La tripla diesel eléctrica de Materfer

Tren Rodante

Revista de ferrocarriles de distribución gratuita

Año 28, diciembre de 2016

 $\overline{N^0}215$









buenosaires.gob.ar/subte

Conocé la tarifa escalonada.

Más viajás, menos pagás.





¿Sabías que a partir del viaje número 21 de cada mes empezás a pagar menos?



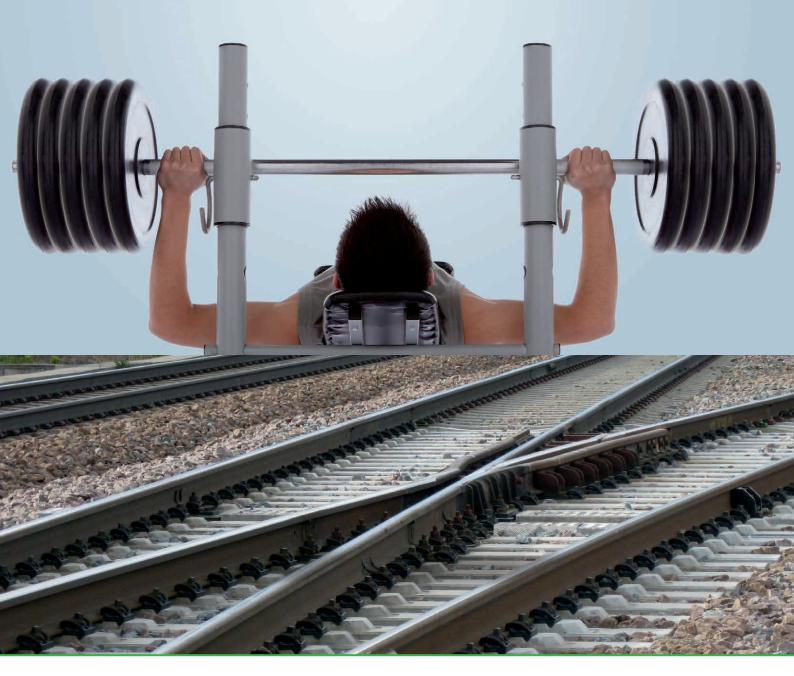


Buenos Aires Ciudad





U Suficientemente fuerte para soportar la carga.



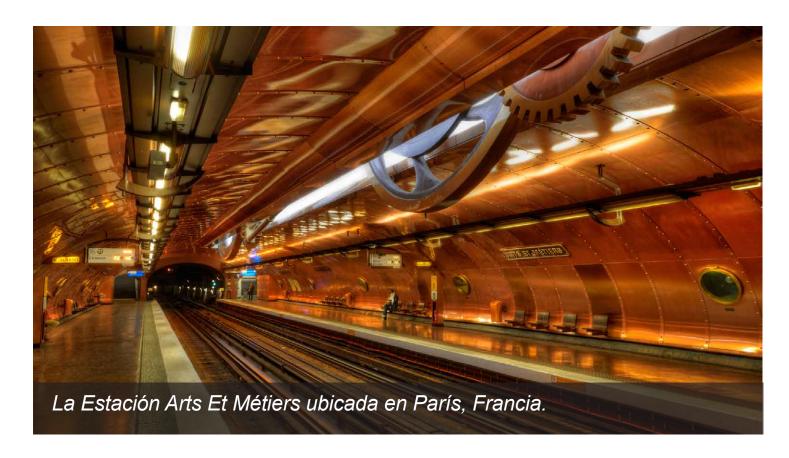
Los nuevos desarrollos tecnológicos de Vossloh fijan estándares en la construcción y operación de infraestructura del ferrocarril moderno. Vossloh no solo ocupa una posición de liderazgo en sistemas de fijación y de cambios de vía, sino que además ofrece soluciones para el mantenimiento de vías y de 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, Marcelo Fernandez, Gastón González, Juan Gutiérrez, Adrian Pardo, Darío Saidman, Marcelo Soto, 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. AR/ Recorrida por el proyecto jujeño.

AR/ Volvió el Tren a Mar del Plata.

AR/ La aplicación Trenes en Directo.

AR/ Nueva estación Belgrano R.

AR/ Cien tolvas para el Urquiza.

AR/ Fábrica Militar repará vagones.

AR/ Nuevos carteles en Once.

AR/ Avances de la línea H.

AR/ Estación Ferroviaria Jujuy.

Estaciones de subte sorprendentes.

AR/ Vestíbulo Retiro.

Las locomotoras Serie C14 del FCGB.

Materfer presentó una tripla.

La potente turbina de Scale Trains.

Coches Maerklin con sonido.

Trax nos brinda una nueva versión.



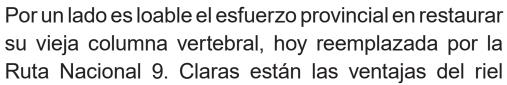






Un proyecto de alto vuelo

Con motivo de la Tercera reunión del equipo que proyecta restaurar el tren en Jujuy viajamos, expusimos nuestros deseos de recuperación de material rodante histórico y recorrimos la traza de Jujuy hasta Humahuaca, detalle que está volcado en esta revista.





sobre el asfalto para los grandes volúmenes, pero aquí se suma una variante novedosa como lo es la construcción de vía nueva hasta el Paso de Jama y su enorme potencial en el comercio internacional norteño.

Por otro lado es difícil que un Gobierno provincial pueda acometer semejante tarea y nos referimos solo a la recuperación del tendido ferroviario de Jujuy a la Quiaca. El Gobierno nacional no se puede desentender de este proyecto y si bien hoy está colaborando dando atención y prometiendo algún material de rezago, eso es menos que insuficiente.

Hemos visto in situ el real estado de las cosas y podemos asegurar que el estado de la vía es deplorable. Material viejo, desvencijado o faltante, con movimientos de tierra importantes que deberán replantear la traza y con intrusiones de todo tipo, sociales que han ocupado todo el sector ferroviario y viales con rutas que se replantearon sin tener en cuenta el ferrocarril, hasta colocando gaviones sobre la misma traza: El Estado provincial contra sí mismo.

Los argentinos hicimos de la empresa más grande del país la más deficitaria y luego la abandonamos. ♦

Luis Gutiérrez Tren Rodante

































































AR/ Recorrida por el proyecto jujeño



El 17 de octubre se realizó la Tercera Reunión Plenaria de la Unidad del Tren Jujeño con la participación de los actores involucrados por el Gobernador Morales para la realización de este proyecto.

Como hemos anticipado en Tren Rodante, el proyecto se divide en tres etapas y prevé la culminación de la primera en 2019. Las etapas cubren de San Salvador de Jujuy a Volcán, luego a Humahuaca y finalmente a La Quiaca, uniendo el corredor Oruro (Bolivia) a Buenos Aires con una trocha de un metro y compatibilidad absoluta con el FC Andino (Bolivia) y el FC Belgrano Cargas (Argentina).

Pero se comenzarán los trabajos por el segundo tramo (Volcán a Humahuaca) con dos propósitos: establecer un tren turístico en la bella zona de la Quebrada y dejar al final la compleja resolución de la rampa León-Volcán.

Se ha fijado el 1 de marzo de 2017 el inicio de obras para lo cual se contará con un plantel de unas 300 personas. Hasta ahora se hizo un relevamiento de la zona de vías, con detalle de la infraestructura, pero la misma está muy degradada y posiblemente la traza no sea la misma que la original, tanto por las múltiples intrusiones (Esta vía se abandonó hace más de una década)

como por las modificaciones del terreno debido a los aludes característicos del área

El trayecto incluye ocho estaciones con distintos tenores de intrusión y se está abriendo un concurso para arquitectos que quieran proponer sus ideas de modernización y puesta en valor de los edificios.

De gira

Tren Rodante visitó la zona, desde San Salvador a Humahuaca y tuvo la oportunidad de participar en la Tercera Reunión exponiendo las posibilidades de tracción en el tren turístico propuesto.

Iniciamos la gira en la Estación Jujuy. El imponente edificio mantiene su buena presencia pero puertas adentro tiene cemento en la zona de vías y su gran plataforma sirve hoy de feria pública. Las oficinas están cerradas y al parecer no intrusadas. El entorno de la feria es una playa de estacionamiento y la continuación de la traza está ocupada por una organización política, que ha construido, entre otras cosas, un pequeño estadio. Un vagón de artesanos que permanece es mudo testigo de un pasado ferroviario.



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





Estación Yala

Esta estación pertenece a la Primera Etapa, o sea que será de las últimas en activarse, pero el crecimiento urbano de esta zona cercana a la capital jujeña la hace interesante para establecer un servicio suburbano que facilite al movimiento de quienes trabajan en San Salvador de Jujuy.

Está usada como vivienda y si bien se mantiene en su estado original, demuestra una falta de mantenimiento avanzada. Otras construcciones, como galpones y tanque de agua también están ocupadas como viviendas precarias. Las vías, primera, segunda y tercera, se mantienen en su posición.

Estación León

Esta es la joya del trayecto, ya que el escaso desarrollo de este pueblo ha limitado el vandalismo y la estación conserva sus vías, sus edificios (aunque intrusados) y hasta su mesa giratoria, única en el trayecto que nos ocupa. El desarrollo de León se ha dado del otro lado de la ruta 9, lo que ayudó a que este predio permanezca original, aunque cada edificación ha sido ocupada y se han agregado varias construcciones precarias de abobe.



León se presenta como un polo de turismo arqueológico de incalculable valor y sería el lugar apropiado para agrupar el material rodante que se pueda rescatar.

Estación Volcán

Volcán ha sido el centro neurológico de la línea. Los talleres de la estación incluían ajustes y reparaciones y mantenían el parque de locomotoras que se encargaba de la rampa León - Volcán.

El gran depósito de tres vías, típico de la línea, se conserva en buen estado, pero está dedicado a una feria artesanal y sus vías han sido quitadas, tanto las de su interior como las que lo unen a la red, incluyendo la gran mesa giratoria, que se conserva pero apoyada en el suelo, sin su sistema de giro.

No obstante, la traza restante se conserva aunque no más allá de la estación. Diversos movimientos de tierra han destruído el terraplén y mucho tramos de vías han sido robados. Los edificios del predio se conservan en regular estado, ocupados como viviendas precarias.



Estación Tumbaya

Talvez el sector menos atractivo es esta estación, intrusada, semi desmantelada y del otro lado de la ruta del pequeño pueblo de Tumbaya, que a su vez no tiene atractivos particulares para el turismo en general. Se dice que el servicio turístico podría realizarse en principio entre Volcán y esta estación y de ser así se deberá readecuar fuertemente el atractivo del lugar.

Estación Purmamarca

La utilización de esta estación por la Gendarmería Nacional, ha hecho que se mantenga conservada en buen estado. Sin embargo, la Gendarmería la adaptó a su necesidad, quitando la vía, construyendo una fosa para vehículos y otros detalles propios a su función.

El pueblo de Purmamarca tiene el gran atractivo de sus coloridas formaciones rocosas, pero este preciado centro de visitas internacionales está a unos tres kilómetros del eje de la vía. La vinculación del tren al pueblo es un punto a estudiar por los profesionales del turismo.







Estación Maimará

El estado del edificio es malo pero está completo, inclusive con agregados de mampostería por sus ocupantes y con un tendido de vías ya inexistente y con construcciones precarias sobre el mismo. Varias de las edificaciones están ocupadas por un mercado de productores individuales de vegetales que en feria local abastecen a los pobladores.

La Comisión de recuperación del tren de Jujuy está construyendo una casa para que sirva de base del proyecto, en las afueras del pueblo.

Estación Tilcara

El estado del edificio es bastante bueno, pese a los diversos asentamientos que se han ido agregando a la traza, hoy bajo tierra. El hecho de encontrarse del "otro lado" de la ruta la protegió de vandalismos excesivos, pero hay varias construcciones ajenas que se han instalado en el lugar.



Estación Huacalera

El edificio está ocupado por una Subcomisaría Jujeña y su estado es bueno, conservando su aspecto original. La traza se mantiene sin cuidados y está obstaculizada por varias formaciones de tierra.





Estación Uquía

Pese al mal mantenimiento, esta estación mantiene su cuadro de palancas y hasta un molinete original para personas digno un lugar en un museo. El edificio también esta intrusado, mal conservado, y el trazado de vías está invadido por construcciones precarias de adobe.

Estación Humahuaca

La populosa población ha invadido la traza ferroviaria estableciendo un gran mercado local e informal que ocupa todo el predio, inclusive el galpón de locomotoras que ha sido modificado para esta función. La estación también ha recibido construcciones adosadas sobre el mismo andén. Los accesos de la traza ferroviaria a la estación han sido eliminados en los lugares que interrumpía el movimiento de la ciudad.

La traza

Luego de más de una década en desuso y sin mantenimiento alguno, la traza entre estaciones está en mal estado, con frecuentes faltantes de rieles,



durmientes, alcantarillas y puentes. Incluso los rieles que permanecen en la traza están muy desalineados.

El Gobierno de Jujuy logró que la renovación del Plan Belgrano se extienda y llegue hasta la Estación de Jujuy.

Ahora se espera recibir material de rezago de las renovaciones hechas en los corredores recientemente restaurados. Una locomotora General Electric U12 del ex Belgrano Sur estaría adjudicada a este proyecto, una casualidad bienvenida, ya que las U12 trabajaron esta línea. •



AR/ Volvió el tren a Mar del Plata



El 21 de noviembre partió desde Mar del Plata el primer tren de prueba a la Ciudad de Buenos Aires. Fue un recorrido sin pasajeros, previo al restablecimiento del servicio, después de un año y tres meses de inactividad.

La renovación de vías y obras de infraestructura, a cargo de Trenes Argentinos Infraestructura, insumió una inversión de ARS 1.300 millones.

En agosto del año pasado, el tren a Mar del Plata había dejado de funcionar por la caída de un puente sobre el Río Salado, cerca de la localidad de Guerrero, en la provincia de Buenos Aires. Las obras necesarias para recomponer el servicio fueron abandonadas al mes siguiente.

Desde el inicio de este año fueron retomadas para posibilitar la rehabilitación del ramal, incluyendo la construcción de un nuevo puente y la renovación de 208 kilómetros de vías que incluyeron la colocación de 416 km de rieles, 250.000 durmientes de hormigón. 1.000.000 de fijaciones modernas y 600.000 toneladas de balasto de piedra partida. Todos estos son componentes nuevos y permiten que el tren circule en forma confortable y segura.

También se construyó un puente nuevo sobre el Río Salado de 250 metros de longitud y con una estructura formada por 10 segmentos de hormigón de 25

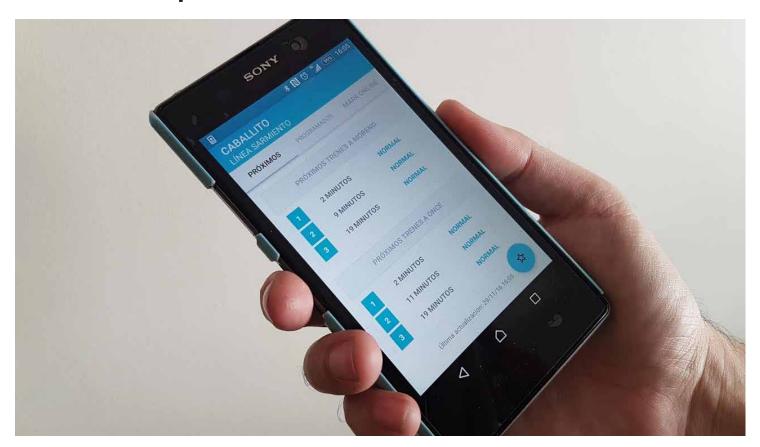


metros cada uno, apoyados sobre columnas enterradas a más de 20 metros de profundidad,. Sobre la nueva estructura de hormigón se colocó luego la estructura de vías, compuesta por balasto, rieles y durmientes. Este puente se adapta al régimen de crecidas del Río Salado y de lluvias previstas para los próximos años y permite que los trenes puedan circular sin tener que aminorar la velocidad.

Cabe destacar y honrar a la ingeniería de antaño que realizó el puente previo, una estructura de hierro que sirvió a su función por un siglo, apoyada sobre columnas de ladrillos. •



AR/ La aplicación Trenes en Directo



A partir de noviembre se pudo descargar la nueva aplicación para celulares Trenes en Directo, que permite conocer en tiempo real el estado del servicio de las líneas Sarmiento, Mitre, Roca, San Martín y Belgrano Sur, las 5 líneas metropolitanas a cargo de Trenes Argentinos Operaciones.

Con esta nueva aplicación, disponible para los sistemas operativos Android e IOS, los pasajeros pueden acceder en tiempo real a los horarios de llegada y de salida de los trenes en cada una de las estaciones, así como también visualizar un mapa en tiempo real con el estado del servicio de cada línea en vivo y en directo.

La aplicación cuenta con los horarios y estado de las líneas Sarmiento, Mitre, Roca, Belgrano Sur, San Martín y Tren de la Costa. Se pueden recibir alertas y leer novedades de las diferentes líneas en la sección de Noticias, con un diseño renovado y accesible. Además cuenta con un mapa online que muestra las formaciones en tiempo real, permitiendo al usuario viajar mas informado.

La nueva aplicación se puede bajar ingresando desde un celular a Play Store o APP Store. ♦





CONSTRUCTORA AGROPECUARIA COMERCIAL E INDUSTRIAL SOCIEDAD ANONIMA

DESDE 1947

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



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

AR/ Nueva estación Belgrano R



Desde el viernes 18 de noviembre quedó habilitada la estación Belgrano R con sus andenes definitivos en reemplazo de los provisorios montados en cercanías de la estación.

Los nuevos andenes cuentan con estructuras de hormigón, rampas para personas con movilidad reducida, pisos con marcas para no videntes, modernos refugios, iluminación led, molinetes en los accesos centrales y cartelería renovada.

Las obras están a cargo de Trenes Argentinos Infraestructura y continuarán





en ambos andenes para finalizar la instalación de molinetes en todos los accesos.

Los ramales Retiro a José León Suárez y Retiro a Bartolomé Mitre, a los cuales pertenece esta estación de la Línea Mitre mientras comparten la vía, transporta a más de 80.000 pasajeros cada día. La denominación de la estación Belgrano R se debe a que perteneció al ex ferrocarril Buenos Aires a Rosario, BAR, en diferenciación con Belgrano C, por el ex ferrocarril Central Argentino, CA. •

G. Sirito & Asociados

Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales









Fundarg SRL



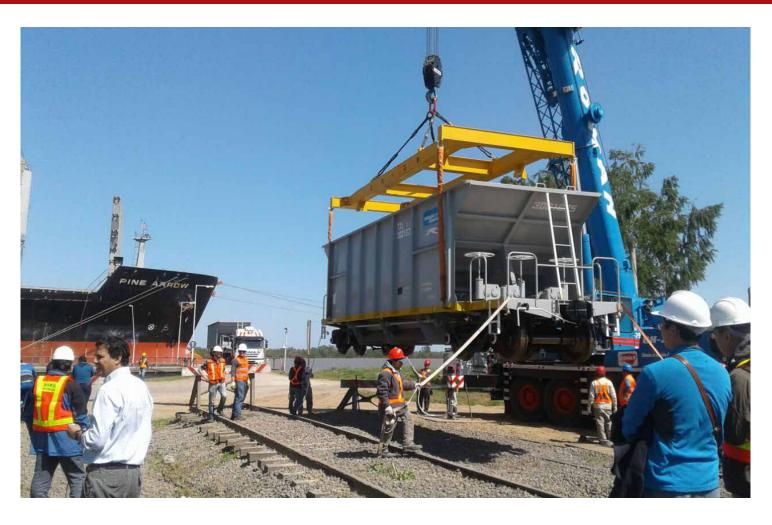
Montevideo 735 - Piso 5 - C1019ABO - Ciudad de Buenos Aires Teléfono: (011) 4814 1529 / 4813 8594 / 15 4430 4614 E-mail: sirito@sirito-y-asociados.com.ar

Cien tolvas para el Urquiza



Parte de los vagones recibidos de la CRRC Yangtze Co. Ltd. de China e incorporados recientemente al parque ferroviario son de trocha media y luego de su paso por el Puerto de Buenos Aires los buques los han descargado en la Terminal Portuaria del Guazú, en el extremo Norte del Puente Zárate Brazo Largo. Son parte de un total de 570 de distinto tipo destinados a la Línea Urquiza, cuyo detalle es 250 tolvas de balasto, 80 vagones planos (propósito general); 100 vagones borde alto y 150 vagones tolva granero que en su plan de inversiones la Empresa Belgrano Cargas y Logística S.A. destinó para la Línea Urquiza.









Una vez descargados del buque, los vagones se trasladaron uno a uno hasta las vías donde una grúa de 70 toneladas los depositó sobre los rieles. De ahí fueron trasladados en formación a los depósitos de Concordia y Monte Caseros donde se realizaron las pruebas de rigor para ponerlos en funcionamiento.

Los vagones que vemos en estas fotos son de tipo Tolva Minera y transportarán piedra desde las zonas de canteras ubicadas en Corrientes para abastecer obras viales y cementeras que se realizarán en la Mesopotamia. Cada vagón tiene una capacidad de carga de 75 toneladas. •





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













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

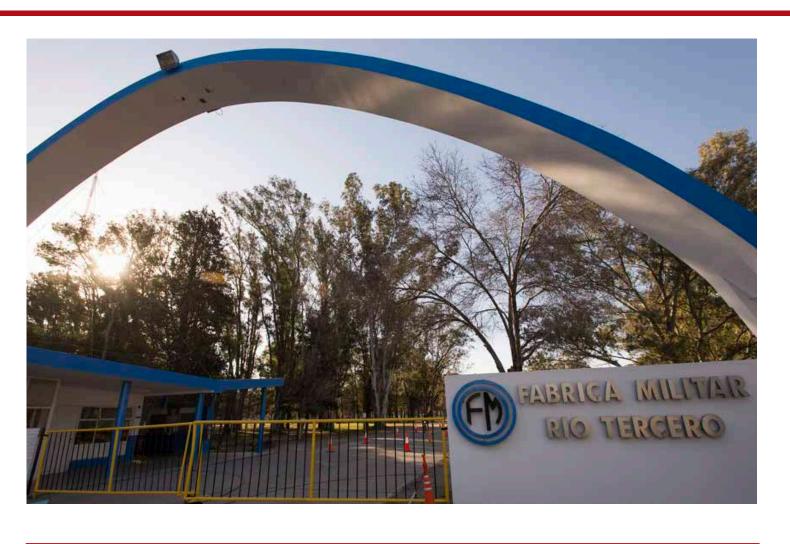
Fábrica Militar reparará vagones



Fabricaciones Militares ganó una licitación del propio Estado argentino del que depende para reparar 20 vagones ferroviarios del ramal Belgrano Cargas por ARS 17 millones, compitiendo con seis empresas privadas, entre ellas Benito Roggio. En un año deberán entregarse las unidades, 20 vagones cubiertos CT 15, de trocha 1000 mm, según confirmó el coronel Gustavo Russo, actual director de la Fábrica Militar de Río Tercero. El dato representa un aliciente para la planta, luego de un año de incertidumbre sobre su actividad productiva futura.

Russo detalló que ya llegaron cinco de los veinte vagones, "algunos muy deteriorados" y se repararán en una la planta "multitrocha y multiconfiguración", que no es la que se montó para la construcción seriada de vagones playos se había programado con el anterior Gobierno. Russo admitió que "no es el gran trabajo que se tomó para semejante planta de vagones instalados, sino que es el inicio de la puesta a punto de los vagones para no perder la aptitud de la gente". Destacó que se está haciendo una "reingeniería de adaptación a este trabajo".

El contrato es sólo un aliciente en un año cargado de incertidumbre para la





planta riotercerense, que ocupa a unos 650 empleados. El anterior Gobierno nacional había iniciado una fuerte inversión para montar los talleres ferroviarios, que habían quedado abandonados hace 20 años.

Se había anunciado que además de reparar vagones se volverían a fabricar unidades en esta planta. En 2013 se pronosticaba una capacidad futura para producir entre 30 y 50 vagones mensuales, completando las 1050 unidades de cuatro tipos de vagones de carga distintos: un tolva granero, un plataforma, un portacontenedores del tipo espina y un cisterna para ser aplicados a las tres trochas, ancha media y angosta especialmente para el Belgrano Cargas.

Sin embargo, la inversión avanzada en equipos e instalaciones no llegó a completarse y tras el cambio de Gobierno nacional quedó en revisión el proyecto ferroviario y su perfil.

En el presupuesto 2017 que acaba de aprobar el Congreso oficializa un cambio de paradigma: FM pasará de fabricar 164 unidades ferroviarias a apenas 30. En cambio, los objetivos se centrarán en las municiones y en duplicar la producción metal mecánica aplicada a la actividad minera, como una señal de apoyo a un sector que sigue aumentando su protagonismo en el país. •



Los nuevos carteles de Once

Por Alejandro Bermejo

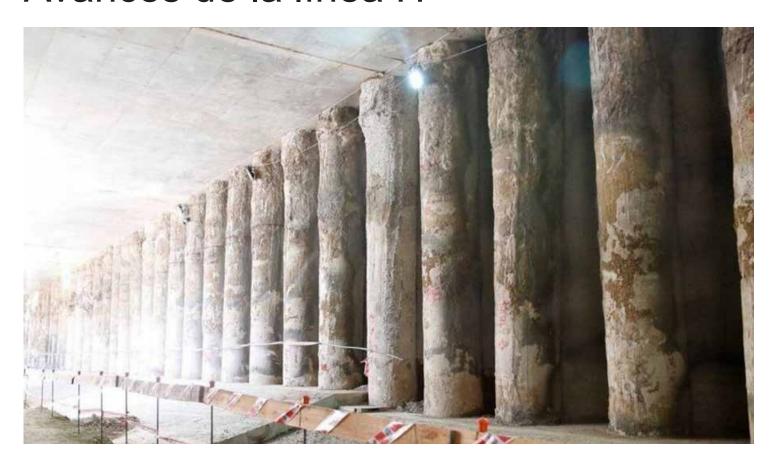


La modernidad ha llegado a la cartelería de anuncios ferroviarios y en la estación Once de Septiembre se están reemplazando los antiguos carteles iluminados, ya bastante maltrechos por la falta de mantenimiento, por pantallas de amplia información y fácil lectura, que puede anticipar hasta la partida de tres trenes en sus respectivos andenes. •





Avances de la línea H



La nueva estación Facultad de Derecho está en plena construcción, para extender la línea H, que corre bajo las avenidas Jujuy y Pueyrredón entre las terminales Hospitales, en Parque Patricios, y Las Heras, en Recoleta.

A través de una rampa se accede a un espacio que será la estación y que implicó una ingeniería compleja para la extracción de miles de metros cúbicos de tierra. El resultado es una calzada de suelo arcilloso, amplia y larga, con columnas de 21 metros de alto de un lado y del otro. Este espacio subterráneo está debajo de la ex playa de estacionamiento de la Facultad, que dejó de funcionar en septiembre de 2014 para dar lugar a esta obra.

A diferencia de la estaciones Córdoba, Las Heras y Santa Fe, que están a un promedio de ocho metros bajo el nivel de la calle, la de Facultad de Derecho no es profunda y para su construcción se utilizó el método "cut and cover", que consiste en hacer desde la superficie agujeros para formar más de 150 columnas en la tierra y apoyar luego losas de hormigón en el suelo para formar el techo, con algunas aberturas para la entrada de luz natural. Recién entonces se excavó de arriba hacia abajo hasta llegar al piso de la estación. Grandes paredones antiguos enterrados demoraron la obra, posiblemente



muros de contención antiguos de hasta 4 metros de ancho.

Resta ahora construir la entrada y salida a los andenes, un sector para que las formaciones puedan hacer las maniobras de inicio y salida de servicio y avanzar 20 metros hacia Figueroa Alcorta para unir el túnel con la excavación ya hecha de la terminal de Las Heras.

"Proyectamos la inauguración para el primer semestre de 2018", dijo Rodríguez Larreta. "El trabajo es de primer nivel, emplea a 800 hombres en toda la línea y se calcula una inversión de 100 millones de dólares por kilómetro". Según estimaciones oficiales, la estación facilitará el traslado de unas 20 mil personas que viven y trabajan en los alrededores, a los 32 mil alumnos de la Facultad de Derecho y a los 385 mil visitantes anuales del Museo de Bellas Artes. •





El bello edificio perteneció al Ferrocarril Central Norte y su construcción estuvo demorada porque no se concretaba la firma del tratado con el Gobierno de Bolivia para ampliar las vías hasta Tupiza. En 1894 la Cámara de Diputados de la Nación incluyó esta obra en el presupuesto y se continuaron los trabajos desde la ciudad salteña de Güemes, que incluían la construcción de la estación ferroviaria de San Salvador de Jujuy.

La pendiente máxima de la línea férrea que arrancaba desde la ciudad de Güemes era del quince por mil y ninguno de los proyectos debía exceder esa gradiente. El edificio de la estación debía abarcar una extensión de 500 metros de largo por 100 de ancho y durante su período de construcción no se debía interrumpir el servicio de trenes ni perturbar los trabajos de prolongación a Bolivia que debían hacerse por cualquiera de las márgenes del río Grande.

En 1897 la comisión ferroviaria integrada por los ingenieros Miguel Iturbe y Juan Rauch inició la consideración de cuatro proyectos, ganando el último, que aconsejaba construir la estación cerca de la plaza porque ello facilitaba la expropiación de terrenos que eran del Banco Nacional y del Banco Hipotecario que estaban destinados a depósitos de basuras a lo largo de lo que se conocía



como Avenida Centenario.

El 6 de enero de 1903 el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Civit, llegó a Jujuy y dejó inaugurados los trabajos de prolongación del Ferrocarril Central Norte a Ledesma y Orán, que incluían esta estación.

El edificio de la estación se compone de dos partes netamente distintas, la destinada al acceso y sala de pasajeros, oficinas del ferrocarril, boleterías, etc., y la destinada a cobijar los trenes del ferrocarril y a los pasajeros. Al tratarse de una estación de paso y no terminal, ambas partes tienen un fuerte





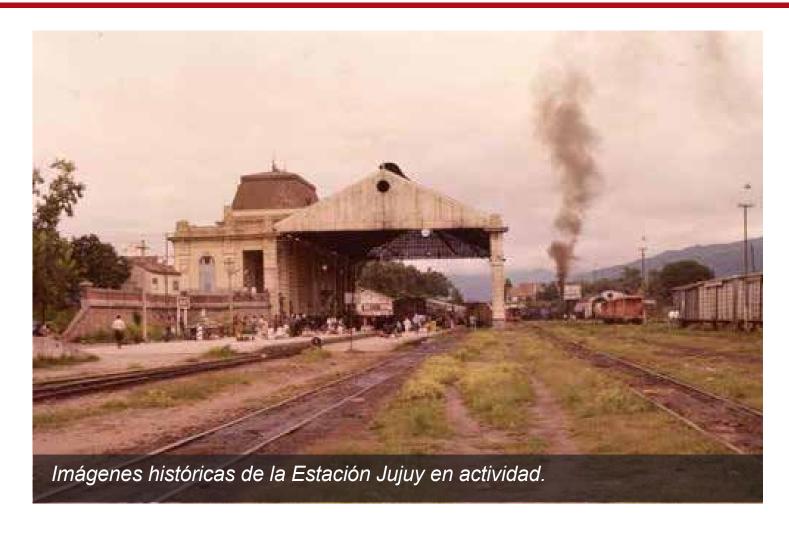










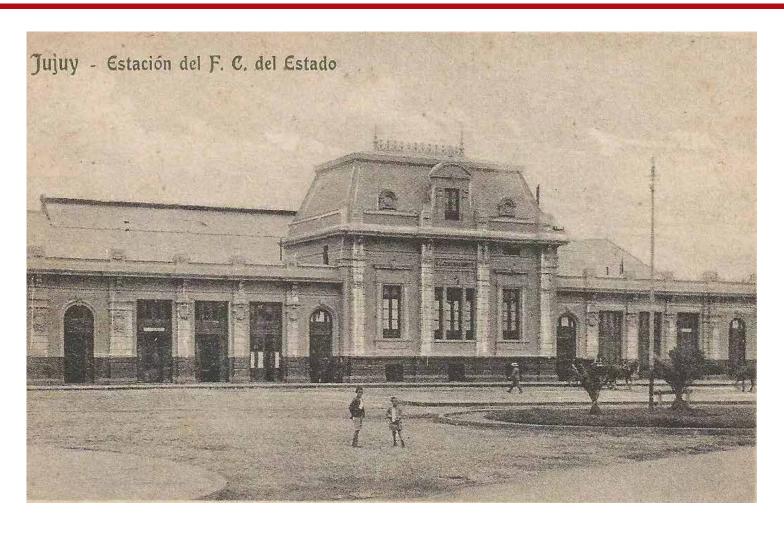


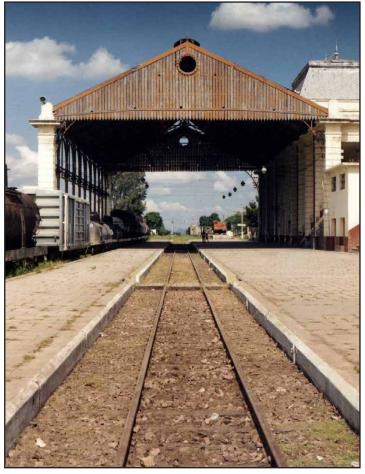
desarrollo longitudinal y paralelo destacándose como peculiar el hecho de encontrarse la calle varios metros por encima del nivel de las vías.

Al iniciarse la década de 1930 la estación tuvo un frecuente movimiento de trenes que generó el servicio de coches llamados "mateos" para atender el movimiento de pasajeros.

Por ella han circulado trenes famosos como el "Cinta de Plata" que conectaba Jujuy con Retiro, "El Quiaqueño" que unía La Quiaca con San Miguel de Tucumán, "El Tucumano", que unía San Salvador de Jujuy con San Miguel de Tucumán, "El Ramaleño " que conectaba Salta Capital con la Estación de Salvador Mazza, Pocitos límite con Bolivia y regreso a Salta con vagones para equipajes y coches para pasajeros llevando comedor y camarote para sus pasajeros además de los coches de clase única y especiales o pulman.

Los coches motores hacían el servicio San Salvador de Jujuy y Ciudad de Salta con regreso en 3 frecuencias diarias y también había un coche motor que a las 21:00 pasaba por Perico viniendo desde San Salvador de Jujuy con destino a San Ramón de la Nueva Orán con regreso al amanecer. Además de estos servicios para pasajeros estaban los trenes directos para el personal



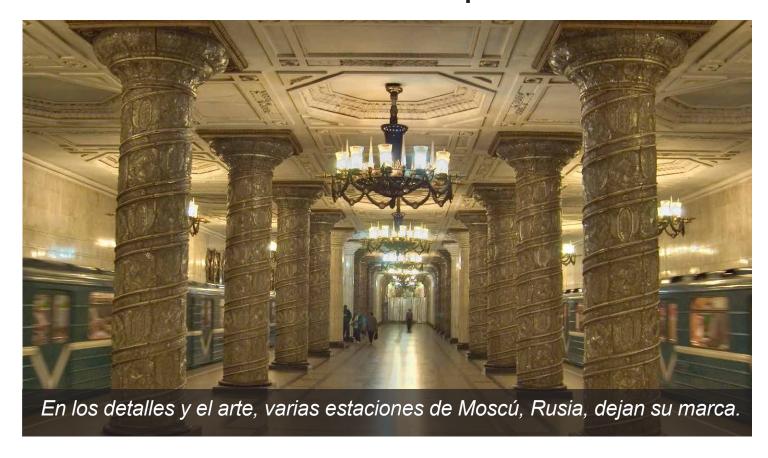


de zafra que iba a los ingenios azucareros y el constante movimiento de los trenes cargueros, que hicieron de este emblemático edificio el centro neurálgico de la ciudad.

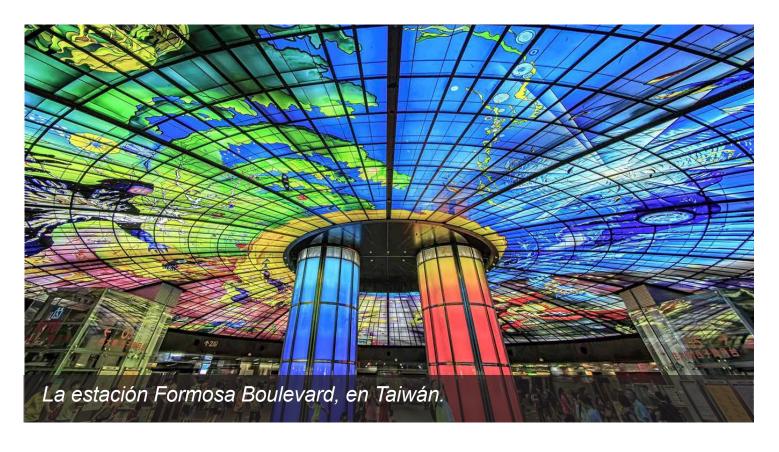
Actualmente funciona como un multiespacio para diferentes eventos culturales. En la parte de atrás de la estación funciona un estacionamiento de vehículos administrado por una cooperativa de ex empleados ferroviarios.

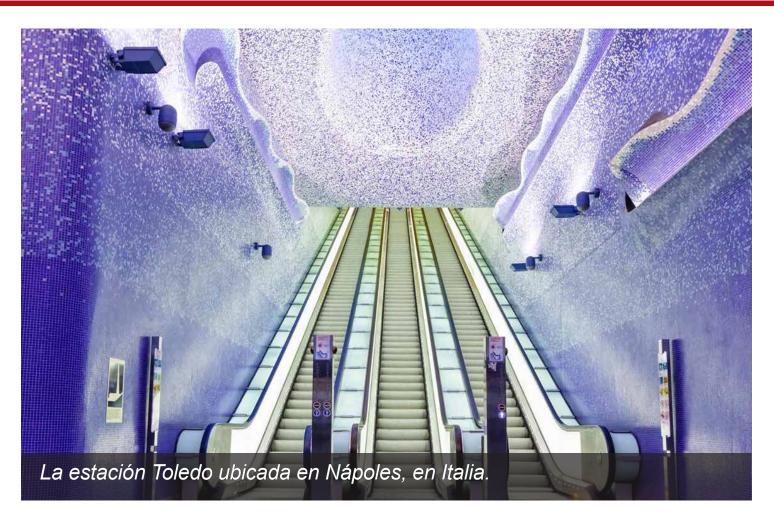
La Fachada fue restaurada y rediseñada a partir de un diseño lumínico que realza estéticamente los detalles arquitectónicos de la vieja estación.

Estaciones de subte sorprendentes



Estas son estaciones que resaltan por su trabajo al realizarlas, o bien por ser únicas obras de arte. •

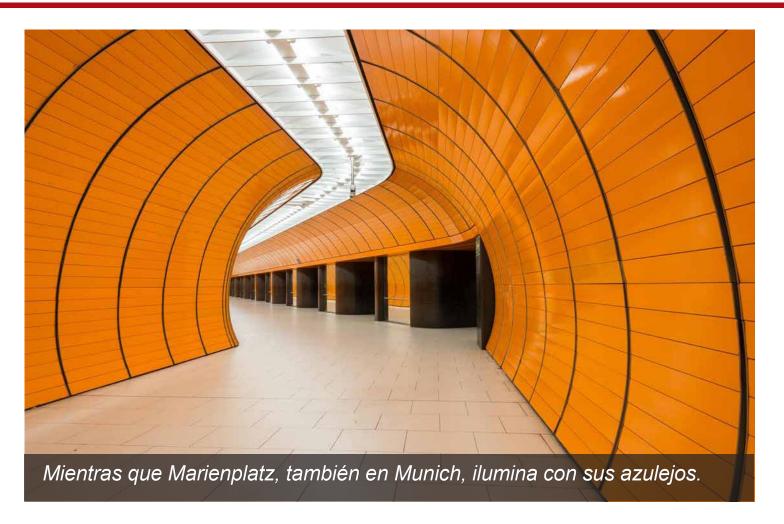






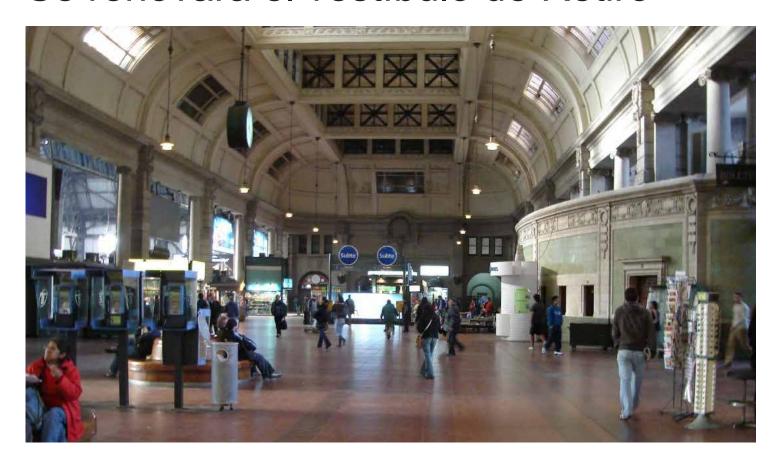








Se renovará el vestíbulo de Retiro



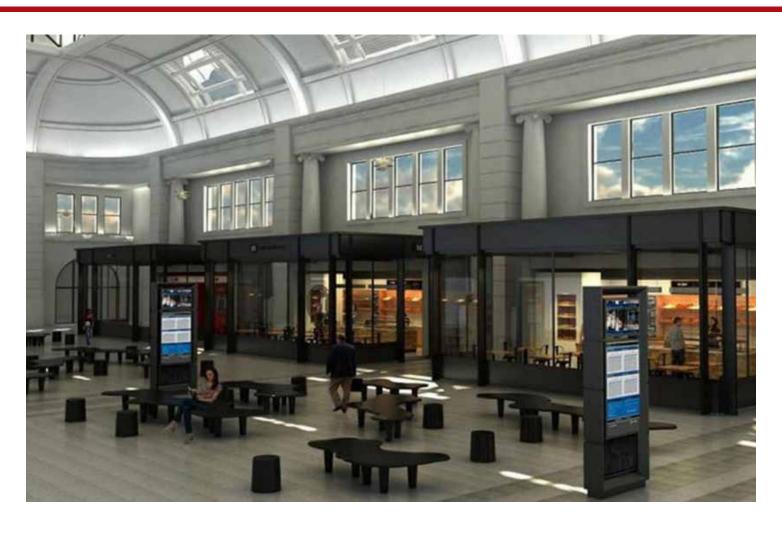
Apartir de este mes, hasta mayo del 2017 comienza un proceso de renovación del vestíbulo de la estación, compuesto por 6.650 metros cuadrados. Ya desde 2015 viene renovándose y mejorando el estado del monumento histórico y patrimonio de la humanidad que es la terminar de la línea Mitre, Retiro.

Sin embargo esta parte del proceso resulta ser la más comprometedora, debido a que por el vestíbulo circulan unas 60.000 personas.

Las renovaciones que se harán

Los pisos recuperarán su color símil granito original y las paredes y columnas quedarán limpias de avisos publicitarios, semejando el estado de la estación en sus orígenes.

Se restaurarán los ventanales originales del vestíbulo y los artefactos lumínicos tradicionales, pero se iluminarán con tecnología LED. La modernidad no se dejará de lado: Se incorporarán máquinas para cargar el saldo de la tarjeta SUBE y se crearán áreas de espera con bancos, donde habrá enchufes para la recarga de celulares. Complemantará la readecuación una nueva cartelería de información al pasajero. •







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



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



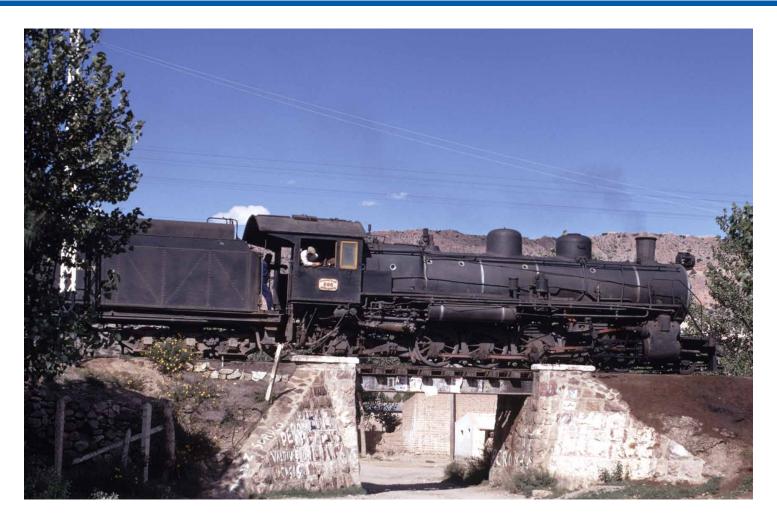
Las locomotoras "800" en Volcán



Luego de la adopción de las locomotoras "estándar" del FC Central Norte Argentino, consistentes en las 3000 (4-6-2), las 800 y 1800 (4-8-2) y las 1300 (2-10-2), las más poderosas se destinaron a las zonas de mayores rampas, entre ellas León –Volcán. En el depósito de León había lugar para cuatro de estas locomotoras, mientras que en Volcán había lugar para seis. En las fotos de los últimos años como la que inicia esta nota y que tomó Bob Cable en Volcán, se observan dos de estas formidables máquinas, la 863 y la 872, ambas fabricadas por Henschel und Sohn de Alemania en 1938. Corresponden a la Serie C14 del FC Central Norte Argentino, luego Belgrano y fueron derivaciones de las C12, locomotoras similares hechas por Baldwin Locomotive Woks de EE. UU en 1921, en cantidad de 60 unidades.

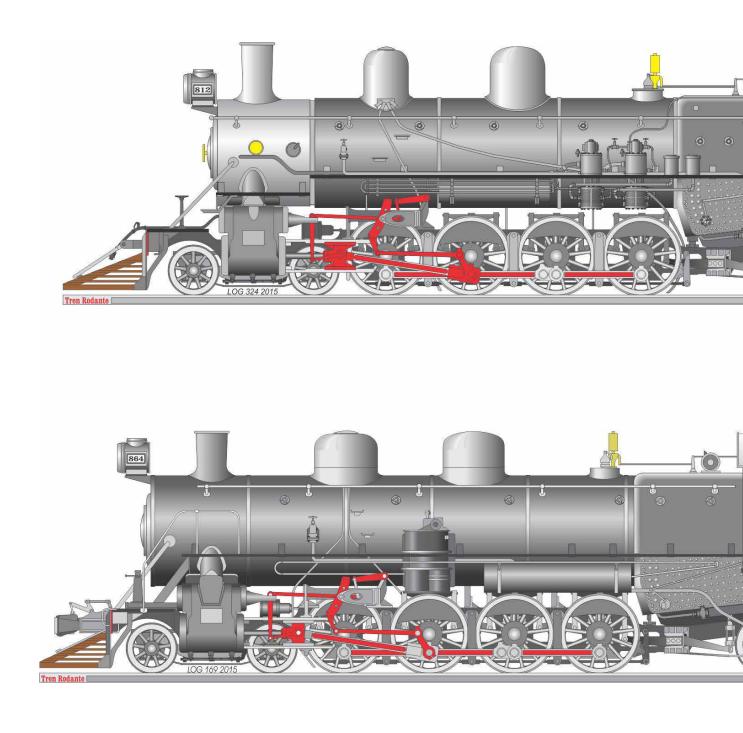
El éxito del diseño hizo que el ya FC Belgrano adquiriera 60 locomotoras más, tal vez el mayor pedido conjunto de una misma serie a las compañías Baldwin en 1947, con 30 unidades y American Locomotive Works (Alco) otras 30 unidades en 1948. Estas fueron las C16 y se numeraron 1801 a 1860.

Una sola 800 ha sido conservada y está en Campo Quijano, Salta, la 838.





Locomotoras serie C12 y C14





("800") del Ferrocarril Belgrano

Por Luis Gutiérrez



Materfer presentó su nueva tripla



La firma Materfer ha presentado un nuevo coche motor bidireccional compuestos por tres coches acoplados entre sí (Tripla DMU), de trocha 1000 mm. La unidad de prueba ha hecho varios viajes de prueba y ajustes y ahora está siendo ofertada en el mercado regional.

Los coches son dos de ellos motrices y uno remolcado, aptos para todo tipo de servicio ferroviario, con cabinas de conducción en ambos extremos, cadena de tracción diésel eléctrica compuesto por motor-generador, tres variadores de velocidad y seis motores de tracción dispuestos en sus respectivos ejes, con fórmula B-B + B-2 + 2-2.

El espacio interior de cada coche extremo, consta de una cabina de conducción y un salón para pasajeros, mientras que el coche intermedio es totalmente salón de pasajeros. Cada uno de los tres salones tienen dos accesos con puertas laterales de ascenso y descenso.

Estructura

Construida según las normas de la AAR, está compuesta por un bastidor con largueros y travesaños. La carrocería está construida con caños estructurares

conformados para laterales, techos y frentes. Todo el conjunto está soldado eléctricamente y verificado geométricamente.

Sobre el mismo está aplicado el forro exterior, de chapa de acero de 1,6 mm de espesor soldadas entre sí y a la carrocería. El revestimiento interior de la carrocería está constituido por placas de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) ancladas a la estructura de la caja.

El piso de la carrocería está constituido por chapa de acero plegada y soldada al piso del bastidor. La parte inferior de esta placa está protegida térmica y acústicamente, mientras que la parte superior tiene un enchapado con resinas fenólicas sobre la que tiene pegada una alfombra de goma especial para pisos.

Entre ambas superficies de frentes, cielorraso, laterales y piso se interpone una capa de poliuretano expandido, a los efectos de proporcionar una eficiente aislación termo acústica.

Ambos frentes de la unidad, que corresponden a las cabinas de conducción, son de diseño aerodinámico y están construidas con PRFV fijado a una estructura de tubos estructurales y contienen a los amplios parabrisas con cristales de seguridad.





Puertas y ventanas

Cada coche tiene puertas dobles tipo plegadizas de accionamiento neumático en sus laterales operadas por el conductor o guarda a cargo y puertas batientes manuales para el pasaje entre coches, así como también en la separación de las cabinas de los salones y para el acceso de las cabinas desde el exterior. Por seguridad, con puertas abiertas la unidad no se mueve.

Las ventanas laterales son corredizas tipo guillotina aptas para coches ferroviarios. Los vidrios son de policarbonato para evitar vandalismos y de fácil recambio cuando los mismos se deterioren con el uso, pero a pedido del usuario pueden ser de vidrios laminados o templados.

Interior

Los asientos son fijos, dobles, unidireccionales, con apoyabrazos y anti vandálicos. Se disponen por mitades orientados hacia el centro de cada salón. Sobre los mismos y en ambos laterales se ubican los portaequipajes. Cada

unidad dispone de un baño y un lavabo, ubicado al lado de la cabina con un cierre del tipo libre/ocupado. El baño cuenta con inodoro y un lavabo de acero inoxidable con canilla de descarga de agua limitada y un espejo.

La unidad tiene un sistema de aire acondicionado de 130.000 BTU que realiza las funciones de ventilación, calefacción, refrigeración y deshumidificación de las salas de viajeros.

Cabinas de conducción

Las cabinas son iguales y disponen de un pupitre de comando sobre el que se ubican las palancas de aceleración y frenado, el instrumental de control correspondiente, una pantalla de color tipo Touch Screen para visualización de datos, pantallas de color de las cámaras de video retrovisoras, los interruptores de iluminación exterior e interior, señalizaciones y alarmas. También poseen gavetas para el libro de órdenes, reglamentos y otros de orden personal. Sobre uno de los laterales se encuentra el asiento del acompañante del conductor y en el lado opuesto el accionamiento mecánico del freno de mano. En el frente exterior hay un limpiaparabrisas y lava parabrisas de accionamiento eléctrico.

El confortable asiento para el conductor se encuentra ubicado en el centro de la cabina, con regulación y suspensión. La cabina cuenta con dos artefactos de iluminación y todos los instrumentos tienen iluminación interior.

Debajo del chasis del coche, en ambos frentes se ubican las bocinas neumáticas, en dos tonos de sonido, operables desde la consola.

Motorización y equipos

El grupo moto-generador está compuesto por un motor diésel V8 de cuatro tiempos y 750 hp marca Scania, turbo sobre alimentado y refrigerado a aire





y un generador marca WEG 630 KBA en servicio continio, ambos conjuntos vinculados entre sí en forma directa. Completan la cadena cinemática tres variadores de velocidad marca Schneider y seis motores de tracción AC marca Electromac de 63Kw.

El conjunto neumático comprende un compresor de aire acoplado directamente al motor diésel, un depósito principal, un circuito de distribución del aire por tuberías para el frenado y los servicios auxiliares, las válvulas de maniobra correspondientes, filtros y decantadores de agua ubicados todos bajo piso. y con fácil accesibilidad para realizar las tareas de revisión y mantenimiento.

La energía eléctrica del DMU es producida por dos alternadores de 80 A accionados por el motor diesel, que se acumula en baterías. La iluminación de los salones está en dos canales sobre el techo, en el vestíbulo y en las escaleras para su visualización nocturna. La iluminación exterior se compone de cuatro faroles de cabecera bajo los parabrisas por cada frente, con luces altas y bajas y de posición, según el sentido de marcha de la unidad.

El freno es el de la afamada firma Knorr Bremse, con discos de freno en ejes remolcados y con unidades frenantes en ejes tractivos. Las zapatas se aplican sobre dos discos dobles ventilados en cada eje del vehículo, en el interior de los bogies. Éstos son de moderno diseño y extensamente probados en servicio en otros vehículos de la firma, resultando confortables y seguros. En ambos extremos de cada eje se encuentran montados los rodamientos de rodillos, que a su vez son alojados dentro de las cajas en las que se apoyan los resortes de la suspensión primaria. Los ejes motrices del bogie motor llevan montadas las coronas y los motores de tracción.

Los coches de la unidad se encuentran vinculados entre sí mediante barras semipermanentes, acopladas con un perno que puede ser desmontado para separarlos. Las barras cuentan con amortiguadores con gomas tipo Spencer, para absorber y amortiguar los esfuerzos de tracción y frenado que se transmiten del coche motor al remolcado. En ambas cabeceras se encuentran disponibles enganche del tipo mandíbula para remolcarlo. •

Datos generales

Longitud de la unidad: 56.400 mm.

Longitud de cada unidad: 18.850 mm.

Longitud entre centros de bogies: 12.000 mm.

Longitud entre ejes de cada bogie: 2.500mm.

Altura máxima 4.000mm.

Ancho máximo: 2.850mm.

Altura del nivel del piso al riel: 1200mm.

Velocidad máxima: 120 km/h.

Capacidad de pasajeros: 190 sentados.

Capacidad de pasajeros con movilidad reducida:

3 espacios para silla de rueda

3 isquiáticos.

Radio de curva mínimo: 120 m

Peso por eje: 9 Tn.

La potente turbina de Scale Trains



Una nueva marca de trenes modelo aparece en el mercado con un producto superlativo, que establece diferencias con la oferta estándar. Con un año desde su anuncio oficial, hoy entrega su modelo de GTEL GAS TURBINE del Union Pacific (apodada Big Blow).

Viene en dos líneas la "Rivet Counter" como para el modelista exquisito y la "Museum Quality" para el obsesionado por lo detalles y la perfección.

Y realmente es un modelo espectacular con intrincados detalles, puertas corredizas y cientos de partes adicionales, pero además y como el prototipo,





dos de las tres unidades están motorizadas y tienen decoders DCC ESU en cada una de ellas, con un peso de mas de 700 gramos en cada unidad (excepto el tender), ofreciendo un poder de tracción muy grande.

Dichos decoders hacen que las luces "marker light" se puedan seleccionar en tres colores prototípicos (Blanco, verde o rojo) la luz de cabina se encienda mientras que el motor diesel auxiliar para maniobras esté en funciones, se iluminan las escaleras y el bogie delantero. También la unidad B (la turbina) hace el sonido del giro de los álabes cuando ésta se enciende. Lo más llamativo es que tiene unos sensores en los bogies que detectan cuando pasa por los desvíos haciendo el sonido del golpeteo y el chirrido de las ruedas al describir la curba.

Tecnológicamente este producto ha superado a muchos modelos, y viene en una caja de cuero en forma de valija y una lupa iluminada, hacen de esto modelo un lujo para el coleccionista. ◆

https://youtu.be/4iMdIFjtGaE





Vagones Märklin con Sonido

La firma Märklin ha realizado en la escala H0 una serie de vagones, con distintos sonidos para darle más realismo a las formaciones y evitar que los sonidos provengan únicamente de las locomotoras o vagones con propulsión, mezclándose con los sonidos característicos de las locomotoras mismas. A continuación hice un pequeño resumen de los mismos.



El pionero ha sido el Vagón de ruidos para locomotoras de vapor número 49962, catálogo 2005/6.

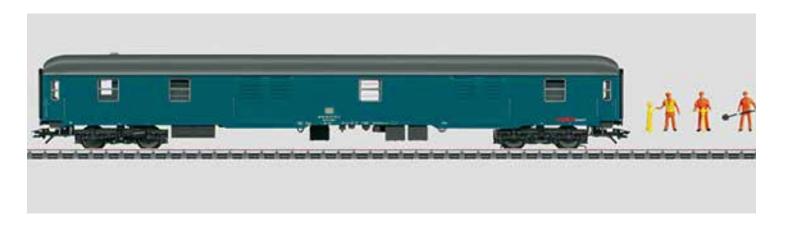
Este coche tiene los sonidos de una locomotora de vapor Su utilización es junto con locomotoras que no poseen sonido. Adicionalmente al ruido de escape en función de la velocidad están disponibles diferentes sonidos de silbatos y campanas, bomba, inyector, caja del distribuidor y otros ruidos.

En el catálogo del 2013 apareció el Coche dormitorio de la DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft) con el número 43252.



Dentro de los sonidos están limpieza de dientes, gárgaras, tirar la cadena del baño, bostezos, ronquidos y consultas verbales del personal del tren.

Para los socios Insider con más de 20 años de antigüedad, está el Vagón de servicio ferroviario, número 49965.



Vagón de servicio ferroviario como vagón taller de los Ferrocarriles Federales de Alemania (DB), basado en el tipo constructivo Dm 902. Las funciones de sonido son de soldadura eléctrica, aserrado, martilleado, esmerilado, afiladora de eje fijo y sonido de compresor, entre otros.

Con el catálogo 2014/2015, está el Coche restaurante WRümh 132, de los Ferrocarriles Federales (DB), número 43866



Los sonidos, entre otros son: camarero, comensal (hombre/mujer), en la cocina 1 ,saliendo de la cocina, en la cocina 2, camarero 2, comensal (mujer) extracción de corcho de champán, brindis , camarero 3, comensal (hombre).

Coche restaurante WRmz 135.0 de la Deutsche Bahn AG (DB AG) del EC 9 "Tiziano", número 43308, catálogo 2016/2017.







Como ruidos ambientales se oyen, por ejemplo, la carga de cajas de bebidas en el coche restaurante o el llenado de los frigoríficos. Además, se oyen diversos sonidos típicos de esta época. Los viajeros piden el desayuno o bebidas y, a continuación, se quejan. El camarero y el cocinero también entablan diálogos.



Coche discoteca WGmh 824 de los Ferrocarriles Federales (DB), número 43868, catálogo 2015/2016

Funciones de sonido mediante tarjeta Micro-SD de 8 GB donde el usuario puede cargar la música que desee. Iluminación interior integrada, Iluminación de cafetería. Juego de luces con LEDs de diferentes colores. Estroboscopio con LEDs blanco frío. La velocidad puede gobernarse mediante el regulador. En función del ritmo si está seleccionado el sentido de marcha adelante, independiente de la música si está seleccionado el sentido de marcha atrás.







Esta es una versión actualizada del 4998 del año 1990

Furgón de equipajes auxiliar MDyge 986 de los Ferrocarriles Federales (DB) número 43992, catálogo 2016/2017



Estado de servicio en torno a los años 1970. Las funciones o bien ruidos están basados mutuamente una en la otra y permiten recrear una escena como tal vez podría haberse desarrollado en esta época en cualquier estación de ferrocarril.

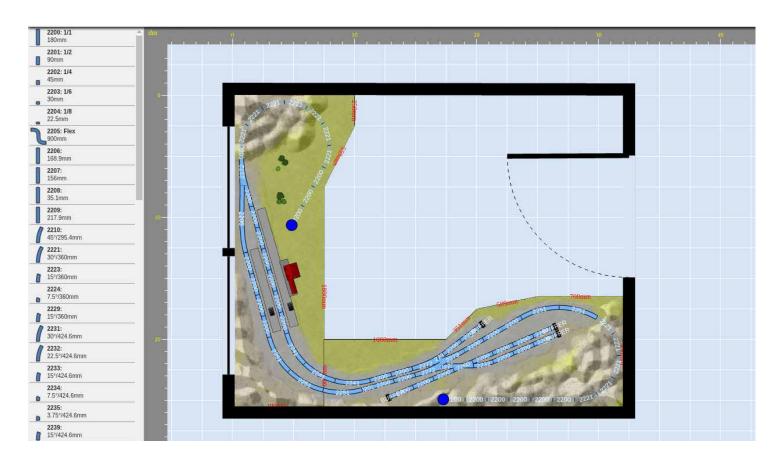
Nos imaginamos un tren que lleva retraso. Debe embarcarse la carga. También la carga llega con un ligero retraso al andén. El maquinista y el mozo de carga están muy tensos, como manda la situación. Y además, acto seguido, en el embarque de la carga de viajeros salen algunas cosas mal.

Que le vaya bien a quien, a continuación, pueda refugiarse en un lavabo para relajarse. ♦



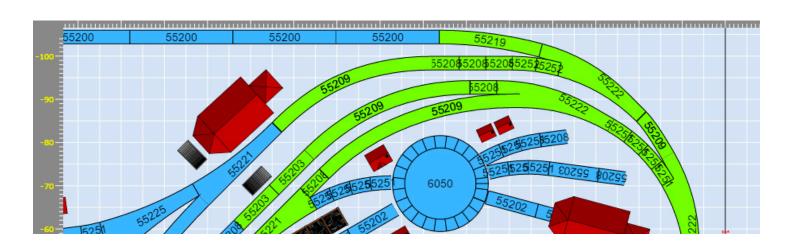


Trax nos brinda una nueva versión



TRAX, el programa gratuito vía internet, ha agregado nuevos accesorios al mismo para que las personas puedan diseñar los diagramas para sus maquetas con mayor facilidad.

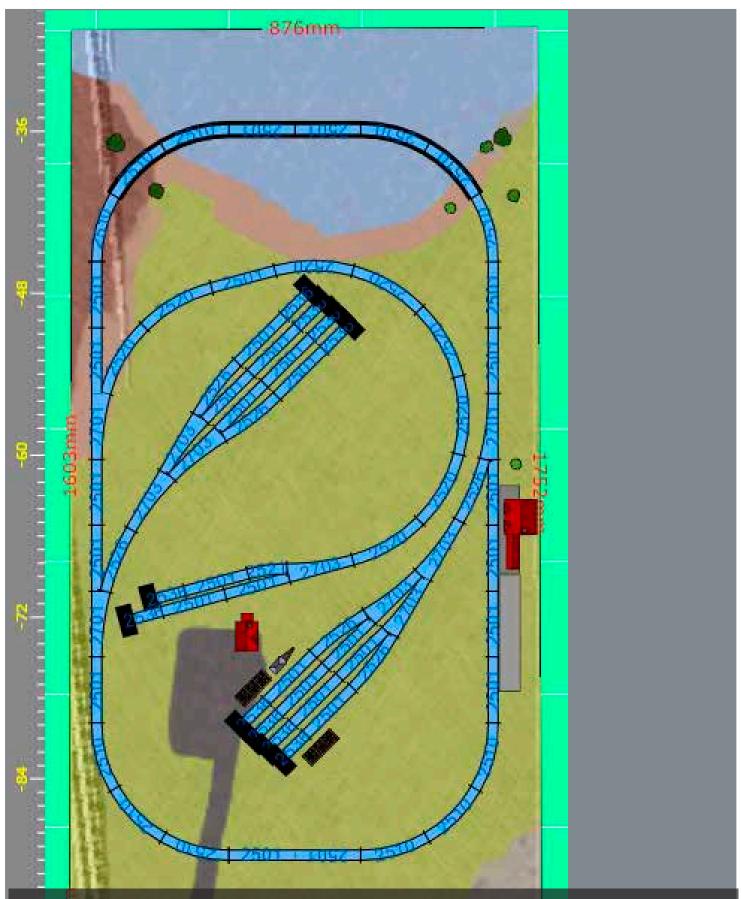
Este software que anteriormente hemos visto y recomendado por su practicidad y simplicidad al momento de armar planos, ahora nos vuelve a sorprender con la incorporación de esta nueva expansión la cual provee desde paredes ventanas y puertas para la estructuras, hasta pintura para simular desde el pasto hasta las montañas. Recomendamos probarlo.



Además de la opción de verlo en pantalla completa necesario para determinar con exactitud el tramado de la vía, y una mayor variedad de escalas para tomar al momento de armar la maqueta. •







El programa es simple y no tiene ninguna especie de animación, sin embargo no requiere instalación, cumple el objetivo de mantener las medidas y su uso es totalmente gratuito, manteniéndose únicamente por publicidades.

































































