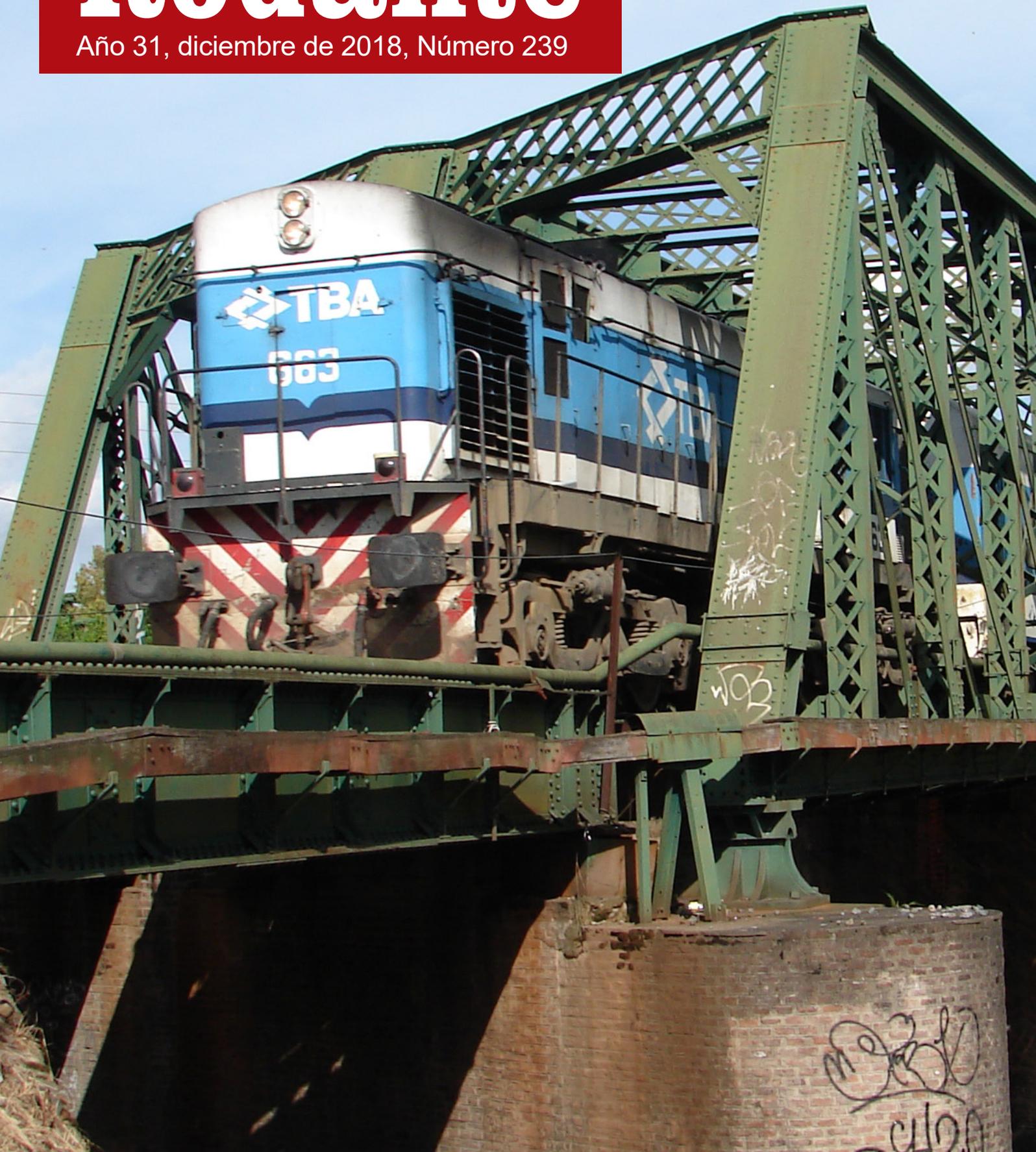


Tren Rodante

Año 31, diciembre de 2018, Número 239



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 Alco 663 en 2009 a cargo del los interurbanos de TBA. Foto Pablo Salgado.

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/ Nuevos Talleres Mechita

AR/ Reactivan el tren de cargas SM

AR/ Nuevo material rodante para carga

AR/ Puerto de Concepción del Uruguay

AR/ Renuevan paso en San Martín

AR/ Robaron un carguero

AR/ Renuevan la estación San Fernando

AR/ Acceso abierto a los trenes de carga

KP/ Volviendo a las bases

CN/ Debajo del mar

MX/ Siemens y el tren maya

ES/ Renfe se alía a China Railways

PL/ Un coche por día

UK/ Trenes con cargadores sin cables

FR/ 19 Trenes para líneas interurbanas

SW/ Un nuevo puente ferroviario

UK/ Una centena reformada y en servicio

Alco RSD39 en la Argentina

Los nuevos bogies Innomodel

Alco nacional de primer nivel

Las maravillas de la Escala N



El camino al lejano Oeste

En 1860 el pujante ferrocarril de Buenos Aires bregaba por llegar tan al Oeste como se pudiese. A una de sus locomotras la bautizaron “Voy a Chile” y en su rápido crecimiento el ferrocarril tendió sus vías hacia el poniente.

La Nación apoyó la idea y al tiempo tendió vías desde el incipiente Central Argentino que cubría Rosario con Córdoba hacia el Oeste, en lo que llamó Ferro Carril Andino. Al tiempo éste fue parte del ferrocarril inglés y la llegada a Mendoza desde Buenos Aires finalmente se hizo por sus vías.

La formidable línea al Pacífico supo tener las mejores vías, los trenes más largos, pero en su regreso al Estado a través de concesiones languideció de a poco volviéndose un problema del que ya nadie quiso hacerse cargo. Nuevamente el Estado volvió a tomar las riendas, como al principio.

En esta situación quedamos por años manteniendo la línea como mejor se pudo pero sin avances significativos, más que la compra de material tractivo y remolcado.

Hoy, no hace más de un par de días, se firmó un acuerdo de recuperación de ésta línea con aporte de capitales chinos. Nuevas expectativas planean quintuplicar su capacidad de carga, porque la carga está, solo falta el tren.

Nuevas vías, nuevos sistemas de operación prometen volver a unir Buenos Aires con Mendoza de la forma más conveniente y redituable. Una vez más repetimos la historia, a causa de no recordarla.

Tren Rodante



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

AR/ Nuevos Talleres Mechita



Trenes Argentinos Infraestructura lanzó una licitación pública para construir un taller nuevo para tareas de reparación, montaje y fabricación de locomotoras, vagones y coches de pasajeros, tanto eléctricos como diésel, donde se esperan generar 400 nuevos puestos de trabajo directos en la zona; la filial local de la compañía rusa TMH presentó una iniciativa para incrementar la capacidad de producción en el histórico polo ferroviario recientemente recuperado, ubicado en Bragado, Provincia de Buenos Aires.

El objetivo es modernizar y ampliar la capacidad actual del taller ferroviario Mechita, recientemente reactivado, con una inversión 50 millones de dólares y la concesión del predio por 30 años. La licitación contempla que la inversión debe ser concretada en un 50% durante los primeros 5 años y la otra mitad al cumplirse 10 años, garantizando de este modo el funcionamiento pleno del nuevo taller y la creación de 400 puestos de trabajo directos.

“Luego de su puesta en valor y reactivación, queremos que Mechita vuelva a ser un centro de desarrollo ferroviario de nivel mundial, con integración local y más trabajo argentino”, señaló Guillermo Fiad, Presidente de Trenes Argentinos Infraestructura.



Los interesados en participar de la licitación deberán presentar proyectos de inversión concretos destinados a construir nuevas instalaciones, incorporar maquinaria para reparar y fabricar vagones y locomotoras diésel o eléctricas. Además, deberán incorporar planes de Investigación y Desarrollo, integración de proveedores locales e incorporación de fuerza de trabajo local. Asimismo, se otorgará puntaje adicional a los planes destinados al desarrollo de la comunidad en la zona de influencia del taller.

La propuesta de TMH Argentina, que se realizó bajo el régimen de iniciativa privada previsto por Trenes Argentinos Infraestructura, contempla, a su vez, la instalación de otras empresas proveedoras dentro del predio; transformando a Mechita en un importante polo de desarrollo de la industria ferroviaria en el país. ♦

AR/ Reactivan el tren de cargas SM



En el marco de la reunión internacional G-20, y dentro del Plan de Reactivación de los Trenes de Carga en el país, el Gobierno Nacional recuperará 1.020 kilómetros de vías del tren San Martín Cargas entre Mendoza y Rosario, para quintuplicar las cargas transportadas. Con las obras se generarán 3.800 puestos de trabajo.

Para hacer realidad este propósito, se firmó un contrato el viernes 30 de noviembre con la empresa china CRRC, que es el primero de una serie de acuerdos para potenciar las inversiones y el desarrollo de la infraestructura de transporte en nuestro país durante la reunión del G-20.

“Hoy dimos un gran paso para la reactivación del tren de cargas en el país. Este es el compromiso del Presidente Mauricio Macri con el ferrocarril, abandonado desde hace décadas.

La puesta en marcha de estas obras impactará en las provincias de Mendoza, Córdoba, San Juan, San Luis, Santa Fe y Buenos Aires, reactivando las economías regionales e impulsando el empleo y el desarrollo y reduciendo costos logísticos.

Estamos trabajando fuertemente en la recuperación de la red de cargas



de todo el país para los próximos años”, señaló Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación.

Con estas obras se renovarán las vías del ferrocarril San Martín entre la localidad de Palmira, en Mendoza, hasta los Puertos de Rosario y Buenos Aires, además de los puentes, alcantarillas, pasos a nivel de la traza y los desvíos de cruce para que se puedan incorporar trenes más largos y reducir así en un 55% promedio los costos de transporte, lo que generará un ahorro de más de 200 millones de dólares al año en costos logísticos.

Con las obras finalizadas, se espera pasar de 1,5 millones de toneladas transportadas al año a 3 millones en 2025, y posteriormente a 8 millones en 2030.

En esta primera etapa se verá una inversión de 1.089 millones de dólares, para obras de mejoramiento y renovación de 1.020 kilómetros de vías entre las provincias de Rosario y Mendoza más la construcción de 220 kilómetros de vía nueva entre Rufino y Santa Teresa, provincia de Santa Fe. ♦

AR/ Nuevo material rodante para carga



Con la llegada al Puerto de Buenos Aires, a bordo del buque BBC Ganges, de las últimas 10 locomotoras adquiridas a China, se completó la renovación del material rodante de los trenes de carga impulsada por el Gobierno Nacional.

Con este último arribo, se completa la flota de 67 locomotoras para la Línea San Martín y 40 para la Línea Belgrano, es decir, un total de 107. Con los 3.500 vagones nuevos que se estuvieron recibiendo para las tres líneas que opera Trenes Argentinos Cargas –Belgrano, Urquiza y San Martín-, las nuevas máquinas y vagones chinos ayudarán a reducir el tiempo de traslado de productos, aumentar la carga transportada y generar empleo y desarrollo en las economías regionales.

“Con el nuevo material rodante más las obras de infraestructura vamos a convertir al tren en una verdadera alternativa de transporte para las economías regionales; ese es el compromiso del Presidente Mauricio Macri con nuestro tren de cargas, abandonado durante décadas. Estamos trabajando fuertemente en la recuperación de la red de todo el país” - Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación.

La incorporación del material rodante forma parte del plan integral del Gobierno nacional para reactivar los trenes de carga e implicó una inversión de 807 millones de dólares. Junto con la renovación de 1.800 kilómetros de vía que se están llevando adelante en el Belgrano Cargas más la reactivación del ferrocarril de cargas, las economías regionales del país quedarán conectadas con los puertos con menores costos logísticos.

“Cada locomotora nueva que recibimos es fundamental para la transformación de la red ferroviaria argentina. ¡Pensemos que estas vienen a reforzar la flota que reemplazó a las máquinas de vapor! Hoy, después de 40 años, tenemos una flota renovada. Junto con el material rodante nuevo, ya estamos pudiendo reducir el tiempo de transporte de 18 a 10 días, aumentamos la confiabilidad del servicio y trabajamos para favorecer a los productores y a las economías regionales” - Ezequiel Lemos, Presidente de Trenes Argentinos Cargas.

Durante el mes de noviembre, Trenes Argentinos Cargas, la empresa del Ministerio de Transporte, transportó 455.958 toneladas, un 42% más que el mismo mes de 2017. Fue el mejor noviembre desde 2011 (520.321 t). Además, en el acumulado del año transportó 3.703.606 toneladas y marcó un 60% más que en 2017 (1.987.833 t). El volumen acumulado entre enero y noviembre superó todo el volumen despachado entre los años 2014 y 2017.

Información técnica de las locomotoras

Esta compra significa un salto tecnológico histórico para el transporte de carga en el país. Con 3.000 caballos de fuerza (hp), las nuevas locomotoras duplican en potencia a las antiguas Alco, que no superan entre 1.500 y 1.900.

Las flamantes locomotoras cuentan con motor alemán que además tiene servicio de post venta en el país, esto significa que por primera vez en la Argentina vamos a poder conseguir repuestos sin la necesidad de tener que pedir el fabricante que los envíe desde el país de origen.

Otra novedad tecnológica son los frenos, las máquinas anteriores usaban frenos de vacío, mientras que las locomotoras chinas poseen frenos tecnológicos de la empresa estadounidense Knorr-Bremse. ♦

AR/ Puerto de Concepción del Uruguay



Con una nutrida concurrencia, se realizó el 5 de noviembre en el Concejo Deliberante de Villa Elisa, una reunión tendiente a la rehabilitación del tren de carga, sin actividad desde 1980.

El directivo de la Cooperativa Arroceros, Claudio Francou, planteó la necesidad del tren para sacar el arroz al exterior. El costo de la tonelada por camión al puerto de Ibicuy es más alto que el transporte de la misma cantidad desde ese puerto a Irak.

Con autoridades Municipales, Concejales de todos los bloques, Ferroclubes,

G. Sirito & Asociados

Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales



TIMKEN



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

Ferrovianos, ex ferrovianos, y público diverso, se dio el puntapié inicial para la vuelta del tren de carga como hace 38 años.

Los Concejales de todas las extracciones políticas se pusieron de acuerdo en que lo trascendental de la iniciativa supera totalmente las cuestiones individuales.



Un petitorio firmado por todos los presentes en la reunión, le fue entregado esta mañana al Gobernador Gustavo Bordet, entregado en mano por Leandro Arribalzaga, Intendente de Villa Elisa, solicitando una audiencia para lograr su apoyo la iniciativa del Ferrocarril de Villa Elisa, quienes por la suma de 100 mil dólares repararían los 60 kilómetros que separan Villa Elisa del Puerto de Concepción del Uruguay. ♦



AR/ Renuevan paso en San Martín



A partir del 22 de noviembre de 2018, quedó habilitado el paso a nivel de la calle Moreno, en San Martín. Es el tercer cruce que se renueva este año en el municipio, donde se invirtieron más de 20 millones de pesos. Es el quinto renovado para la línea

Trenes Argentinos Infraestructura, organismo dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, habilitó el paso a nivel de la calle Moreno, en el partido de San Martín, sobre las vías del tren Mitre - ramal a José León Suárez. Se suma a los ya renovados de las calles Perdriel y Lincoln, en este municipio; y a los de Perú y San Martín, en los partidos de San Isidro y Tigre, respectivamente.

Los trabajos incluyeron el cambio de vías, rieles, durmientes y piedra balasto; la mejora del tercer riel, que provee la electricidad al tren; y la colocación de nuevas losetas de hormigón, que mejora tanto la circulación ferroviaria, como la vehicular y peatonal. También se mejoró la seguridad con la incorporación de nuevos laberintos, en el cruce para transeúntes, y nuevas señales con alertas luminosas y sonoras en ambos lados. ♦



**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/ Robaron a un tren carguero



Delincuentes hicieron caer la carga de siete vagones. Se estima que robaron unas 250 toneladas de maíz.

Un grupo organizado atacó una formación del Belgrano Cargas y, mediante una precisa maniobra, robó parte de su cargamento, en otro preocupante suceso ocurrido la tarde del jueves en Santa Rosa de Lima.

La secuencia se inició cerca de las 18:30 e involucró a una locomotora, que arrastraba 60 vagones cargados con granos de maíz, los que tenían como destino la localidad de Timbúes.

Tal como viene ocurriendo desde hace tiempo, los problemas se presentaron en momentos en que la formación circulaba a la altura de barrio Santa Rosa de Lima.

Sin embargo, no fue descarrilamiento, fue a través de una maniobra realizado por experimentados en el funcionamiento del material rodante.

Un grupo subió a la formación y abrió la válvula de presión de aire, lo que provoca la detención del tren. En esa circunstancia se abrieron algunas compuertas de los vagones y dejaron caer su carga.

Luego hombres, mujeres y hasta algunos menores de edad que, ayuda-



dos con palas y carretillas, comenzaron a llevarse los granos en bolsas.

Poco después llegaron al lugar operarios del Belgrano Cargas, junto a personal policial, quienes se quedaron toda la noche tratando de impedir que el saqueo fuese de mayor magnitud.

No obstante voceros del Belgrano Cargas estimaron que fueron siete los vagones siniestrados, y que el cargamento perdido es cercano a las 250 toneladas. La denuncia de lo ocurrido quedó radicada en la subcomisaría 2da. que interviene por jurisdicción. ♦

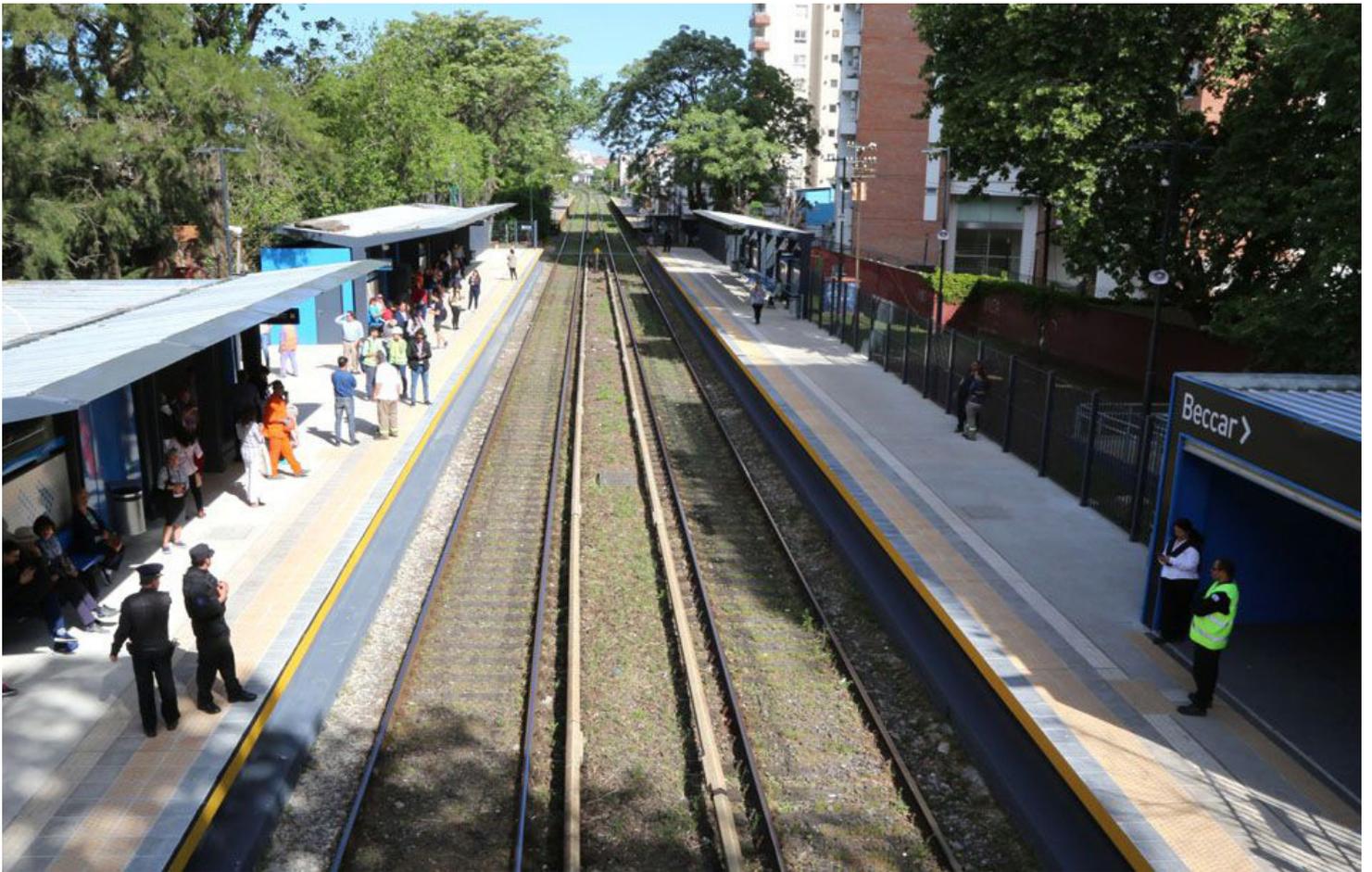
AR/ Renuevan la estación San Fernando



Trenes Argentinos Infraestructura reinauguró la estación San Fernando perteneciente al ramal a Tigre de la Línea Mitre.

Guillermo Fiad, presidente de Trenes Argentinos Infraestructura y Marcelo Orfila, Presidente de Trenes Argentinos Operaciones recibieron al primer tren en detenerse en la renovada estación, en la cual se invirtieron más de 20 millones de pesos. La obra beneficia a los 4.500 pasajeros por día que usan la estación para conectar San Fernando con la Ciudad de Buenos Aires y otros 3 partidos del norte del conurbano bonaerense: Tigre, San Isidro y Vicente López.

Las mejoras en esta estación incluyeron la construcción de nuevos accesos con rampas y andenes con baldosas guía para pasajeros con discapacidad y nuevos refugios, iluminación led y un moderno sistema de audio. Para mejorar la seguridad, se colocó un cerramiento perimetral nuevo y se mejoraron las áreas verdes lindantes a la estación. También se incorporaron baños para discapacitados, nuevas boleterías y molinetes SUBE, para mayor comodidad de los pasajeros y los trabajadores. Además, las obras incluyeron la renovación del paso a nivel sobre la calle Ayacucho.



“Con la renovación de la estación San Fernando seguimos mejorando la calidad del viaje de las 125 mil personas que utilizan a diario el ramal Tigre, brindándoles mayor comodidad y seguridad durante la espera del tren. Las mejoras también benefician a los vecinos, ya que, gracias a las obras, se recuperaron las áreas verdes propias de la zona”, indicó Marcelo Orfila, Presidente de Trenes Argentinos Operaciones.

Además de las obras en estaciones, la línea Mitre está repotenciando el sistema eléctrico en sus tres ramales. Estas obras, si bien pueden no ser visibles para quienes viajan a diario, representan una mejora sustancial para los pasajeros ya que permitirán mejorar la frecuencia, la velocidad y la confiabilidad del servicio, y mejorar la seguridad de la operación, logrando que los usuarios tengan una mejor calidad de viaje.

Los trabajos incluyen la renovación de 120 km de cables, el montaje de 5 nuevas subestaciones eléctricas y la instalación de 55 km de tercer riel, obra que se encuentra muy avanzada. Además, pronto finalizarán las obras en las estaciones Núñez y Carupá del mismo ramal. ♦

AR/ Acceso abierto a los trenes de carga



El Gobierno Nacional reglamentará, a través de un decreto, la puesta en marcha del nuevo sistema de acceso abierto a los trenes de carga, para bajar los costos logísticos del transporte en la cadena productiva y el desarrollo de las economías regionales.

El nuevo sistema permitirá que más operadores de trenes puedan brindar servicios de transporte y logística en alrededor de 10.000 kilómetros de vías que están siendo renovadas y se irán renovando progresivamente por una inversión del orden de los 9.000 millones de dólares que generarán 70.000 empleos, reactivando y potenciando el ferrocarril de cargas.

Con la entrada en vigencia del nuevo sistema, prevista a partir de 2023, más las inversiones, se proyecta quintuplicar el potencial de carga del sistema ferroviario en los próximos 15 años. En 2015, en uno de sus puntos históricos más bajos, el tren de cargas transportó 18,4 millones de toneladas, y para 2031 se proyecta llevar la capacidad del sistema a 97,9 millones.

De esta manera, se incrementará la cantidad de carga en toneladas y también la variedad de productos y las condiciones operativas para ampliar el volumen, beneficiando tanto a la agroindustria como la construcción, los

productos con origen y destino Vaca Muerta, y las cargas en general provenientes y con destino Cuyo, Noroeste y Noreste argentino y centro del país.

La implementación del nuevo sistema está prevista en diferentes etapas, que comienzan con la actual reglamentación y continuarán posteriormente con la el desarrollo de los mecanismos de control de tráfico, la regulación de servicios auxiliares y la implementación de un canon por el uso de las vías, entre otros aspectos, que irán avanzando conjuntamente con las obras de renovación de la infraestructura y de reactivación del ferrocarril.

Trenes Argentinos Infraestructura regulará la circulación de los trenes y otorgará las autorizaciones para circular en las vías así como la gestión del sistema de comunicaciones.

También existirá un registro de operadores de trenes de carga, cuyos requisitos serán estipulados, regulados y controlados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), así como los requerimientos técnicos del material rodante que se utilice para transportar las cargas.

El nuevo sistema se suma a las inversiones que está ejecutando el Ministerio de Transporte para reactivar el tren de cargas en el país. Actualmente,

ZAPATILLAS Y PASTILLAS DE FRENO DE COMPOSICIÓN DE USO FERROVIARIO

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

45
Años

SIDEREA
CALIDAD ES SEGURIDAD

www.SIDEREA.COM



con una inversión de 2.900 millones de dólares, se está renovando el Belgrano Cargas, con 590 kilómetros de vías nuevas finalizados, otros 425 con obras en ejecución y 300 adjudicados, y la compra de 3.500 vagones y 156 locomotoras para los ferrocarriles Belgrano, San Martín y Urquiza.

A esto se suman 31.800 millones de pesos de inversiones privadas en el sistema, incrementando en 5 millones de toneladas la capacidad de carga y descarga en la red.

Además, el Gobierno nacional lanzó el proyecto de participación público privada para la renovación del Tren Norpatagónico, que permitirá reducir los costos para el desarrollo de las economías del norte de la Patagonia y se proyecta como el primer corredor bajo esta modalidad. Con una inversión de 780 millones de dólares para intervenir 700 kilómetros de vías entre Bahía Blanca y Añelo, en la provincia de Neuquén, el tren impulsará el desarrollo de Vaca Muerta y la sustentabilidad energética, y también el crecimiento de las economías regionales de toda la traza con la reducción a la mitad de los costos logísticos. ♦



Fabricación de máquinas
y herramientas para
mantenimiento de vía



Tecnología sobre rieles

info@rieltek.com.ar

KP/ Volviendo a las bases



Las dos Coreas iniciaron un estudio de viabilidad conjunto para modernizar y posiblemente reconectar sus líneas férreas a través de la frontera.

Un tren surcoreano con docenas de ingenieros y funcionarios a bordo cruzó este viernes el límite divisorio para iniciar en el Norte un estudio que evaluará el estado de unos 1.200 kilómetros de vías norcoreanas y se prolongará hasta el próximo 17 de diciembre.

El convoy de seis vagones partió de la estación de Dorasan, a escasos kilómetros de la frontera, y se dirigió a la estación nortea de Panmun, cerca de la ciudad de Kaesong.

Expertos surcoreanos se preparan para viajar a través de la frontera hacia Corea del Norte en la estación Dorasan en Paju.

El proyecto arrancó después de que el Consejo de Seguridad de la ONU concediera hace pocos días una exención sobre las sanciones que pesan sobre el régimen norcoreano por sus pruebas de armas de destrucción masiva.

Esta exención permite el envío al Norte de combustible y de otros materiales para ejecutar el estudio, algo que normalmente prohíben las resolucio-



nes del Consejo de Seguridad.

El estudio es fruto de un acuerdo firmado por las dos Coreas, dos países que permanecen técnicamente en guerra desde los cincuenta, durante la primera cumbre de líderes que mantuvieron este año en abril.

El estudio de viabilidad

Además de ayudar a modernizar el trazado norcoreano, el proyecto busca impulsar la reconexión de trenes a través de la frontera siempre que el régimen de sanciones que pesa sobre Pionyang, que actualmente anda en conversaciones con Washington para negociar un posible desmantelamiento de su arsenal, lo permita en un futuro.

El actual estudio de viabilidad es el segundo que llevan a cabo las dos Coreas después de otro similar en 2007, que permitió circular a trenes de mercancías entre los dos países durante un año antes de que el enfriamiento en la relación bilateral obligara a desconectar las vías a través de la frontera. ♦

CN/ Debajo del mar



No hay desaceleración en las ambiciones ferroviarias de alta velocidad de China.

Beijing acaba de encender un proyecto para construir la primera ruta de tren bala submarino en China.

La línea conectará Ningbo, una ciudad portuaria al sur de Shanghai, con Zhoushan, un archipiélago en la costa este.

El túnel submarino propuesto formará parte del plan ferroviario Yong-Zhou de 77 kilómetros (Yong es el apodo de Ningbo) para impulsar el turismo y crear una zona de viaje de dos horas dentro de la provincia de Zhejiang.

Mencionado por primera vez en un plan de transporte del gobierno en 2005, el estudio de factibilidad del plan del ferrocarril Yong-Zhou fue aprobado por Pekín en noviembre.

Dentro de la ruta ferroviaria de 77 km (47,8 millas), se construirán unos 70,92 km de vías, incluida una sección submarina de 16,2 km.



Línea para acortar significativamente el viaje

Cuando se complete, el ferrocarril Yong-Zhou conectará la estación Este de Ningbo y la Estación Zhoushan (Baiquan) con trenes de alta velocidad que alcanzan una velocidad máxima de 250 kilómetros por hora.

La nueva ruta, que se conecta a la vasta red ferroviaria de alta velocidad en China, transportará a los viajeros desde Hangzhou, la capital de Zhejiang, a Zhoushan en 80 minutos. El viaje actual dura aproximadamente 4,5 horas en autobús o un viaje de 2,5 horas en vehículo personal.

Se han planificado siete estaciones para toda la ruta, incluidas cuatro estaciones nuevas y tres redesarrolladas. Además del túnel submarino, se construirá un puente ferroviario para unir partes del archipiélago.

Con un estimado de precio de 25,2 mil millones de RMB (o USD 3,6 mil millones), se espera que el proyecto comience el próximo año y que se complete en 2025. ♦

MX/ Siemens y el tren maya



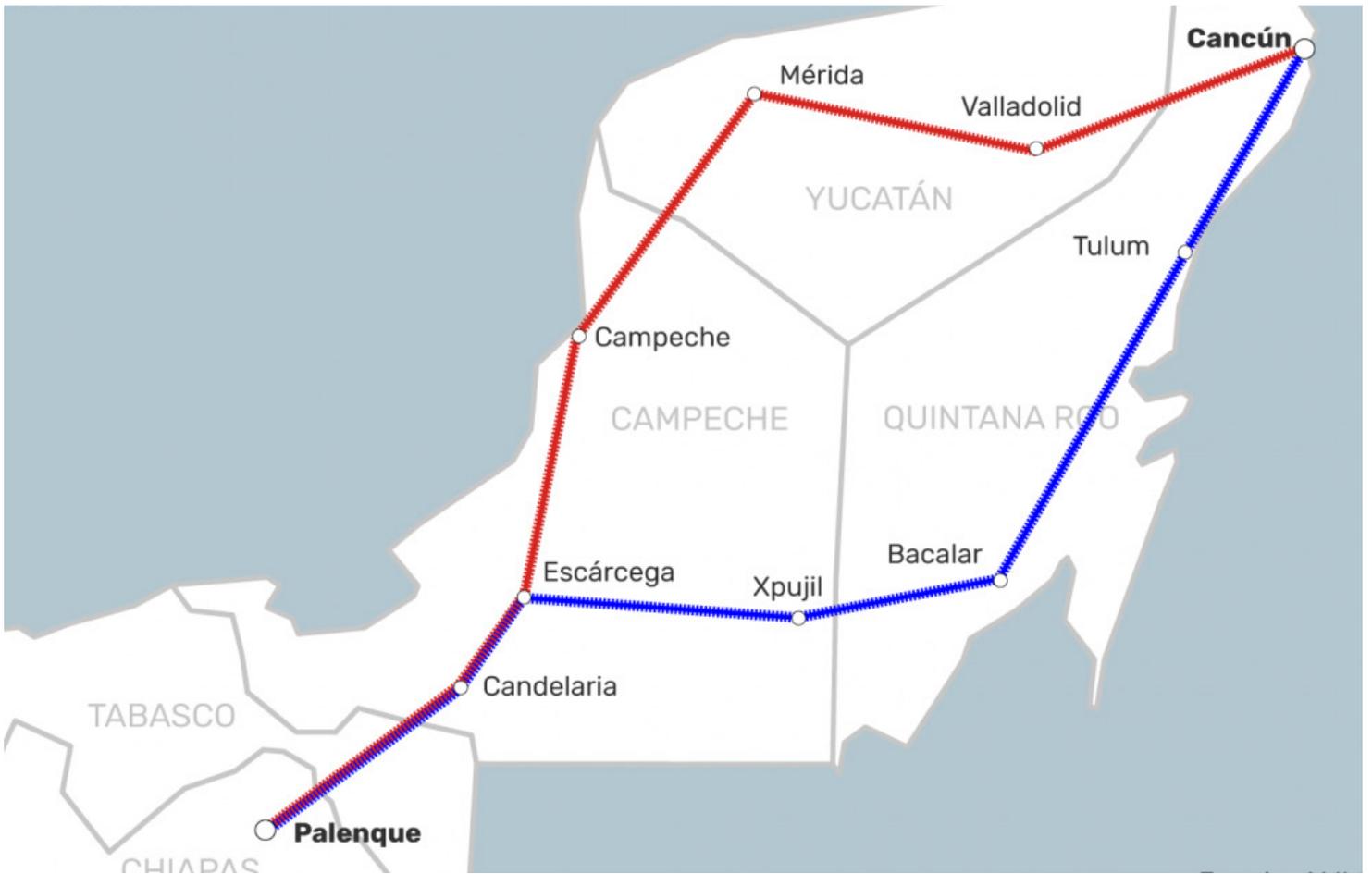
La empresa alemana Siemens buscará participar en la construcción y puesta en marcha del Tren Maya en México. La compañía ha liderado la tecnología de la red ferroviaria de Europa, que es una de las más avanzadas del mundo.

Así lo dio a conocer Juan Ignacio Díaz, nuevo CEO de Siemens para México, Centroamérica y el Caribe, al asegurar que la alemana es una de las empresas con mayor diversificación y provee desde tecnología para un sistema ferroviario, hasta los trenes completos automatizados.

El CEO destacó que México es un país con alto potencial de crecimiento y Siemens con 124 años de presencia aquí, buscará ampliar sus inversiones y presencia en diferentes ramos productivos.

También reiteró que la multinacional alemana buscará detonar proveeduría de equipo de alta especialización para generación de energía renovable y la adopción de la “Industria 4.0” o digitalización, la cual reduce el “time to market” en 50 por ciento.

Además invertirá 20 millones de dólares en investigación y desarrollo junto con la ampliación de una de sus siete plantas en el país. ♦



ES/ Renfe se alía a China Railways



Renfe y China Railway han suscrito un acuerdo por el que las dos operadoras se alían para compartir información y experiencias y analizar competir juntas por proyectos en mercados terceros de Latinoamérica y Asia, según informó la compañía.

La alianza, en la que también participa Adif España, supone la unión de las compañías que gestionan y explotan las dos mayores redes de ferrocarril de Alta Velocidad del mundo, como la China que explota un total de 26.800 kilómetros de líneas y la española, con unos 3.100 kilómetros.

El objetivo del acuerdo es, además de “explorar alianzas en terceros mercados”, compartir “información y experiencia en materia de gestión y desarrollo ferroviario, especialmente en alta velocidad”.

Renfe busca el intercambio de conocimiento y formación, fundamentalmente en cuanto a competitividad y servicio a los clientes. De su lado, Adif cambiará experiencias en diseño, construcción y operación de líneas de tren, y también en explotación de estaciones y su intermodalidad.



Estos intercambios se materializarán mediante visitas técnicas entre ambas empresas.

En el caso de la delegación de China Railway, durante su visita a España, viajará en el AVE a Barcelona, los talleres de fabricación y mantenimiento de Renfe en Fuencarral (Madrid), la estación de María Zambrano y el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Adif en Málaga, las instalaciones de la futura conexión AVE a Granada y la estación Puerta de Atocha de Madrid. ♦

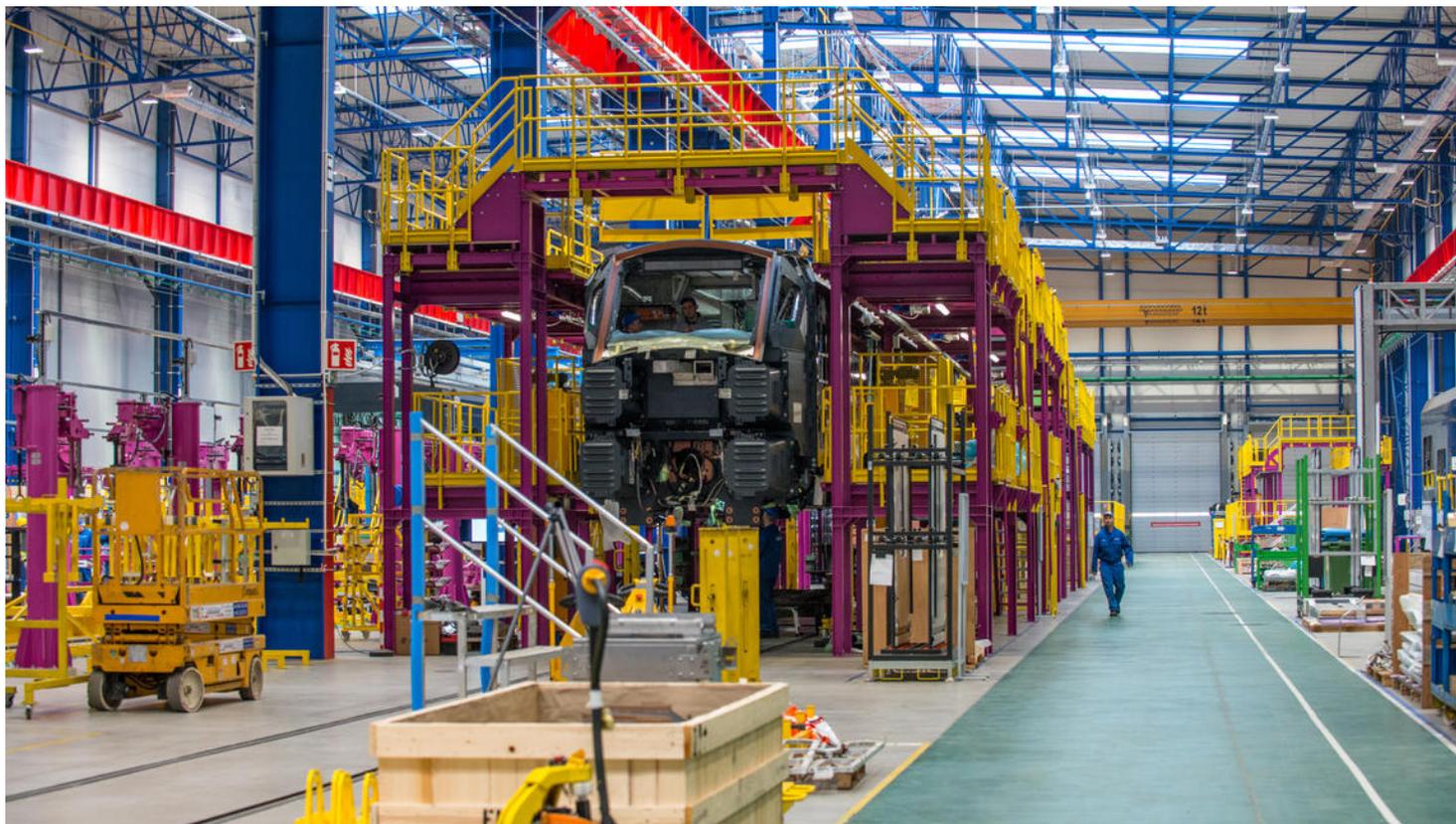


JPA S.A.
 Av. Pte. Julio A. Roca 751 Piso 6
 (C1067ABC) Buenos Aires
 Argentina
 Tel.: (54-11) 4342-8930 / 8927 / 8982
 Fax: (54-11) 4032-0269
 E-mail: jpa@jpasa.com.ar

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



PL/ Un coche por día



Alstom y Nederlandse Spoorwegen (NS) han abierto oficialmente una nueva línea de accesorios dedicada a los trenes Intercity Next Generation (ICNG) que se producirán en las instalaciones de Alstom en Katowice.

Esta nueva línea de adaptación presenta las últimas tecnologías y procesos aplicados para mejorar el rendimiento y reducir el tiempo de fabricación. Con una superficie de 6.500 m², la nueva sala de conexiones incluye 20 estaciones de trabajo que representan el proceso completo, desde la instalación previa hasta el cableado y la instalación interior. La soldadura y el montaje de la carrocería del automóvil, la pintura y las pruebas finales se realizan en pasillos separados.

Más de 500 empleados participan actualmente en el proyecto ICNG en diferentes unidades de Alstom en toda Europa, con más de 110 en esta nueva línea de accesorios en Katowice. Está diseñado para producir un vagón cada día laborable.

“Nos complace dar la bienvenida a la gerencia de NS en Katowice para inaugurar la línea de adaptación de ICNG. Esta nueva línea es parte de un ambicioso programa de inversión lanzado por Alstom para el sitio Katowice,

uno de los sitios emblemáticos de la compañía. Nuestros equipos en Polonia están comprometidos a hacer que sea un éxito “, dijo Gian Luca Erbacci, Vicepresidente Senior de Alstom Europa.

Según el contrato, Alstom suministrará a NS 79 trenes Coradia Stream en su versión interurbana, con una velocidad máxima de 200 km / hy una capacidad total de pasajeros de la flota de 25.000 asientos.

El conjunto completo de trenes se basa en tres tipos de automóviles: automóviles de conducción, intermedios y finales, que ofrecen una capacidad optimizada para los requisitos operativos. Este diseño flexible permite que la longitud del tren varíe de tres a diez coches. Para NS, Alstom suministrará una versión de ocho coches y una versión de cinco unidades.

Los primeros trenes se entregarán a partir de enero de 2020 en adelante. Se ejecutarán en la red nacional holandesa en la línea de alta velocidad Amsterdam-Rotterdam-Breda en 2021 y en el corredor Den Haag-Eindhoven en 2022. El contrato total asciende a más de EUR 800 millones, con opciones para más trenes.

Los nuevos trenes Intercity cuentan con áreas multiusos amplias y bien iluminadas para lectura, descanso, sillas de ruedas y bicicletas, así como baños dedicados para personas con movilidad reducida. Los trenes están equipados con wifi, tomas de corriente e iluminación LED. Presentan un amplio acceso para un flujo rápido de pasajeros y están equipados con un sistema dinámico de información de pasajeros en tiempo real. Todos los autocares están equipados con cámaras de seguridad para aumentar la seguridad de los pasajeros y la tripulación. Los trenes cumplen con los más altos estándares de interoperabilidad y estarán equipados con sistemas ATB y ERTMS. Los trenes pueden operar en 25KV AC (línea de alta velocidad) y 1.5 KV DC (red ferroviaria principal).

“NS felicita a Alstom y a las personas que trabajan en el sitio de Alstom Katowice con la apertura de su nueva sala de montaje, lista para producir no solo los trenes Coradia Stream para NS, sino para muchos más proyectos futuros. Después de la presentación de la maqueta en 2017, los clientes de los ferrocarriles holandeses ahora pueden ver que su nuevo Intercity está cobrando vida en esta moderna instalación de producción ”, dijo Roel Okhuijsen, Director New Rolling Stock NS. ♦

UK/ Trenes con cargadores sin cables



Baker Bellfield y Aircharge han anunciado que la carga inalámbrica de teléfonos en el tren se estrenará en los EMU de cinco coches Siemens Desiro Clase 444 restaurados y reconfigurados por South Western Railway (SWR) de uso en la ruta London Waterloo – Southampton – Bournemouth – Weymouth desde noviembre de 2018. Los 172 trenes SWR Desiro tendrán esta nueva característica.

Es el primer sistema de carga inalámbrica de teléfono inductivo totalmente compatible con rieles del mundo.

Dado que los dispositivos móviles se convierten en los mejores compañeros de viaje para fines personales y comerciales, incluido el uso de aplicaciones de facturación y pagos móviles, los pasajeros están más que nunca necesitados de una forma segura y conveniente de mantener la batería de su dispositivo totalmente cargada mientras viajan.

La solución de carga inalámbrica se integra directamente en las mesas de los coches de primera clase de SWR como un servicio complementario ofrecido a los pasajeros, lo que les permite recargar su teléfono móvil simplemente colocando el dispositivo en el cargador sin la necesidad de un cable.

Utilizando el estándar universal para carga inalámbrica, Qi, el sistema es directamente compatible con más de 130 modelos de teléfonos inteligentes certificados Qi.

Las unidades de carga inalámbricas son las primeras en fabricarse específicamente para material rodante, cumpliendo con todas las aplicaciones y estándares ferroviarios obligatorios que incluyen EN501121: 2016, EN50155: 2017, GMRT 2100. También tienen clasificación IP55, lo que significa que repelen el agua y tienen protección contra el polvo.

Ya sea en la superficie de la mesa o debajo de esta, la solución de carga inalámbrica ofrece la flexibilidad de integrarse en mesas, mesas de respaldo, paneles de zócalos, paneles de ventanas, rieles de agarre e incluso paneles de techos laterales para aplicaciones de metro, lo que significa expansión en coches de clase única y se espera su uso en otros vehículos ferroviarios en el futuro.

“La carga inalámbrica representa el futuro de la carga de dispositivos móviles y la asociación con Aircharge nos permitirá crear un nuevo estándar para el sector del material rodante ferroviario y más allá”, dijo Robert Wilkin, Gerente de Desarrollo de Negocios de Baker Bellfield. ♦



FR/ 19 Trenes para líneas interurbanas



Bombardier Transportation ha anunciado que recibió un pedido de 19 trenes Bombardier Omneo Premium de dos pisos de la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) en nombre de la región de Hauts-de-France.

Esta orden es parte del contrato firmado en 2010 con SNCF para proporcionar hasta 860 trenes de dos pisos a regiones francesas, valoradas en aproximadamente EUR 256 millones.

La región de Hauts-de-France planea lanzar estos nuevos trenes espaciosos y muy cómodos en las líneas de alta frecuencia de París a Amiens y de París a San Quintín - Maubeuge / Cambrai.

“Los pasajeros que viajan en el nuevo tren Omneo descubrirán un nuevo nivel de movilidad ferroviaria que combina alta capacidad, mayor comodidad y mayor accesibilidad”, dijo Laurent Bouyer, presidente de Bombardier Transportation France. “Estos trenes están diseñados y producidos por el sitio de Bombardier en Crespin, en la región de Hauts-de-France, una región altamente comprometida con la industria ferroviaria y su ecosistema ferroviario local”.

El nuevo diseño interior optimiza el espacio disponible para el beneficio de los pasajeros y la disposición de los asientos. El tren contará con asientos anchos de nuevo desarrollo con iluminación integrada, alimentación y enchufes USB. El diseño interior y la configuración se ajustarán con precisión en una combinación de colores que coincidirá con los colores de la región. Además, el tren ofrece un acceso mejorado a través de puertas grandes a nivel de plataforma, corredores anchos y pasillos para facilitar el movimiento a lo largo del tren.

El tren de 135 metros de longitud para Hauts-de-France ofrecerá una capacidad de 463 asientos, con grandes estantes para equipaje, un área exclusiva para dos sillas de ruedas y espacio para 12 bicicletas. Será capaz de operar en unidades múltiples de dos, ofreciendo hasta 926 asientos por tren.

Hasta la fecha, 10 regiones francesas han pedido un total de 401 trenes Omneo / Regio 2N. La plataforma Omneo ofrece trenes para servicios suburbanos, regionales e interurbanos. ♦



SW/ Un nuevo puente ferroviario



Se ha abierto oficialmente un nuevo puente que sirve al ferrocarril rético en el Este de Suiza. El puente de 200 m de largo con un tramo principal de 63 metros llevará un ferrocarril de vía única sobre el río Hinterrhein (Rin posterior) y la autopista A13, mejorando la frecuencia de viaje en ambos sentidos.

El nuevo puente ha sido nombrado “Sora Giuvna” (Hermana menor) ya que se encuentra inmediatamente al lado, y complementa un importante puente de acero existente del siglo XIX.

Ambos puentes forman parte de la línea de conexión a la ruta histórica Albul del Rhaetian Railway, que se agregó a la lista de Sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2008.

Una empresa conjunta entre COWI y WaltGalmarini AG diseñó el puente y sus alrededores, en asociación con los arquitectos daneses Dissing + Weitling y los arquitectos paisajistas locales Hager Partner AG.

La empresa conjunta de construcción de la superestructura comprendía Schneider Stahlbau, Joerimann Stahl y Toscano Stahlbau.

Ian Firth, Gerente de Proyectos de COWI, dijo: “Cuando participamos en el concurso de diseño en 2015, reconocimos la enorme importancia histó-

rica, cultural y ambiental del proyecto, así como los desafíos técnicos muy particulares.

El nuevo puente es donde se encuentran los dos afluentes principales del Rin y donde el área circundante inmediata incluye puentes notables de Christian Menn, Max Bill y Mirko Roš. Además, el espacio limitado para la construcción adyacente a una carretera transitada y junto a un ferrocarril activo significaba que el acceso siempre iba a ser difícil.

“Seleccionamos un diseño delgado y minimalista con una alta calidad arquitectónica para complementar el dramático entorno montañoso y no restar valor a la estructura adyacente al maximizar la transparencia. Alcanzar la esbeltez deseada es siempre un desafío, particularmente para un puente ferroviario”.

Como parte de su alcance para este nuevo puente, COWI y el equipo diseñaron el reemplazo del viaducto de enfoque para el puente histórico. El puente de un solo tramo de 51 m se levantará sobre la estructura histórica y se lanzará sobre la carretera en 2019. ♦

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



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

UK/ Una centena reformada y en servicio



La compañía Northern ha puesto en servicio su tren número 100 restaurado, marcando otro hito en el programa de modernización integral.

Los trenes Clase 170 cuentan con asientos e iluminación mejorados, Wi-Fi gratis, cargadores en los asientos y nuevos diseños y pintura interior, características que se implementarán en el futuro en toda la flota de Northern.

Ben Ackroyd, Director de Ingeniería de Northern, dijo: “Nuestro tren renovado número 100 que entra en servicio es otro gran hito en nuestro programa de modernización. Estamos comprometidos a mejorar la experiencia a bordo de nuestros clientes y el programa de renovación realmente está ganando ritmo.

Con un 50% más de capacidad que los trenes Pacer que están siendo reemplazados, los Class 170 (que se ejecutan principalmente entre York y Leeds a través de Harrogate) realmente impresionan a los clientes de Northern, y muchos comentan cuánto más espacio hay, la calidad del paseo y lo tranquilo que es.

Toda la flota existente de 243 trenes de Northern está en proceso de actualización para no solo incluir esta primera fase de renovación cosmética, sino también un nivel adicional de mejoras digitales. ♦



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.

Alco RSD39 en la Argentina

Por Alejandro D. Moscaro



El origen de esta locomotora se debe al Plan Decenal de Modernización de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), del período 1964 a 1973 que incluía, entre otras finalidades, la supresión total de la tracción de vapor. Con ese objeto fueron cursados varios pedidos de locomotoras diésel a los dos fabricantes norteamericanos más importantes en ese momento; Alco y General Motors, que suministraron las unidades de acuerdo con los requerimientos de RENFE.

Para dieselizar gran parte de las líneas del Sur, RENFE optó por el modelo DL-535 de Alco (denominación de la especificación del fabricante), del que se ordenó una partida de 50 unidades que recibieron la numeración 1.301 al 1.350. Las primeras diez máquinas fueron producidas en Estados Unidos en 1965, numeradas 1.341 al 1.350 (DL-535 T) y enviadas a los talleres Euskalduna para ser puestas a punto por los técnicos de Alco, que a su vez colaboraban en la construcción, mediante los créditos de la ayuda americana, de las 40 unidades restantes de la serie identificadas como 1.301 al 1.340 (DL-535 S), construidas por Euskalduna en España bajo licencia del fabricante norteamericano, aunque sus motores diésel Alco 251 D de 4 tiempos y 6

Adrián Mussi



cilindros en línea se fabricaron en Estados Unidos. Todas fueron decoradas con el esquema verde oliva de RENFE con franjas amarillas, puesto en vigencia a partir de 1960.

Las primeras 10 máquinas comenzaron a operar en agosto de 1965, en tanto que el resto del lote inició sus servicios entre enero de 1966 y septiembre de 1967.

Debido a su versatilidad, circularon en prácticamente todos los corredores de RENFE, efectuando diversos tipos de prestaciones destacándose en la



Alejandro D. Moscaro



corrida de trenes de mineral. Las máquinas resultaron ser bastante robustas y confiables, aunque no estuvieron exentas de los mismos problemas que aquejaron a las Alco RSD-35 (ver TR 147 y 148) adquiridas por el Estado Argentino para las Líneas San Martín y Belgrano.

A partir de 1978 las Alco Serie 1.300 dejaron de circular con los principales trenes de pasajeros pasando a servir con convoyes de corta distancia y formaciones de carga. Las estadísticas de RENFE indicaban que hasta 1988 las 50 Alco estaban activas, pero en el Depósito de Granada se hallaban unas cuantas unidades fuera de servicio por importantes problemas técnicos. Dicha situación las convertía en inservibles para la corrida de trenes, siendo útiles sólo sus repuestos para equipar a las máquinas en circulación.

En función de lo expuesto, RENFE evaluó tres alternativas: a) Emplear estas máquinas sólo para maniobras. b) Venderlas a otras empresas ferroviarias. c) Radiarlas definitivamente de servicio.

Finalmente, las tres alternativas se materializaron y 18 locomotoras fueron vendidas a Caminhos de Ferro Portugueses (CP), otras 8 se desguazaron, mientras que las demás quedaron diagramadas en servicios de maniobras.



Su historia en Argentina

En 1995 se adquirieron para el concesionario privado de pasajeros Trenes de Buenos Aires (TBA), 18 unidades para ser empleadas en los corredores no electrificados de las Líneas Sarmiento y Mitre.

Antes de ser adquiridas las locomotoras, personal de TBA viajó a España con el objeto de seleccionar las máquinas que estaban en mejores condiciones, y fueran efectuadas en España las reparaciones necesarias para dejarlas en buen estado de operación.

FICHA TÉCNICA

Fabricante Alco/Euskalduna	Motor diésel
Modelo DL 535T/DL 535S	Fabricante Alco
Rodado C - C	Modelo 251 D
Transmisión	Ciclo 4T. Sobrealimen.
Diésel-eléctrica	Cilindros (Cant.) 6 en línea
Año 1965/1967	Cilindros (Diám.) 229 mm
Cantidad 50	Carrera del pistón 267 mm
Trocha 1.676 mm	Potencia nominal 1.350 hp
Esfuerzo de tracción	Potencia tracción 1.200 hp
Inicial 18.480 Kg	Generador principal
Continuo 19.314 Kg	Fabricante General Electric
Pesos, medidas y Capacidades	Modelo 5-GT 585-E
Peso en servicio 83.916 Kg	Potencia 240 hp
Peso por eje 13.986 Kg	Motores de tracción
Largo máximo 16.237 mm	Fabricante General Electric
Alto máximo 4.032 mm	Cantidad 6
Ancho máximo 2.884 mm	Modelo 5-GE 761-A1
Velocidad máxima 120 Km/h	Potencia 180 kW
Combustible 2.650 l	Frenos
Aceite 530 l	Fabricante WABCO/Dimetal
Agua 416 l	Modelo 28-LV1
	Dinámico SI



Las primeras cuatro máquinas llegaron a la Argentina el 13 de diciembre de 1995 y una vez desembarcadas, fueron llevadas a Talleres Villa Luro donde les realizaron la puesta a punto correspondiente y el retrochado para llevarlas de los 1.668 mm españoles a los 1.676 de la trocha ancha argentina. Durante la semana del 19 al 26 de diciembre realizaron viajes de prueba e instrucción con algunas, corriendo entre Villa Ballester y Zárate remolcando dos coches Materfer y/o Werkspoor. Una vez concluidas las pruebas, fueron remitidas nuevamente a talleres Villa Luro quedando confinadas a la espera de una revisión general que efectuó en ese lugar personal especializado de la entonces Morrison Knudsen (Actual Emprendimientos Ferroviarios), que también se ocupó de realizar la prueba de potencia de los motores.

Estas primeras unidades llegaron al país ya decoradas con el primer esquema corporativo de TBA, en amarillo y bordó con el logotipo de la empresa en color blanco sobre parte del bordó, con sus miriñaques “cebrados” con bandas finas en diagonal negras y amarillas, así como también el interior de sus cabinas y sala de máquinas en azul oscuro y su nueva numeración consistente en una letra (C para la Línea Sarmiento y D para la Línea Mitre), antepuesta a un

número de tres dígitos.

Entre sus características, poseían en cada uno de los frentes un faro simple, sistema de freno dinámico y generador de vapor para el sistema de calefacción del tren, ubicados estos elementos en el interior del capot corto.

También es importante destacar que su cabina posee doble puesto de mando, con un pupitre y comando ubicados cada uno sobre un lateral y posicionados en sentido de la marcha de la locomotora. Por eso, cada una de las ventanillas laterales no están centradas con respecto al ancho de la cabina.

NUMERACIÓN		
ORIGINAL RENFE	Trenes Buenos Aires	
	Sarmiento	Mitre
1.304	C651	
1.310	C652	
1.318	C653	
1.321	C654	
1.322	C655	
1.323	C656	
1.324		D657
1.325		D658
1.333		D659
1.336		D660
1.324		D661
1.343		D662
1.344		D663
1.348		D664
1.349		D665
1.350		D666
1.326		D667
1.306		D668



Dario Saidman



Servicios

Sus primeras prestaciones se limitaron al traslado (remolques) de trenes internos de TBA, llevando coches entre las bases de Victoria, José L. Suárez, Villa Luro, Castelar y Morrison Knudsen. En esas primeras funciones operaron con los faros originales, hasta que posteriormente les fueron reemplazados por potentes faros dobles de unidad sellada con lámparas de iodo provenientes de coches motores Fiat 7131 radiados de servicio.

En la trocha angosta española

Dos máquinas circularon en la trocha angosta de Andalucía correspondiente a la Compañía de Minas de Río Tinto. Tras un estudio realizado en 1977, se decidió adquirir a la Licenciataria Ateinsa (ex Euskalduna), dos Alco DL-535 que recibieron una decoración muy similar al de RENFE, además de ser adaptados sus bogies para trocha angosta. Estas unidades se desempeñaron arrastrando 20 trenes diarios de 1.500 toneladas a través de los 56 kilómetros de la línea, hasta su cierre en 1984.





Entre el 1º y 5 de marzo de 1996 una unidad estuvo expuesta al público en la plataforma 7 de la estación Retiro de la Línea Mitre, y a partir del mismo mes dos máquinas iniciaron sus servicios regulares en el corredor Villa Ballester-Zárate remolcando coches Materfer reconstruidos por la Cooperativa Ferroviaria Talleres Junín, compartiendo servicios con algunas GAIA que también se desempeñaban en dicha prestación.

El 14 de marzo de 1996 llegaron al país otras tres máquinas que, a diferencia de las primeras, vinieron con sus miriñaques cebrados con bandas dispuestas en diagonal rojas y blancas, y con faros dobles de unidad sellada, los que posteriormente fueron reemplazados como en el caso anterior, por otros provenientes de coches motores Fiat fuera de servicio. El 8 de junio arribaron otras tres locomotoras, mientras que el resto del parque lo hizo en el transcurso de 1996.

En la Línea Mitre, además de ser empleadas en los corredores Villa Ballester-Zárate, también fueron afectadas a la línea Victoria-Capilla del Señor compartiendo servicios con las pocas formaciones de coches motores Fiat que aún permanecían activas, aunque también con el tiempo comenzaron



Daniel Grene



Pablo Salgado



Miguel Rodríguez

a correr formaciones directas entre Retiro y Zárate, parando únicamente en Villa Ballester en lo que respecta al sector electrificado.

A partir de 1997 fueron empleadas inicialmente en doble tracción, en los servicios entre Retiro y Rosario y luego entre Retiro y Santa Fe, haciendo en la actualidad solamente el tramo comprendido entre Retiro y Rosario, además obviamente de su desempeño en el resto de los corredores diésel de la Línea Mitre, teniendo como depósitos base José León Suárez.

En lo que respecta a la Línea Sarmiento, fueron afectadas al corredor Merlo-Lobos compartiendo ahí también los servicios con los últimos coches Fiat activos y los Coches Motores Livianos Materfer, y en el corredor Moreno-Luján. Luego, también hicieron servicios directos entre Once y Mercedes. Eso no impidió ver a estas máquinas servir también con los trenes internos para el traslado de coches entre las bases de TBA. En dicha línea, su Depósito Base es Haedo, y el taller de reparaciones de todas las Alco de TBA, es Talleres Liniers.

Posteriormente, varias máquinas recibieron la segunda decoración de TBA en colores blanco, celeste y azul y recientemente, otras fueron pintadas con



la tercera y actual decoración de TBA, en colores gris, violeta y rojo.

Con el cierre de TBA, pasaron a la flota de la Operadora Ferroviaria, ahora bajo el nombre de Trenes Argentinos, donde una parte del lote original sigue prestando servicios con una librea celeste azulada. ♦



Los nuevos bogies Innomodel



La firma está ofreciendo nuevos bogies para la escala H0 para vagones de carga con buen rodamiento . El prototipo es el clásico bogie de fricción que se usó en los ferrocarriles argentinos hasta la llegada de los bogies con rodamientos, en los años 70 y que de a poco fueron desplazando.

Estos bogies tienen características interesantes, entre las que se destaca la reproducción a escala exacta y la inscripción del nombre del ferrocarril en las tapas graseras, detalle pequeño pero que se aprecia gracias a que viene pintado de blanco sobre el material negro del bogie.







La construcción básica es en tres piezas y realizada en corte láser sobre plásticos especiales importados. Las tapas suman 4 piezas más y el bogie se entrega armado, en pares y en caja con ruedas a elección: para los sistemas NEM (europeo) y NMRA (americano).

El precio del par de bogies NEM es \$500 y el de NMRA \$600 y se venden en el local de la firma, en Santa Fe 2729 Piso 1 of 49 o por correo a innomodel2002@gmail.com. Se pueden ver más fotos y otros desarrollos en el página de facebook Innomodel. ♦



 **INNOMODEL**
Maquetas para empresas



trenrodante@gmail.com

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

Alco nacional de primer nivel



La firma Mabar de España ha lanzado un nuevo modelo de su Alco serie 1300 en escala H0. Se trata de la locomotora que vino a la Argentina con la librea de la compañía TBA. Efectivamente, la Argentina importó 15 unidades españolas que fueron alistadas en España con colores y trocha argentina y esto nos ha dado la posibilidad de contar con un modelo de primera calidad mundial para nuestros hobbyistas.

El modelo está diseñado en España y es de producción China, como la mayoría de las ofertas de hoy día, pero en este caso se destaca la calidad del





modelo en general, desde la mecánica hasta el último detalle de la carrocería.

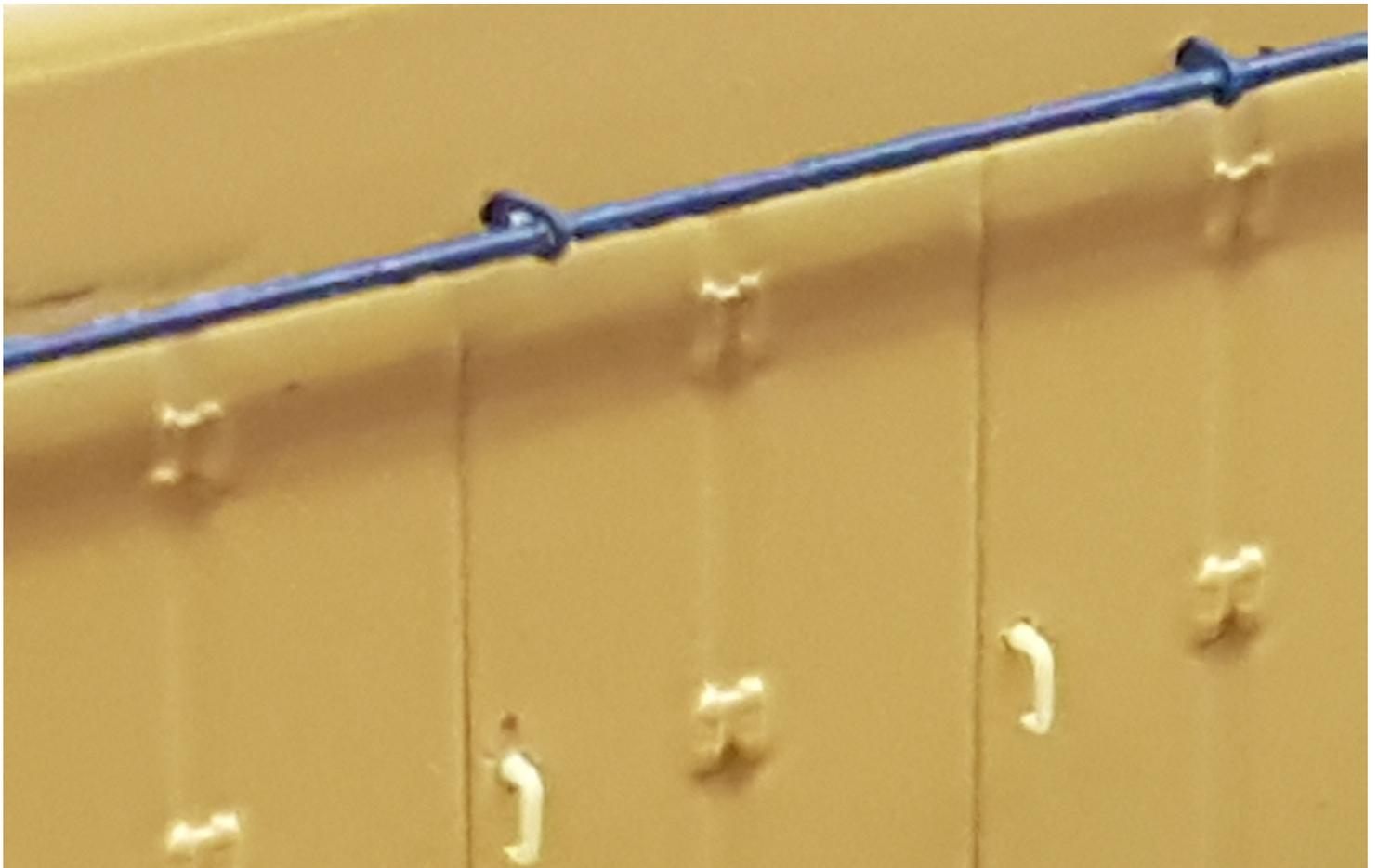
En estos párrafos trataremos de describir con ayuda de fotos, nuestra sensación al abrir la caja que lo contiene.

Curioso es notar que la profusión de detalles viene desde antes de abrir la caja, ya que trae una semicaja abierta con información protegiendo la caja verdadera en sobrio color azul con un diagrama del modelo y su denominación.

Una vez quitada la semicaja podemos abrir la caja azul que nos permite retirar otra caja interior con un contenedor de gomapluma y ésta a una caja plástica transparente dentro de la cual está la locomotora, protegida a su vez por suaves telas plásticas.

En este momento se puede retirar de la caja azul la papelería que trae el modelo con explicaciones varias, donde se explica cómo retira la carrocería, como colocarle un decodificador y un detallado diagrama de las piezas que conforman el producto.

Volvemos a la locomotora y la primera grata sensación es el importante peso, base de una buena tracción. La tomamos a la altura del tanque de combustible, que al parecer es la zona más robusta pero también tiene detalles



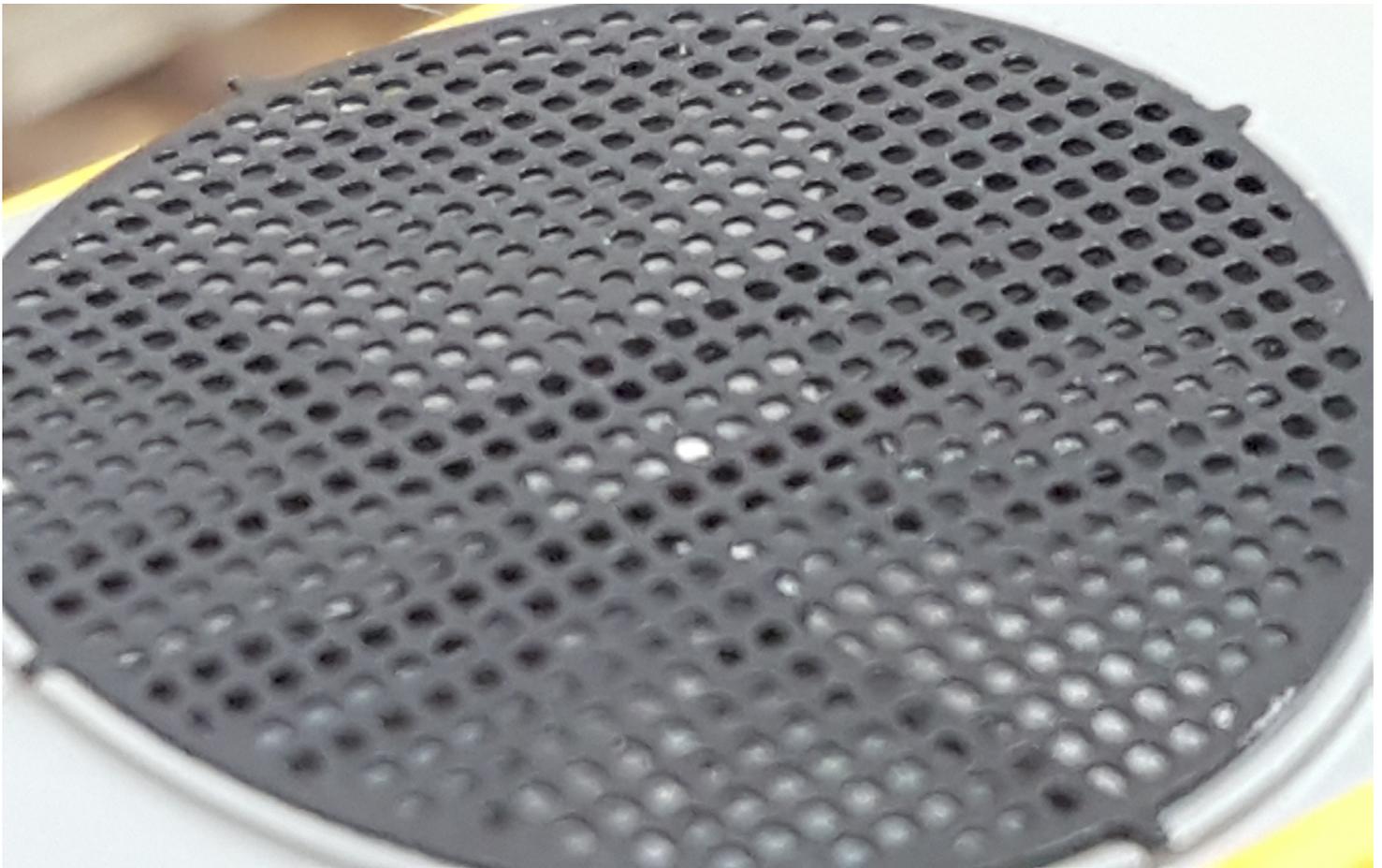


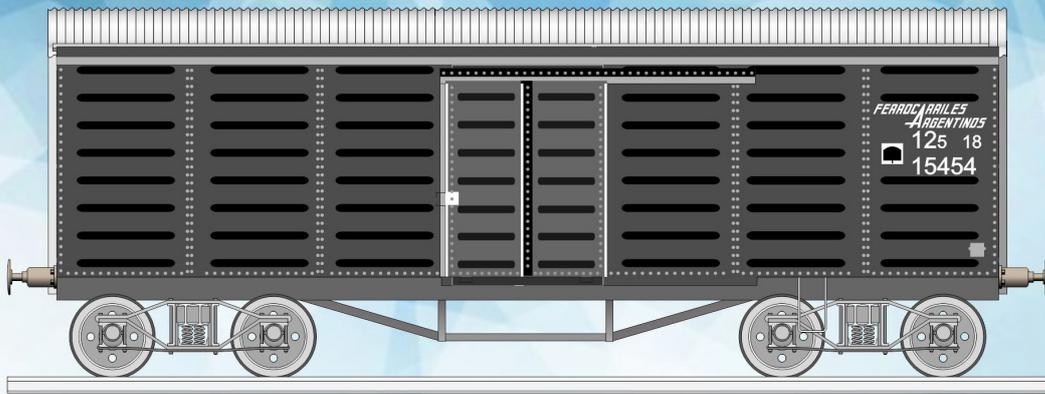


finos que hay que cuidar.

Es emocionante ver un modelo de esta calidad luciendo un diagrama de pintura nacional, sin necesidad de modificar nada para asemejarla a nuestra locomotora, porque es nuestra locomotora.

El primer detalle que asombra son las barandas. Están realizadas en el diámetro correcto y a pesar de su sutileza pueden resistir bien un trato moderado. Las intrincadas barandas frontales son también un intrincado modelo que asombra por su perfección. Los postes que sostienen las barandas de Iso capots son reproducción de los reales, y las manijas que abren las puertas de





Cubierto Metropolitano

V Cubierto C12 FA

Escala 1:87 (H0)

Kit para armar en plásticos de calidad con base de MDF
Fácil de armar con cola blanca y pegamento de contacto. Sin bogies ni enganches.

 **INNOMODEL**



Los capots también son reproducción exacta del prototipo. Todos estos fines detalles no son comunes de ver en los modelos, hubo una investigación conciente del modelo real, un diseño respetuoso y un fabricante que no evitó esfuerzos en reproducir en serie un modelo de excepción.

La matricería de la carcasa reproduce cada detalle de la misma en su justa proporción y hay agregados en fotograbado, como la rejilla del ventilador. En particular, ésta deja ver las palas del ventilador en un plano inferior y al soplar (acción irresistible !) el ventilador gira libremente.

Hay mucho detalle agregado, barandas de todo tipo, bocinas, ojales de izaje, limpiaparabrisas, espejos y todo lo que uno puede encontrar en la locomotora real.

Los bogies merecen atención aparte, con su sistema de freno, cadenas, tripa del velocímetro y puntas de ejes rotatorias, detalle de gran realismo.

El modelo trae dos pares de frentes, un par con una abertura para el gancho operativo que se coloca en la cajita tipo NEM y el otro decorativo simulando el faldón real con su gancho a cadena. La cajita NEM acepta todo tipo de ganchos, incluyendo al Kadee.

¡Y a la vía! Luego del minucioso estudio de cada detalle quisimos ver si el andar correspondía a tan fino modelo y aparecieron nuevas sorpresas. El motor y su mecánica son totalmente silenciosos desde el primer momento en que se la hecha a rodar. Mabarr ofrece la misma locomotora DC y DCC con sonido, siendo en nuestro caso la primera, de ahí el sorprendente silencio. El andar es muy suave y la velocidad final la adecuada al modelo.

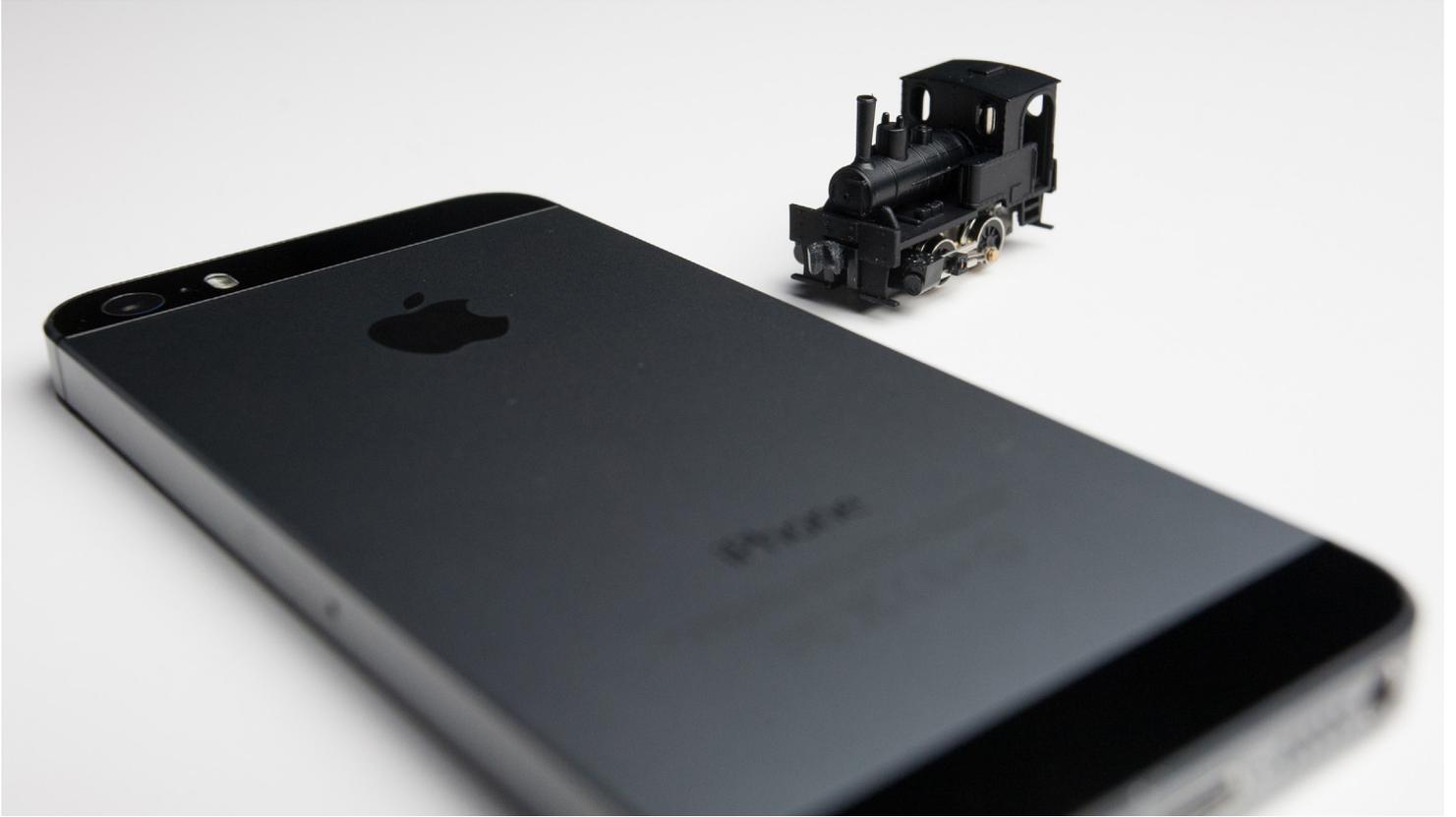
Tiene en sus ejes extremos bandas de adherencia que le dan una buena tracción sumado al buen peso comentado anteriormente y otra ventaja: las pestañas de las ruedas son un poco mas chicas que la norma NEM y pasan sin problemas por los contracarriles de los desvíos Atlas de código 70, o sea que es apta para todo tendido. También Mabarr ha tenido en cuenta a los tres rieles y provee como extra bogies con patin central para los tendidos de corriente alterna.

En nuestras pruebas arrastró veintidos vagones sin denotar esfuerzo y verla rodar es tan bonito como verla detenida, ya que la abundancia de detalles nos hace descubrir con asombro el cuidado que se ha puesto en su diseño.

En resumen, es un modelo que no debe faltar en la flota de todo amante de los ferrocarriles argentinos. ♦



Las maravillas de la Escala N

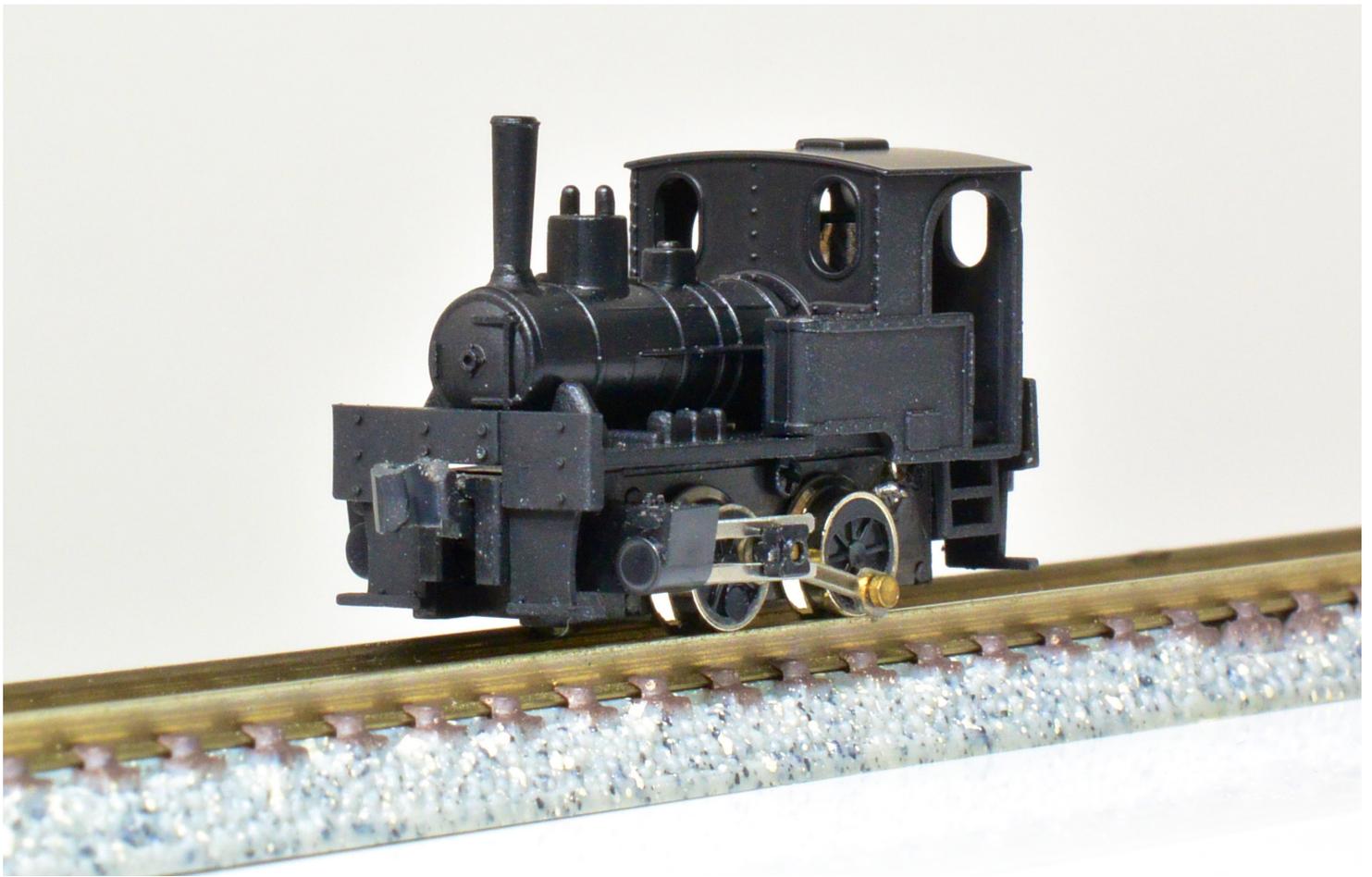


A medida que pasan los años los detalles en el ferromodelismo van aumentando, un claro ejemplo es el de este modelo, que pese a estar en Escala N no deja de lucirse por la profusión de detalles.

En este caso es la locomotora de vapor Koppel Tsugawa Yoko, quien con una medida de 3 centímetros representa la máquina No. 1 de Arita Railway, con 127 años de historia y actualmente preservada.

Este es un producto de Tsugawa Yoko, mientras que la locomotora real se puede apreciar en el Parque Ferroviario Yubikino.







NOVEDAD

MABARTREN®



Síguenos en:



Avenida de Cabrera, 36 -5ª planta 08302 Mataró (BARCELONA) SPAIN

www.mabar.es



El Ferrocarril Austral Fueguino en Ushuaia, Argentina.