo central donde están las boleterías. Además habrá nuevos asientos, más máquinas de recarga de la SUBE, nueva cartelería y red de Wi-Fi gratuito. También se reordenarán los comercios y quioscos del hall.





Esta última etapa incluirá la recuperación del techo y la cúpula del hall, que permitirá no sólo embellecerlo sino mejorar la iluminación natural.

La finalización de estas obras le devolverá el brillo a un edificio de altísimo valor patrimonial, que de hecho la convirtió en su momento en una de las terminales ferroviarias más grandes del mundo. Fue diseñada por cuatro arquitectos británicos y los materiales para construirla fueron traídos en barco desde Inglaterra. La construcción duró seis años, y la estación fue inaugurada el 2 de junio de 1915.

“Estamos renovando la principal estación de trenes del país, donde confluyen pasajeros de servicio de larga distancia, regionales y del área metropolitana. Son miles de personas que a partir de estas obras van a viajar mejor”, aseguró el ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich.

La recuperación de la terminal del Mitre se sumará a las mejoras en el entorno de la estación que se hicieron hace tres años, y que incluyeron las nuevas dársenas para los colectivos y la remoción de la venta ilegal que ocupaba las veredas, incluyendo las estaciones del San Martín y el Belgrano Norte.



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

Gestionan por los trenes de Entre Ríos



El Gobierno provincial evaluó la situación del sistema ferroviario de pasajeros junto a Trenes Argentinos Operadora (ex SOF), con el objetivo de trabajar en tanto en infraestructura como material rodante. La solicitud de gobierno entrerriano fue la reactivación del servicio Concepción del Uruguay-Basavilbaso y la apertura del servicio Paraná-Crespo.

El ministro de Planeamiento entrerriano y directivos de TA Operadora se reunieron para evaluar el servicio de pasajeros que se encuentra en funcionamiento, así como también analizar las solicitudes que desde el gobierno provincial se presentaron.

El gobernador entrerriano Bordet impulsa el tema, asegurando que "es un medio de transporte más que útil, sobre todo marcando que es un servicio masivo, que soluciona el problema de costo". Las gestiones en cuestión apuntan al tratamiento técnico del servicio a reactivar de Concepción del Uruguay a Basavilbaso y el nuevo de Paraná a Crespo.

Hoy el único recorrido que está realizando es el de Paraná- Colonia Avellaneda, y resulta óptimo, al punto que se están haciendo mejoras en los andenes y plataformas para darle mayor seguridad y comodidad al pasaje.

Alerces por dos

Los coches motores nacionales Alerce que opera la Línea Belgrano Norte por ahora en un servicio especial denominado "Expreso" como complemento del regular, están siendo probados en tándem. La operación conjunta de la unidades duplica la capacidad de este servicio que se presta solo en las estaciones Retiro, Boulogne, Los polvorines y Del Viso.



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

Quequén busca reactivar el tren



El presidente del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, Arturo Rojas, mantuvo una reunión con organismos nacionales con el objetivo de la reactivación de las vías férreas hacia la estación marítima local para la disminución de los costos operativos.

"El tren expande la frontera agropecuaria. Los puertos hoy no tienen límites geográficos, debemos ser nosotros quienes salgamos a buscar la producción para que fluya por Quequén con destino al mundo. Y a diferencia de lo que muchos piensan, el tren es un complemento del camión, que le permite al transporte de carga por las rutas acortar las distancias de los fletes y multiplicar la frecuencia", resaltó Rojas.

La vía en cuestión es Olavarría-Azul-Tandil-Quequén, las que se deberían llevarse a cabo con fondos nacionales, mientras que Quequén debería llevar adelante la extensión de los ramales hacia cada una de las terminales. Incluso, la operación se podría incrementar rehabilitando la Estación Quequén como antepuerto. Además se realizó una investigación del estado de situación de los ramales del hinterland de puerto Quequén, detallando las vías existentes activas e inactivas, y su potencial reactivación, y el diseño de nueva infraestructura



para incrementar el alcance de este modo de transporte de carga.

Apostar al ferrocarril

Un tren de carga con cien vagones en las vías puede reemplazar a cien camiones en las rutas. Con el ferrocarril, los costos se reducen un 50%, con menor ocupación del suelo, impacto ambiental y accidentes. No obstante, el 90% de la producción argentina se traslada en camiones y apenas el 5% se transporta por vía férrea.

Frente a la crisis energética y ambiental, varios países con economías emergentes, como China y la India apostaron fuertemente a la recomposición de su sistema ferroviario con sólidas inversiones en infraestructura y material rodante. El gigante asiático destinará USD 538.000 millones para contar en 2020 con 150.000 kilómetros de vías férreas, incluyendo 30.000km para alta velocidad.

En Argentina, el ambicioso plan Belgrano y las lúcidas incitativas como las del puerto de Quequén van en este sentido y mejoraran la ecuación logística y la competitividad de cara a los exigentes mercados internacionales.

Suspenden el tren de Chascomús



El servicio ferroviario que unía Alejandro Korn con la ciudad de Chascomús ha sido suspendido por tiempo indeterminado, según informó un comunicado la empresa Trenes Argentinos, que depende del Ministerio de Transporte de la Nación.

La medida ya había sido advertida por la comisión "Salvemos al Tren de Chascomús", que desde hace meses organiza asambleas y junta firmas para que el servicio no sea cancelado, tras la suspensión de los trabajos de la empresa provincial Ferrobaires a fines de junio.

El comunicado de Trenes Argentinos explica que "a partir del jueves 28 de julio se decidió discontinuar en forma preventiva y por motivos de seguridad el servicio de pasajeros entre las estaciones Alejandro Korn y Chascomús de la Línea Roca.

Un estudio de la operadora, realizado en conjunto con la Comisión de Regulación del Transporte, determinó falencias en el sistema de señalamientos y telecomunicaciones en el tramo de vías mencionado, que son propiedad y estaban operados por Ferrobaires.

El servicio Alejandro Korn - Chascomús era el único diagrama donde los



trenes del Estado Nacional dependían de las condiciones operativas de la empresa Ferrobaires para las comunicaciones y señales de seguridad del servicio y posiblemente esa fue la causa determinante de la suspensión.

Mientras tanto, el jefe de Gabinete Marcos Peña informó a los Diputados de la Nación que, si bien avanzan las negociaciones por el traspaso a Nación de Ferrobaires, no hay ninguna fecha prevista para la reactivación de los servicios que esta prestaba hasta el pasado 30 de junio ni de los trenes a Mar del Plata y Chascomús.

**DISCOS
DE CORTE**

KLINGSPOR

TEL: 011 4823 6519

Peligra tren de Río Turbio



El promisorio proyecto del tren turístico de Río Turbio se ha detenido en un marco judicial que involucra a funcionarios del Gobierno anterior.

Al parecer los fondos públicos destinados a la obra no arribaron a destino y entre los más complicados figuran los privados que trabajaron en las obras de vía y restauración de material rodante, debido a que se cancelaron los pagos y mucha parte de la obra quedó inconclusa y con proveedores insatisfechos.

De la obra, que implicaba la reconstrucción de dos trenes (con locomotora y cuatro coches cada uno), recuperación de un camión a vapor, trayecto ferroviario entre Río Gallegos y la troncal del ferrocarril minero, obras de infraestructura importantes (El cruce de la Ruta 3 y de la Ría de Gallegos), estaciones, espacios de interpretación y demás, solo se concluyó con un tren y algún tramos de vía en zonas





planas. Ese tren a su vez ha quedado en Río Turbio y recientemente puesto a resguardo por los mineros.

Los perjudicados proveedores han reclamado tanto por el pago de los servicios como por la terminación del proyecto, sin embargo el ambiente caldeado de la zona de Río Turbio parece que hay que hay que arreglar muchas cuestiones sociales y de los mineros antes que el tren turístico, ya que la localidad santacruceña vive agitada desde hace dos décadas por situaciones de crisis en la explotación del yacimiento carbonífero local.

G. Sirito & Asociados

Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales



MASTER GOM S.R.L.

TIMKEN



AIF
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

Se detiene La Trochita



El sábado 30 de julio fue el último recorrido que realizó La Trochita, en su viaje de Esquel a Nahuel Pan, apenas 20 km. Pese a que es considerada como un Monumento Histórico Nacional, y se constituyó como el principal atractivo de la ciudad de Esquel, este tren turístico que circula desde 1945, es la segunda vez que deja de funcionar, ésta por falta de mantenimiento.

El Gerente de La Trochita, Bruno Peláez, manifestó que “En este momento los coches no se encuentran en condiciones para funcionar. Necesitamos inversiones en vías, madera para los coches, bronce para las máquinas y repuestos habituales en el ferrocarril”.

En realidad se necesitan 20 millones de pesos aproximadamente para volver a poner todo en funcionamiento, porque lo que tiene vencido el ferrocarril son las habilitaciones y se debe inspeccionar el tren en su totalidad para habilitarlo.

Por otro lado se está trabajando para ponerla en marcha en el menor tiempo posible, tras gestiones con el Gobierno nacional que se comprometió a aportar parte de los materiales, mientras que la provincia aporta la mano de obra.

Los 70 empleados que hacen que el tren funcione hacen votos por la solución más rápida pero advierten que en 1994 contaban con 10 locomotoras y hoy



sólo con 5, debido a que siempre se fue sacando material desde donde se podía para seguir en funcionamiento. La canibalización del tren por el tren.

Por su parte la comunidad turística también está preocupada porque en 2001, el 10% de los pasajeros que iban a Esquel visitaban La Trochita, mientras que hoy el porcentaje es del 70 al 80%.

Pero otro de los conflictos es el reclamo territorial de la comunidad de origen chileno Mapuche que mantiene un corte de vías en Leleque, el cual tiene cortada la traza a El Maiten desde hace más de un año.



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

Travesía en zorra por el Bicentenario



Surcar las vías en zorra es el modo en que los integrantes de la Asociación Ferroviaria “Los Catangos” recuerdan la necesidad del regreso de los trenes al país. Con motivo del Bicentenario de la Nación programaron un viaje desde Bahía Blanca a San Miguel de Tucumán, una epopeya única e irrepetible

El 23 de junio partieron desde Bahía Blanca con el objetivo de recorrer más de 1.800 kilómetros para llegar a Tucumán y simbolizar al tren como vehículo de unión de los pueblos.

En el trayecto pasaron por estaciones olvidadas, algunas de las cuales estaban repletas de niños con banderas y dibujos que ellos llevaron al Museo tucumano de Tafí Viejo.

Los 12 “cruzados” estuvieron apoyados no solo por sus familias sino por cada pueblo atravesaron. Los más pequeños los recibían con mate y tortas que los ayudó a mitigar el frío del viaje, mientras que en otras, como Larroude, los recibió el Intendente bajo una molesta llovizna.

En total pasaron por 164 pueblos, cada uno apoyando esta travesía que pugna por el regreso del tren de pasajeros.

El viaje no estuvo exento de problemas y uno hizo peligrar la travesía: Se

rompió un eje de la zorra de arrastre a pocos kilómetros antes de llegar a Comuna Díaz en Santa Fe y los lugareños acudieron al auxilio con un camión, cargaron la zorra y la llevaron a reparar, recuperando la esperanza del viaje, que en ese momento pareció desvanecerse. También en Ceres aparecieron los “héroes anónimos”. Se puede decir que los acompañaron durante todo el viaje.

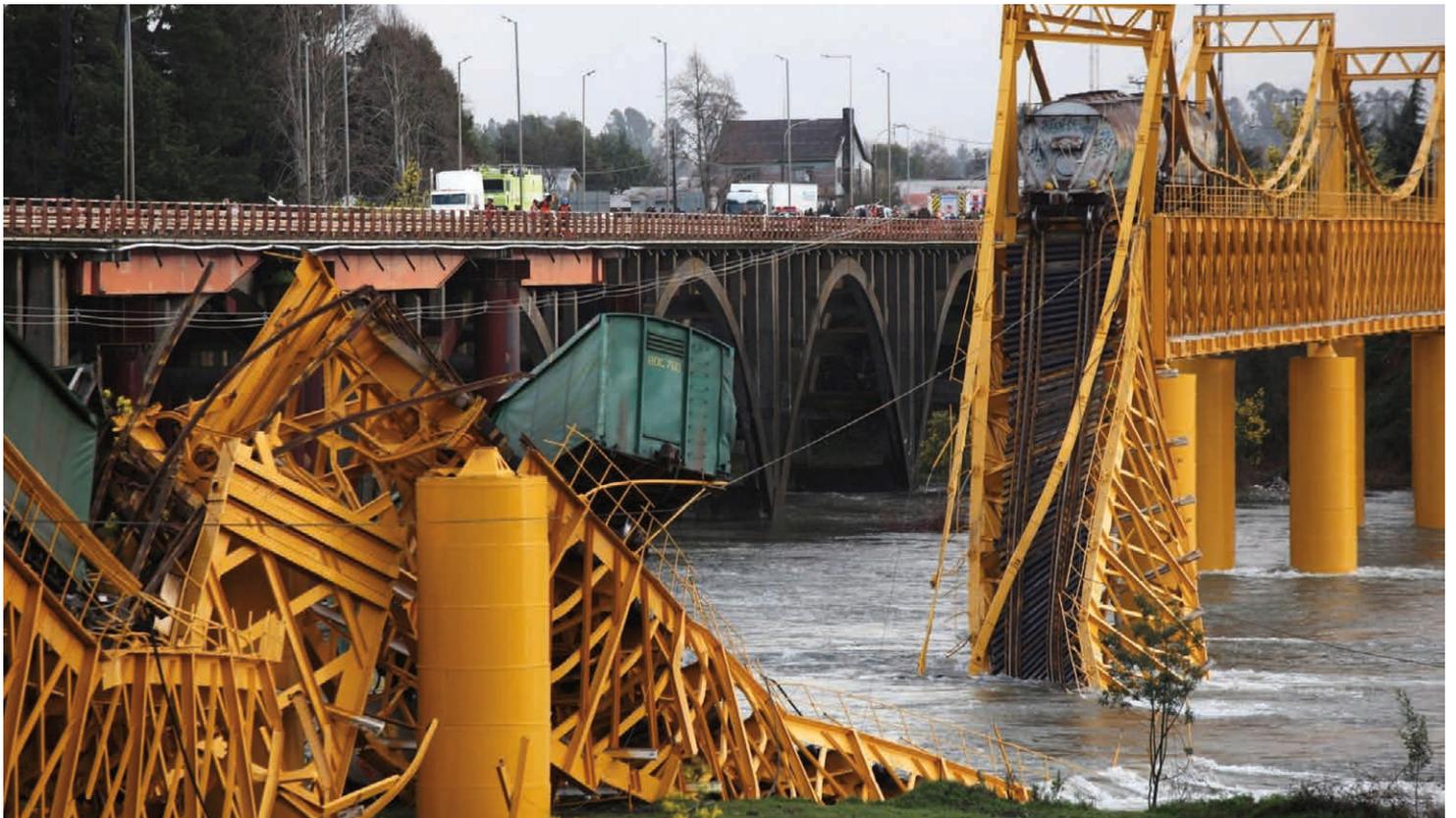
Ya cerca del final, cada estación los esperaba con el reconocimiento del largo viaje, desde las importantes como La Banda en Santiago del Estero hasta la pequeña Chaupi, donde tocaron el Himno nacional en su honor.

La llegada a San Miguel de Tucumán estuvo repleta de sentimientos, desde el recibimiento, las lágrimas, la alegría de poder demostrar que hay un tren latente y esperanzador. El grupo de apoyo local, la “Legión Tucumana”, que venía acompañándolos desde La Banda organizó un festejo con asado en los Talleres Ferroviarios de Tafi Viejo.

La vigilia del 9 de Julio en la plaza, el himno en la catedral y la felicidad de haber concretado este proyecto coronaron el propósito de esta travesía: Poner foco en el regreso del tren a los pueblos.



CL / Colapsa puente por caguero



El desplome de un antiguo puente en Chile provocó la caída de siete vagones de un tren de carga a un río, sin que se reportaran heridos.

El accidente ocurrió en el puente Tolten en la zona de Pitrufulquen luego de que tres pilares colapsaran cuando cruzaba un tren con 25 vagones que transportaban sustancias químicas.

La Oficina Nacional de Emergencias (Onemi) dijo que en el lecho del cauce se encuentran totalmente sumergidos tres vagones con soda cáustica, dos con petróleo y uno con clorato de sodio. Además, uno de los vagones con clorato de sodio se encuentra parcialmente sumergido.

Debido a lo caudaloso del río Tolten, "no hay visibilidad. No hay certeza si es que hay alguna fuga" en los vagones que se encuentran sumergidos, explicó la autoridad.

El hermoso puente había sido construido en la década de 1880 y estaba conformado por 9 tramos de 49m cada uno, sumando 450 metros de largo. Su intrincada estructura metálica estaba a 20m sobre el nivel de las aguas y a pesar de estar debidamente mantenido, inclusive con cambio de remaches, colapsó, inhabilitando momentáneamente el acceso ferroviario al sur de Chile.



CO/ Buscan reactivar el FC del Pacífico



El Ferrocarril del Pacífico de Colombia suspendió unilateralmente el servicio y dos empresas han manifestado el interés de asumir el desafío para rehabilitar el transporte de carga por la línea férrea del Pacífico de Colombia, entre las localidades de Buenaventura, Cali, Yumbo y La Tebaida. El servicio, por ahora, está totalmente suspendido.

Por un lado está un bloque de empresas del Valle del Cauca, que mueven carga de exportación por el puerto de Buenaventura y, por el otro, un grupo que opera desde la zona franca de Tebaida.





Ambos grupos se encuentran analizando los riesgos de asumir la operación, ya que deberán llevarla a cabo durante 14 años. Esto, debido a que el concesionario Ferrocarril del Pacífico (FDP), que suspendió la operación por esta línea desde el pasado 11 de abril, tiene la concesión hasta el 2030.

Las empresas que asuman el tramo, deberán adquirir el equipo rodante con gran capacidad de arrastre o arrendar al concesionario la maquinaria para que suba la pendiente entre Cali-La Cumbre y el puerto de Buenaventura.

De llegar a un acuerdo para la cesión del contrato con Trafigura, que representa a FDP, la firma suiza se evitaría pagar la multa de USD 40 millones que le impondría la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia por haber suspendido el servicio de forma unilateral.

Para que la vía logre captar la atención de los inversionistas, el gerente de Logística, Transporte e Infraestructura de la Asociación Nacional de Empresarios (ANDI), Édgar Higuera, consideró que se debe mejorar, al menos, el tramo entre Dagua o Loboguerrero y Yumbo, tener control más efectivo en el sector donde se hace minería para el transporte y que el concesionario tenga equipos apropiados para mover carga en ascensos.

MX/ Más trenes con neumáticos



Tren que CAF construyó para la línea 12 del metro de Ciudad de México.

La empresa española Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) se ha adjudicado un contrato de 164 millones para suministrar 10 trenes para el metro de la Ciudad de México. La compra forma parte del proyecto de renovación de unidades e infraestructura que está llevando a cabo el metro mexicano.

En un comunicado, la firma ha detallado que el Sistema de Transporte Colectivo, organismo dependiente del Gobierno del Distrito Federal, le ha adjudicado el contrato para fabricar 10 trenes de rodadura neumática que serán destinados a renovar las unidades de la Línea 1 del subterráneo de la capital mexicana. La entrega de las primeras unidades está planificada para el primer semestre de 2018.

El fabricante de trenes vasco con sede en Beasain (Guipúzcoa) es el mayor proveedor de trenes del metro de la Ciudad de México y tiene presencia en el país desde 1992. En 2009 fue adjudicataria de un contrato por 15 años en la modalidad de PPS (Contrato de Prestación por Servicios), que incluía el arrendamiento de 30 unidades para el metro y el mantenimiento integral de los trenes durante dicho periodo.



Fábrica de CAF en Beasain, España.



COPIMEX

CONSTRUCTORA AGROPECUARIA COMERCIAL
E INDUSTRIAL SOCIEDAD ANONIMA

DESDE 1947

COPI-MEX 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

VE/ El Metro de Los Teques



El Metro de Los Teques comenzó a funcionar en 2007 trasladando más de 42 mil usuarios diariamente. En 2012 se inauguró la tercera estación del sistema llamada Guaicaipuro mientras que en diciembre de 2013 se inauguró la siguiente estación llamada Independencia. La última estación en ser inaugurada fue la estación Ayacucho en octubre de 2015.

Los coches Alstom Metrópolis de la línea son desembarcados en el Puerto de la Guaira y llevados a destino a través de la autopista Caracas-La Guaira.

Esta delicada operación requiere el cierre de una de las vías de la autopista por el tamaño de la carga, y con aviso a la población para que estén al tanto de la obra y no les afecte en su rutina, mientras se transporta al tren hacia su destino.

Hoy se han transportado 17 trenes de los 22 del sistema, que implicó una inversión de más de 325 millones de dólares y 2 mil millones de bolívares para la compra de los vehículos. La estación Independencia en particular es muy moderna y dispone de escaleras mecánicas que llegan directo al andén.

Tiene además una cúpula de cristal única en su tipo que permite la entrada de luz solar y ventilación.

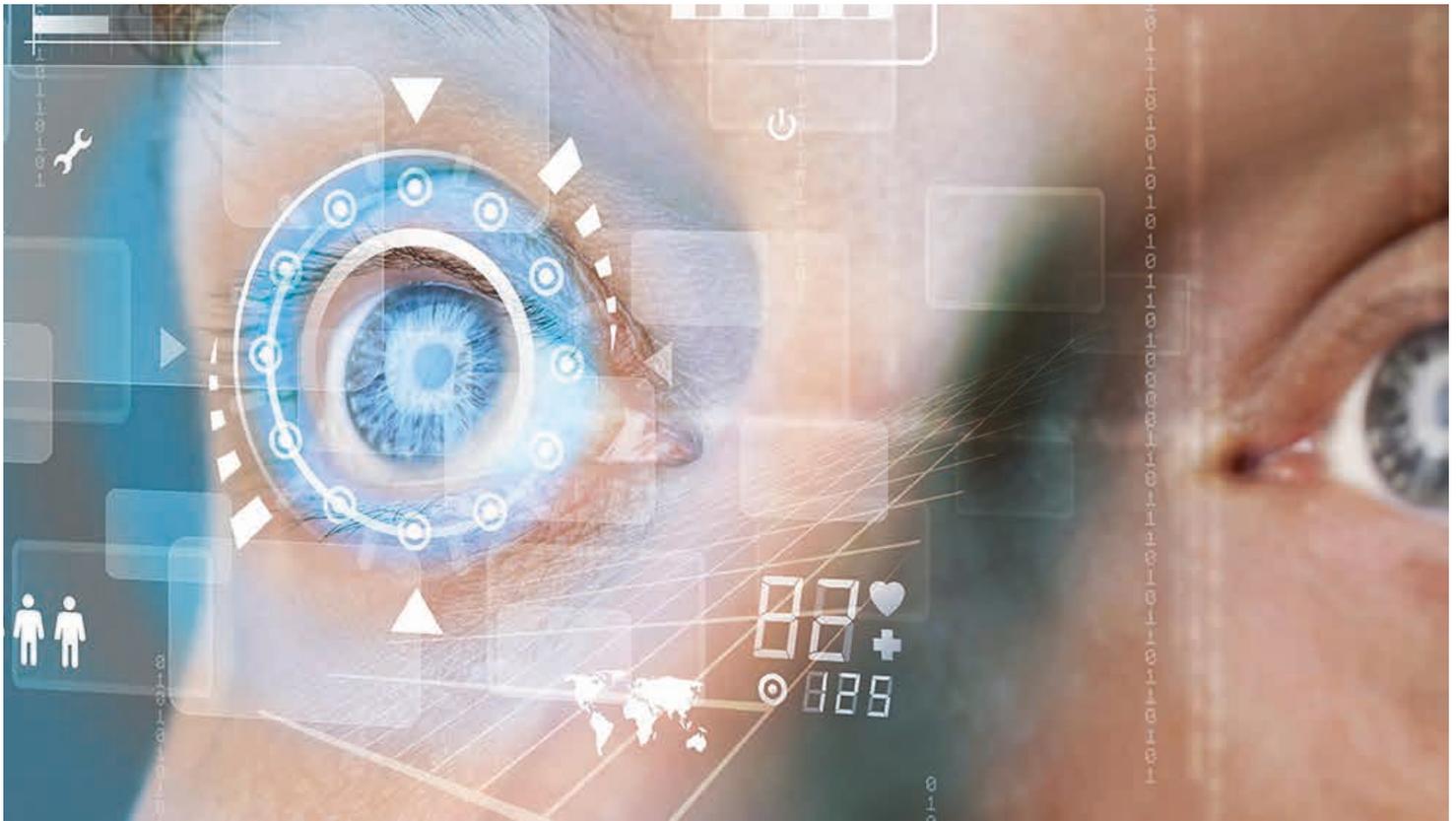


Nos movemos junto a vos

Metrovías 

www.metrovias.com.ar

DE/ Reconocimiento facial para trenes



Alemania busca introducir el software de reconocimiento facial para las cámaras en los centros de transporte como parte de las nuevas medidas contra el terrorismo según anunció el ministro del Interior.

Thomas de Maizière, dijo que la tecnología sería capaz de identificar a los sospechosos de acciones terroristas que arriben a determinados lugares, donde ya están registrados como tales.

"Entonces, si un sospechoso aparece y se reconoce, se mostrará en el sistema." dijo el Ministro.

De Maizière sugirió también se están considerando otras medidas de seguridad, y agregó: "Vamos a tener que acostumbrarnos a mayores medidas de seguridad, tales como colas más largas, un examen más riguroso o tarjetas de acceso personales. Esto es tedioso, incómodo y cuesta tiempo, pero no creo que es una limitación de la libertad personal. "

La canciller alemana, Angela Merkel, ha estado bajo una mayor presión política de introducir medidas más estrictas ya que debido a los últimos ataques, los defensores de la privacidad han criticado las propuestas de aumento de la vigilancia.

KE/ La super línea africana



A pesar de tener su histórica línea métrica del Kenya and Uganda Railway (KUR), los países del este africano construyen una super red en trocha estándar con un novedoso sistema de viaducto modular que elimina los costosos movimientos de suelos. El crédito y la mano de obra china está aquí también presentes y la primera sección de la ruta "Mokaki" tendrá 609 km, cubriendo el puerto de Mombasa con la capital Nairobi. La monumental obra está al 75% de su culminación y si bien se anticipa su uso para la carga, por la arquitectura se puede presumir que soportará la alta velocidad hasta los 250 km/h.



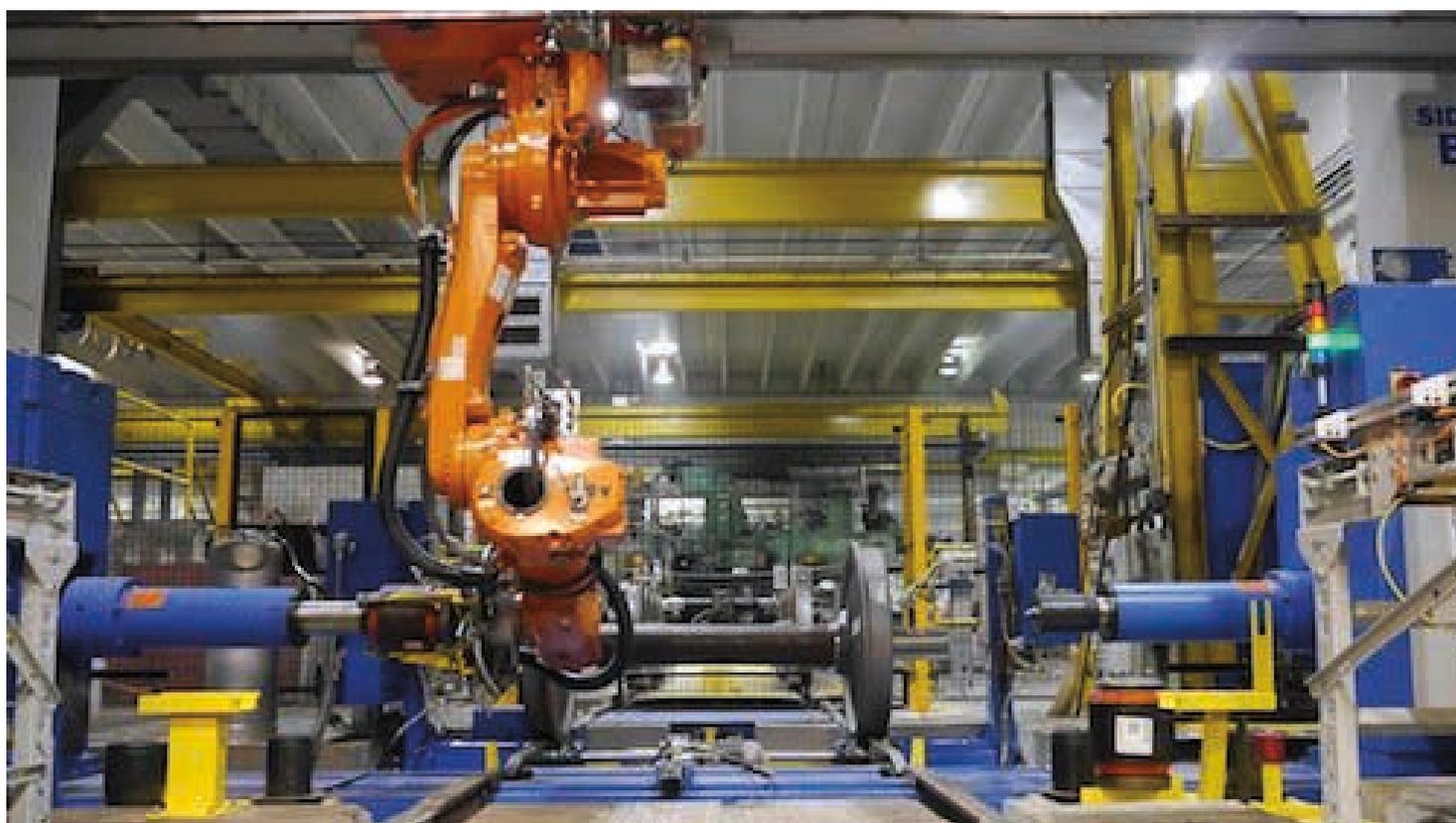
www.bocinasmakk.com.ar

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*

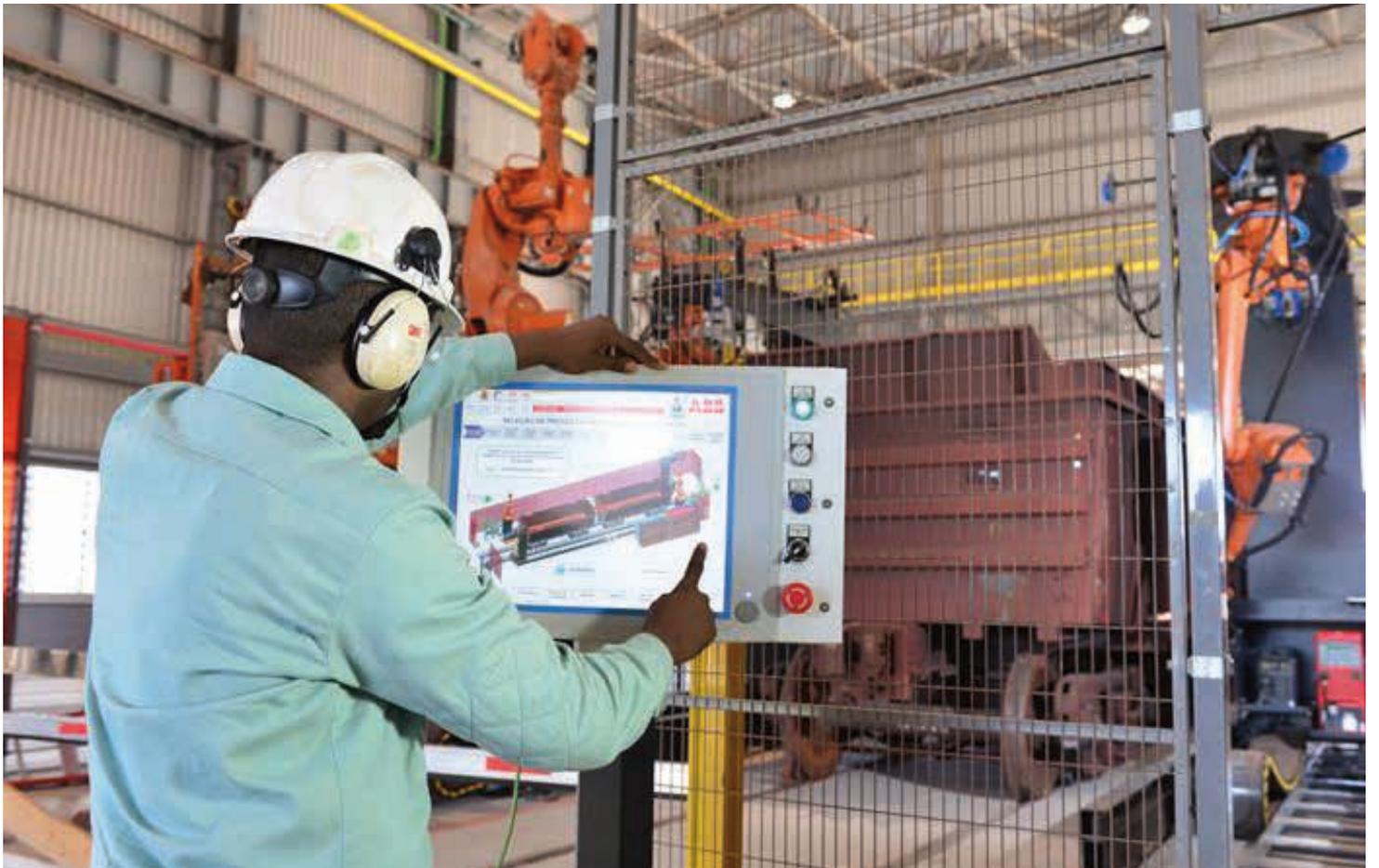
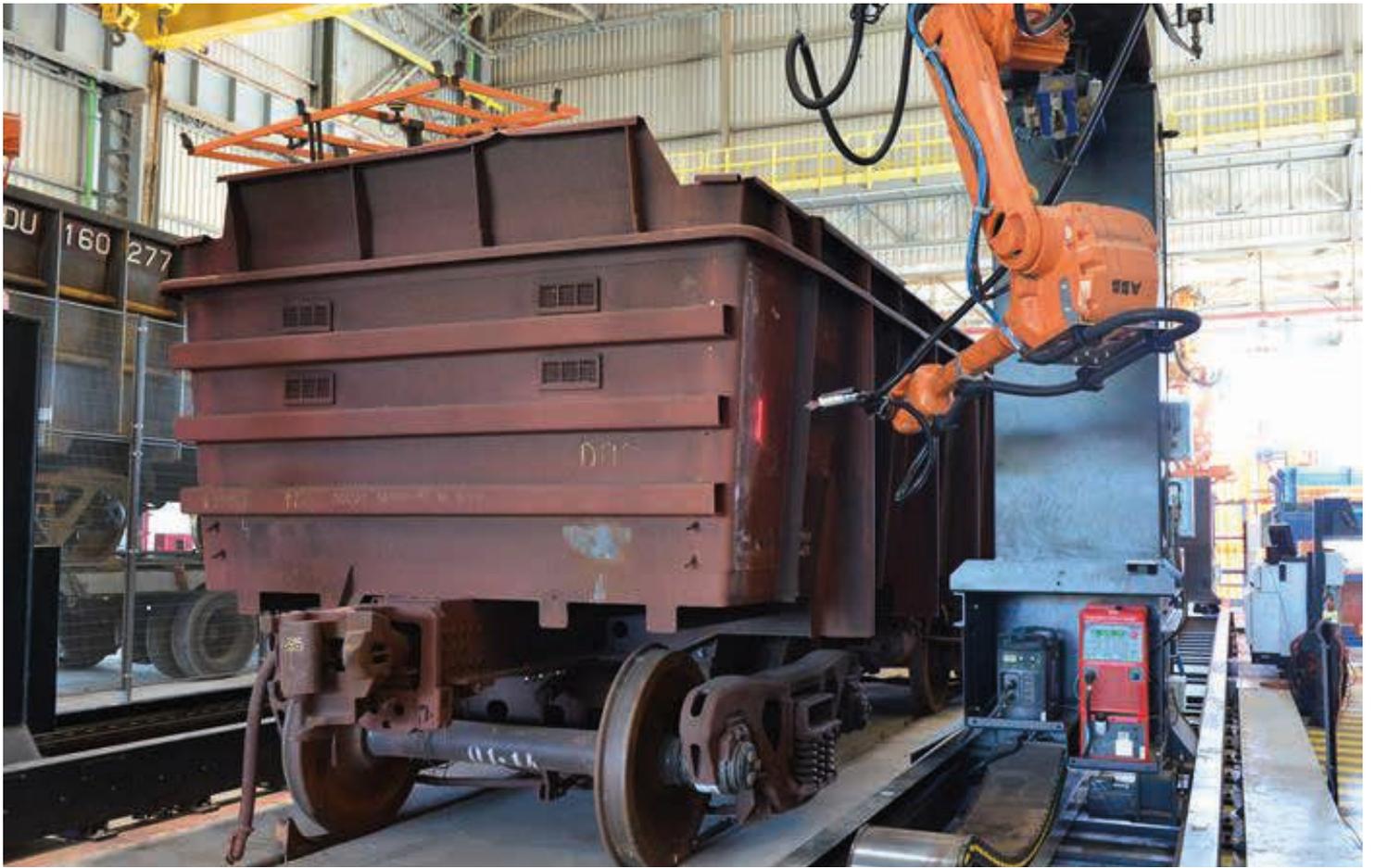
BR/ La robótica al auxilio del ferrocarril



La imagen de miles de obreros ingresando por el inmenso portón de un taller ferroviario muy temprano a la mañana contrarresta con la presentada en la imagen de esta nota, donde un brazo robótico asociado a un torno, manipula, desmonta, tornea y rearma un par montado sin riesgo ni error humano, por no hablar de los reclamos salariales o problemas de salud de ese falible ser.

La automatización se viene aplicando a escalas menores en muchos procesos de fabricación ferroviaria. La estandarización de los materiales complejos, por ejemplo un mismo tipo de vagones tolvas de un ferrocarril permite avanzar en ese sentido y un brazo robótico puede identificar con precisión las áreas de trabajo que necesitan frecuente revisión o que están en una rutina sistemática de reparación.

Tal es el caso del Ferrocarril brasileiro de Carajás, perteneciente a la Vale y que transporta mineral de hierro desde las minas de Carajás al puerto de San Luis, un recorrido de menos de 900 km que se inauguró en 1985 y a la fecha da además de su propósito comercial, de servicio a unos 1500 pasajeros diarios. Este ferrocarril corre trenes con cientos de tolvas mineraleras estándar, las que son sometidas a reparaciones asistidas por robots.





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

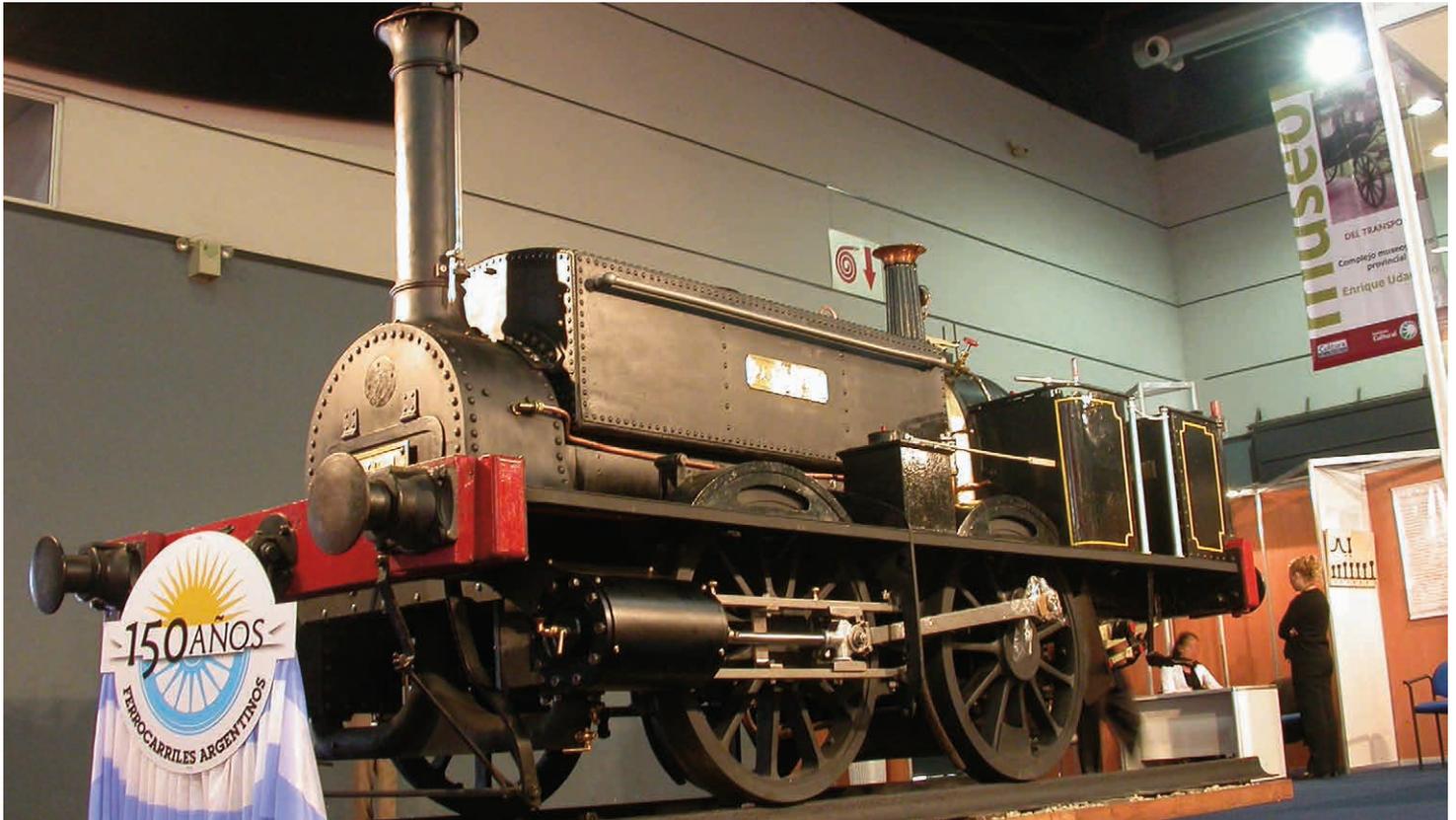


DISCO 400 MM
7 HP (5 KW)
4600 RPM
12,7 KG

HASTA 6 CORTES POR DISCO

SE RECOMIENDA EL USO DE DISCOS ADECUADOS PARA UN CORTE EFECTIVO

Los mitos de La Porteña



A pesar de que en 1950 quedó establecido fehacientemente que La Porteña y su hermana La Argentina no sirvieron en la Guerra de Crimea, hoy se sigue creyendo en el mito. Y también hay razones para ello, ya que se ha estado repitiendo desde los escritos de Richard Francis Burton en sus crónicas de 1907, en “The Railway review” de 1908, en “The Locomotive”, de 1909, en “The Times” de 1927 y 1940 y otras prestigiosas publicaciones.

Richard Francis Burton cuenta en sus “Cartas desde los campos de batallas del Paraguay” que viajó en un tren tirado por una “pequeña locomotora asmática que, después de haber servido en la líneas de Balaklava (Ferrocarril de Crimea) y resultando inútil en Buenos Aires, fue enviada al Paraguay”. Estaba hablando de La Argentina, la hermana expatriada de La Porteña.

Pero decíamos que en 1950 se pudo determinar que la trocha del ferrocarril de Balaklava era de 1435 mm, y habiendo terminado la guerra de Crimea en 1855 no hubo razón de reenviarlas a Leeds a reparar, retrochar y enviar los vehículos a Sudamérica. Además las locomotoras de Crimea fueron identificadas, eran cinco y dos de ellas eran productos de la E. B. Wilson de 1854, la empresa que fabricó La Porteña y La Argentina, y tal vez de ahí

venga la confusión.

Pero hay dos razones que invalidan el mito: Los números de fábrica de las locomotoras argentinas indican que se construyeron en 1956, cuando la guerra había terminado; y segundo, eran 0-6-0T en vez de 0-4-0T y al final de la guerra todo el rezago del provisorio ferrocarril fue vendido a Turquía.

Por último las rampas de la línea de Balaklava eran imposibles para locomotoras de tan poco porte como las que vinieron al país.

Y acá no acaba el tema: La Porteña fue al inicio la número 2 y no la 1 como reza su placa actual.

Al inaugurar la línea al Oeste, Buenos Aires estaba separada desde 1835 del resto del país, la Confederación Argentina, y los factótum del incipiente ferrocarril, que eran Porteños, hicieron correr en su inauguración los dos trenes que tenían, con la Porteña al frente. La Argentina corrió en segundo lugar. Y no tenían números, ya que sus nombres servían de identificación suficiente.

Con el paso del tiempo y el agregado de más locomotoras, el ferrocarril decidió numerarlas (además de mantener sus nombres), pero en ese entonces la Argentina era un solo país, Buenos Aires había quedado integrada, por lo que numeró a la Argentina como 1 y a la Porteña como 2, respetando la jerarquía del nombre.

En los registros de kilometraje de locomotoras de la época figura que la Argentina era poco usada y se presume que por fallas técnicas, ya que el ferrocarril había vuelto a comprar dos locomotoras gemelas más, la 19 “Rauch” y la 20 “Pringles”. Digamos por ahora que tuvimos 4 unidades Tipo “Porteña”.

Y en 1869 se ceden a Paraguay cinco locomotoras del FCP (Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires, la que se había hecho cargo de la línea privada en 1863), ente ellas la malograda La Argentina que luego Burton definiría como “asmática” seguramente por un andar no muy regular.

En 1870 la Provincia hace el inventario de todo el ferrocarril para cubrir los números faltantes y renumera el parque de locomotoras: El número 1, vacante, le toca a la 2, la Porteña, y el 2 y el 3 a las gemelas 19 y 20, unificando la serie de 3 locomotoras como las Clase A.

Y un último mito: Las 4 Clase A eran 0-4-0T pero el FCO se les quitó la biela acoplante, quedando sendas 2-2-0T como conocemos hoy día a la Porteña.

Mucha historia para tan pequeña locomotora.

Un siglo de trenes eléctricos

Por Alejandro Moscaro



Se cumplió el 24 de agosto un siglo de la inauguración del servicio de trenes eléctricos en la Argentina. Vamos a festejar este importante hecho con la reedición de las notas que publicamos en Tren Rodante 79 y siguientes.

Los coches Tipo A y B del FC Central Argentino

En el año 1910 el directorio del Ferro Carril Central Argentino (FCCA), luego de varios años de estudio y planificación, decidió llevar a cabo la electrificación de sus líneas suburbanas. Al año siguiente, las autoridades del FCCA presentaron el proyecto al Superior Gobierno de la Nación, para luego de la autorización, iniciar las obras.

Una vez concluidas, con fecha 24 de agosto de 1916, fue inaugurado el servicio electrificado entre las estaciones Retiro y Tigre "C", un trayecto comprendido por 28,3 kilómetros de vía doble en un acto al que asistieron el presidente de la Nación, Dr. Victorino de la Plaza, ministros del Poder Ejecutivo Nacional y gran cantidad de invitados especiales.

La salida de la primera formación se realizó desde Retiro a las 15:25 acompañado por una gran multitud de habitantes que colmaban las



instalaciones de la estación, llegando el convoy a Tigre “C” veintiséis minutos después.

En las primeras horas del día siguiente, se inició el servicio público tarifado, con la salida del primer tren conducido por el “motorman” Andrés Emiliano Niño y, según cuenta la historia, el señalero que concedió vía libre a este tren, habría sido su propio hermano.

Así fue como este corredor del FCCA se constituyó en la primera línea ferroviaria electrificada de Sudamérica, siendo también la Argentina el primer país del mundo en electrificar una línea de trocha ancha.

Esta obra comprendió además, la electrificación de un sector entre las estaciones Canal San Fernando y Tigre “R” (años más tarde llamada Delta), y una pequeña escuela en Victoria para entrenamiento e instrucción de los “motorman”, instalaciones que se utilizaron poco tiempo antes de la inauguración del servicio eléctrico.

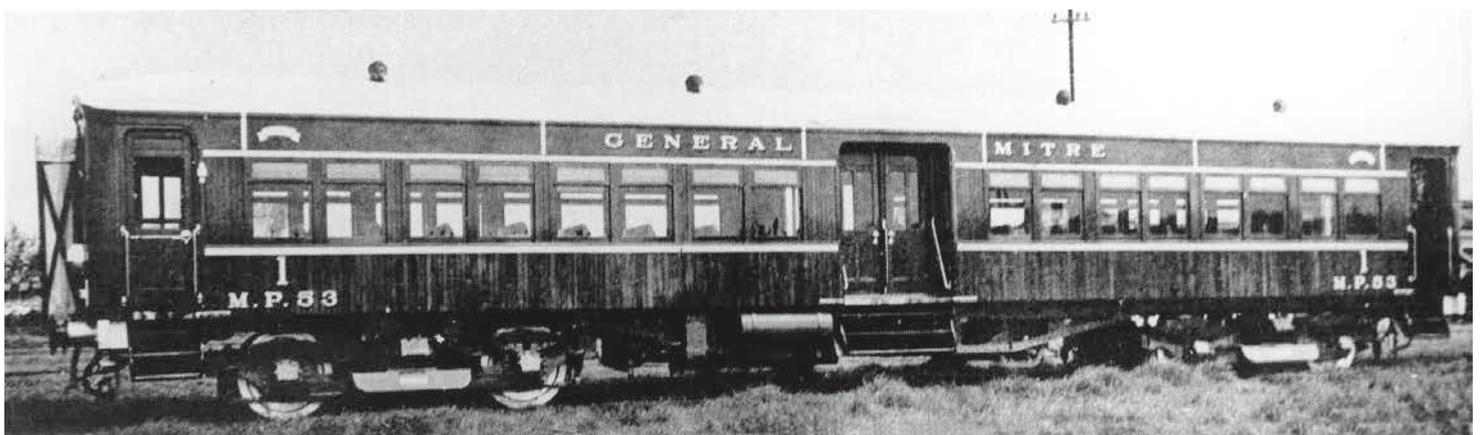
El material rodante

Estaba integrado por coches con carrocería de madera fabricados en



Gran Bretaña. El arribo de las unidades se produjo por espacio de varios años, concretamente hasta 1931 continuaron llegando a la Argentina, hasta completar finalmente la cantidad de 190 unidades. Teniendo en cuenta la contienda bélica iniciada en 1914 en Europa, y que interrumpió durante varios años la fabricación y entrega de dichos vehículos, queda claro porque se prolongó hasta 1931 el ingreso del material.

Durante esos años, el servicio eléctrico se encontró limitado en la disponibilidad del parque, debido a que los coches no llegaban y, para paliar



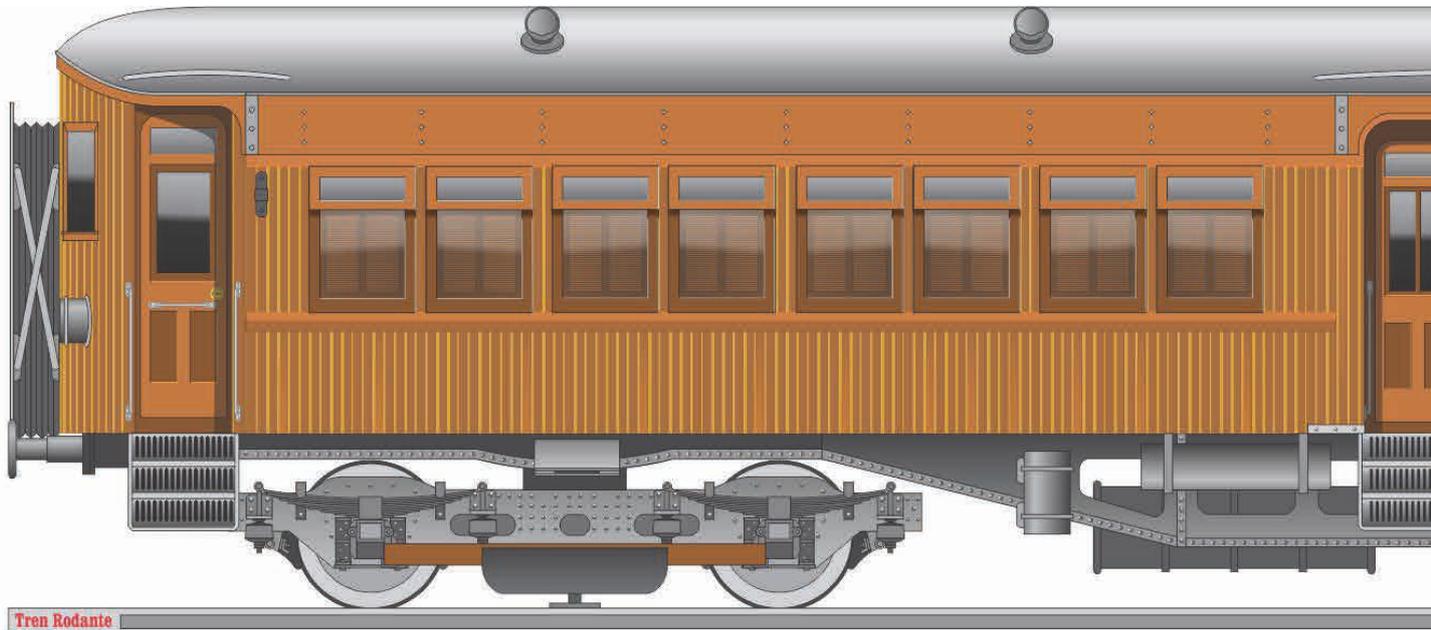
esa situación, las autoridades del FCCA resolvieron agregar a las formaciones eléctricas coches remolcados de los utilizados de los servicios locales que circulaban con tracción de vapor. Al regularizarse nuevamente la entrega de los vehículos tipos “A” y “B”, estos fueron incorporándose hasta que al saturar en cantidad las necesidades del servicio eléctrico, las unidades en ese momento sobrantes pasaron a ser utilizadas como material remolcado en los corredores a Tigre “R” y Villa Ballester traccionados por las locomotoras de vapor MS6A. Esas unidades sobrantes, comenzaron a funcionar en carácter de eléctricos recién a partir del 1° de diciembre de 1931 al inaugurarse la electrificación en esos corredores.

Tipología

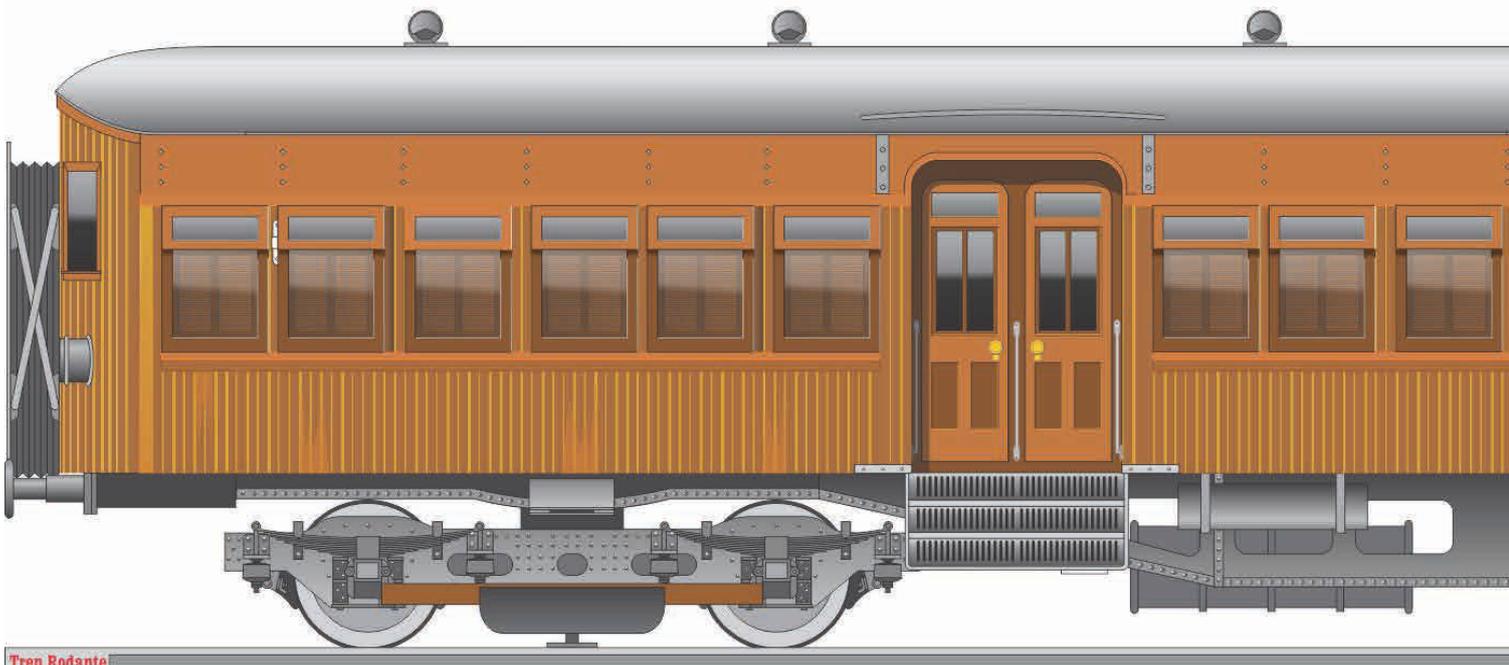
En cuanto a los coches, no todos eran iguales, ya que la cantidad de compartimientos (salones para pasajeros), que poseían los clasificaba como tipo “A” o tipo “B”. Por ejemplo el tipo “A” tenía puertas de una sola hoja por lateral y en cada extremo, y un vestíbulo central con puertas dobles en cada lateral, cuya disposición interior era de dos salones de pasajeros. Por su parte



Coches eléctricos d



Tipo A

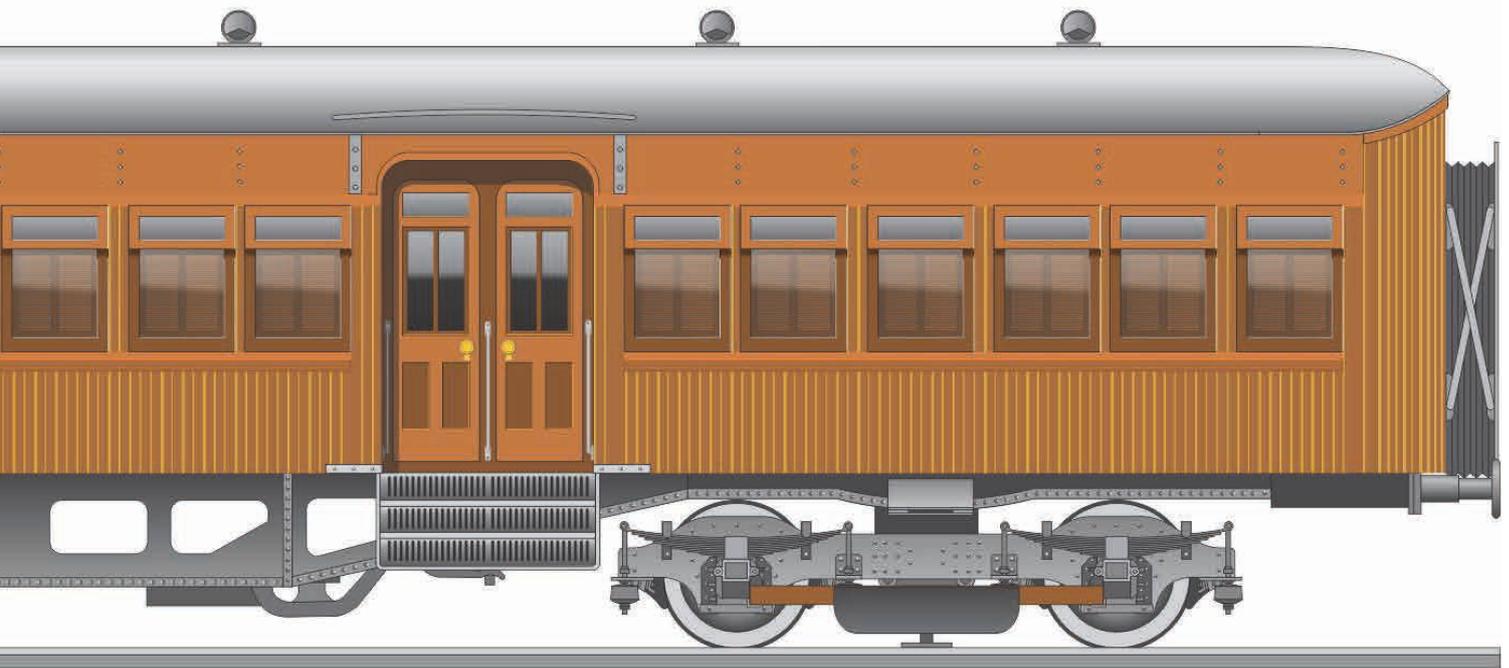
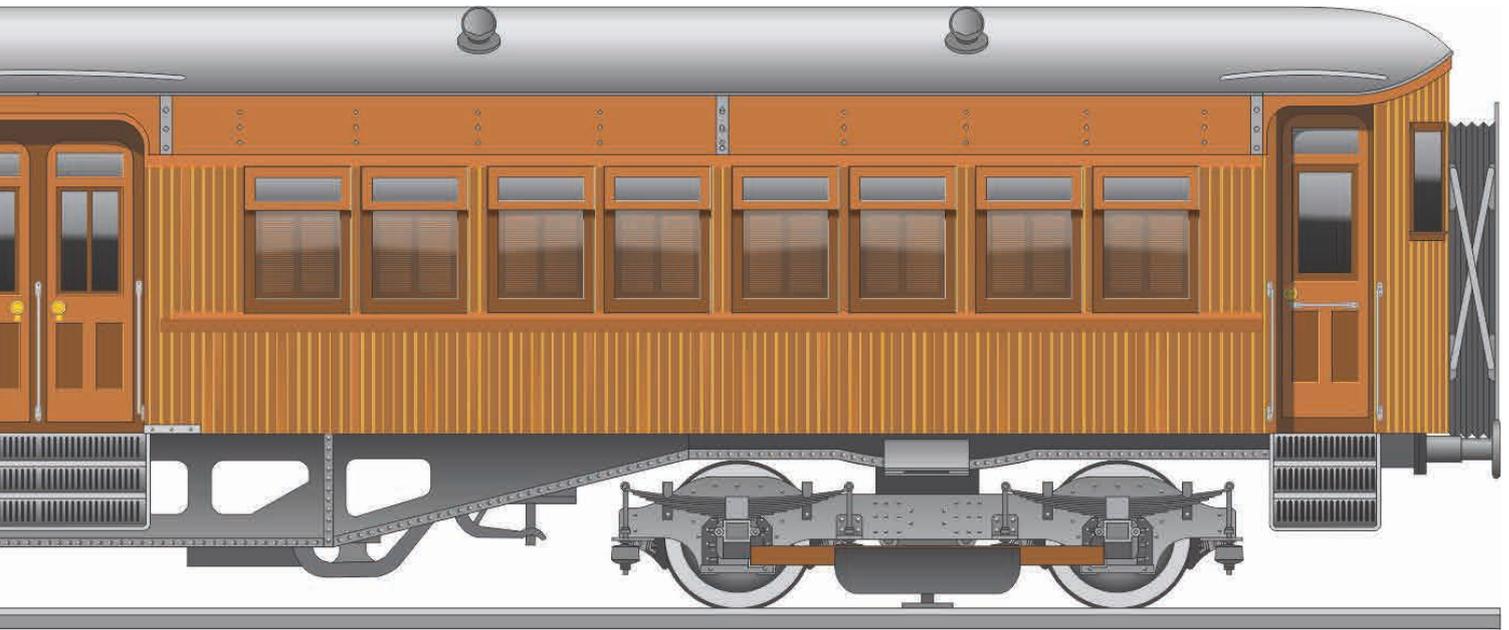


Tipo B

e madera del FCCA

Adquiera
los planos
aquí

Por Luis Gutiérrez



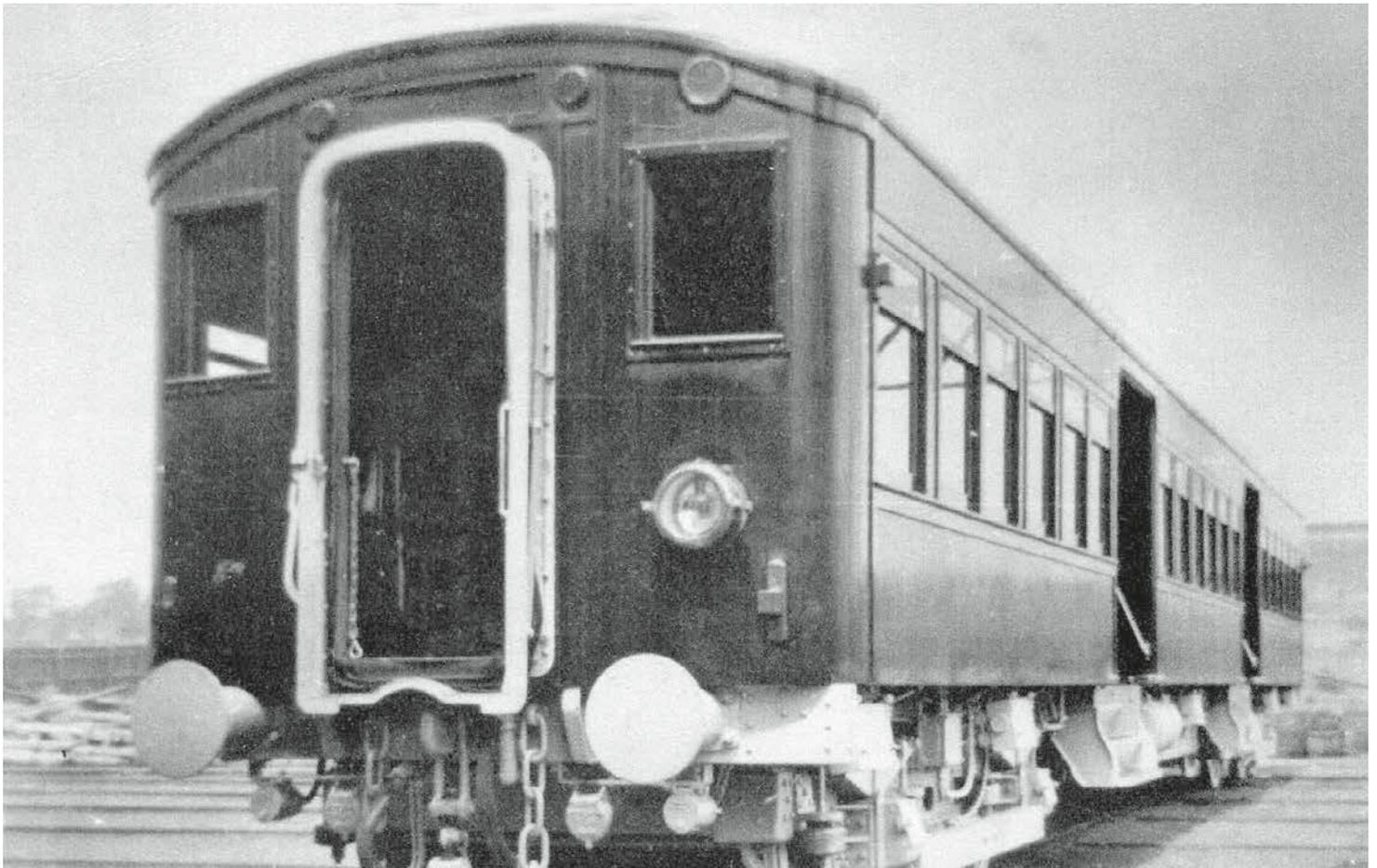


el tipo “B”, no tenía puertas simples en los extremos, sino dos vestíbulos con puertas dobles equidistantes del centro del coche, y por consiguiente, tres salones de pasajeros. Esta tipología de vehículos, a su vez estaba integrada por unidades motrices y acopladas, que además de diferenciarse por la sigla que acompañaba a su número, podían distinguirse a simple vista por el aspecto de sus robustos bastidores, conformados por enormes perfiles de acero (entre los cuales se hallaban los equipos eléctricos) en los coches motorizados, o por una simple y mucho menos robusta estructura de acero en los acoplados.

Bogies

El motorizado tenía un perfil lateral superior en estructura, mayor distancia entre ejes, y ruedas más grandes con respecto al bogie portante, por lo cual ambos eran diferentes en sí.

Hubo doce coches motores de primera clase tipo “A”, (M.P. 38 al 49) que originalmente vinieron equipados con dos bogies motorizados, ya que el ferrocarril proyectó para los días de regata la circulación de formaciones compuestas por ocho unidades, ubicando un vehículo motor en cada extremo



Sigla	Num.	Cant.	Tipo	Asientos	Carrocerría	Equipo Eléctrico	Motores de tracción Cantidad	Potencia	Peso	Largo	Año
M. P.	21/24	4	B	68	Birminham	B.T.H.	2	250 hp	52 t	20.422 m	1929
M. P.	25/37	13	B	68	Birminham	MV-BTH	2	310 hp	52 t	20.422 m	1927/31
M. P.	38/49	12	A	72	Metropolitan	B.T.H.	2	250 hp	52 t	19.888 m	1920/21
M. P.	50/89	40	A	72	Metropolitan	B.T.H.	2	250 hp	52 t	19.888 m	1916
M. S.	1/8	8	A	96	Birminham	B.T.H.	2	250 hp	50 t	19.888 m	1916
M. S.	9/15	7	A	96	Metropolitan	B.T.H.	2	250 hp	50 t	19.888 m	1916/17
M. S.	25/30	6	B	94	Birminham	B.T.H.	2	250 hp	51 t	20.422 m	1927
M. S.	31/32	2	B	94	Gloucester	B.T.H.	2	250 hp	51 t	20.422 m	1929
M. S.	33/35	3	B	94	Gloucester	MV-BTH	2	310 hp	52 t	20.422 m	1929/31
A. P.	1/20	20	A	72	Metropolitan	B.T.H.	-	-	35 t	19.888 m	1916
A. P.	21/32	12	A	72	Metropolitan	B.T.H.	-	-	35 t	19.888 m	1920/21
A. P.	33/39	7	A	72	Gloucester	B.T.H.	-	-	35 t	19.888 m	1923
A. P.	40/46	7	A	72	Birminham	B.T.H.	-	-	35 t	19.888 m	1931
A. P.	47/53	7	A	72	Metropolitan	M - V	-	-	35 t	19.888 m	1931
A. P.	54/63	10	B	68	Gloucester	M - V	-	-	36 t	20.422 m	1930/31
A. S.	1/10	10	A	61 F.	Metropolitan	B.T.H.	-	-	35 t	19.888 m	1916
A. S.	11/21	11	A	66 F.	Metropolitan	B.T.H.	-	-	33 t	19.888 m	1916/17
A. S.	22/24	3	A	66 F.	Birminham	B.T.H.	-	-	33 t	19.888 m	1917
A. S.	25/27	3	A	96	Metropolitan	MV-BTH	-	-	34 t	19.888 m	1927/29
A. S.	28/31	4	B	94	Gloucester	MV-BTH	-	-	35 t	20.422 m	1929
A. S.	32	1	B	94	Gloucester	M - V	-	-	35 t	20.422 m	1930

Referencias:

M. P.	Coche motriz de primera clase
M. S.	Coche motriz de segunda clase
A. P.	Coche acoplado de primera clase
A. S.	Coche acoplado de segunda clase
F	Furgón
B.T.H.	British Thompson Houston
M - V	Metropolitan - Vickers
MV-BTH	Metropolitan - Vickers con comandos B. T. H.

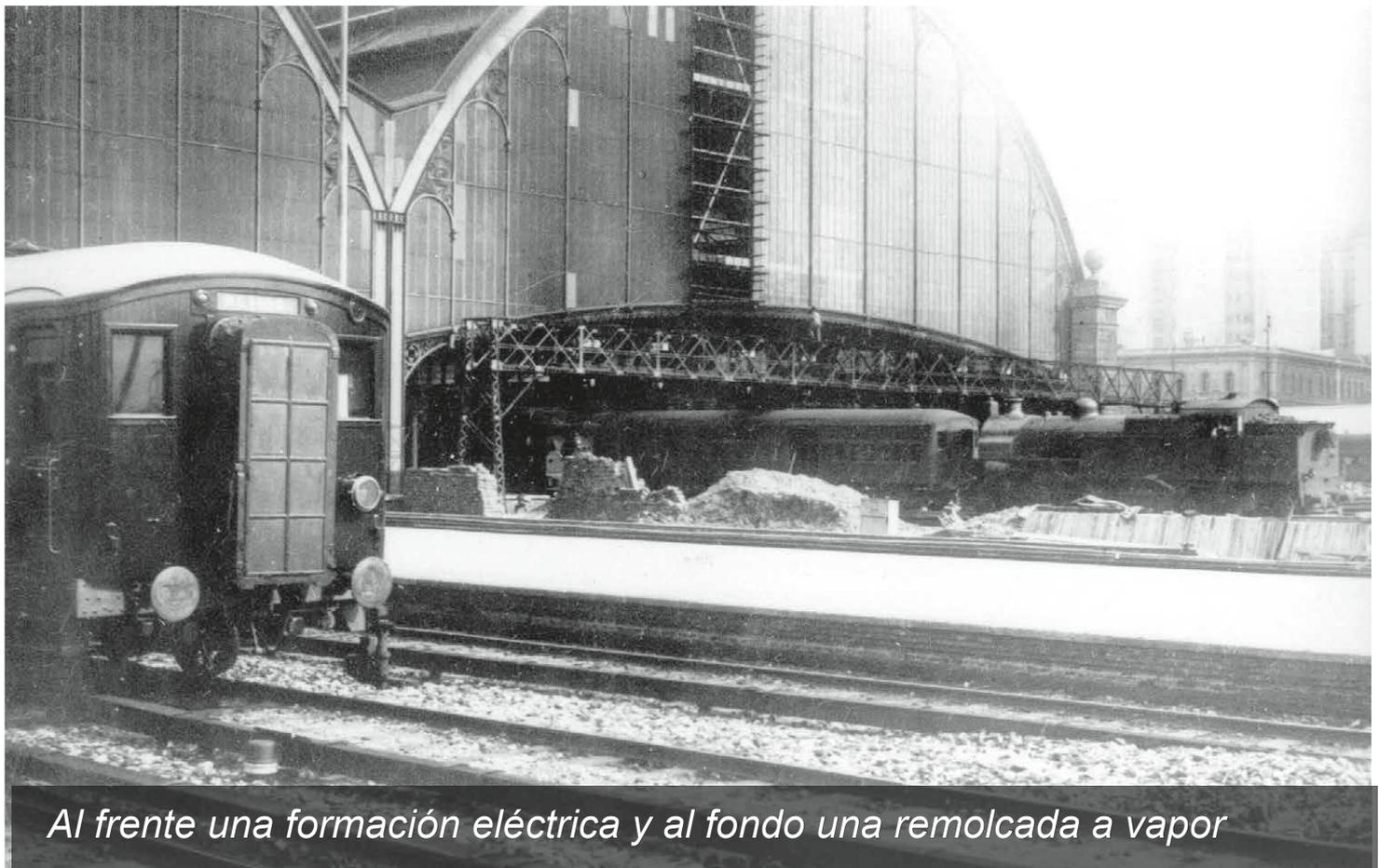
y coches remolcados no eléctricos intermedios.

Asimismo, dieciséis unidades acopladas de primera clase, tipo “B” (A.P. 54 al 63 y 28 al 33), incluían un bogie motor y uno portante, en lugar de dos de este último tipo.

Con el paso de los años, Talleres Victoria desmontó los veintiséis bogies sobrantes y equipó con estos los veintiocho coches tipo “B” que se habían encargado con bastidor y equipos de motriz, pero con dos bogies portantes.

Comandos

Todos los coches motores tipo “A” estaban equipados con una cabina de conducción en cada extremo, (sobre el lateral izquierdo), mientras que los motores tipo “B”, sólo en uno. En las formaciones, las unidades de primera clase estaban invariablemente orientadas hacia Retiro, y las de segunda hacia las otras terminales, modalidad que hizo innecesario uno de los dos puestos de control, procediéndose a desmantelar uno de estos en prácticamente la totalidad de los motrices tipo “A”, instalándolos en algunos vehículos tipo “B” (los A.P. 54 al 63 carecían de controles), y una parte de los coches con

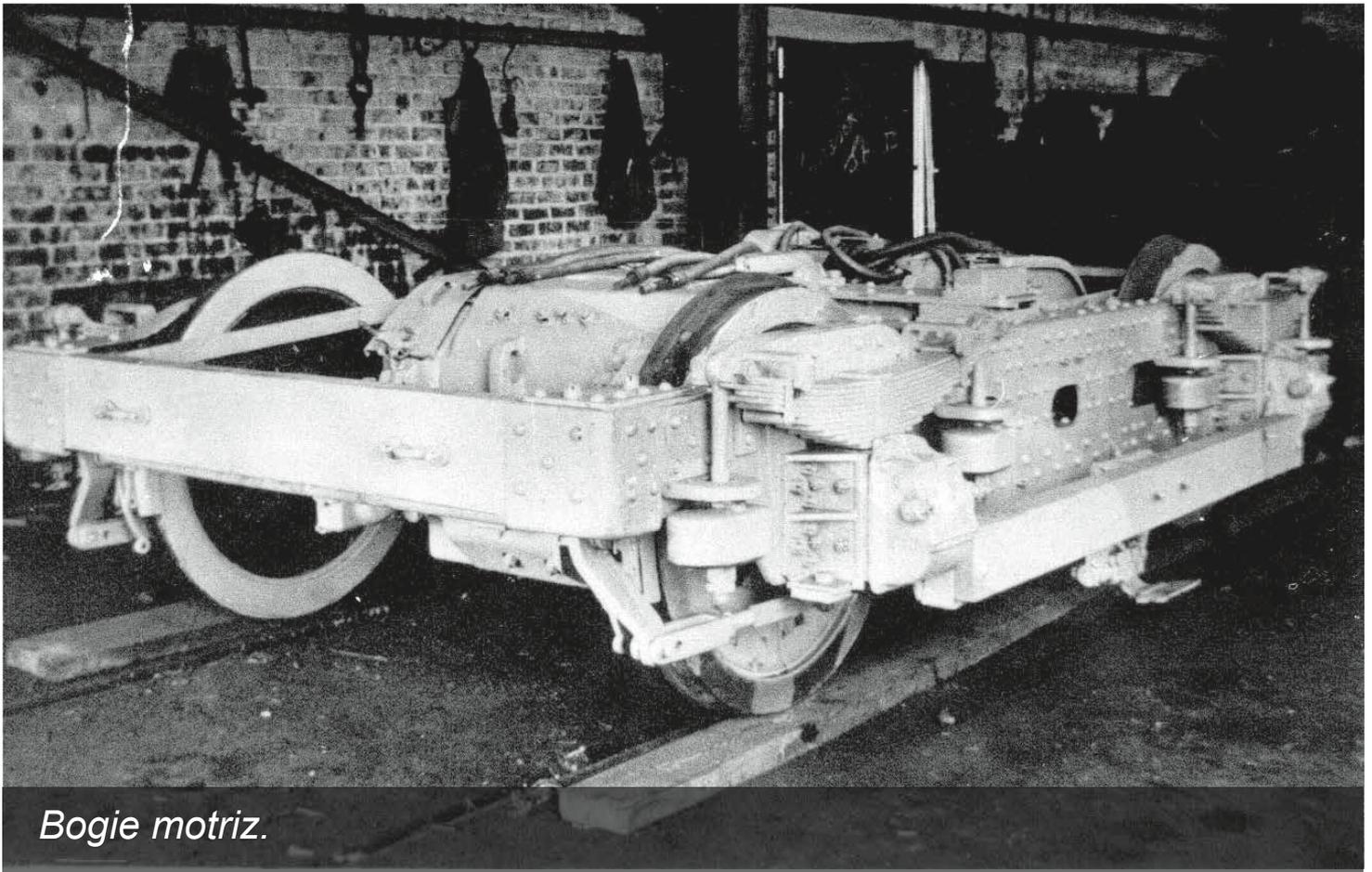


Al frente una formación eléctrica y al fondo una remolcada a vapor

carrocería de metal tipo “C”, (M.P. 1 al 20 y 90 al 109) que fueron adquiridos a partir de 1930.

En cambio, los acoplados tipo “A” poseían controles en un solo extremo, al igual que los motores y acoplados tipo “B” (a excepción de los A.P. 54 al 63 que se equiparon con puestos de conducción en Talleres Victoria).





Bogie motriz.

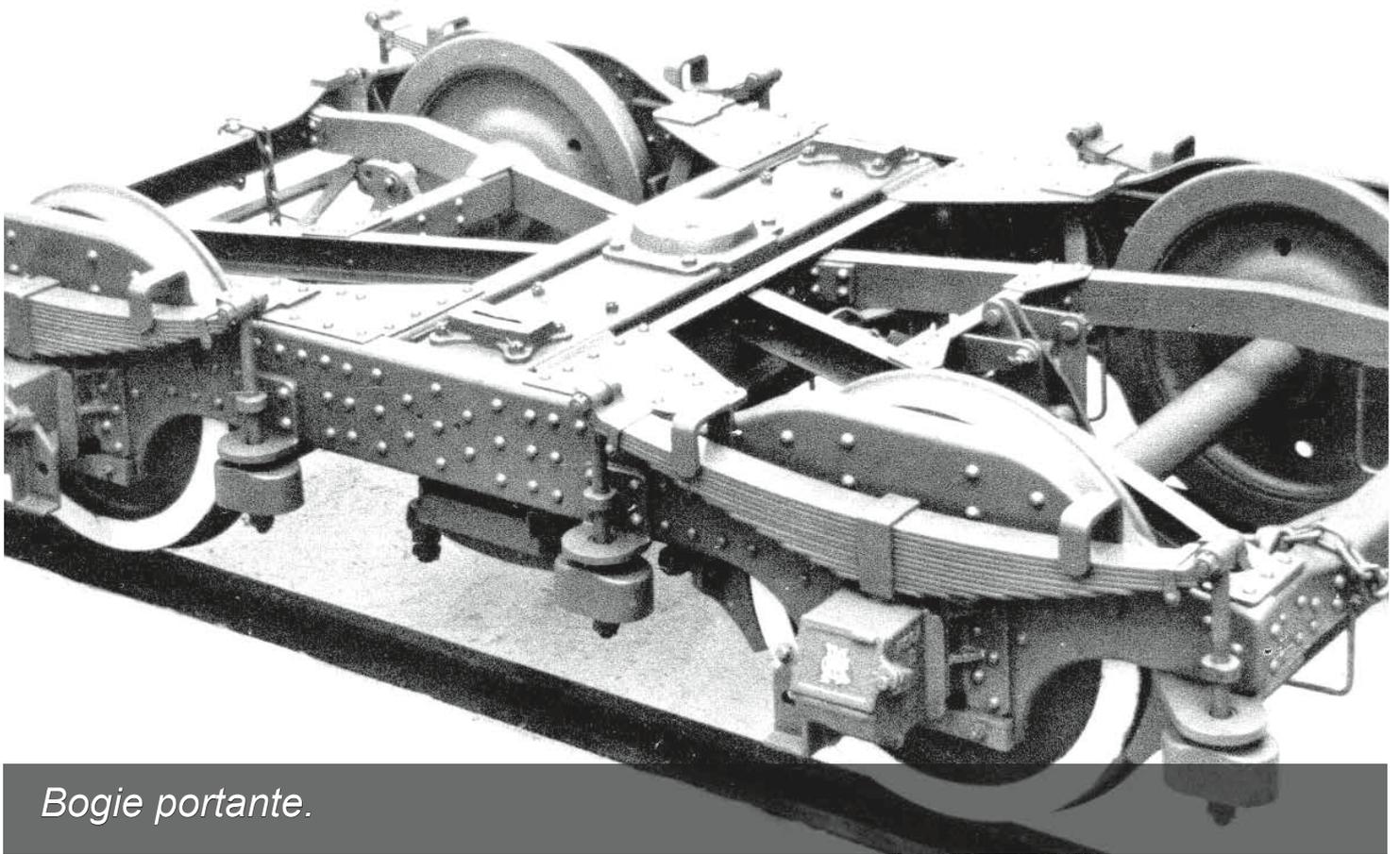
Fabricantes

Los bastidores, carrocerías y bogies fueron construidos por Metropolitan Carriage & Wagon Co., Gloucester Railway Carriage y Wagon Co. y Birmingham Railway Carriage & Wagon Co., quedando la provisión del equipamiento eléctrico y los comandos de manejo a cargo de British Thompson Houston (BTH) y Metropolitan Vickers Electrical Company.

Fin del servicio

Durante los primeros años de 1960, la puesta en servicio de 170 coches de origen japonés en el corredor Retiro-Tigre, desplazó del servicio eléctrico a una importante cantidad de unidades carrozadas en madera, pasando algunas como material remolcado, a reforzar los servicios locales del Ferrocarril General San Martín.

Cuando a comienzos de la década del '70 la compañía aseguradora de los bienes del estado, Caja Nacional de Ahorro y Seguro dejó de asegurar los coches de madera ferroviarios de uso público, comenzaron a elevarse los andenes en las líneas a José León Suárez y Bartolomé Mitre para adaptarlos



Bogie portante.



Un Tipo A transformado a un segunda remolcado, radiado en Rosario.



El Tipo A MU6550 restaurado a nuevo para la exposición de 1957.

al uso de los coches japoneses y reemplazar con estos a los carrozados en madera, cuyos últimos ejemplares circularon en el servicio eléctrico en 1972. Sólo se mantuvo operativa una unidad motriz tipo "B" (ex M.P. 27, luego M.U. 6527) con la denominación SIE 8 (Servicio Interno Eléctrico 8) -que se utilizó hasta pocos años antes de comenzar la operación TBA-, en el Galpón Victoria para maniobrar metálicos tipo "C".

El grueso del parque ya desactivado, integró largas filas en las playas de los depósitos José León Suárez y Victoria en donde fueron desguazados, algunos pasaron a cumplir funciones en vías y obras como vehículos de apoyo, o remodelados para uso departamental, y otros tantos, desmantelados para utilizar sus bastidores, debidamente adaptados y equipados con bogies de carga, en el transporte de rieles o contenedores, hallándose actualmente algunos en la dotación del concesionario de cargas Ferro Expreso Pampeano.

Sólo dos unidades han sido preservadas, la M.U. 6546 y la A.U. 6633 que durante muchos años pertenecieron a la sede de la Asociación Ferromodelista de Buenos Aires y que hoy se hallan en Remedios de Escalada, en el predio de Ferroclub Argentino.

Festejos del Día del niño



Kato y su caja de sonidos

Por Pablo Gutiérrez



Kato, buscando solucionar el conflicto que genera instalar un decodificador de sonido dentro de las locomotoras, en su momento creó el "Unitrack Analog Sound Box" un modelo diferente en el cual podemos ejecutar el sonido de nuestras máquinas sin necesidad de intervenir en ellas.

Lo que Kato propuso fue una caja desde donde se puede ejecutar cualquier sonido de locomotora siempre que se tenga el chip correspondiente, vinculando algunas de las funciones del comando de mano (tales como la bocina, la campana o el ruido del enganche) con el decodificador.

Respecto al decodificador lo dividieron en dos partes, por un lado están las herramientas para ejecutar el sonido (tales como el parlante o la vinculación sincronizada del movimiento con el sonido) y los controles para ejecutarlos todo lo cual forman el equipo principal y por otro lado está la tarjeta de sonido o chip, el cual es extraíble y contiene el sonido específico de distintas unidades.

Este chip es una tarjeta extraíble que viene incorporada pero tiene varios sonidos de distintas locomotoras, que el equipo automáticamente detecta y utiliza acorde a la locomotora en uso, si es que ésta está incluida en la tarjeta. Caso contrario se reemplaza por la tarjeta correspondiente.

Ventajas

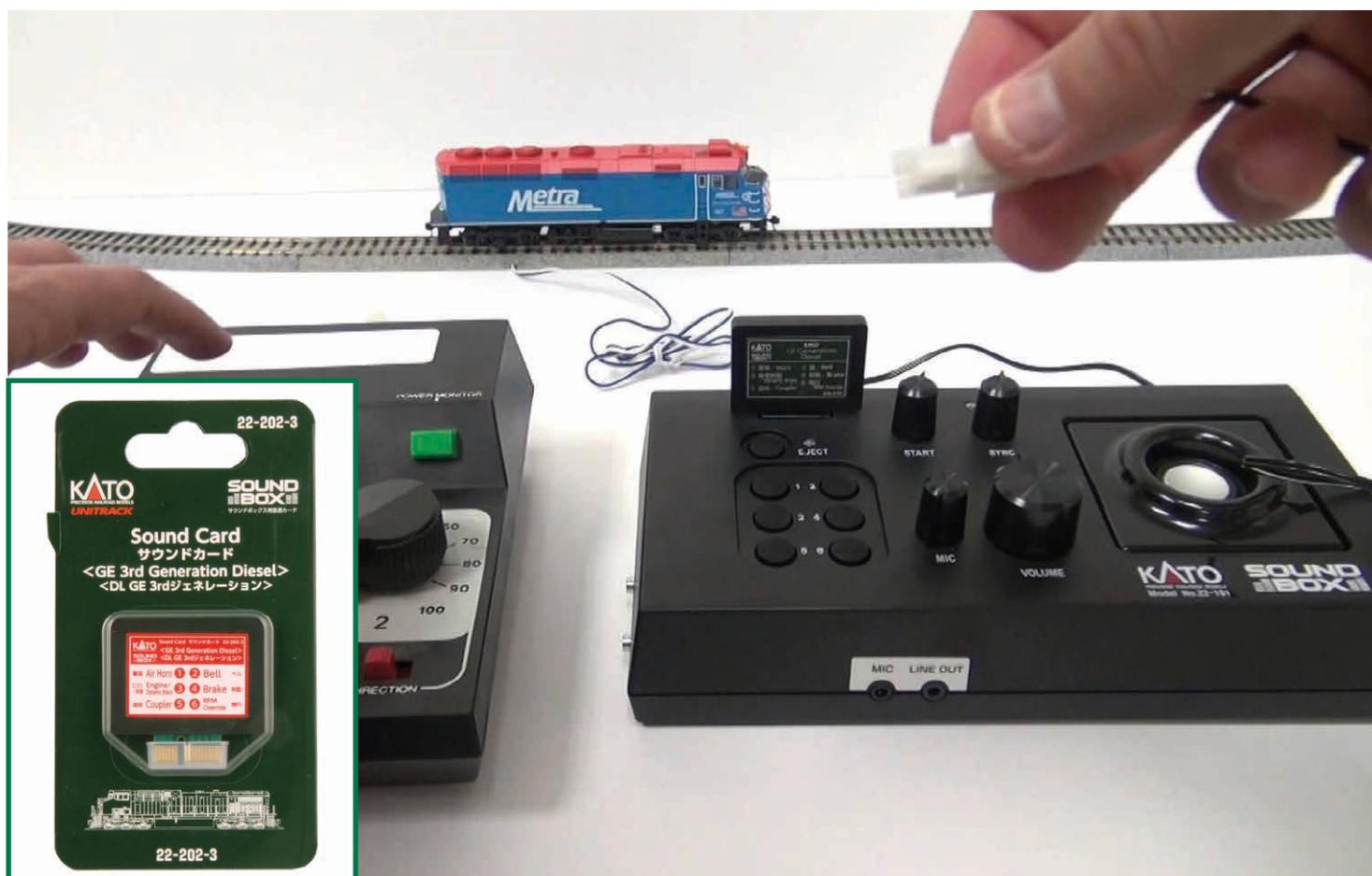
El equipo de sonido, al tener un parlante más grande y con mayor caja, es mucho mejor. Además la instalación del mismo es muy práctica ya que al ser externa, siempre que tenga la tarjeta y el equipo, funcionará correctamente. Cada locomotora nueva o ajena al tendido tendrá sonido sin necesidad de hacer nada específico, más que asegurarse que el sonido de dicho vehículo esté en la tarjeta.

Desventajas

No hay fusión entre locomotora y sonido, sino un vínculo temporal. Además solo puede jecutar el sonido de una máquina a la vez.

Conclusión

Para un ferromodelista que no quiera involucrarse con el sistema DCC, puede ser una solución práctica, es simple de usar y claro respecto a sus funciones. Necesitaremos tener las tarjetas correspondientes a nuestras locomotoras. Kato innovó con este producto y para muchos fue eficiente.



Locotractor Simplex 20 hp en 0n30

Por Alejandro Cacherosky



El Simplex 20 hp o "Tractor a Gasolina" no fue el primer tipo de locotractor a explosión pero fue exitoso y su producción muy amplia en la Primera Guerra Mundial. Se lo conoce comúnmente como bow, boat o bent ("arco", "bote" o "doblado") por su característico chasis enmarcado, aunque este tipo no era ni mucho menos la primera locomotora de combustión interna, fué probablemente el primer éxito producido en masa.

Se hizo su fama en la Primera Guerra Mundial, cuando cientos fueron construidos para el Departamento de Guerra para operar las líneas de trocha de

Además Decodificadores Digitrax



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



ccrailwayeba@yahoo.com.ar / BUENOS AIRES dfcasarotto@hotmail.com



2 pies (prácticamente 60 cm) que se construyeron para abastecer las trincheras. Varias de estas locomotoras después de la Guerra fueron compradas por empresas argentinas y tuvieron diversos usos, como en Comodoro Rivadavia sirviendo en la trocha de 60 cm desde el muelle a los galpones de YPF.

La foto de la página 64 es bastante reciente, y es un Simplex 20 hp que se halla en los restos de un puente entre las dos calzadas de la carretera costera de Comodoro Rivadavia. Esto al menos redujo el riesgo de vandalismo.

Fueron utilizados asimismo en las vías tipo Decauville de los trenes papeiros

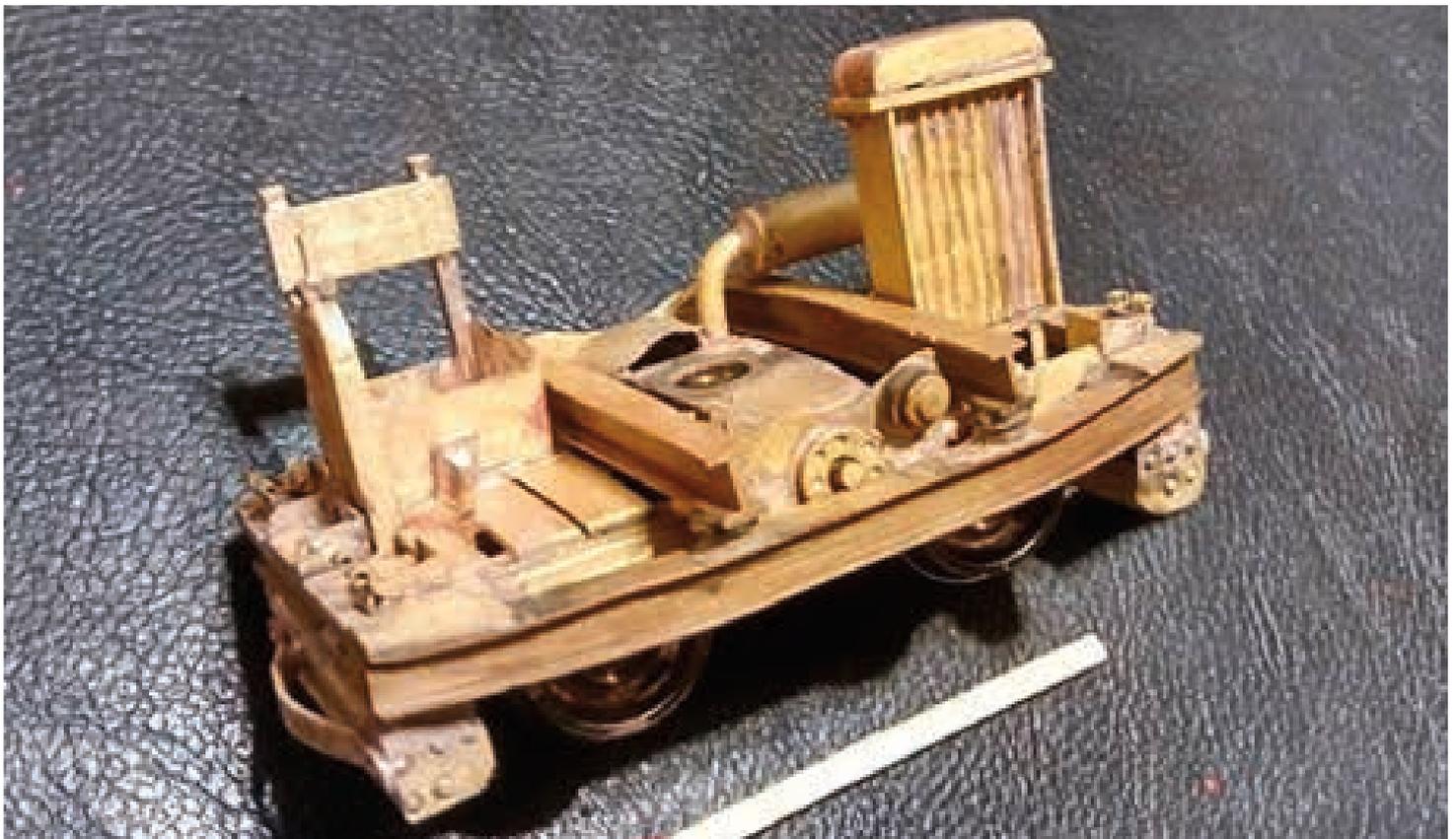




Chasis vista superior.



Unidad motora Tenshodo.

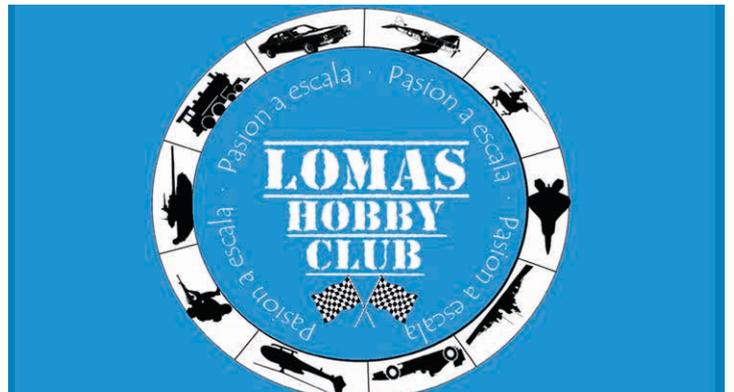


Más limpia y ya con el radiador colocado, comparativa con un fósforo.

Hobby
Seguro
Competición



60 años al servicio del hobby



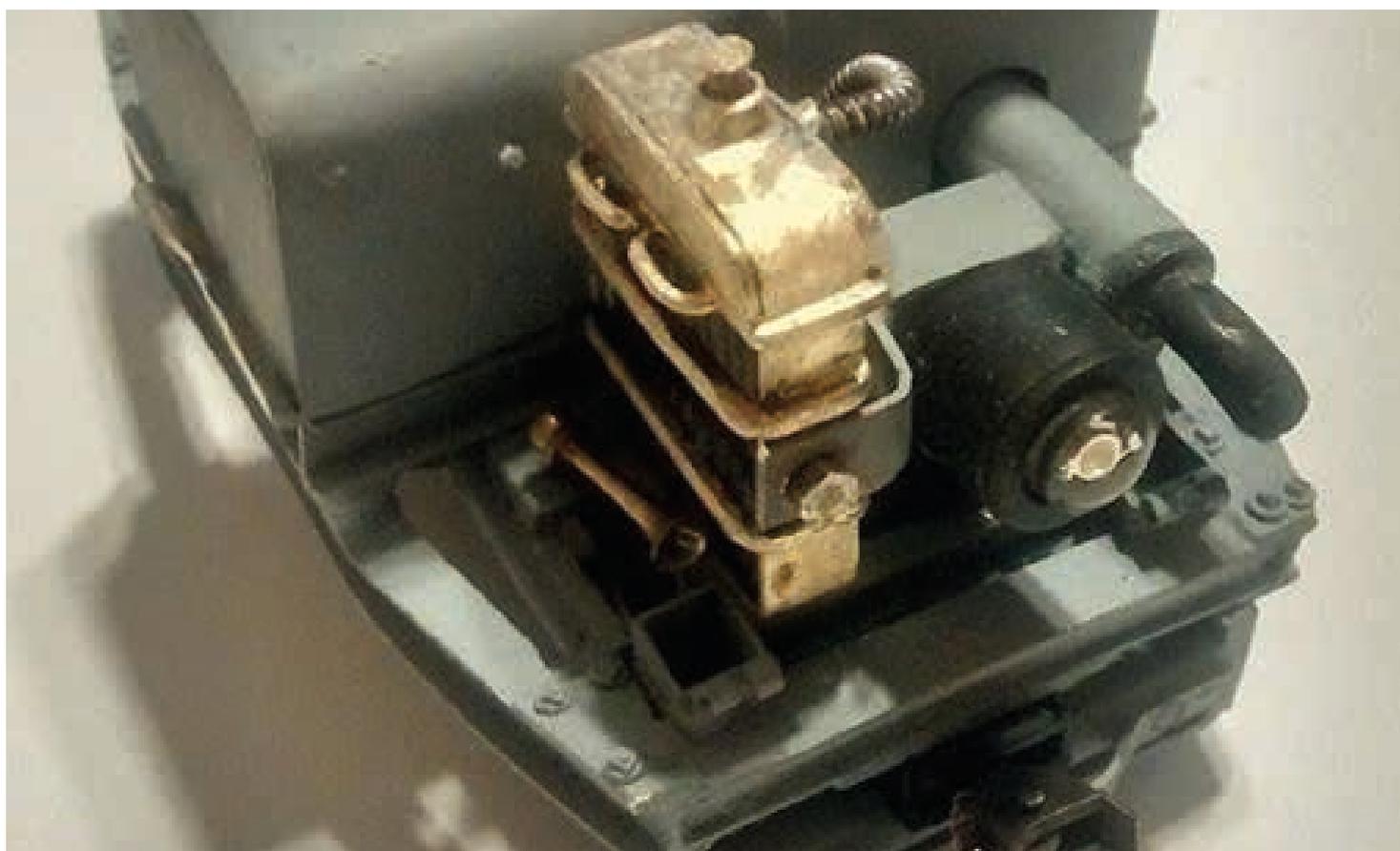
LOMAS HOBBY CLUB

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

del Ferrocarril Sud, en la Provincia de Buenos Aires.

Como mi especialidad es la escala On30, (material rodante en escala 0 corriendo sobre vías de H0, representando trochas de 30 pulgadas = 75cm), y me encanta modelar sobretodo unidades motoras, generalmente pequeñas, laboriosas, muy sucias y feas y siempre olvidadas por la gran historia del ferrocarril, pero que forjaron su cimiento y su construcción, me propuse encarar esta Simplex. Si estas "cucarachas" además circularon en la Argentina, se convierten entonces en mi obsesión modelística.

En esta Simplex que modelé me tome la licencia de llevar su original trocha



TRENES DIGITALES

www.trenesdigitales.com.ar

DECODERS y ACCESORIOS



DECODERS PARA LOCOMOTORAS



BANCO DE PRUEBAS
PARA LOCOMOTORAS DE CC Y AC

info@trenesdigitales.com.ar **100% NACIONAL**

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

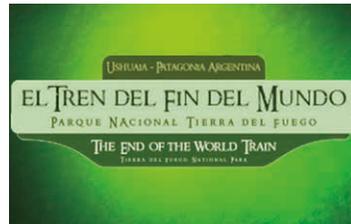
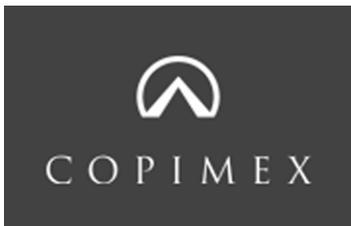
de 60 cm a la trocha de mi escala que representa 75 cm.

La construcción del modelo la realicé totalmente en bronce utilizando soldadura de plata con una unidad motora Tenshodo controlada con decoder para motor y luces DCC y un decoder de sonido en consist en un carrito de carga posterior por falta de espacio en la unidad motora. El ventilador del radiador está motorizado con un motor coreless de 4,5 v de los que se utilizan en micro helicópteros y drones a control remoto.

En las fotos se ven las distintas fases de su construcción. En aquellas donde se ve con aspecto muy sucio es debido a los restos de oxidación por calor del decapante-fundente utilizado. Al finalizar se la arenó y pinto con aerógrafo.



La Simplex 20 hp lista para el servicio.





*Usted puede colaborar enviándonos notas y fotos ([Clic aquí](#)).
Muchas gracias por seguirnos.*

Estación terminal de ferrovías en Retiro. Foto: Alejandro Berjemo