

Las Serie C6m del Estado

Tren Rodante

Revista de ferrocarriles de distribución gratuita

Año 29, agosto de 2017

Nº 223

100 Km renovados del Belgrano



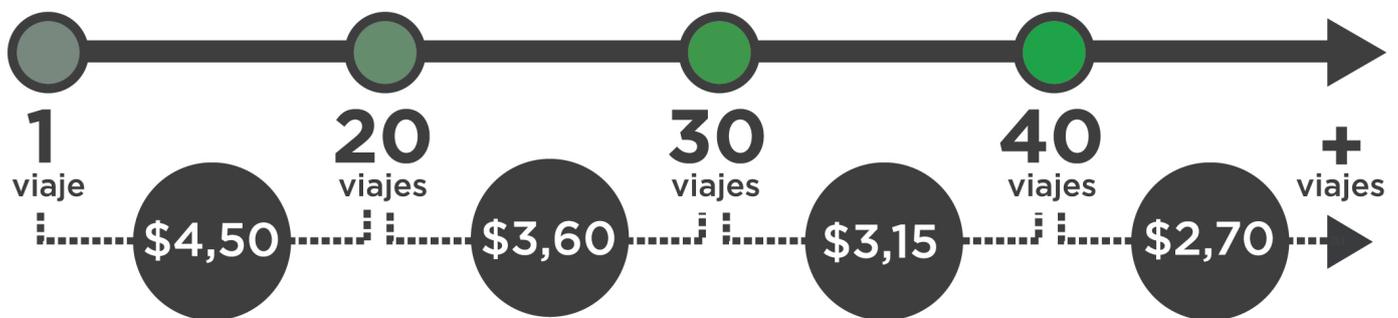
El pequeñísimo mundo de Busch



¿Sabías que cuanto más viajás menos pagás?

Con tu tarjeta SUBE o Monedero podés sumar viajes y beneficiarte con descuentos en tu boleto.

Cuando pasás tu tarjeta por el lector del molinete, se registra la cantidad de viajes que vas haciendo en el mes y a partir del viaje 21 ya empezás a recibir los descuentos.



Conocé más en: buenosaires.gob.ar/subte

f BAsubte

🐦 @BA_Subte



Buenos Aires Ciudad



EN TODO ESTÁS VOS



connecting expertise



Vossloh es una empresa de tecnología ferroviaria líder a nivel mundial, especializada en infraestructura ferroviaria. Al reunir competencias de diversas disciplinas, nuestros expertos desarrollan soluciones integrales provenientes de una única fuente. Para un transporte ferroviario más eficiente, económico y respetuoso del medio ambiente.

www.vossloh.com

vossloh
understanding mobility

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



La renovación del Belgrano en marcha, Foto: Trenes Argentinos Infraestructura.

Staff

Director: Pablo Gutiérrez. **Colaboran en esta revista:** Alejandro Bermejo, 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/ 100 Km renovados del Belgrano

AR/ 40 Mil pasajes de larga distancia

AR/ Avanza el Metrotranvía

AR/ Más frecuencias para Junín

AR/ Dos nuevas estaciones

AR/ Ingenieros verificaron vías del tren

AR/ Traspaso de Ferrobaires a Nación

AR/ Los proyectos ferroviarios

AR/ 2.500 azulejos de humor

AR/ Otro golpe a la preservación

AR/ Se reanudan los servicios del TER

CL/ Tarjeta de adulto mayor en metro

CN/ Nuevo límite de velocidad

RA/ Inversión en la trenes iraníes

IN / Trenes híbridos

ZA/ El orgullo de África

Las Serie C6m del Estado

El pequeñísimo mundo de Busch

Conexión de mangueras de freno



Editorial

El tren ¿es la llave del turismo?

En los últimos números de revistas hemos estado viendo diversos trenes turísticos a lo largo y ancho del mundo, y no es secundario analizar las ventajas que esto trae al país para su crecimiento tanto económico como en imagen, ya que no solo estamos preservando sino también lucrando al tener una atracción más, que en los países del primer mundo es muy valorada, por su historia y calidad.

Tenemos una diversidad de terrenos y climas que nos brindan paisajes inigualables y sin embargo, trenes como La trochita, que es una pieza histórica, apenas si puede dar un breve servicio al correr entre vías cortadas por falta de mantenimiento o vías cortadas por la mano del hombre en absurdas tomas ilícitas de terreno.

Pero esto es solo parte del problema ya que podríamos tener más y mejor con una pequeña inversión si tomamos en cuenta las ganancias que generarán a largo plazo.

No es casualidad la influencia del British Pullman del Reino Unido, el Danube Express de Hungría o, por citar algo más cerca, el Explorador Andino de Perú entre muchos otros trenes turísticos.

El tren atrae turistas y enriquece al país de forma descentralizada, ya que a donde va el tren, va el auge del progreso. ♦

Pablo Gutiérrez

Tren Rodante



Colaboran para hacer esta revista



El ferrocarril del agro argentino



AR/ 100 Km renovados del Belgrano



Se completó la renovación de los primeros 100 kilómetros de vías nuevas en el Belgrano Cargas. Se completaron en simultáneo en 7 frentes de obra a lo largo de los 535 kilómetros que conforman la primera etapa del plan integral de reactivación de 1600 del ferrocarril Belgrano Cargas.

Guillermo Fiad (TAI) y Ezequiel Lemos (TAC), recorrieron el obrador de la localidad de Huanqueros, Provincia de Santa Fe, donde está instalado uno de los 7 frentes de obra de la primera etapa constructiva.

“Hemos finalizado los primeros 100 kilómetros del Belgrano Cargas de







acuerdo a los tiempos programados y seguimos adelante para finalizar las obras como nos comprometimos”, afirmó Fiad.

Las obras de renovación de 1.600 km de vías y la incorporación de nuevo material rodante permitirá triplicar la cantidad de toneladas que hoy se transportan por esta línea y pasar de 1.000.000 toneladas anuales a 4.400.000 en 2019. Por otra parte, se espera aumentar sustancialmente la velocidad comercial de circulación de los trenes: de los 15 km/h promedio actuales a los 30 y 40 km/h proyectados.





La segunda etapa de 500 kilómetros comenzará en septiembre en las provincias de Santa Fe, Salta y Jujuy, mientras que la tercera de 558 km ya fue licitada y comenzará a construirse en marzo del año que viene en Salta, Jujuy y Tucumán. Se proyecta finalizar todo el trabajo en septiembre de 2019. ♦



AR/ 40 Mil pasajes de larga distancia



Más de 40 mil pasajes en tren se vendieron durante las vacaciones de invierno para viajes de larga distancia, y el destino más elegido fue Mar del Plata, informó la Secretaría de Transporte de la Nación.

Con un total de 40.031 pasajes en todos los ramales, el tren que une la ciudad de Buenos Aires con Mar del Plata vendió 15.713 entre el 14 y 28 de julio.

Los servicios de larga distancia que cubre Trenes Argentinos Operaciones unen la ciudad de Buenos Aires con Rosario, Bahía Blanca, Junín, Tucumán, Córdoba y Mar del Plata. La Secretaría de Transporte conducida por Guillermo Dietrich detalló en un comunicado que el segundo destino al que se vendieron más pasajes de tren durante el receso invernal fue Bahía Blanca, con 6.935 pasajes.

Detrás se ubicaron los trayectos en tren a Tucumán, con 6.107 pasajes, a Rosario con 5.812 tickets, Córdoba con 3.874, y Junín, con 1.590. "Los viajes en tren de larga distancia se realizan en coches nuevos y climatizados. Todos los trenes cuentan con un coche comedor", y para algunos destinos "cuentan además con un coche dormitorio especial o camarote, compuesto

de 12 camarotes con 2 camas cada uno", destacó.

La Secretaría recordó que la venta de pasajes está disponible también a través de la página web www.trenesargentinos.gov.ar y los pasajes que se compran por esta vía "tienen un descuento del 5 por ciento".

"Los jubilados tienen un descuento del 40 por ciento; los menores de 12 años, del 50 por ciento, y los menores de 3 años que no ocupen asiento, no pagan pasaje", puntualizó. ♦



**FERRO XPRESO
PAMPEANO**



El ferrocarril del agro argentino

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

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

AR/ Avanza el Metrotranvía



Las obras de la segunda etapa del Metrotranvía alcanzaron el 66 por ciento de avance, pero para llegar a este punto se tuvo que "saltar" al menos un asentamiento, cuyos vecinos no quisieron dejar.

Según remarcaron desde el Gobierno en un comunicado, esta segunda etapa que unirá la Estación Mendoza con la Estación Panquehua se encuentra "íntimamente relacionada con la reubicación de las 120 familias que se encuentran asentadas sobre terrenos fiscales en la traza del Metrotranvía".

Por eso, el IPV llamó a licitación para la adquisición de dos terrenos en el departamento de Las Heras para reubicar a las familias afectadas, que por el momento, "impiden que las tareas se desarrollen de modo lineal".

La construcción de la segunda etapa incluye la construcción de nueve paradores: Suipacha, Moldes, Lugones, Rubilar, Godoy, Patricias Mendocinas, Roca, Burgos y Avellaneda, y tres subestaciones transformadoras.

También se avanza en las labores de electrificación, señalamiento, semaforización y comunicaciones de los 19 cruces de calles que se extienden a lo largo de la nueva traza. Además, se sigue trabajando en el desarrollo de la línea de media tensión que alimentará las catenarias. ♦



AR/ Más frecuencias para Junín



A partir del lunes 11 de septiembre habrá más trenes entre Buenos Aires y Junín: dos nuevas salidas desde Retiro los lunes y los miércoles, que se suman al servicio que parte habitualmente los viernes; más otras dos salidas desde nuestra ciudad los martes y los jueves, adicionales al tren de los lunes. Además, se incorporan tres nuevas paradas en Franklin, Castilla y Rawson, que se suman a la parada en Chacabuco, con lo que el tren pasa a conectar 4 localidades bonaerenses.

Los nuevos servicios son en trenes modernos, climatizados, con coche comedor donde se pueden comprar comidas y bebidas calientes y frías. Se puede viajar en asientos de primera clase (dos filas de dos asientos cada una) y pulman (distribuidos en una fila de una sola plaza y otra de dos). Hay baños en cada coche y dispensers con agua fría y caliente.

“Estas nuevas frecuencias, en coches nuevos y con tres nuevas paradas, forman parte de nuestro compromiso con el transporte público de calidad y la recuperación del sistema ferroviario que ya estamos llevando adelante con la reactivación de los trenes de carga y un ambicioso plan de 14.000 millones de dólares en el área metropolitana, que ya está en marcha”, afirmó Guillermo

Dietrich, ministerio de Transporte de la Nación.

En este ramal se están llevando adelante obras de mejoras en las vías y pasos a nivel. Los trabajos incluyen mejoras en 11 kilómetros de vías y recambio de durmientes. También se colocarán 200 toneladas de piedra nuevas y se renovarán y nivelarán las vías a la altura de 4 pasos a nivel, se mejorará la señalización de los cruces y se repavimentará el paso a nivel sobre la ruta 7.

“Estamos muy felices de poner al servicio de nuestros pasajeros nuevas frecuencias a Junín, que mantienen el nivel de excelencia de las habituales con coches modernos y cómodos, con aire acondicionado, asientos amplios, baños, dispensers con agua fría y caliente y un coche comedor con prestaciones que hacen más agradable la experiencia de viaje”, señaló Marcelo Orfila, presidente de Trenes Argentinos Operaciones.

Días y horarios

A partir del 11 de septiembre, las frecuencias desde la estación de Retiro del ferrocarril San Martín serán los días lunes, miércoles y viernes a las 18:00. Los lunes, martes y jueves a las 04:16 saldrán los trenes desde Junín. Las paradas intermedias son en Franklin, en el partido de San Andrés de Giles, Castilla, Rawson y Chacabuco, en el partido homónimo. ♦



AR/ Dos nuevas estaciones



El 21 de julio se reinaugaron las estaciones Eva Duarte y Marinos del Fournier de la línea Belgrano Sur, en el partido de La Matanza. Las obras demandaron una inversión de más de 70 millones de pesos y benefician a más de 40.000 pasajeros mensuales que utilizan estas dos estaciones. La inauguración fue encabezada por Guillermo Fiad.

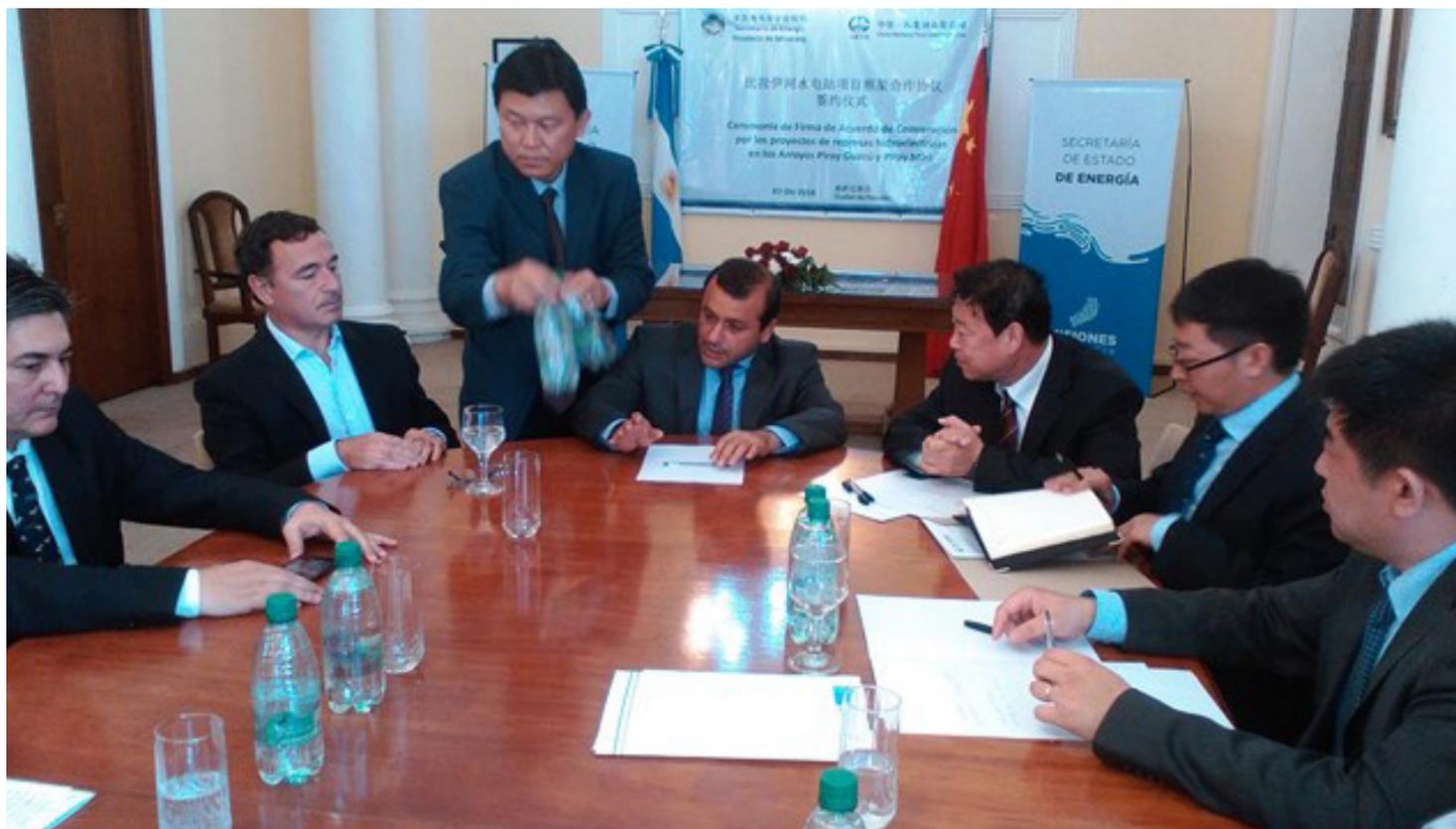
Las mejoras en estas estaciones incluyeron nuevos andenes, la colocación de refugios con techos, nueva iluminación LED y señalética, accesos y rampas para personas con movilidad reducida, boleterías con mayor espacio para los empleados y baños. En ambas estaciones se incorporaron nuevos accesos con molinetes y sistema SUBE.

Estas estaciones se suman a las ya renovadas José Ingenieros, Justo Villegas, Tapiales y Villa Madero y se enmarcan dentro del plan de renovación integral de 21 estaciones del Belgrano Sur que a su vez forman parte de una renovación integral de la línea Belgrano Sur, que incluyen la construcción de un viaducto que extenderá la línea hasta Constitución.

Junto con la rehabilitación de vías y barreras automáticas, la inversión será por un total de 3.000 millones de pesos, a terminar en 2019. ♦



AR/ Ingenieros verificaron vías del tren



Arribó a Misiones un grupo de ingenieros enviado por un grupo inversor chino que evaluó el estado del recorrido ferroviario para el transporte de cargas junto con personal del Belgrano Cargas.

La reactivación de la línea Urquiza Cargas entre Zárate y Garupá, en Misiones, que atravesará gran cantidad de ciudades entrerrianas y correntinas, está en los planes oficiales.

Desde el inicio de la gestión del gobierno actual, se prometió impulsar un conjunto de obras para poner en condiciones más de mil kilómetros de vías, con una inversión estimada de unos 350 millones de dólares. Esta iniciativa, según se ratificó el mes pasado, está en proceso de búsqueda de financiamiento que podría provenir de inversores de la China.

La esperanza del regreso del servicio de cargas (que no incluye al de pasajeros que se encuentra parado desde la caída de la concesión de El Gran Capitán); está puesta en el avance del plan Belgrano y Trenes Argentinos Cargas.

De la información que remitan los técnicos que estuvieron en la tierra colorada, Entre Ríos y Corrientes se sabrá si existe interés de los inversores

por la obra para beneficio de la Región.

Por otro lado se levantaron vías del tren General Urquiza en Buenos Aires, pero aparentemente solo fueron tareas realizadas en un sector de Lacroze, detrás de los galpones de la estación. Donde los rieles levantados eran de vías en desuso, lugar destinado a un estacionamiento de vehículos, pero que no afectaría la vía principal. ♦



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

AR/ Traspaso de Ferrobaires a Nación



Mediante una resolución firmada por el Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, se oficializó el traspaso a la Nación de los servicios que estaban bajo la órbita de la estatal bonaerense Ferrobaires, donde además del “inventario final”, se aprobó “la cesión de 1.044 agentes”.

Publicada a través del Boletín Oficial, la dependencia nacional ordenó realizar las acciones pertinentes “a fin de solicitar las ampliaciones presupuestarias necesarias para afrontar los gastos por prestación de los servicios, ejecución obras y tareas de mantenimiento prioritarias y acciones derivadas de la transferencia del personal, conforme sus funciones”. ♦





ZAPATILLAS Y PASTILLAS DE FRENO
DE COMPOSICIÓN DE USO FERROVIARIO

Mas bajo costo
por kilómetro
mayor vida útil



45
Años

www.SIDEREA.com

AR/ Los proyectos ferroviarios



El plan de inversiones a futuro de Trenes Argentinos Infraestructura (TAI, ex Adif) fue resumido a través de su página recientemente. La propuesta llega a los 1.459 millones de dólares distribuidos en 32 licitaciones que se presentarán entre diciembre de 2016 y noviembre de 2018.

Las obras no incluyen los megaplanes del Ministerio de Transporte como el RER, los nuevos viaductos o la vía a Mendoza, pero sí la reconstrucción del Belgrano Cargas, cuyo plan fue oportunamente presentado en esta revista, la extensión de la renovación de Rosario a Córdoba y las mejoras del área metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Dentro de las obras del AMBA se destaca la reconstrucción de todas las estaciones del Belgrano Norte, la nueva parrilla de vías de Retiro Mitre y la reconstrucción de Playa Alianza.

También hemos adelantado en esta revista el tema de las estaciones del Belgrano. La novedad es la nueva terminal de la línea San Martín en Retiro Mitre, entre la actual y la avenida del Libertador, donde hoy se encuentran los servicios de larga distancia. Todo este área albergará los andenes del nuevo San Martín eléctrico, que desembocará en este lugar, aprovechando la renovada estación Retiro. También se renovará la maltrecha parrilla de vías de la línea Mitre.

Por último todo el servicio de cargas de Retiro pasará Alianza (Santos Lugares), cuya gran playa será dividida entre esta nueva función multimodal y los talleres y cocheras de los nuevos servicios eléctricos del San Martín. ♦

TRENES ARGENTINOS INFRAESTRUCTURA

LICITACIONES PROYECTADAS

Categoría	Descripción	Provincia	Presupuesto (Million USD)	Fecha prevista inicio licitación
Obras civiles	Proyecto de recuperación y mejoramiento de FFCC Gral. Belgrano - Construcción y Reparación de Obras de Arte - Etapa 2 - Ramal C (13 Puentes)	Santa Fe	14	dic-16
Señalamiento	Equipamiento para señalamiento	Área Metropolitana de Buenos Aires	11	ene-17
Vías	Parilla Retiro - Maldonado, renovación de vía y señalamiento.	Área Metropolitana de Buenos Aires	113	ene-17
Obras civiles	Plan Integral de Remodelación Estaciones - Línea Belgrano Norte	Área Metropolitana de Buenos Aires	100	feb-17
Obras civiles	Puesta en Valor Talleres Línea San Martín	Área Metropolitana de Buenos Aires	10	feb-17
Electrificación	Instalación tercer riel para la línea Mitre	Área Metropolitana de Buenos Aires	8	mar-17
Señalamiento	Implementación ATS en las líneas San Martín, Belgrano y Urquiza	Área Metropolitana de Buenos Aires	10	mar-17
Obras civiles	Proyecto de recuperación y mejoramiento de FFCC Gral. Belgrano - Construcción y Reparación de Obras de Arte - Etapa 3 - Ramal C (30 Puentes)	Múltiple	50	mar-17
Vías	Renovación de vía ramal Bosques - Villa Elisa	Área Metropolitana de Buenos Aires	28	abr-17
Vías	Duplicación de vía ramal Tapiales - Bonzi	Área Metropolitana de Buenos Aires	3	abr-17
Vías	Renovación ramal Constitución - Temperley	Área Metropolitana de Buenos Aires	60	abr-17
Obras civiles	Cerramientos Perimetrales Línea Sarmiento Moreno Mercedes	Área Metropolitana de Buenos Aires	14	may-17
Vías	Renovación vías, ramal G y M - Belgrano SUR	Área Metropolitana de Buenos Aires	42	may-17
Vías	Expansión de vía, Estación Lavallol. Línea Gral. Roca	Área Metropolitana de Buenos Aires	1	may-17
Vías	Renovación de vía ramal Maldonado - J. L. Suárez	Área Metropolitana de Buenos Aires	2	jun-17
Obras civiles	Cerramientos Perimetrales Línea Roca Haedo Temperley	Área Metropolitana de Buenos Aires	8	jun-17
Obras civiles	Proyecto de recuperación y mejoramiento de FFCC Gral. Belgrano - Construcción y Reparación de Obras de Arte - Etapa 3 - Ramal C12 (30 Puentes)	Múltiple	50	jun-17
Vías	Renovación de vías, ramal Sáenz - Tapiales - Ramal "G" Línea Belgrano Sur	Área Metropolitana de Buenos Aires	9	ago-17
Obras civiles	Plan Integral de Remodelación de Estaciones Línea Roca - Avellaneda-Temperley	Área Metropolitana de Buenos Aires	6	ago-17
Obras civiles	Plan Integral de Remodelación de Estaciones Línea Roca - Temperley-Bosques	Área Metropolitana de Buenos Aires	5	ago-17
Obras civiles	Plan Integral de Remodelación de Estaciones Línea Roca - Haedo-Temperley	Área Metropolitana de Buenos Aires	8	ago-17
Vías	Renovación integral línea Belgrano Cargas ETAPA III: ramales C12, C, C8 de Jujuy, Salta y Tucumán	Múltiples	407	sep-17
Vías	Renovación Vías Mitre Rosario-Córdoba Etapa 2 - Duplicación Vía Tortugas Villa María	Córdoba	160	sep-17
Vías	Renovación Vías Mitre Rosario-Córdoba Etapa 3 - Villa María-Córdoba	Córdoba	143	sep-17
Vías	Renovación Vías Mitre Rosario-Córdoba Etapa 4 - Tortugas-Rosario (Descendente)	Santa Fe	123	sep-17
Vías	Paso sobre nivel LBS / Roca	Área Metropolitana de Buenos Aires	19	oct-17
Vías	Renovación de vía ramal Sáenz - Tapiales - Ramal "G". Belgrano Sur	Área Metropolitana de Buenos Aires	11	oct-17
Obras civiles	Remodelación Techos Estación La Plata Línea Roca	Área Metropolitana de Buenos Aires	10	nov-17
Obras civiles	Cerramientos Perimetrales Línea Belgrano Sur - Ramal G	Área Metropolitana de Buenos Aires	11	nov-17
Obras civiles	Cerramientos Perimetrales Línea Belgrano Sur - Ramal M	Área Metropolitana de Buenos Aires	14	nov-17
Obras civiles	Estaciones modulares Línea Belgrano Sur	Área Metropolitana de Buenos Aires	7	nov-17
Obras civiles	Nueva estación Ezeiza	Área Metropolitana de Buenos Aires	2	nov-17
			1459	



AR/ 2.500 azulejos de humor



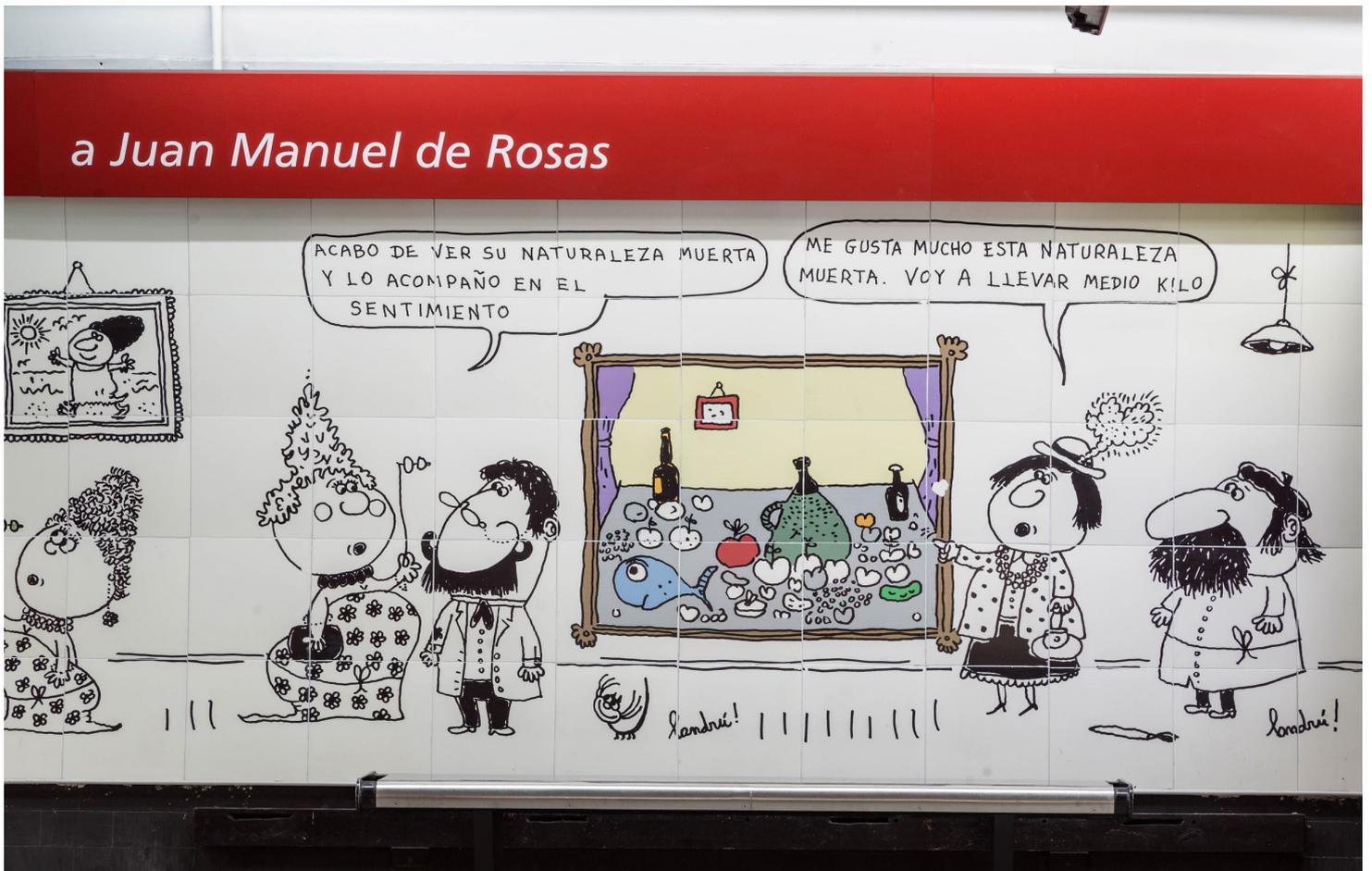
Juan Carlos Colombres, popularmente conocido por su seudónimo Landrú, fue un humorista gráfico argentino caracterizado por sus ironías sociopolíticas en las cuales incluía la caricatura tanto gráfica como textual.

Como reconocimiento a su extensa labor, tuvo una muestra en el ámbito del subterráneo que fue inaugurada en la estación Callao de la línea B del Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires.

La muestra está en cada uno de los andenes de la estación, que fueron realizados con 2.500 azulejos cerámicos.

La idea estuvo a cargo de la empresa Subterráneos de Buenos Aires (Sbase) junto a la Fundación Landrú, "con el objetivo de recuperar y difundir la obra del dibujante como parte de la cultura de los argentinos".

Con el objetivo de ser además un homenaje al humorista gráfico fallecido el pasado 6 de julio, seleccionando trabajos que fueron publicados de 1957 a 1978 en medios como el diario Clarín y las revistas La Nación, Gente, Para Ti, Ve a Lea y Tía Vicenta, esta última fundada y dirigida por el dibujante. ♦



AR/ Otro golpe a la preservación



Es necesario difundir que el mes pasado sucedió un hecho desgraciado para los apasionados del riel, pese a tener todas las de la ley a favor: Fue chatarreado por ADIF parte del material preservado en la Sede Lynch del Ferroclub Argentino, el que había quedado en el área de la Universidad de Tres de Febrero.

¿Cómo es esta historia? El predio del Ferroclub de Lynch, la mayor concentración de material preservado en la Argentina fue ocupado a partir de unos años en su mayor parte por dicha universidad (Untref), quedando parte del material preservado en jurisdicción de ésta.

El Ferroclub Argentino pidió el movimiento de una parte ese material a su nueva reducida zona y que el resto sea ofrecido a otras entidades o Municipios, pero más rápido que los trámites, que los reclamos y que las advertencias del desastre, llegó el soplete y chatarreó casi todo lo valioso (Bronce, cobre y hierro, bien conocemos esta historia) dejando unas carcazas de chapa. Recién ahí la Untref (por orden de ADIF, dicen éstos) dejó acceder al Ferroclub para que retire lo poco que quedó: cuatro bogies de madera y un tender semi cortado.

Y la historia no termina aquí. La gran grúa Booth, un objeto para conservar



DISCOS DE CORTE

KLINGSPOR

TEL: 011 4823 6519



por su utilidad y gran valor histórico (funcionó en la antigua playa del Dock Sud del FCER), la tiene apropiada la Untref.

Las vías 7, 8 y 9 de playa Norte, que por contrato debían permanecer en la Untref para uso ferroviario como cola de maniobras, ya no existen, fueron levantadas sin autorización y en clara violación del acuerdo firmado. La vía 10, única posible cola de maniobras del Ferroclub y que posibilitaría efectuar allí un acceso a la calle de la zona operativa, se encuentra dentro del predio de UNTREF y corre serio riesgo de también ser levantada.

Sin esta vía, el Ferroclub definitivamente queda aislado y sin poder maniobrar su propio material. ♦



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

AR/ Se reanudan los servicios del TER



A partir de mediados de julio la empresa Tren Patagónico restableció el servicio local entre Ingeniero Jacobacci y San Carlos de Bariloche con una frecuencia semanal.

La vuelta del Tren Expreso Rionegrino (TER) obedece a un pedido del presidente interino del Ente de Desarrollo de la Región Sur rionegrina, Néstor Ayuelef al Ejecutivo Provincial en virtud de los inconvenientes que presenta la ruta Nacional 23 en esta época del año debido a las duras condiciones invernales.

G. Sirito & Asociados

Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales



MASTER GOM S.R.L.

TIMKEN



ASESORÍA INTEGRAL
FERROVIARIA, SL (ESPAÑA)

Fundarg SRL



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

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

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





Al pedido del funcionario, se le venían sumando el de los cientos de usuarios que encuentran en esta formación ferroviaria un servicio confiable, cómodo y accesible para viajar.

Luego de la última nevada que azotó a gran parte del oeste rionegrino, el tránsito por la ruta Nacional 23, de ripio, quedó restringido y los micros de pasajeros no circularon durante casi una semana.

Esta situación generó serios inconvenientes a personas de la Región Sur que debían asistir a consultas y tratamientos médicos a Bariloche o a realizar otros trámites.

“En principios del TER va a cumplir una sola frecuencia semanal que va a ser los días miércoles. Vamos a ir evaluando la demanda y también como funciona esta formación. Si es necesario sumar una frecuencia más, seguramente lo vamos a hacer”, detallaron ayer fuentes ferroviarias.

Esta formación ferroviaria, compuesta por un coche motor Fiat TER remotorizado de dos unidades tiene una capacidad de 144 pasajeros. El costo es de 192 pesos el pasaje, para unir Ingeniero Jacobacci con San Carlos de Bariloche. ♦



COPIMEX

CONSTRUCTORA AGROPECUARIA COMERCIAL
E INDUSTRIAL SOCIEDAD ANONIMA

DESDE 1947

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



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

CL/ Tarjeta de adulto mayor en metro



Metro de Santiago inició el proceso de entrega de la Nueva Tarjeta Adulto Mayor, iniciativa que proporciona un descuento en la tarifa para las personas que cumplan los requisitos establecidos en la normativa.

De acuerdo a la empresa, para acceder a esta instancia se deben seguir dos disposiciones específicas:

- 1- Ser mujer mayor de 60 años u hombre con más de 65 años.
- 2- Recibir algún tipo de pensión o jubilación.

¿Cómo funciona?

El dispositivo es una tarjeta personal e intransferible, en la cual estará la fotografía e información personal de la persona. A ello se le suma un chip que estará a la altura de la tecnología que habrá en las nuevas líneas del Metro.

La tarjeta dispone del descuento de 14 viajes semanales, cifra pensada en dos tarifas diarias. ♦



CN/ Nuevo límite de velocidad



La exitante velocidad de 300 km/h de los trenes bala se van a convertir en poco tiempo cosas del pasado.

China autorizó un cambio en la velocidad máxima de la línea ferroviaria de alta velocidad Shanghai-Beijing para aumentar a 350 kilómetros por hora.

Junto con una modernización, ahora pueden alcanzar una velocidad máxima de 400 km/h.

Cientos de trenes se actualizarán a la velocidad máxima superior y más líneas se les permitirá correr a la velocidad de 350 km/h y, posiblemente en dos años, a los trenes se les permitirá correr a 400 km/h.

Los viajeros podrán navegar entre las dos ciudades en sólo 4 horas a bordo del tren G1, que une ambas ciudades.

En la actualidad, esos trenes de bala se arrastran por todo el país a velocidades máximas de sólo 300 kilómetros por hora, haciendo el viaje de 1.318 kilómetros en apenas 4 horas y 49 minutos.

Cuando la velocidad máxima de 400 km/h este permitida, el tiempo de viaje de Shanghai a Beijing bajará a 3,5 horas. ♦



RA/ Inversión en la trenes iraníes



La Organización para el Desarrollo Industrial y la Renovación de Irán y Transmashholding, la mayor empresa rusa de construcción de máquinas ferroviarias de Rusia, firmaron un contrato en Teherán.

Según el acuerdo, las dos partes inaugurarán una corporación conjunta, el 80 por ciento de cuyas acciones se destinarán a los rusos y el 20 por ciento a Irán, dijo el director general de IDRO, Mansour Moazzami.

También señaló que la parte rusa se ha comprometido a comprar una compañía iraní de fabricación de automóviles de ferrocarril y realizar una inversión de 2.500 millones de euros (alrededor de 3.000 millones de dólares) en Irán.

ambas empresas coordinarán esfuerzos para satisfacer la demanda iraní de 2.000 nuevos vagones de metro.

Irán ha intensificado sus esfuerzos para renovar su vieja industria ferroviaria atrayendo inversiones extranjeras a la luz del Plan Integral de Acción Conjunto, un acuerdo nuclear entre Teherán y el Grupo 5 + 1 (Rusia, China, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia Y Alemania), que entró en vigor en enero de 2016 y puso fin a las sanciones contra el Irán relacionadas con el uso de armas nucleares. ♦



IN / Trenes híbridos



Para reducir el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes, los trenes de la extensa red ferroviaria india de la compañía estatal Indian Railways comenzarán a utilizar formaciones que utilizarán un sistema mixto de energía solar y diésel. En este caso, los paneles no suplantarán de forma completa a los motores diésel, ya que sólo serán un complemento para proveer de energía a diversos sistemas eléctricos de la formación.

El sistema de energía solar se basa en una serie de paneles ubicados en el techo de cada uno de los vagones de los trenes DEMU (Diesel Electric Multiple Unit), como se denomina el flamante sistema implementado por Indian Railways de forma conjunta con el Instituto Indio de Tecnología.

De esta forma, la energía recolectada por los paneles el sistema solar permitirá suministrar unos 300 vatios para la iluminación LED, el aire acondicionado y otros sistemas eléctricos del tren de pasajeros. A su vez, unas baterías almacenan la energía en baterías para los días nublados o durante los trayectos nocturnos.

La locomotora mantiene el sistema tradicional mediante los generadores diésel, pero esta modalidad híbrida basada en paneles solares le permiten



ahorrar unos 21 mil litros de diésel al año.

Esta iniciativa forma parte de varios objetivos que se propuso la Indian Railways, que prevé alcanzar para 2020 una producción de 1 GW mediante paneles solares y aerogeneradores, de forma tal que el 25 por ciento de la energía provenga de fuentes renovables para 2025. ♦



ZAI El orgullo de África



Aunque todavía pequeño, el mercado del turismo en África y, sobre todo, en África del Sur, es un nicho que crece constantemente.

Es que sus ambientes naturales en estado salvaje, su halo de misterio y exotismo dejan ver un mosaico de colores, reflejo de la diversidad que florece en el continente más misterioso.

Asomarse a explorar un poco de ese mundo, es una experiencia que se puede vivir de un modo exquisito a bordo de los trenes turísticos que surcan la geografía de esa región.

Considerado los más lujosos del mundo, los trenes sudafricanos que ofrece la compañía Rovos Rail, también llamado “el orgullo de África” hacen honor a su nombre ofreciendo singulares recorridos por Sudáfrica y el continente, a bordo de locomotoras y vagones restaurados con todas las innovaciones y máximo confort.

Los trenes originalmente corrían con locomotoras a vapor pero debido a la progresiva pérdida de la infraestructura para estos vehículos, el uso del vapor solo se circunscribe en las inmediaciones de la central de la compañía, la estación Rovos Rail. ♦









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



El nuevo T 24 AX Special.

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



Fabricación de máquinas
y herramientas para
mantenimiento de vía



Tecnología sobre rieles

info@rieltek.com.ar

Las Serie C6m del Estado

FFCC del Estado

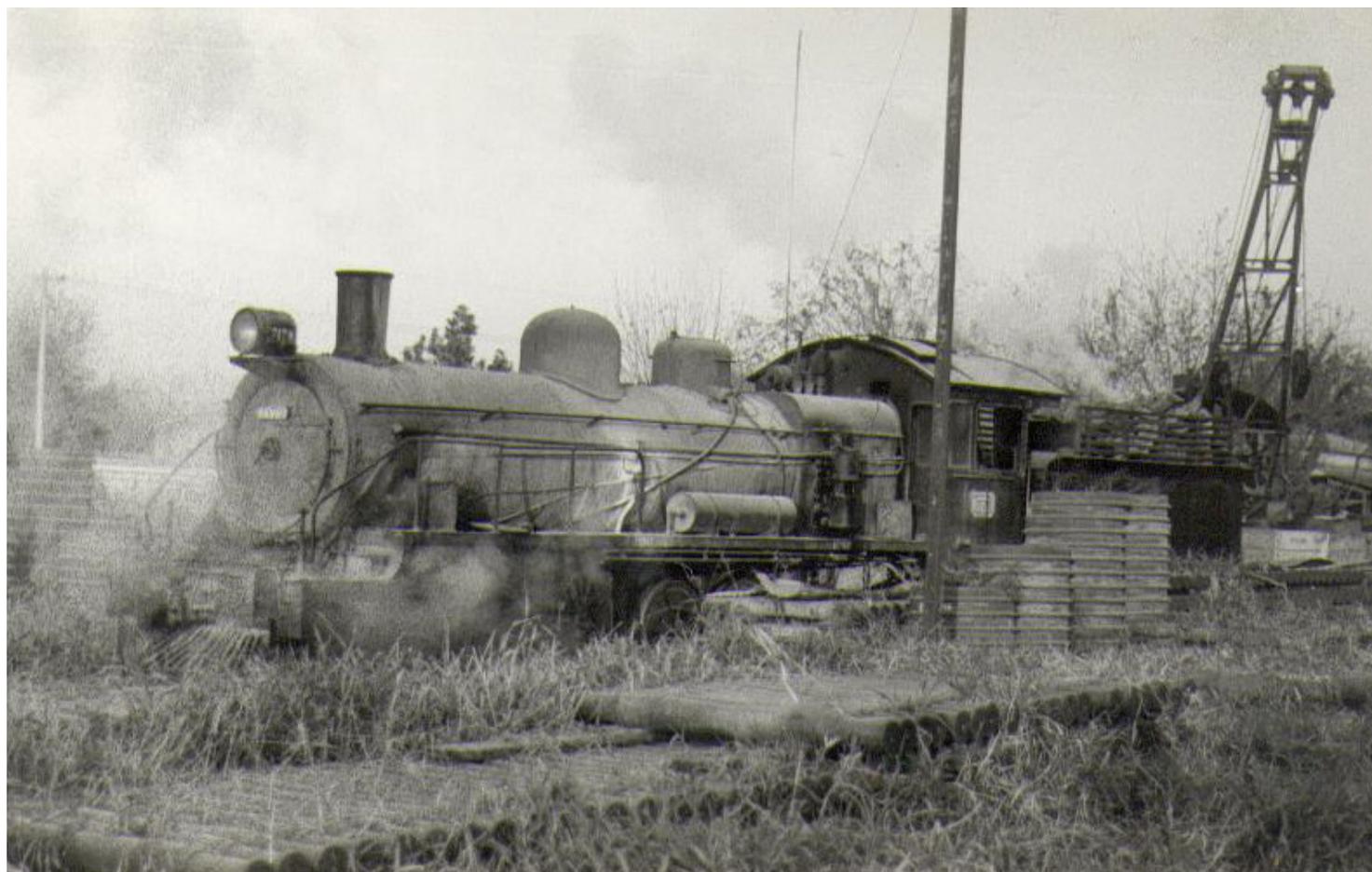


En el número anterior comentamos la historia de las B15 del luego Ferrocarril Belgrano, un proyecto nacional llevado a cabo por los Ferrocarriles del Estado bajo la destacada dirección de Pablo Nogués, quien tuvo que dar soluciones de tracción en un período de guerra mundial, lo que frenó proyectos importantes como el de las locomotoras a condensación e impulsó a desarrollar soluciones locales como el citado caso de la B15

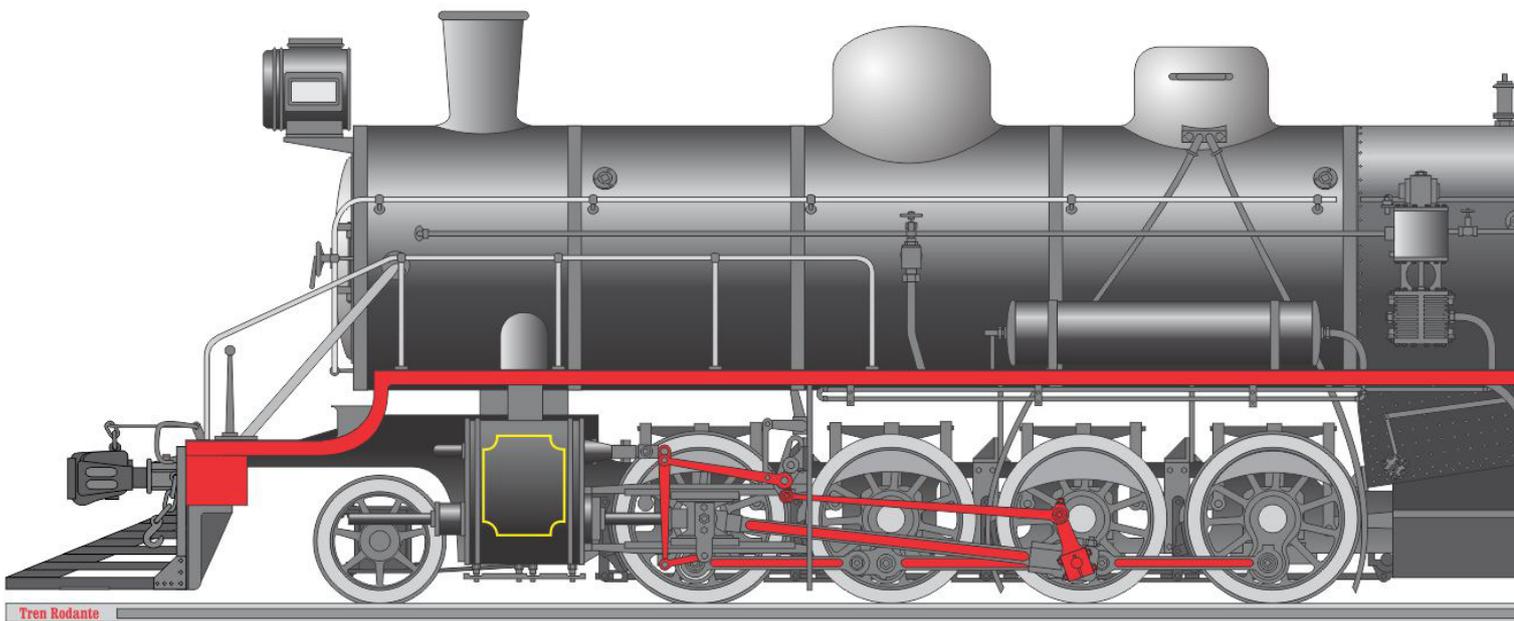
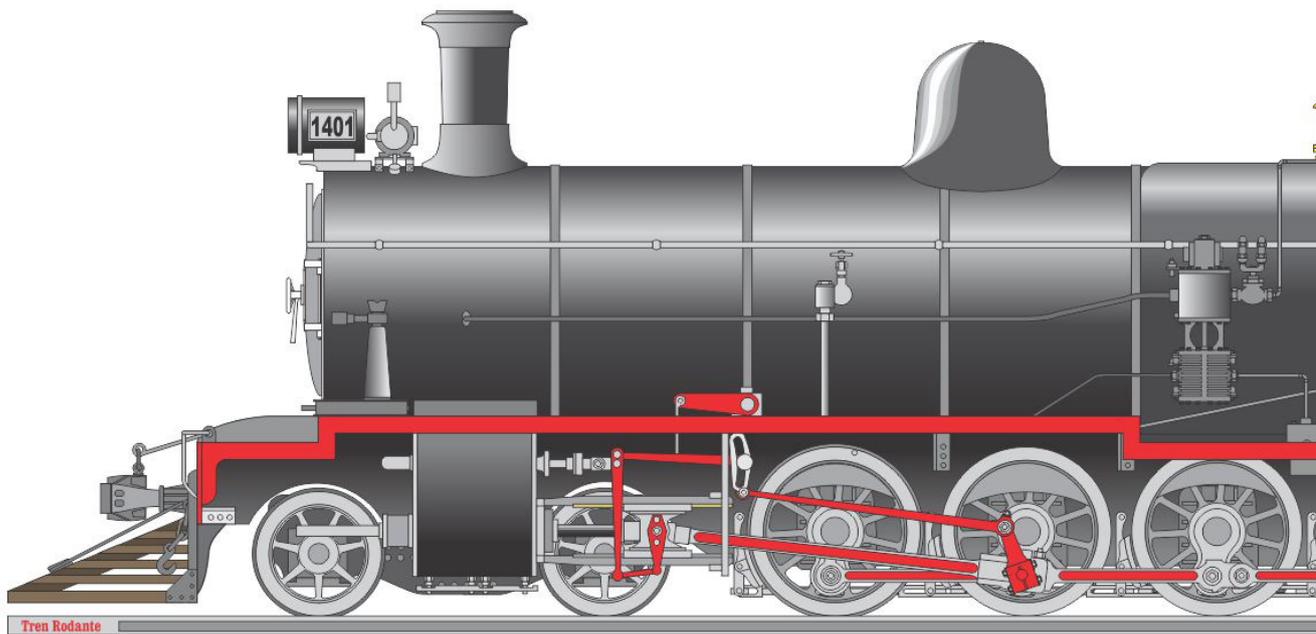
Otro desarrollo importante y más amplio fue la manufacturación de un importante parque de locomotoras obsoletas como lo eran las C6 del ex FC Central Norte (FCCN) y hacer con las partes nobles de ellas nuevas locomotoras ajustadas a las necesidades de tracción del momento.

Las C6 a su vez fueron locomotoras de avanzada para su época, con un rodado atípico como era el 4-8-0 o Mastodon, según la clasificación Whyte. De hecho, fueron las primeras locomotoras de este tipo en circular por la Argentina.

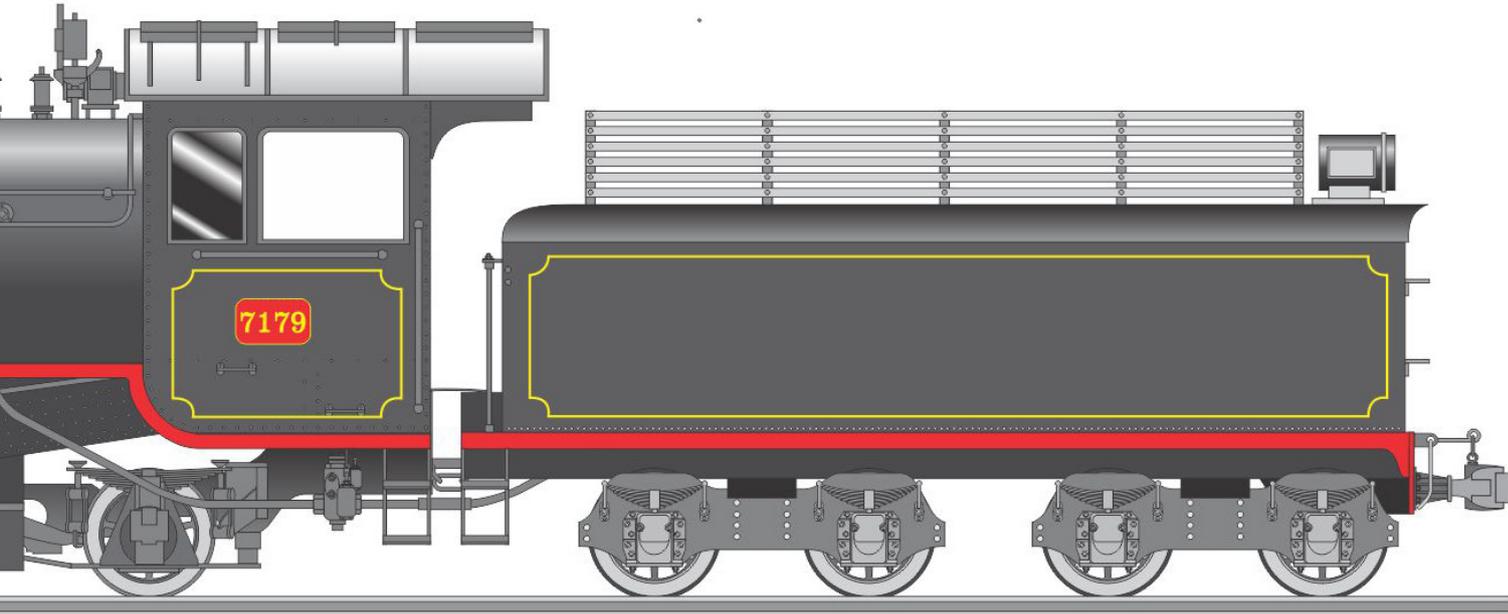
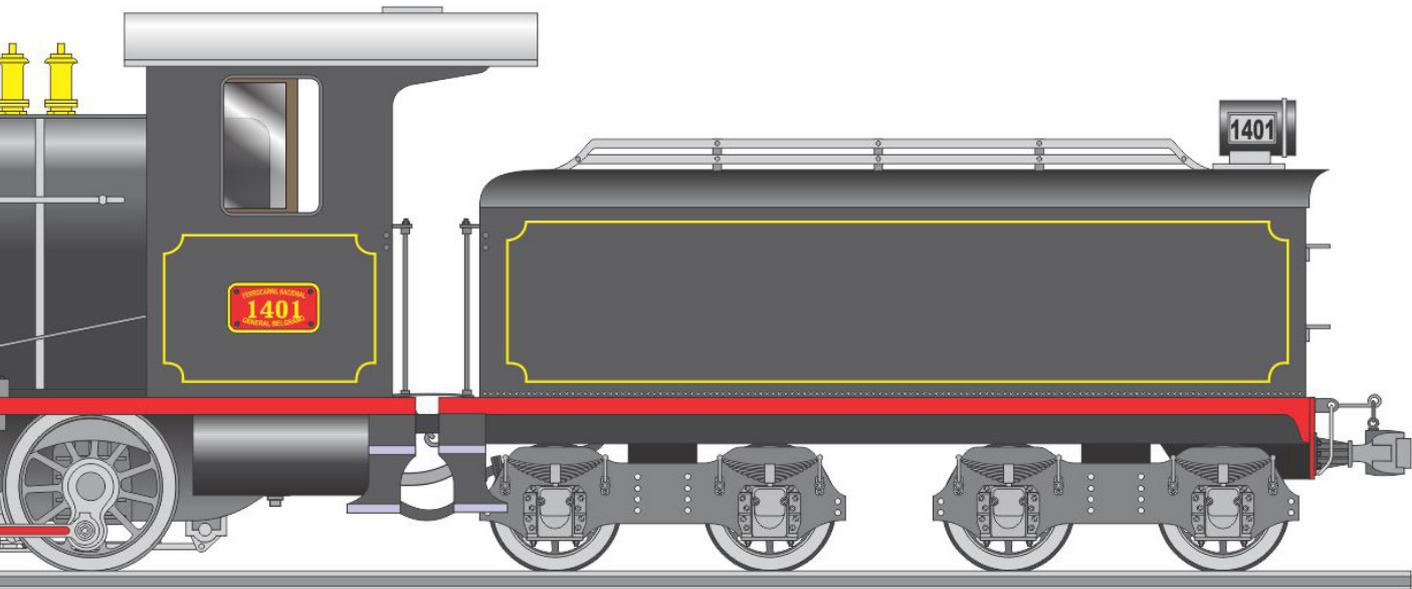
Las C6 las proveyó North British en 1907 en cantidad 39 unidades, 33 al FC Central Córdoba (FCCC, C7) y 6 al FCCN, C6, numeradas respectivamente 51 a 83 y 5 a 10. Eran locomotoras Simples y robustas para el servicio de



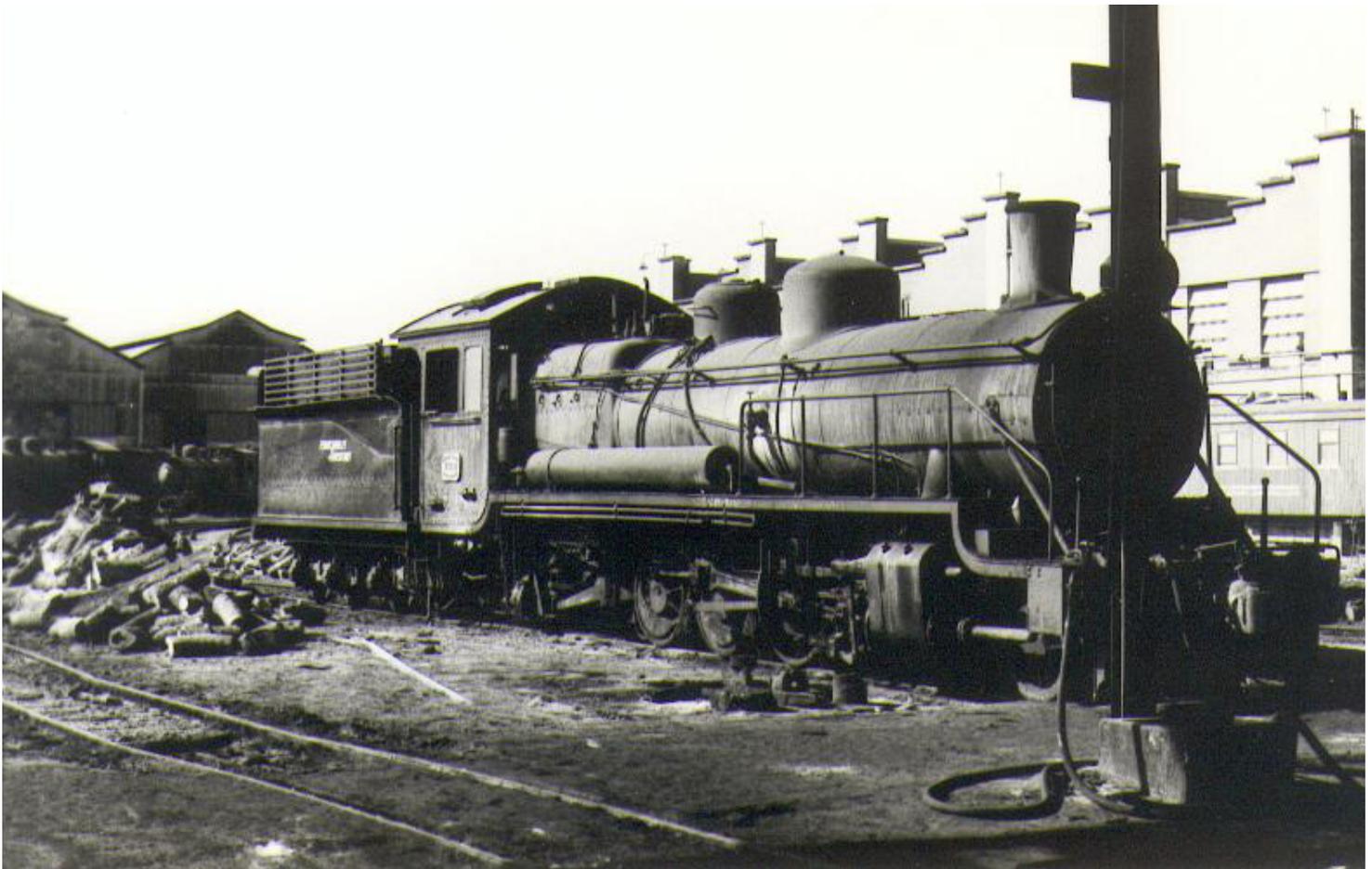
Las Serie C6 y C6m del

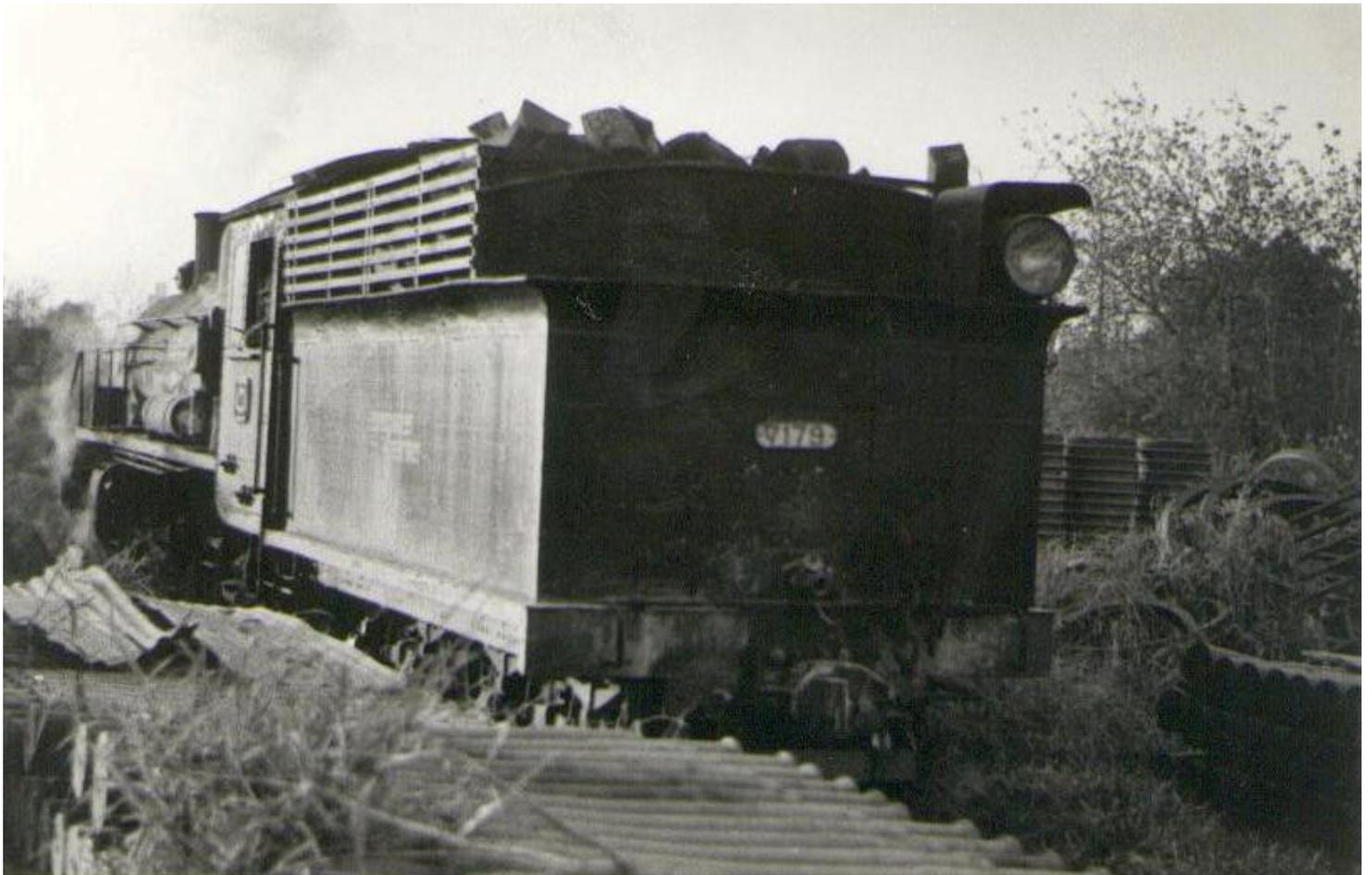


Central Norte Argentino



Fotos: Luis Gutiérrez



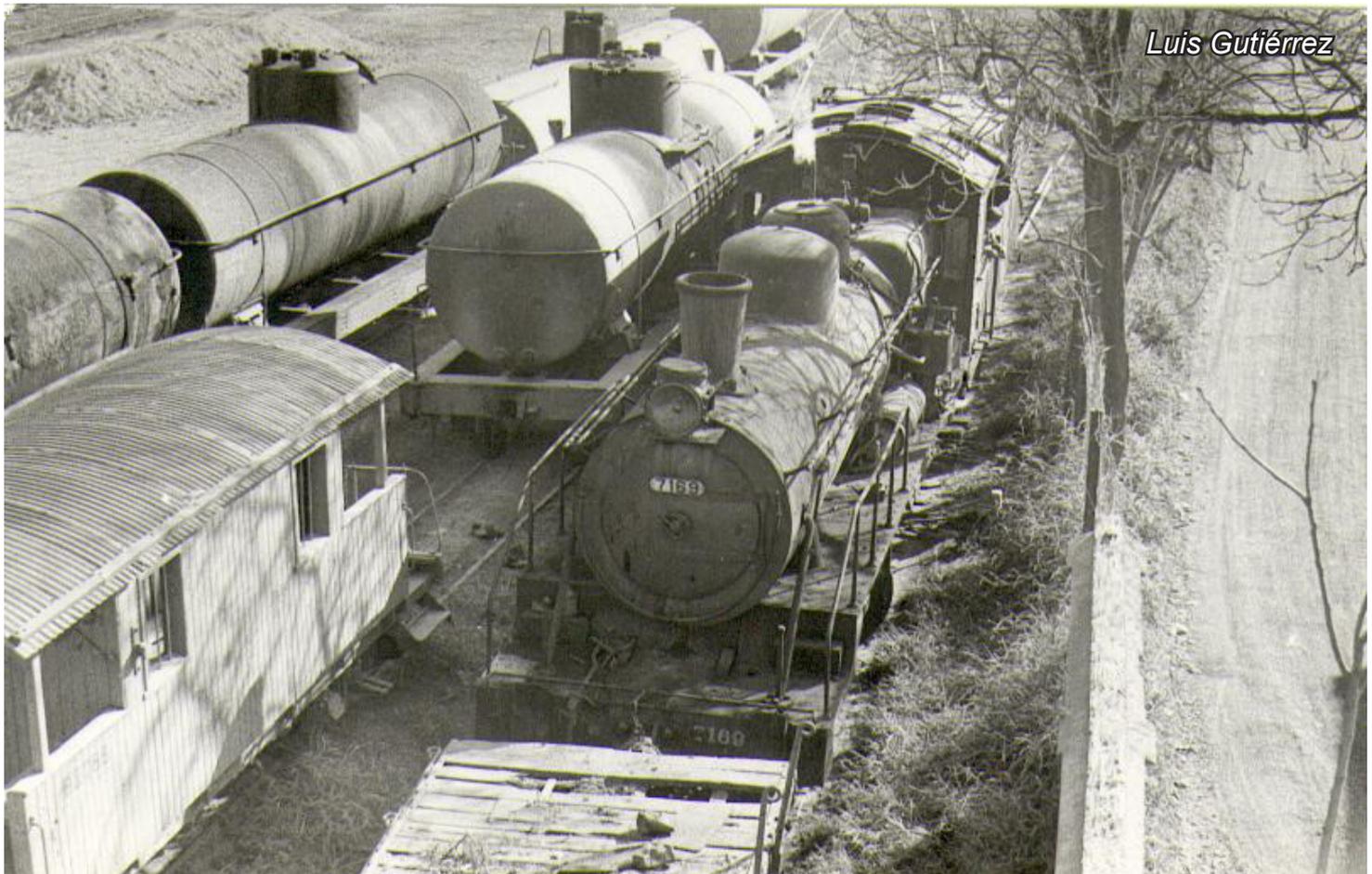


cargas, pero a modo de ensayo, en 1910 y con motivo del Centenario de la República Argentina, la North British expuso una vigésimo cuarta locomotora, pero con sistema Compound, que llevó el número 178 (Las 5 a 10 habían sido renumeradas 172 a 177 para ese entonces).

Los resultados de la economía de la operación debieron ser exitosos, pero el limitado poder de tracción sumado a ser la única de la especie, hicieron que se la convirtiera a Simple en 1930, igualándola a las demás de la serie.

Recordamos que es sistema Simple deriva la misma cantidad de vapor a cada cilindro, pero el Compound sólo alimenta a un cilindro y éste al otro, aprovechando el fenómeno de la expansión del vapor. Cuando se ingresa vapor en el primer cilindro para producir el movimiento, luego es expulsado al otro cilindro, aún con fuerza pero menor, para lo cual el segundo cilindro era más grande para que aumentando su superficie equipare al poder del primer cilindro.

La economía así producida contrarrestaba el poder y la velocidad de las locomotoras, por lo que a medida que se necesitó trenes más veloces el sistema Simple se hizo más común. No obstante, elaborados diseños Compound



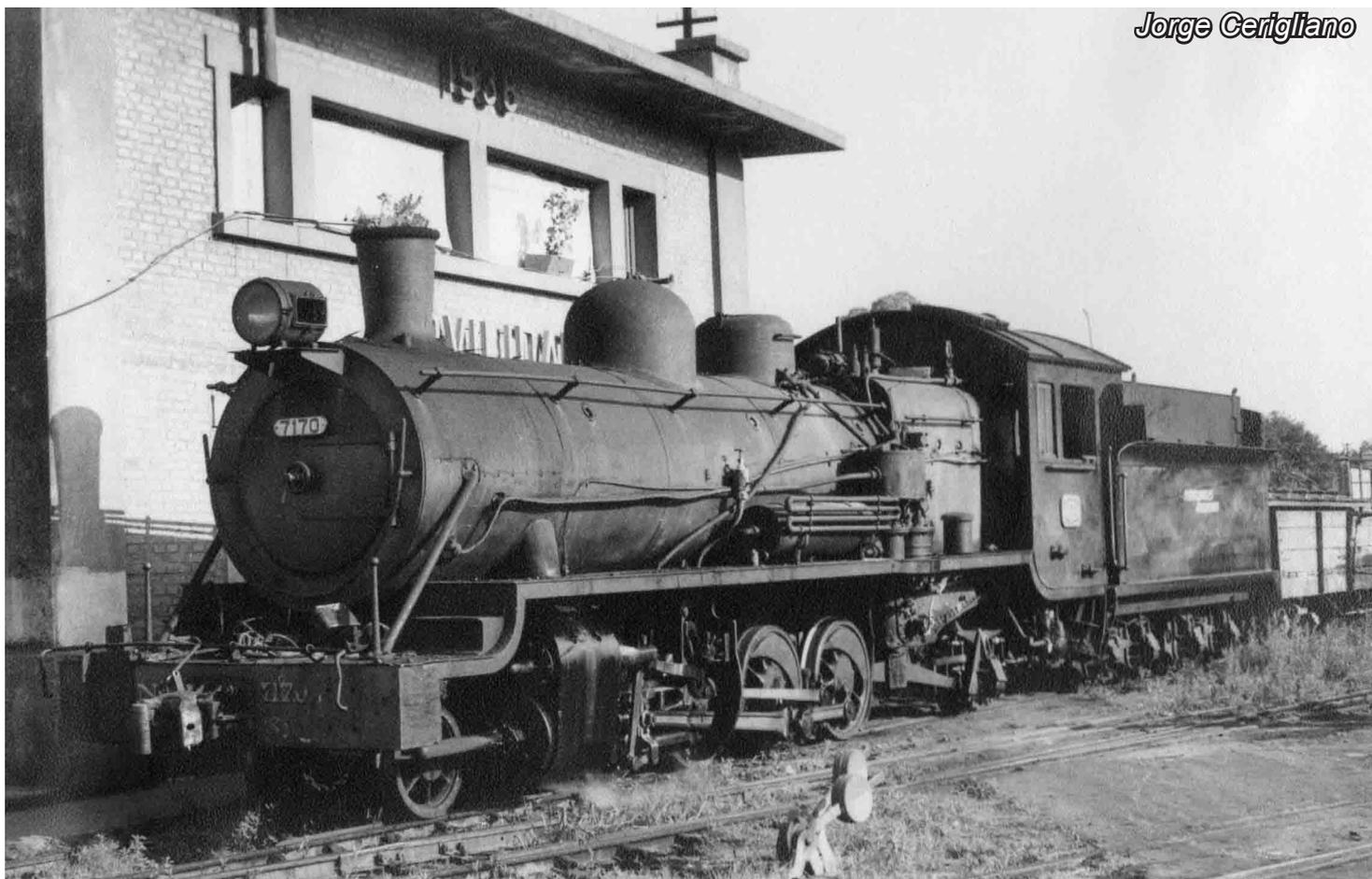
siguieron en boga hasta el fin del vapor.

Volviendo a las C6, en 1938 el Estado compró el FCCC y reunió su parque de las 7 C6 con las 33 C7 del FCCC, decidiendo transformar a las 40 locomotoras en versiones más actualizadas y potentes.

Una primera conversión fue mejorar su capacidad de producción de vapor agrandándole la caja de fuego. Esto implicó alzar la caldera para darle más lugar al hogar, cambiando el aspecto de las viejas máquinas en unidades más modernas. Esta modificación alcanzó a 20 unidades. Tres locomotoras se radiaron y a las 17 restantes se las sometió a una gran modificación en la que sólo se usaron las ruedas, bielas y tender para hacer de ellas una máquina superadora.

De inicio se cambió el chasis de chapa abulonada por uno de barras de acero fundido, dándole mayor peso y resistencia y la caldera también se cambió por una más grande, moderna y de eficiente producción de vapor. La fisonomía de la máquina fue otra, paso de 4-8-0 a 2-8-2, con una casilla que recordaba las unidades estándar del FCCNA.

Los nuevos caballos de hierro fueron exitosos y trabajaron la zona de



Sello postal de la B15

1	17669	1907	FCCC	51	1401	7163	C6m	R 1942
2	17670	1907	FCCC	52	1402		C27	M 1942/4
3	17671	1907	FCCC	53	1403	7168	C6m	R 1941
4	17672	1907	FCCC	54	1404		C27	M 1942/4
5	17673	1907	FCCC	55	1405		C27	M 1942/4
6	17674	1907	FCCC	56	1406		C27	M 1942/4
7	17675	1907	FCCC	57	1407		C27	M 1942/4
8	17676	1907	FCCC	58	1408	7169	C6m	R 1941
9	17677	1907	FCCN	5	172	7172	C6m	R 1938
10	17678	1907	FCCN	6	173	7173	C6m	R 1938
11	17679	1907	FCCN	7	174	7174	C6m	R 1938
12	17680	1907	FCCN	8	175	7175	C6m	R 1938
13	17681	1907	FCCN	9	176	7176	C6m	R 1938
14	17682	1907	FCCN	10	177	7177	C6m	R 1938
15	19084	1910	FCCN		178	7178	C6m	R 1930/8
16	17683	1907	FCCC	59	1409		C27	M 1942/4
17	17684	1907	FCCC	60	1410	7170	C6m	R 1941
18	17685	1907	FCCC	61	1411	7164	C6m	R 1942
19	17686	1907	FCCC	62	1412		C27	M 1942/4
20	17687	1907	FCCC	63	1413		C27	M 1942/4
21	17688	1907	FCCC	64	1414		C27	M 1942/4
22	17689	1907	FCCC	65	1415	7171	C6m	R 1941
23	17690	1907	FCCC	66	1416		C27	M 1942/4
24	17691	1907	FCCC	67	1417	7165	C6m	R 1942
25	17692	1907	FCCC	68	1418		C27	M 1942/4
26	17693	1907	FCCC	69	1419		C27	M 1942/4
27	17694	1907	FCCC	70	1420		C27	M 1942/4
28	17695	1907	FCCC	71	1421		C27	M 1942/4
29	17696	1907	FCCC	72	1422		C27	M 1942/4
30	17697	1907	FCCC	73	1423		C27	M 1942/4
31	17698	1907	FCCC	74	1424		C27	M 1942/4
32	17699	1907	FCCC	75	1425	7166	C6m	R 1942
33	17700	1907	FCCC	76	1426		C27	M 1942/4
34	17701	1907	FCCC	77	1427		C27	M 1942/4
35	18332	1907	FCCC	78	1428		C27	M 1942/4
36	18333	1907	FCCC	79	1429	7179	C6m	R 1941
37	18334	1907	FCCC	80	1430	7167	C6m	R 1942
38	18335	1907	FCCC	81	1431		C27	M 1942/4
39	18336	1907	FCCC	82	1432		C27	M 1942/4
40	18337	1907	FCCC	83	1433		C27	M 1942/4

Referencias

R 1941: Reconstruida a 2-8-2 en 1941.

R 1942: Reconstruida a 2-8-2 en 1942.

M 1942/4: Modificada entre 1942 y 1944.

R 1930/8: Reconstruida a simple en 1930 y a 2-8-2 en 1938.



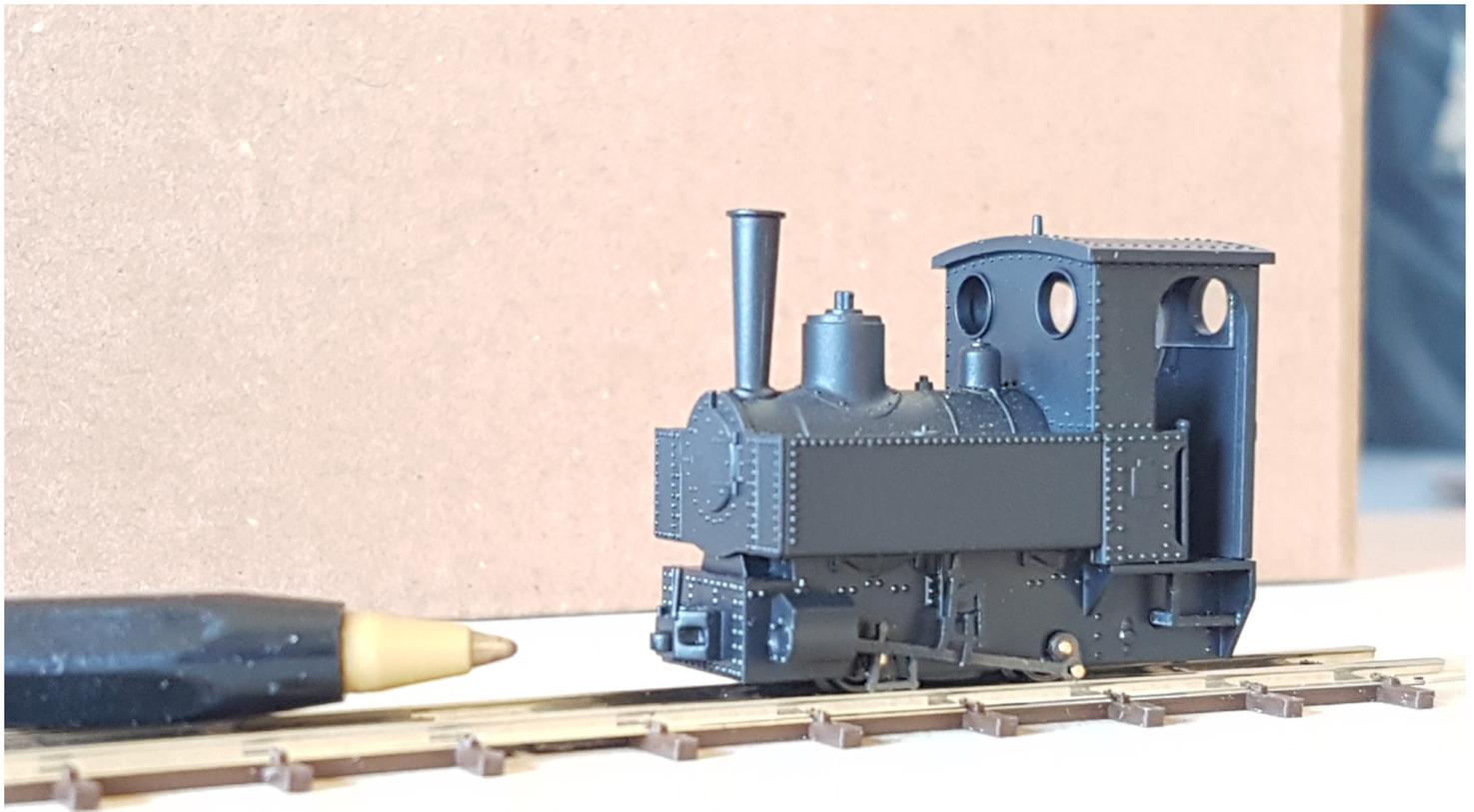
Tucumán. Con sus pequeñas ruedas de apenas 1067 mm de diámetro y gran caldera moderna podían arrastrar pesados trenes de carga.

El servicio de mantenimiento de estas locomotoras se los dio el taller fue Tafí Viejo y también fueron las últimas locomotoras de vapor en apagarse en esa zona, quedando la 7170 como la “verduga” ya que se usó para llevar a las demás vaporeras para su desguace en el patio de la estación Muñecas.

Una de ellas, la 7179, se conservó y recientemente se ha restaurado en parte (sin su tender) como exposición en los mismos talleres de Tafí Viejo, donde hoy se encuentra. ♦

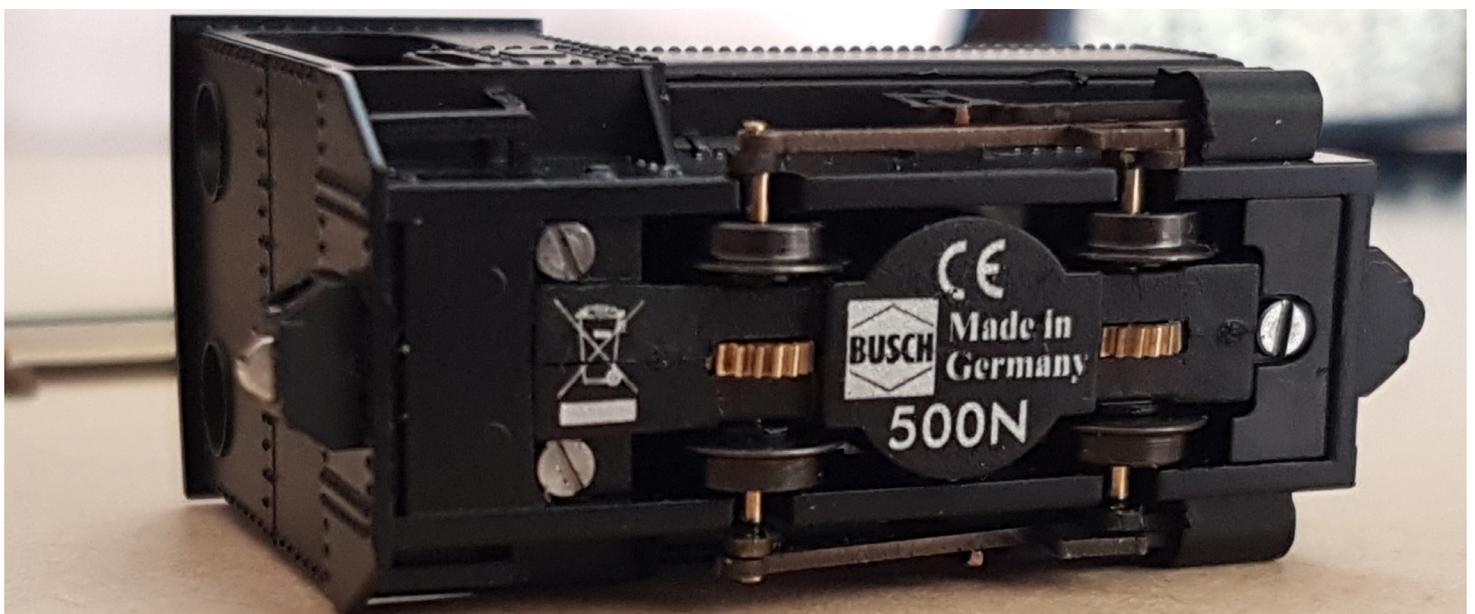


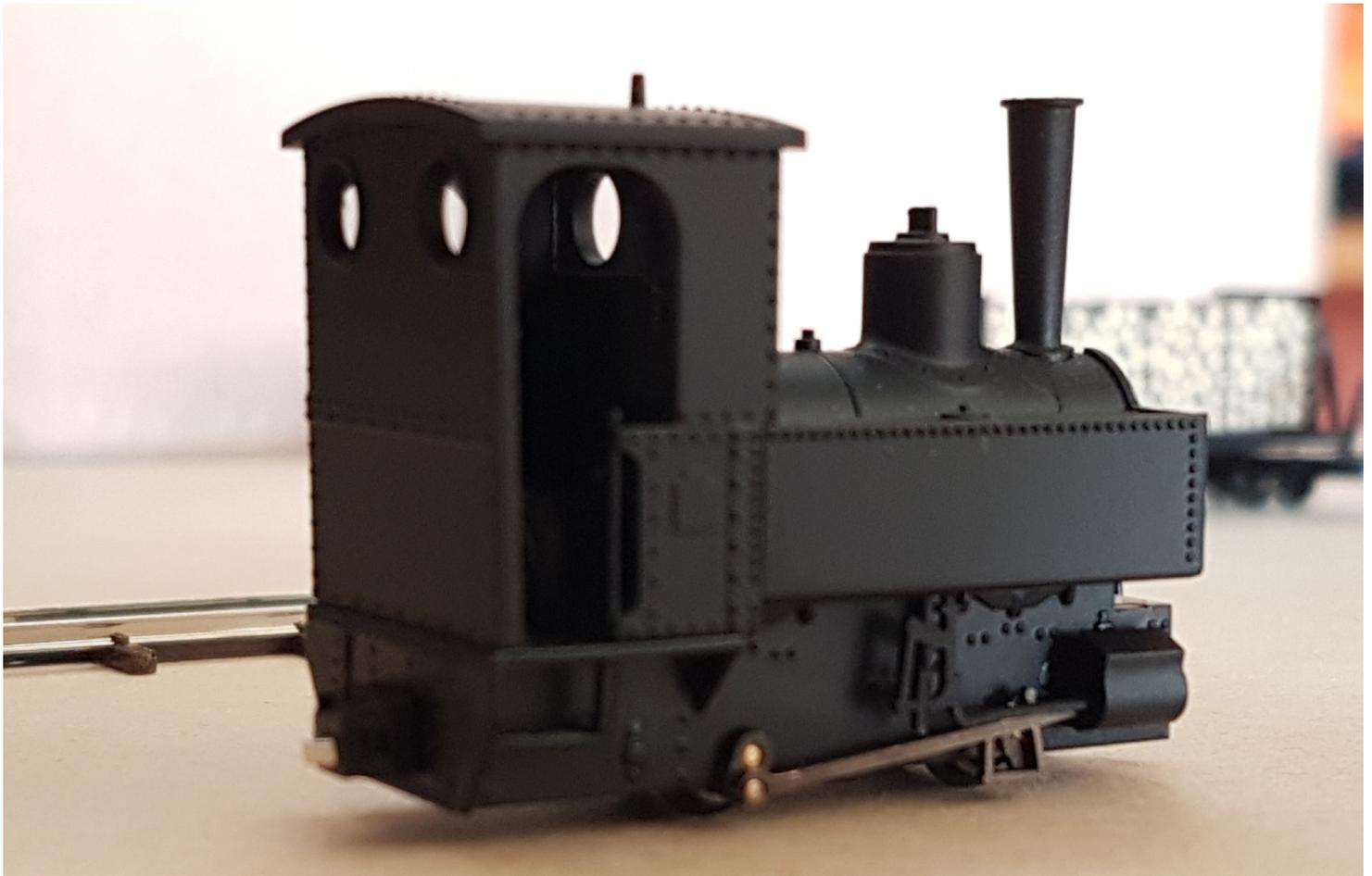
El pequeñísimo mundo de Busch



Busch es una firma alemana que se especializó por años en decoración para ferromodelismo pero desde hace unos años lanzó su línea de trenes de trocha muy angosta en escala H0.

Estos trenes usan vías del ancho de la escala Z, es decir 6,5 mm, lo que





en la realidad se asemeja a los 600mm o 2 pies y fueron tratados en Tren Rodante 161 y 174.

La novedad es la presentación de su primera locomotora a vapor, que sigue las primeras diésel de tipo industrial y mineras. Esta vaporera no es la excepción y se trata de una reproducción de un clásico de los ferrocarriles de 600 mm, la Decauville de 3 toneladas, construidas en los inicios del siglo veinte.



EQUIPOS PARA ARMAR

AB FERROMODEL

ABFM@INFOVIA.COM.AR



TRENES DIGITALES
www.trenesdigitales.com.ar

DECODERS y ACCESORIOS

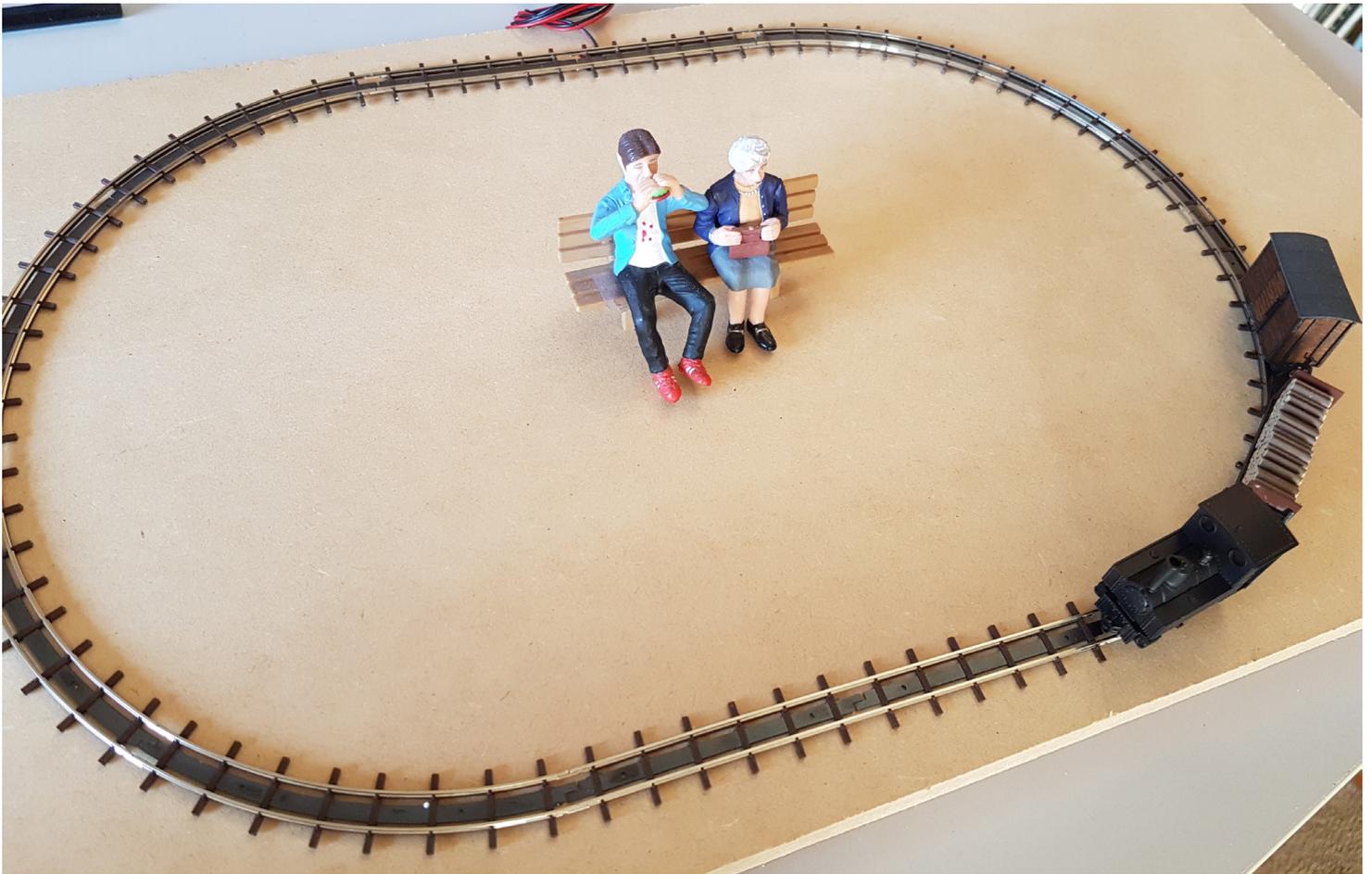


DECODERS PARA LOCOMOTORAS



BANCO DE PRUEBAS
PARA LOCOMOTORAS DE CC Y AC

info@trenesdigitales.com.ar 100% NACIONAL



El modelo capta la sensación de locomotora mínima del prototipo y su velocidad es similar a la de las diésel de la marca. Un fuerte imán en las vías refuerza la adhesión como aquellas y la Decauville no tiene problemas en arrastrar varios vagoncitos merced a su desmultiplicación. En nuestras pruebas le enganchamos 10 vagones y los arrastró sin problemas. ♦





TopRail
World Rail Tourism



España

Grecia

Austria

Francia

Brindamos ayuda a los trenes turísticos, haciéndolos de público conocimiento a lo largo del mundo.

Conexión de mangueras de freno

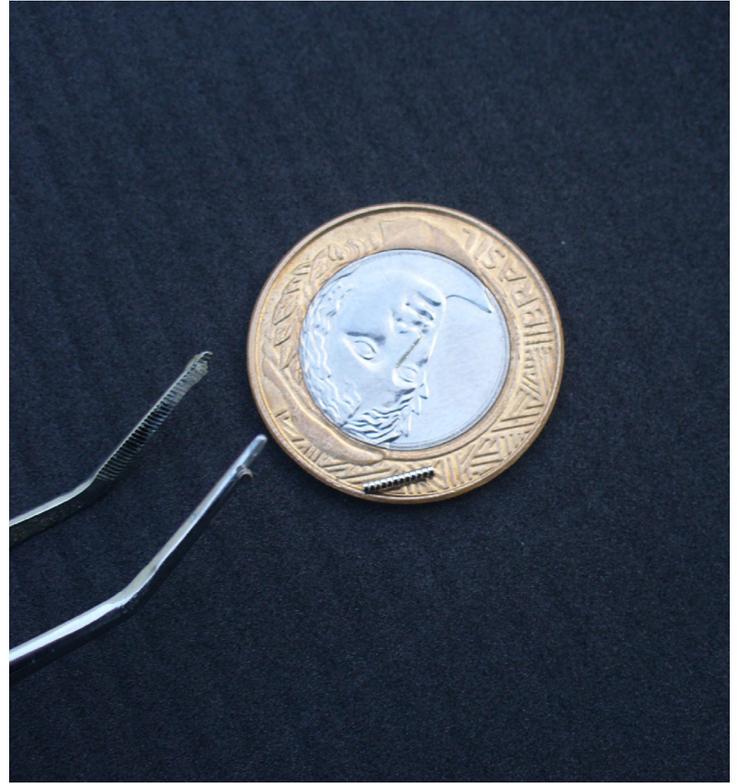
Por Fernando da Silva



Un detalle muy llamativo es que las mangueras de freno de los vehículos se unan al acoplarse. Esto se hace manualmente en la realidad, pero en modelismo, que es imposible, se puede hacer automáticamente.

Para este proyecto usé las mangueras de freno de la casa Hi Tech Details, que son de goma suficientemente flexibles para nuestro propósito. Por otro lado conseguí en una casa especializada imanes de neodimio muy pequeños que harán la “magia” de unirse a la otra manguera.





También usé agujas de jeringa de base roja, de unos 1,2 mm de diámetro, para hacer la extensiones que necesitan las mangueras de freno, porque en modelismo los vehículos están más separados que en la realidad. Cortando tubitos de las agujas logré extender las mangueras a la longitud necesaria.

Para hacer el trabajo, agujerée el frente de la locomotora, próximo a los enganches con una broca apenas mayor de la aguja de la jeringa, digamos 1,25 para una aguja clásica de 1,2 x 40 mm. Por otro lado hice cuatro agujeros con una broca de 0,5, próximo al borde inferior del frente para colocar un alambre en forma de U que contenga las mangueras cuando no están conectadas a otro vehículo. Esto, en el caso de las diesel y sus múltiples mangueras

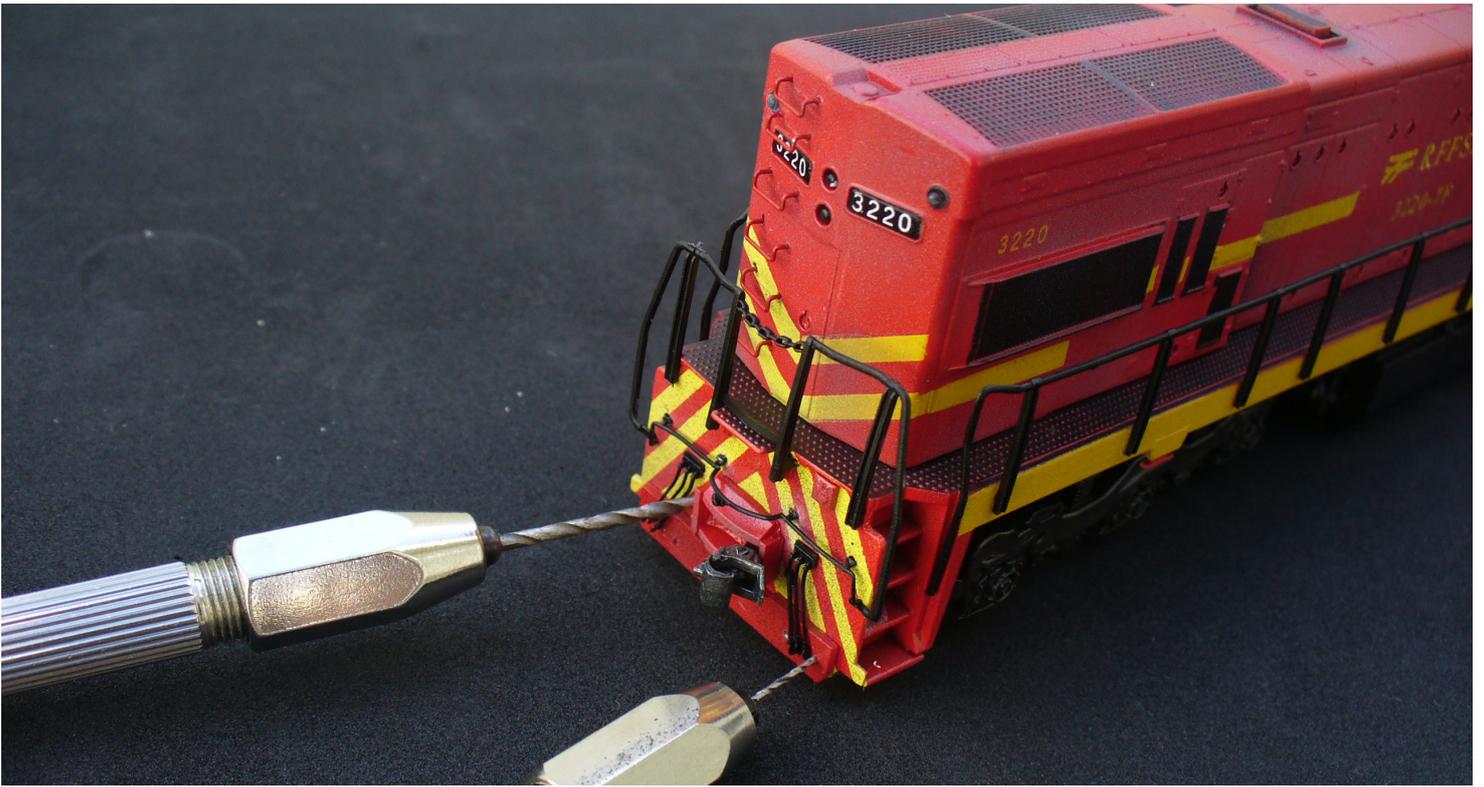


Francisco Ruffolo
Vendedor de trenes en miniatura



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

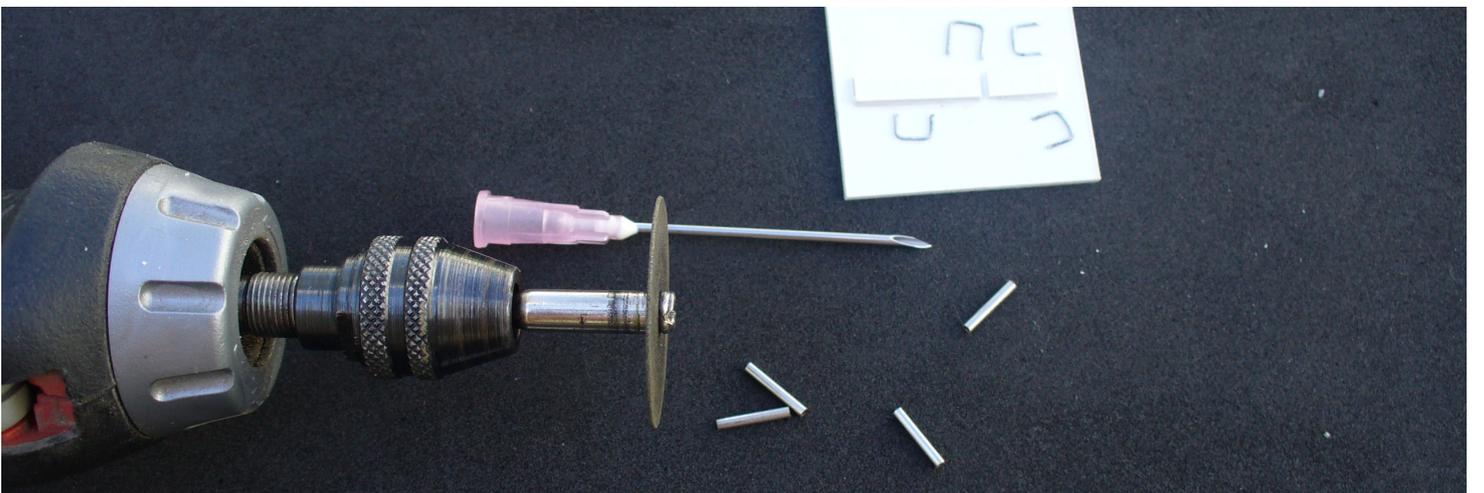
FranciscoRuffolo@gmail.com



sirve para alojar a las demás mangueras pequeñas y al ser metálico, atraerá también a las que que tiene imán cuando estén desconectadas.

Con el auxilio de un torno de mano Dremel, corté varios segmentos de la aguja de una longitud entre los 6 y 8 mm. En ellos que encajé y pegué la manguera de goma para extenderla. En el otro extremo de la amanguera pegué el imán de neodimio, pero además recubrí el imán cno pegamento para hacer una película y para que quede asegurado el imán. Incluso después de seco, repetí el procedimiento.

Pinté con un marcador negro indeleble cada parte metálica y pegué el conjunto en el frente de la locomotora, cuidando de no exagerar el cemento





y aplicándolo desde la parte de atrás del frente. Además verifiqué que la extensión de la aguja sea suficiente para coplarse a la otra manguera.

El resultado es asombroso. Al acercarse las mangueras se conectan automáticamente y al alejarse se posicionan en el aro metálico inferior. Bien vale la pena realizar este sencillo y efectivo trabajo. Para facilitar el acoplamiento quité el alambre de desenganche de los acoples Kadee que usé.



Colaboran para hacer esta revista



El ferrocarril del agro argentino





Blue Train, un tren de lujo que recorre 1.600 km en Sudáfrica.