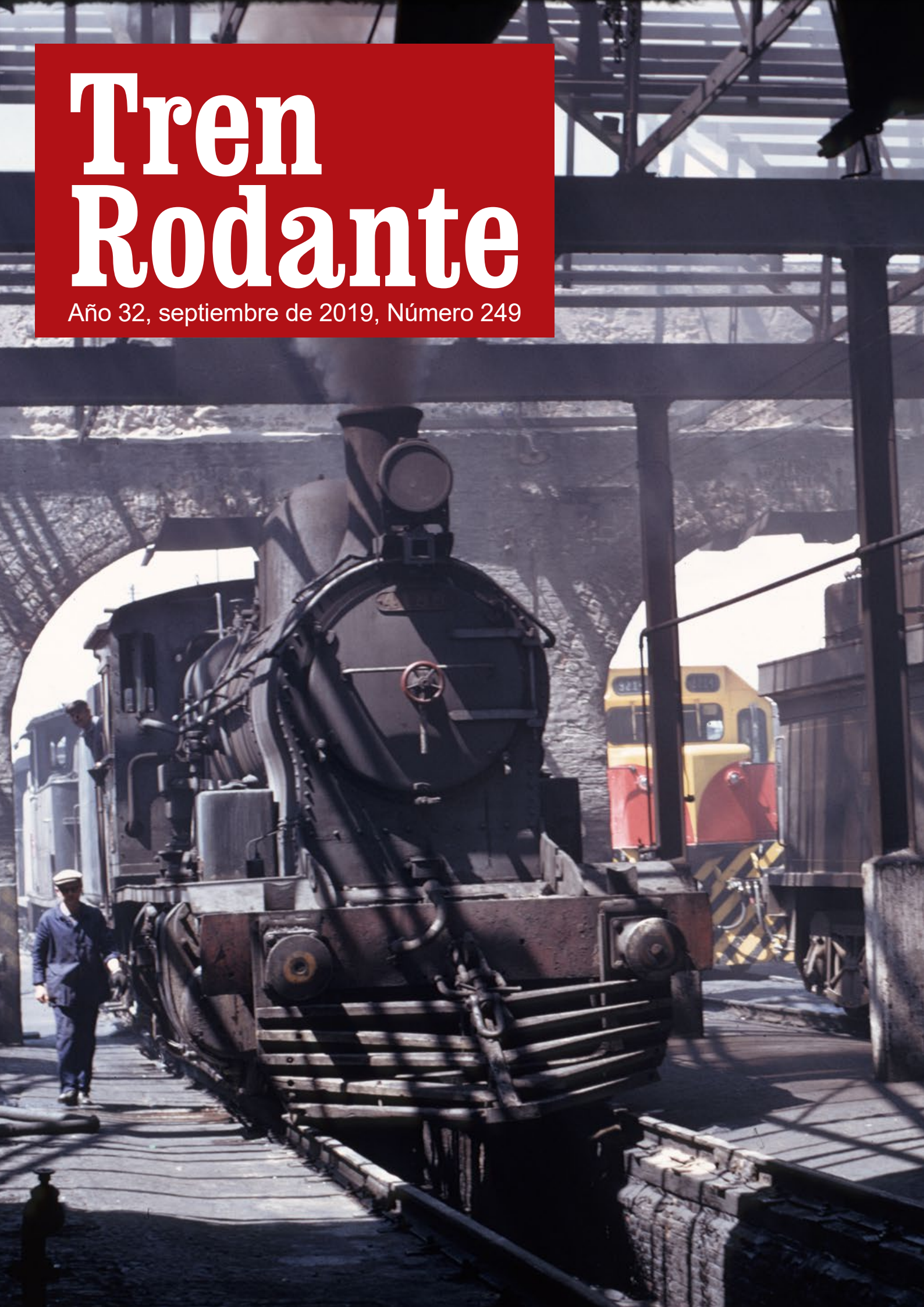


Tren Rodante

Año 32, septiembre de 2019, Número 249



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



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/ 800 kilómetros de vías nuevas

AR/ Nuevos andenes para el Belgrano

AR/ El tren a Junín volvió a Retiro

AR/ Viaducto San Martín en problemas

AR/ Reabren Lisandro de la Torre

CH/ La utopía de pintar la vía.

JP/ Un tren diferente, un diseño diferente

SW/ Cámaras de seguridad inteligentes

Las locomotoras de Disney

El tanque de la Garratt

La saga de las Clase 11

Nuevo modelo con nueva tecnología

Expo ferromodelista en colegios



32 Años

Como todos los meses de octubre, sumamos un año más de editar Tren Rodante, una aventura que nació en 1987 y hasta hoy sigue en pie gracias a los colaboradores y lectores que afortunadamente se suman día a día.

Con una tirada tan grande como el mundo mismo, nos parece increíble como la tecnología nos ayudó a estar presentes al instante de salida en las manos de Miguel de Argentina como de Hanspeter de Suiza o Bernard de África. Todos por igual pueden leer Tren Rodante sin gasto ni espera alguna, sentados en sus casas o mirando sus celulares en algún lugar del mundo. Y no solo la última revista, tenemos en nuestra página para su lectura inmediata 49 ejemplares más, desde el número 201 al actual.

Cuando dimos ese paso fundamental de cambiar el papel a digital, dudamos mucho de hacerlo. Tres meses antes la decisión de cambiar estaba tomada, pero esperamos un número “redondo” como el 200 para hacerlo. Y luego vinieron los temores al rechazo por el cambio de hábito de nuestros lectores, sin embargo, crecimos en todo sentido a un menor costo y con una mayor difusión.

Como dijo Tony Robbins “El cambio es inevitable, el progreso es opcional” y optamos por el progreso.

Tren Rodante



"Botchan Train", un tren turístico que atraviesa la ciudad de Matsuyama en Japón.

AR/ 800 kilómetros de vías nuevas



Con la renovación de 812 kilómetros de vías, sobre los 1.800 proyectados, continúa la reactivación del Belgrano Cargas. Las obras contemplan la renovación de vías más nuevos ingresos a las terminales exportadoras del Gran Rosario.

La inversión total en la renovación de vías fue de 3.000 millones de dólares para realizar los trabajos en la línea que atraviesa las provincias de Salta, Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe e incluyó la renovación de la flota con la incorporación de 40 locomotoras y 1.000 vagones nuevos.

El nuevo ingreso a Timbúes, que comenzó en febrero, insumió una inversión de 122 millones de dólares y generó 1.500 puestos de trabajo. Incluye la construcción de una playa ferroviaria en Oliveros; un puente ferroviario sobre el Río Carcarañá; y 10 kilómetros de vías para el acceso directo a las terminales de Renova, Dreyfus, Cofco International Argentina S.A, Aceitera General Deheza y la Asociación de Cooperativas Argentinas.





El presidente Mauricio Macri recorrió parte de las obras, en particular el nuevo acceso a los puertos de Timbúes y se manifestó por el buen significado que tienen estos avances para la economía nacional.

Así, la cantidad de toneladas que ingresan en las terminales pasará de 11,5 millones a 24, mientras que el acceso a un flete más competitivo permitirá reducir el 30 por ciento de los costos. Para 2020 se proyectó incrementar la carga por tren a los puertos del Gran Rosario de 700 mil a 1,7 millones de toneladas. ♦

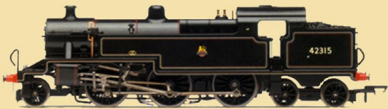


 **INNOMODEL**
Maquetas para empresas



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

AR/ Nuevos andenes para el Belgrano



Se finalizó la primera etapa de las obras en la estación Retiro de la línea Belgrano Norte, la cual contemplaba la renovación integral de los andenes 1 y 2. La segunda etapa ya está en marcha con la renovación del resto de los andenes, techos y la construcción de nuevas boleterías, baños públicos y dependencias.

Los trabajos realizados incluyeron la elevación de andenes, la colocación de baldosas guía para personas con discapacidad visual; la puesta en valor de los techos, con recambios de chapas y vidrios; y la instalación de molinetes SUBE, asientos e iluminación LED.

La obra integral del Belgrano Norte comprende la renovación de las 22 estaciones y ya se encuentra en marcha. Se comenzó por ambas cabeceras, Retiro y Villa Rosa, además de Ciudad Universitaria, Aristóbulo del Valle, Carapachay, Boulogne y Don Torcuato. Este criterio de planificación por etapas busca focalizar los esfuerzos en habilitar las estaciones que presentan mayor flujo de pasajeros o demandas particulares, para luego avanzar sobre el resto.

La inversión total asciende a US\$88 millones, el primer paso para modernizar la línea. Estos trabajos beneficiarán a 108.000 pasajeros que usan la línea a diario.



También se está avanzando con la instalación del frenado automático en toda la traza para lo cual ya se están invirtiendo US\$5,3 millones. El sistema estará funcionando a fin de año a lo largo de los 106 kilómetros de extensión, además del equipamiento en 25 locomotoras y 5 coches. ♦



AR/ El tren a Junín volvió a Retiro



El tren que partía desde la estación Caseros –por motivo de las obras que se realizaron en el viaducto San Martín-, a partir del viernes 20 de septiembre parte nuevamente desde la estación cabecera de Retiro San Martín, a las 18:00.

Así mismo, el servicio se detendrá además en las localidades de Mercedes Pacífico, José C. Paz, Pilar, Rivas y O'Higgins, nuevas paradas intermedias que se suman a las cuatro que ya poseía este recorrido en Franklin, Castilla, Rawson y Chacabuco.

Los tres saldrán de Retiro (línea San Martín) los viernes a las 18:00 y arribarán a Junín a las 22:50. Desde Junín partirán los lunes a las 2:35 llegando a Retiro a las 8:00.

La tarifa entre terminales es de 250 pesos en primera clase y 300 pesos en pullman.

Los boletos pueden adquirirse de manera presencial en cualquiera de los puntos de venta habilitados en todo el país –se debe concurrir con DNI original de los viajeros- o a través de la página web <https://webventas.sofse.gob.ar/> abonando con tarjeta de crédito o débito con un descuento del 10%.

El servicio se presta con formaciones modernas, que poseen amplios y có-



modos asientos en dos categorías: primera y pullman, ambiente climatizado, puertas automáticas, un coche adaptado para personas con movilidad reducida y un coche comedor con 48 plazas disponibles. ♦



AR/ Viaducto San Martín en problemas



Si bien el servicio de la línea San Martín se realiza a través del nuevo viaducto y llega hasta Retiro, aún falta terminar las estaciones La Paternal y Villa Crespo. Las obras están paralizadas porque el Gobierno de la Ciudad le rescindió el contrato por irregularidades a la empresa a cargo de los trabajos, una UTE formada por Green y Rottio.

La obra, cuyo valor es de más de ARS 3.000 millones, tiene un 96% de avance, por lo que el 4% restante lo resolvería AUSA, la empresa estatal porteña que gestiona las autopistas y está a cargo de los trabajos, con apoyo de los Gobiernos nacional y porteño, a través del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

El conflicto se hizo visible a partir de la denuncia de unas 50 empresas que dejaron de cobrar entre ARS 400 y ARS 600 millones. Estas empresas son proveedores de la contratista principal, que participaron de las distintas fases del proyecto. Manifiestan que el dinero que deberían haber cobrado por sus trabajos fue desviado a otros asuntos (Otras deudas de la UTE) y que todos los involucrados, contratantes y contratistas estaban al tanto del problema, pero por la premura de reponer el servicio, no se hizo nada al respecto para corregir la situación. ♦



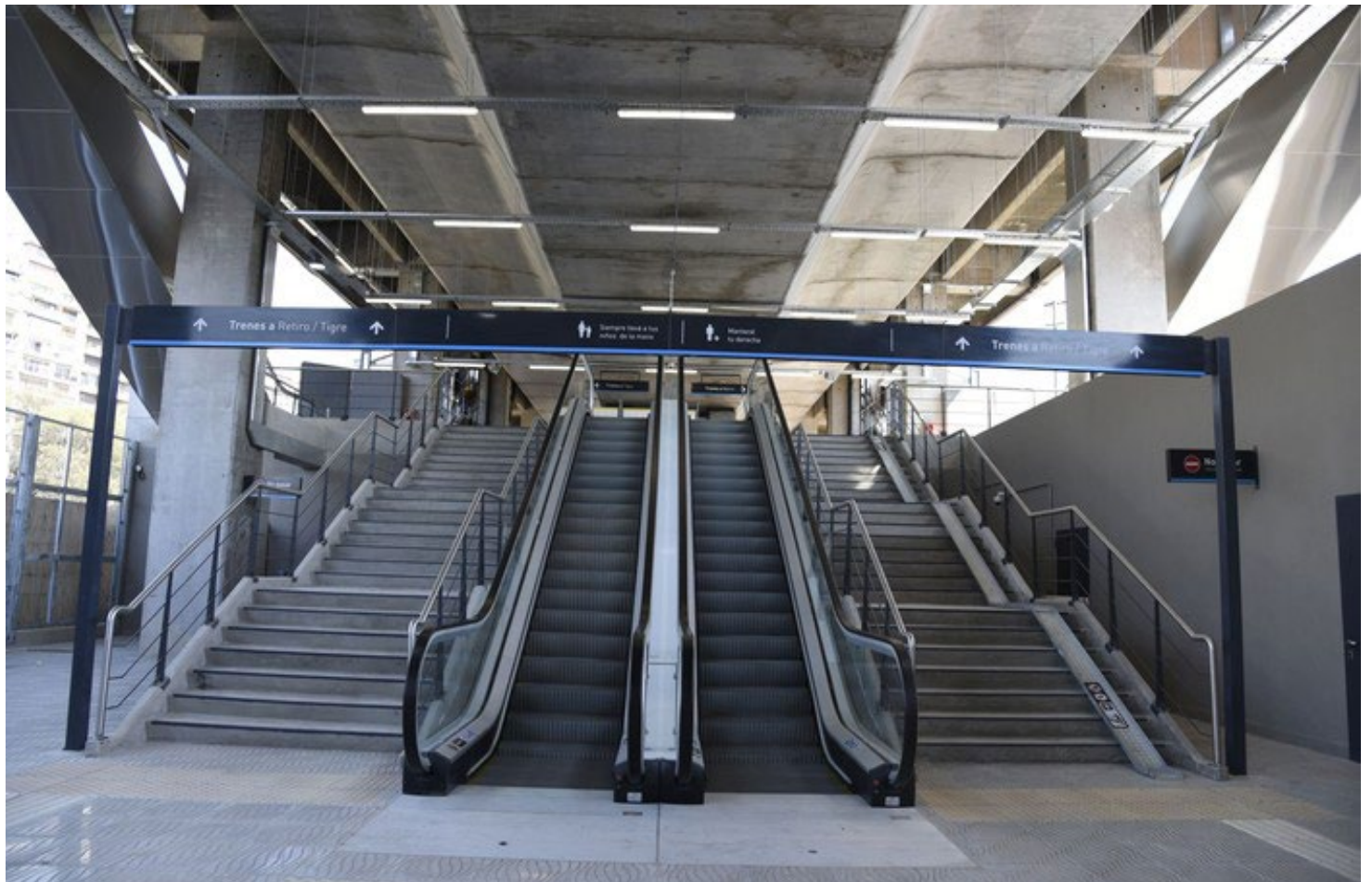
AR/ Reabren Lisandro de la Torre



El 14 de septiembre de reabrió la estación Lisandro de la Torre de la Línea Mitre, ramal Tigre, que había sido clausurada el 2 de septiembre de 2017 debido a la construcción del nuevo Viaducto Mitre de casi 4 km.

Su nueva fisonomía es de una estación elevada a más de 10 m de altura con dos andenes de 210 m de largo y las comodidades del momento, como acceso por tres escaleras amplias de tipo fija y mecánica, ascensores, rampas para bicicletas, asientos de espera, iluminación Led, WiFi gratuito, señalética moderna, etc, todo bajo una cubierta abovedada para la protección de las inclemencias climáticas.

La estación se había inaugurado el 21 de septiembre de 1916 y en su apogeo tuvo cuatro vías además de un ramal de 1500 m que transportaba carga hasta Obras Sanitarias de la Nación (hoy AySA), cuyos restos de vías aún pueden verse en algunos sectores. ♦







CH/ La utopía de pintar la vía.



Cuando Ferrovías tomó la concesión del Belgrano Norte logró cambiar radicalmente el servicio, que era el peor entre sus pares. El material rodante estaba sin cuidado y la fractura de rieles era diaria, lo que provocaba demoras y cancelaciones. Con mucho trabajo se recuperó la línea y eso fue festejado por los medios y los usuarios hablando maravillas del “tren rojito” por su nueva librea. Pero de la vía nadie habló y el gerente de infraestructura de entonces dijo “Vamos a tener que pintar la vía para que se den cuenta de lo que hemos trabajado”

Esa utopía o ironía de entonces se ha hecho realidad en 2019, pero en Suiza. En la foto que nos envió Hanspeter Fellmann vemos a la locomotora del Rätische Bahn (RhB) Ge 4/4 III, Número 645, que viene con un tren de pasajeros

desde Landquart y que acaba de pasar Davos Laret.

Y lo llamativo de la foto es que las vías están pintadas de blanco. Las altas temperaturas actuales en Suiza, incluso a una altitud de 1560 metros sobre el nivel del mar, también afectan las vías del ferrocarril rético. Para evitar que se deforme la vía se utilizan medios especiales como pintarlas de color blanco para que actúe como «protector solar». Un estudio de ETH Zurich también ha demostrado que los rieles son hasta siete grados más fríos que los rieles no pintados.

Y no son los primeros que lo hacen, en Italia, esto ya se ha hecho por algún tiempo. ♦



JP/ Un tren diferente, un diseño diferente



El innovador país está constantemente a años luz por delante cuando se trata de trenes de alta velocidad, y su tren más nuevo no es una excepción.

Diseñado por el arquitecto ganador del Premio Pritzker “Kazuyo Sejima”, la serie Seibu 001, conocida como “Laview”, es una creación impresionante.

El tren de cercanías Seibu Railway, que entró en servicio en Tokio en marzo, tiene un exterior plateado reflectante diseñado para integrarse en el paisaje mientras viaja a través de la ciudad hacia las montañas.

Sus enormes ventanas curvas proporcionan a los pasajeros impresionantes vistas panorámicas en el camino. Mientras que en el interior, Laview está equipado con sillas amarillas suaves con un reposa cabezas ajustable y una mesa de reposa brazos para “proporcionar una sensación de sala de estar relajante”.

La iluminación suave, que se ajusta durante todo el día, se ha diseñado para generar una atmósfera armoniosa para los viajeros.

Laview es el primer diseño de tren de Sejima, a quien se le encomendó la tarea de idear un nuevo concepto “nunca antes visto” que marcaría la pauta para las futuras creaciones de la compañía ferroviaria.



“La diferencia más obvia es que el tren puede moverse a diferentes lugares”, dijo Sejima en un comunicado. “Este tren se mueve a través de la ciudad hasta las montañas de Chichibu y pensé que sería bueno que el tren pudiera responder y mezclarse con los alrededores de una manera suave. Además, quería hacer un tren que se sintiera como una habitación donde los pasajeros puedan relajarse libremente y sentirse motivados para viajar “.

Cada detalle de Laview, que tiene ocho coches y 422 asientos, ha sido cuidadosamente pensado para permitir que los pasajeros se sientan cómodos mientras el tren alcanza velocidades de hasta 120 kilómetros (75 millas) por hora.

Incluso su nombre tiene un significado especial: la “L” significa “vida lujosa”, la “A” significa “veloz como una flecha” y la “View” se explica por sí misma.

La pintura de aluminio utilizada en el exterior del tren fue desarrollada especialmente para Seibu Railway.

Seibu Railway planea reemplazar todos los trenes en la línea entre Ikebukuro en el noroeste de Tokio y Seibu Chichibu con trenes Laview para fin de año. ♦





SW/ Cámaras de seguridad inteligentes



En todos los aspectos la tecnología avanza rápidamente. La empresa ferroviaria privada sueca ATrain, que opera trenes, talleres y un expreso al aeropuerto de Arlanda, instaló un equipo de cámaras inteligentes en estaciones y depósitos para monitorear los flujos de viajeros, verificar letreros, ascensores y escaleras mecánicas y asegurarse de que las máquinas expendedoras funcionen, así como para prevenir el crimen y el vandalismo, tales como los graffiti. Esta actividad criminal no solo crea un problema de marca e incurre en costos de limpieza, sino que también pone a los perpetradores en peligro, dada la proximidad a las líneas de alta tensión.

Determinar tales incidentes era importante para ATrain y sus 180 empleados, incluidos conductores de trenes, asistentes y personal de gestión de operaciones. Además, ATrain es responsable de la seguridad en cuatro estaciones, una con un centro de despacho, donde hasta seis personas realizan vigilancia en tiempo real de los monitores de cámara que supervisan las estaciones y el depósito. Un entorno relativamente hostil utilizado con frecuencia por muchas personas.

La solución elegida para dar seguridad fue una combinación de cámaras de





red y un sensor de control de perímetro basado en láser. El sistema totalmente automatizado monitorea tramos a lo largo de las rutas del tren donde no se pudo establecer protección física. Además del control del perímetro, la cámara también puede ampliarse y controlarse para verificar en detalle la ocurrencia. El sistema detecta personas y objetos que pasan a una distancia de hasta 500 m.

El sensor láser funciona conectado a las cámaras, enviando una alarma directamente a la cámara cuando algo interrumpe un rayo láser o cambia un punto de referencia. La cámara en movimiento apunta a la ocurrencia, comienza la grabación y se pueden tomar medidas rápidamente, en vez de buscar en las cámaras lo sucedido cuando el hecho ya ocurrió. ♦





Las locomotoras de Disney



El famoso Walt Disney fue un ferromodelista que llevó su pasión al mundo de negocios que el mismo creó, primero con un tren de jardín para montar encima y luego con ferrocarriles verdaderos para sus parques temáticos Disneyland en California y Walt Disney World en Florida.

El del último parque, llamado Walt Disney World Railroad (WDWRR) es un ferrocarril de trocha angosta (914 mm) ubicado dentro del parque temático Magic Kingdom de Walt Disney World en Bay Lake, Florida, en los Estados Unidos. Su extensión es de 2,4 km y rodea la mayor parte del parque, con estaciones en tres áreas diferentes.

La línea opera con cuatro locomotoras de vapor históricas construidas originalmente por Baldwin Locomotive Works. Cada tren tarda aproximadamente 20 minutos en completar un viaje de ida y vuelta y por día se usan dos o tres trenes.

El desarrollo del WDWRR fue dirigido por Roger E. Broggie, quien también supervisó la construcción del ferrocarril Disneyland en California. En aquel parque se había construido las locomotoras desde cero, y en base a esa experiencia, para el nuevo parque se prefirió usar locomotoras existentes. Finalmente





lograron adquirir 5 locomotoras radiadas a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, un ferrocarril mexicano, por un valor de USD 32.750. Después de ser enviadas a los Estados Unidos, fueron modificadas para parecerse a las locomotoras construidas en la década de 1880 y restauradas a su condición operativa.

La idea general de la restauración era hacer que las locomotoras parecieran construidas en la década de 1880. Las calderas originales y deterioradas de las cuatro locomotoras construidas por Baldwin Locomotive Works fueron reemplazadas por nuevas calderas más pequeñas construidas por Dixon Boiler Works. Sus desgastadas casillas de madera y acero fueron reemplazadas por otras nuevas hechas de fibra de vidrio, y les fabricaron nuevos tender, usando los bogies originales. Las locomotoras también fueron modificadas para quemar diesel. La quinta locomotora, la más antigua, no pudo ser restaurada y se vendió.

Cada locomotora también recibió un conjunto de coches construidos desde cero. La restauración de las cuatro locomotoras y la construcción de los veinte coches se completó en menos de dos años.



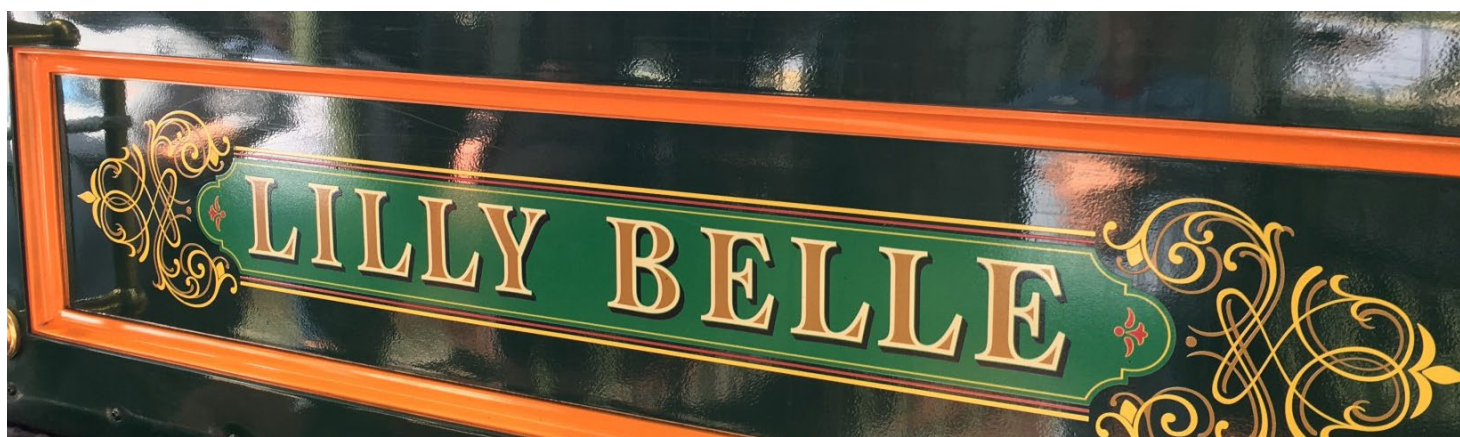
El WDWRR se abrió al público por primera vez el 1 de octubre de 1971, el mismo día en que se abrió el parque Magic Kingdom. Desde entonces, el WD-WRR se ha convertido en uno de los ferrocarriles a vapor más populares del mundo, con aproximadamente 3,7 millones de pasajeros cada año





Los trenes de Walt Disney World

Locomotora	Rodado	Fabricante	Año	Coches
1 "Walter E. Disney"	4-6-0	Baldwin	1925	Rojos
2 "Lilly Belle"	2-6-0	Baldwin	1928	Verdes
3 "Roger E. Broggie"	4-6-0	Baldwin	1925	Amarillos
1 "Roy O. Disney"	4-4-0	Baldwin	1916	Azules. ♦





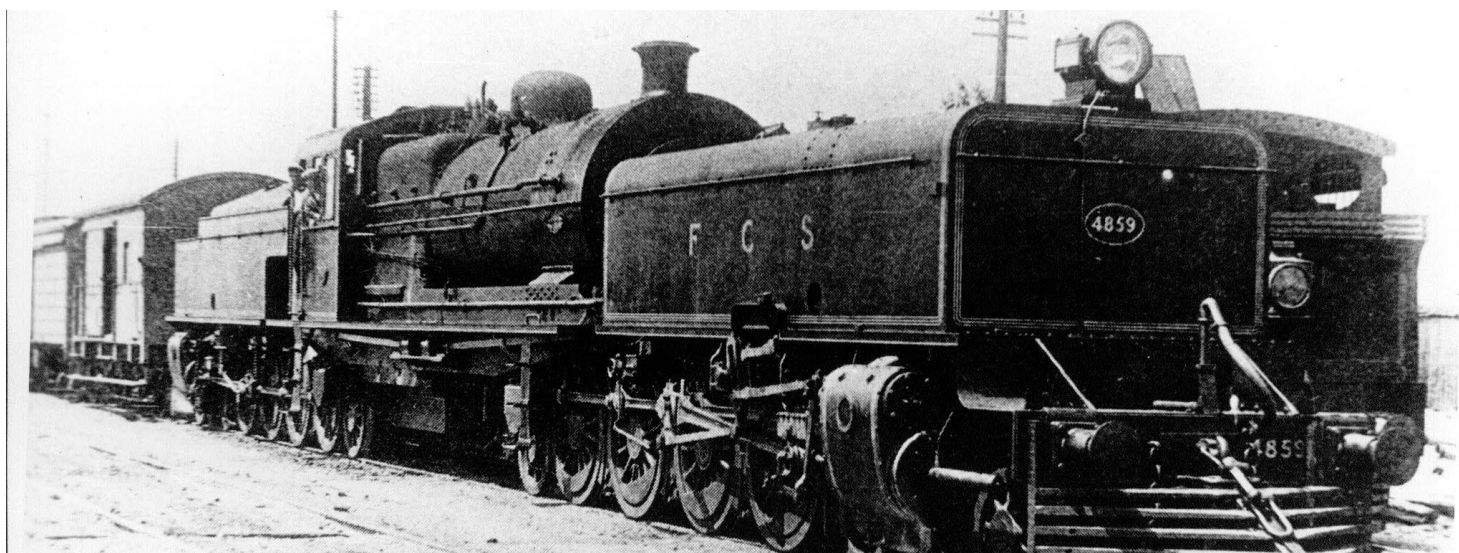
El tanque de la Garratt



Pese a la mala historia sobre preservación ferroviario que nos toca vivir, surgen a veces algunos detalles que nos alegran como al paleontólogo cuando encuentra una fracción de hueso de los que debió ser un gran dinosaurio.

Esta vez nuestro colaborador Rodolfo Haucke en una de sus travesías por las estaciones del interior de la provincia de Buenos Aires, llegó Villa Iris y fotografió cuanto detalle de interés encontró, entre ellos un tanque de fuelóleo de una forma extraña.

Resultó que dicho tanque de 8,3 toneladas de capacidad perteneció a una locomotora Garratt, las inmensas 4-8-2+2-8-4 del FC Sud que alguna vez sur-





caron nuestras pampas.

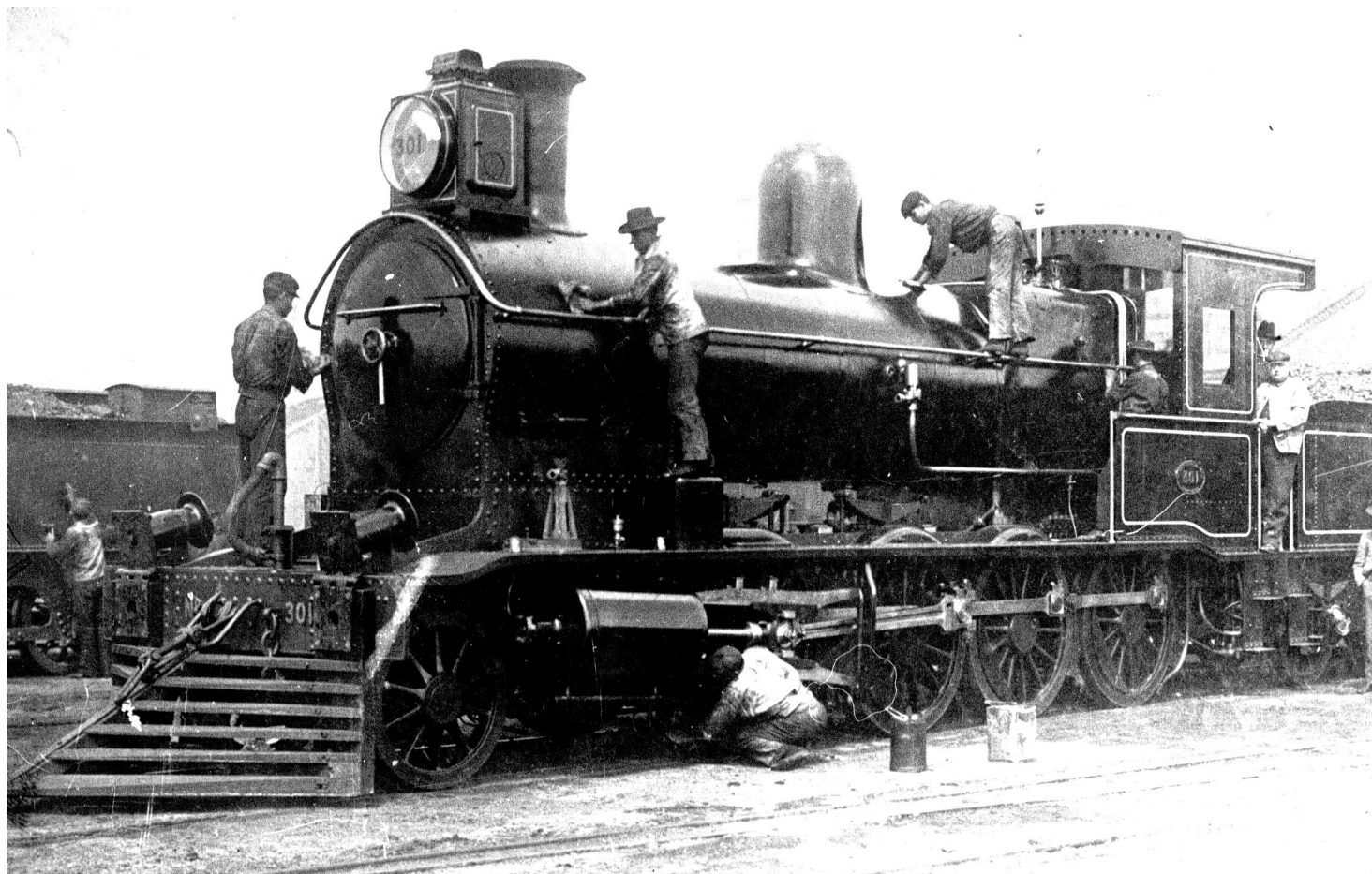
Las Garratt fueron locomotoras articuladas de gran poder de tracción que pesaban relativamente poco debido a que su gran caldera estaba soportada por dos chasis gemelos en cada extremo, de algún modo eran dos locomotoras en una, con un solo puesto de conducción y su poco peso por eje le permitía correr por vías de ramales secundarios.

En el caso del Sud, las doce locomotoras de este tipo se agruparon bajo la Clase 14, se las numeró 4851 a 4862 y las fabricó la firma Beyer Peacock en 1928. Las 12 unidades se pusieron en servicio en 1929 y se transfirieron al FC Roca cuando se nacionalizaron los ferrocarriles el 1 de marzo de 1948. Fueron radiadas poco después por su complejidad, porque ya no había trenes tan largos que llevar y porque se venía la era diésel que reemplazaría al vapor en todas sus formas. ♦



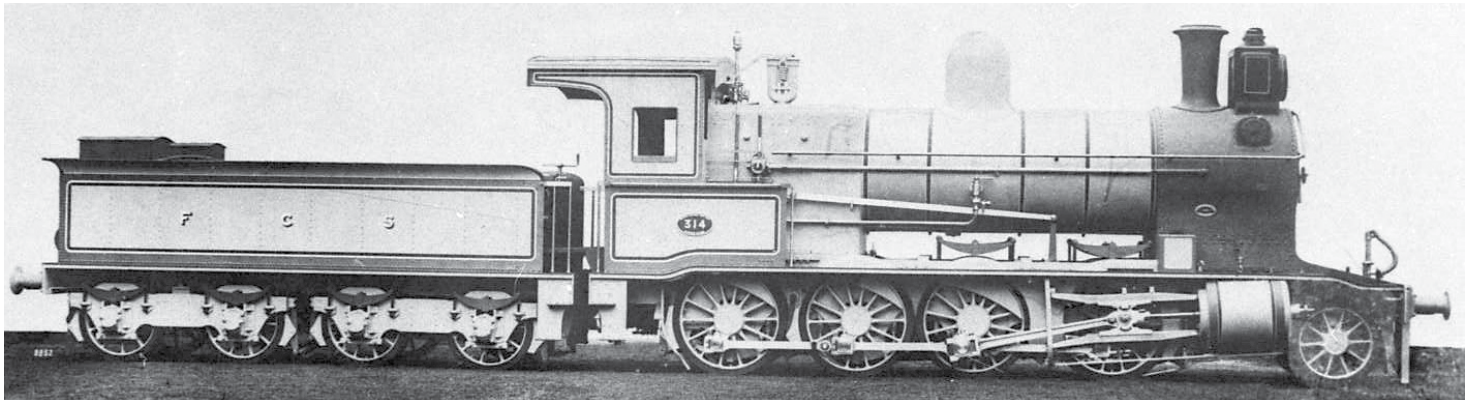
La saga de las Clase 11

Por Luis Gutierrez



Esta importante saga de locomotoras fue la columna vertebral para el movimiento de cargas del FC Sud, y la iniciadora de la serie, la Clase 11 de dicho ferrocarril comenzó en 1902, con la adquisición a la Beyer Peacock de Gran Bretaña, de 15 ejemplares rodado 2-8-0/4-4 que se adjudicaron al servicio de cargas y pasajeros, debido a que estas magníficas locomotoras tenían ruedas de 1.410mm, relativamente altas para la época. Su bajo peso por eje (12.612 kg), les permitió acceder a casi toda la línea y su eficaz diseño fue inmediatamente adoptado por otros ferrocarriles, tales como el Central Argentino con su Clase C6, o el Oeste con su Clase 3, todas máquinas provistas por Beyer Peacock o North British de Inglaterra.

Cuenta D. Purdon en su libro "British Steam on the Pampas" que una vista familiar de la Pampa Argentina por muchos años era ver trenes de carga tirados por estas locomotoras compound, con su característico sonido (las compound tiran dos bocanadas de gases de escape por la chimenea a cada vuelta de rueda, al contrario de las locomotoras comunes, que tiran cuatro).



El sistema compound de las Clase 11 era del tipo Von Borries, de uso en locomotoras de dos cilindros, que se componía principalmente de una válvula interceptora del vapor que enviaba automáticamente vapor directo a ambos cilindros al momento de partir.

En 1905, el Sud repitió el pedido de 15 ejemplares pero esta vez a la casa Vulcan Foundry, también de Inglaterra. El total de las 30 unidades conformaron toda la Clase 11, las que se distinguen visualmente del resto por tener un tender pequeño, de 37.872 kg de peso en servicio. Además, tenían la biela motriz acoplada a la segunda rueda tractora, en lugar de la tercera, como todas las demás Clases 11 que continuaron fabricándose. Por último, los elásticos de la primera y segunda rueda motriz, estaban sobre los ejes, sobresaliendo por encima de los guardabarros y quedando claramente visibles bajo la caldera.

En 1926 se dotó de sobrecalentador a toda la serie, excepto las 4014 y 4023. En 1948 seguían en servicio y en 1954 quedaban 16 Clase 11 originales, habiendo sido retiradas las 4005, 4006, 4011 y 4016. El total de la serie restante fue dado de baja a mediados de 1967.



Una Clase 11 en reparaciones al aire libre en 25 de Mayo.

Clase 11A

El rápido crecimiento de la red del Sud ya iniciado el siglo XX, hizo que los pedidos a las fábricas de locomotoras continúen, y en el caso de las 11 se dio paso a una versión más moderna hecha también por Vulcan, con sistema compound, pero del tipo semiautomático, cuya característica visual es que la válvula interceptora está dentro de la caja adosada a la izquierda de la caja de humo, lateral izquierdo.

Como se mencionó, en ésta y las demás series la biela motriz ataca al tercer eje tractor, pero mantiene la distribución de vapor interna Stephenson como sus predecesoras.

Esta nueva Clase se denominó 11A y estaba compuesta por 40 locomotoras que llegaron entre 1906 y 1907 en tres tandas de 10, 20 y 10 locomotoras cada una, todas provistas por Vulcan Foundry. El tender de las 11A era sensiblemente mayor que la de sus hermanas y pesaba 43 toneladas contra las 38 de las Clase 11.



La 11A 475, luego 4048 en una foto del fabricante.



La 11A 4053 fuera de servicio y para ser radiada.

Pero las diez primeras se modificaron del tipo Compound Semiautomático al tipo Von Borries, como las Clase 11, y consecuentemente pasaron a formar parte de ellas, quedando 40 Clase 11 y 30 Clase 11A. Este grupo de 70 locomotoras prácticamente iguales tenían la misma caldera y compartían muchas piezas.

Toda la Clase 11A fue recalentada y a causa de ello se tuvo que cambiar el cilindro de alta presión por uno de diseño apropiado, así como con válvulas cilíndricas. El cambio de caja de humos y de fuegos se fue haciendo a medida que necesitaban una reparación general.

En 1948 había 28 locomotoras en servicio, más las 10 que se convirtieron en Clase 11. De las primeras, catorce se transformaron en Clase 11S y de las segundas, cuatro. En 1967 la serie estaba radiada, salvo las 11S.

Ambas clases se numeraron originalmente según el orden de ingreso al ferrocarril, pero luego de la estandarización del año 1912, todas se numeraron a partir del 4000, correspondiendo el 4001 al 4040 a las Clase 11 (incluyendo las 10 ex Clase 11A) y del 4041 al 4070 a las 11A.







Clase 11B

La gran diferencia del diseño llegó con las Clase 11B, la más numerosa estirpe del Sud (100 unidades) que ocupó toda la red, y que cerró la era del vapor del Roca. La Clase 11B trajo consigo la nueva revolución en eficiencia térmica, que fue el vapor recalentado. Este le permitió un mejor aprovechamiento de la energía y mejoró el rendimiento de las locomotoras. También se imponía en esa época el sistema de distribución de vapor externo Walschaert, y las 11B venían provistas con él.

La última y tal vez más importante novedad era el regreso al sistema “Simple” de cilindros dejando de lado definitivamente la moda Compound del Sud. Las líneas se comenzaron a saturar de trenes y la necesidad de aumentar la velocidad de los mismos echó por tierra la eficacia del sistema Compound, compensándolo con el vapor recalentado.



John Kirchner



Luis Gutiérrez

Una 11B en servicio, con las modificaciones de Astarsa.





Con los primeros 60 ejemplares, el mismo diseño básico había experimentado los grandes cambios en menos de 15 años. Los pesos habían ido en aumento pero el Sud estaba estandarizando el uso de los rieles de 100 libras por yarda, haciendo todos los caminos posibles para la nueva generación de máquinas.

Las 11B fueron provistas por Beyer Peacock en 1914 (20 unidades), Henschel de Alemania, también en 1914 (30 unidades), North British en 1915 (10 unidades) y Vulcan Foundry en 1932 (40 unidades), totalizando el centenar de máquinas.

Toda la serie de las 11B se las numeró del 4101 al 4200, desde su llegada hasta su radiación.

Las 11B eran visualmente iguales a sus antecesoras, salvo el sistema de distribución Walschaerts que se exhibía sobre las bielas motrices y que a causa de eso y de la válvula del cilindro, también externa y sobre el mismo, hicieron que sus pasillos laterales fuesen más elevados y los guardabarros a su vez, más pequeños.



Clases 11C y 11D

Nuevamente la necesidad de incrementar el poder de tracción en las vías del Sud trajo estos nuevos diseños de cuatro ejes acoplados y tres cilindros, que no tuvo que ver con la saga de la Clase 11, ni que fueron su reemplazo, ya que las últimas cuarenta 11B se compraron posteriormente a las dos clases citadas, de modo que su descripción no se incluye en la presente nota.

Clase 11S

La administración nacional del Sud, bajo el nombre de General Roca, observó que las viejas y obsoletas Compound Clase 11 y 11A podían tener una vida posterior, como “Simples”. En efecto, y repitiendo una moda que se hacía



en el Oeste, se tomaron las mejores (o menos deterioradas) 11 y 11A y se les sustituyó el cilindro de baja presión (el mayor) por uno gemelo al de baja (que era “reversible”) y alimentando a ambos con vapor vivo al unísono. El resultado fue una fresca y superlativa Clase 11, con las ventajas (recalentada) de la modernidad sobre los viejos pero bien conservados “fierros” de principio de siglo. La denominación de Clase 11S, se intuye que es por “Simple”, y los trabajos de reconversión se prolongaron hasta el decaimiento del uso del vapor al ser reemplazado por la tracción diesel.

Las ahora poderosas, rápidas y livianas Clase 11 se destacaron en el servicio del viejo Rosario a Puerto Belgrano (RPB). Este ferrocarril, de origen francés, al ser nacionalizado su sector de Capitán Castro a Bahía Blanca pasó a ser parte



La 4116 en la Estación La Plata en Marzo de 2008.

del Roca. El RPB tenía locomotoras europeas continentales (sistema métrico) y obsoletas. No encajaron en la mentalidad de sistema imperial de pie y pulgada del Sud (aunque ahora Roca) y tuvieron que ser reemplazadas por locomotoras livianas y a la vez poderosas para subir a los numerosos pasos sobre nivel que el RPB tenía sobre las líneas que cruzaba. Las 11S fueron la respuesta adecuada, tanto por su ligereza de peso como por su “nueva potencia”.

Dieciocho locomotoras comprendieron esta serie, formadas por 4 ex Clase 11 y el resto ex Clase 11A. Se numeraron 4080 al 4097 y una de ellas, la 4094, fue transferida al Ferrocarril Patagónico el 26 de diciembre de 1960.

Las nuevas 11B

En el mismo plan de repotenciamiento del parque tractor, las 11B cayeron a la vista del consorcio franco-argentino Neyrast (Luego Astarsa). Los franceses veían el potencial del vapor tras el empuje de André Chapelón (maestro y colega del argentino Livio D. Porta) y para ellos todo podía ser optimizado. Entre los tres principales planes de reconversión de locomotoras, dos fueron concretados y de ellos uno fue la reforma de las 11B, a través del cual se les efectuó una

intervención general, que las “rejuveneció” por completo, además de la reforma de su casilla, arenero y un nuevo ténder sobre la base del existente. Este trabajo se hizo sobre 75 unidades, permaneciendo las restantes 25 en su estado casi original; en general, las pequeñas casillas del Sud fueron modificándose por otras más amplias a medida que mejoró la condición de la ergonometría para los maquinistas.

Las nuevas 11B ocuparon toda la red, llevando cargas, trenes de ganado y algunos trabajos de maniobras especiales. Su bajo peso por eje las hizo trabajar en la línea Bahía Blanca a Toay (ex Bahía Blanca al Nor Oeste) inclusive con formaciones de pasajeros.

Corrió locales a La Plata cuanto el viaducto Sarandí restringía el paso de las pesadas locales 8E. Toda la serie estaba intacta en 1967, salvo la 4147 destruida en una colisión años antes.

Trabajaron a la par de las diesel y fueron unas de las últimas locomotoras de vapor en servicio del Roca. En los años 70 era común verlas en varias playas de ese ferrocarril, trabajando la maniobra o simplemente detenidas definitivamente.



Jorge Kelsey



La 4080, la primera 11S reconstruida de una vieja Clase 11.



Luis Gutiérrez

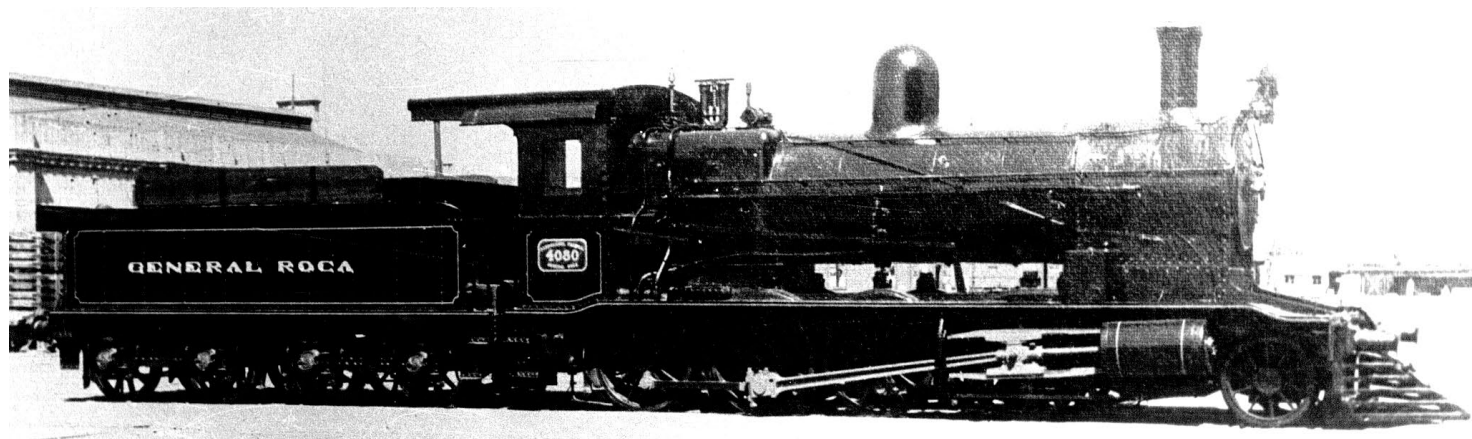
El único ejemplar de una Clase 11, actualmente en Empalme Lobos.

Las que quedaron

La polémica 4116. Esta locomotora fue armada a consejo de la gerencia de mecánica del Roca para tener un medio alternativo de tracción mientras se electrificaba la línea. Concluida ésta se llevó a Empalme Lobos, junto con otros ejemplares reservados y ocasionalmente participó en muestras como los 100 años de La Fraternidad, en la cochera de Retiro Mitre. Luego de la gestión correspondiente, la 4116 pasó a formar parte del material en custodia del Ferroclub y desde entonces participó en las clásicas muestras de la sede, en exhibiciones a grupos extranjeros y hasta en publicidades. Con muy poco tino fue quitada de ese lugar de protección por las autoridades del ferrocarril del momento para la apertura del Parque Tecnópolis, donde hasta hoy permanece pese a todos los intentos y papeles firmados que reclaman su devolución. Se espera que por noviembre de este año sea restituida al Centro de preservación Escalada del Ferrocub Argentino.

Otras cuatro 11B están “preservadas” pero en diverso estado. La 4114 pertenece al Museo de Tandil, que la recibió en condición decrepita y con muchos faltantes. Aún sigue así, no ha comenzado su restauración y es difícil que comience algún día. La 4123 pertenece a la comisión de fomento de la estación Saavedra. La 4154 se exhibe en Tres Arroyos y la 4161 se exhibe en Olavarría, cercada por un alambre perimetral.

De esta saga, en Empalme Lobos, queda una 11S, la 4095 que originalmente era una 11A convertida a Clase 11 en el año 1912 y reconvertida a 11S en 1949. Esta locomotora habría sido solicitada por el Ferroclub Patagónico pero a la fecha sigue en este predio con muchos faltantes y sin posibilidades de rodar por robo de sus bujes. Una pieza muy interesante que necesita ser recuperada inmediatamente ya que hoy se encuentra sin cuidado alguno y a merced de los chatarreros de ocasión. ♦



Nuevo modelo con nueva tecnología



Bachmann ha lanzado un nuevo modelo en la escala 0n30, el material escala 0 (1:48) que funciona sobre vía H0 (16,5 mm) representando la trocha de 750 mm. Se trata de la locomotora de trinchera que fabricó Baldwin y American para servir en épocas de la Primera Guerra mundial, en la zona de frontera. Como ésta era variable según el avance de los ejércitos en lucha, se tendían líneas férreas provisionales para llevar comida, municiones y material de construcción a las tropas atrincheradas y llevar a los soldados heridos del frente.

La Clase 10, como se conoce a esta 2-6-2T fue uno de las locomotoras que dio servicio con el ejército de los Estados Unidos en Francia. Cuando terminó la guerra, los estadounidenses entregaron todos los ferrocarriles y equipos a los franceses, quienes los adaptaron al uso agrícola.

El modelo, codificado como 29505, está equipado con el nuevo DCC WOW-Sound de Bachmann, que es el primero en contar con la tecnología “Chuffinity”, desarrollada por la firma TCS. Con un aumento de diez veces en el número de sonidos de chuff sobre las ofertas anteriores de WOWSteam, el nuevo sistema Chuffinity crea sonidos increíblemente diversos y realistas. Junto con la detec-

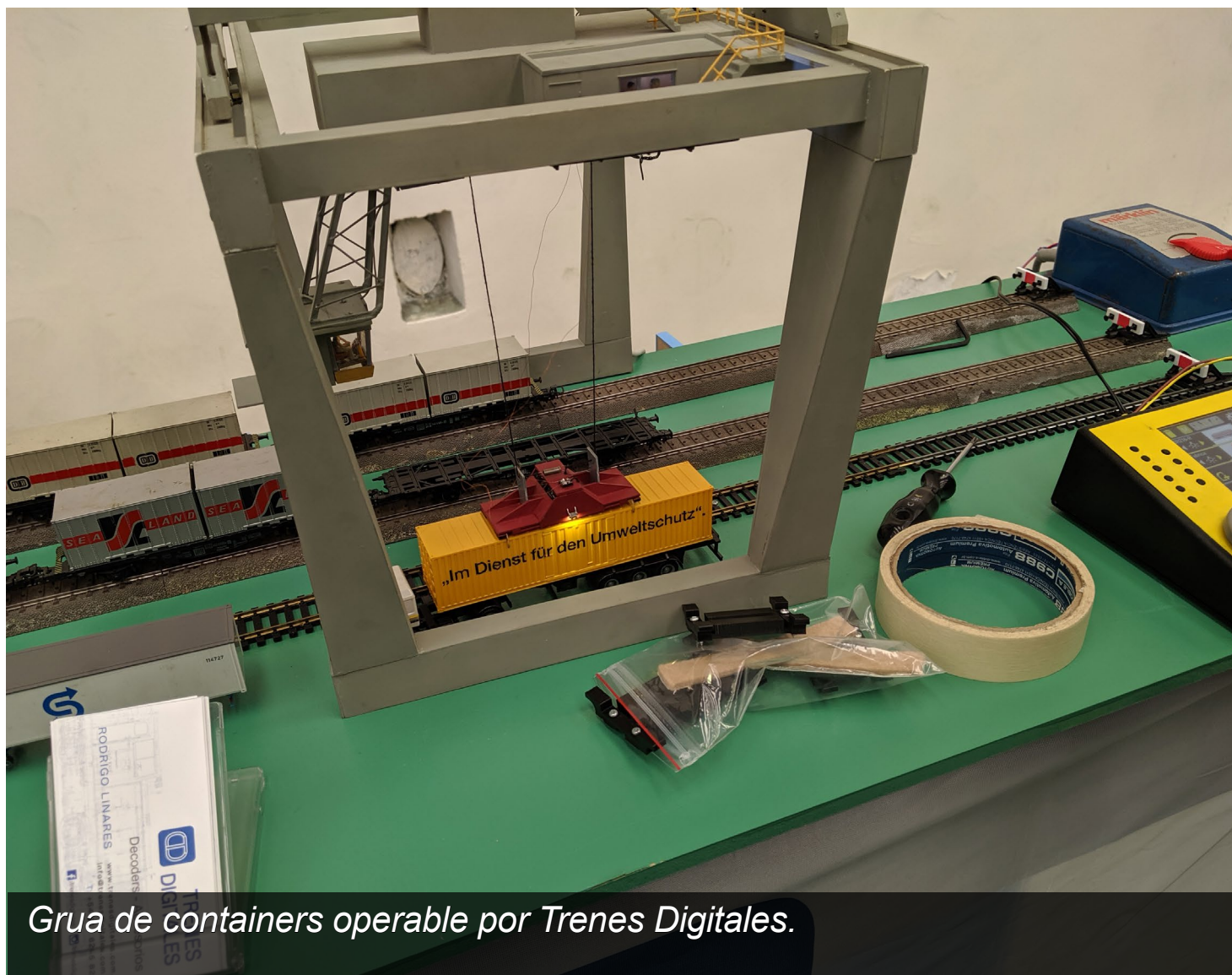


ción inteligente de carga y pendiente, los chuffs variarán en carácter, volumen e intensidad de manera prototípica.

Chuffinity es solo parte de este paquete de sonido de locomotora de vapor WOWSound, que es específico de este tipo de locomotora. Además, tiene sonidos de fondo como los producidos en un depósito o en un campo de batalla. ♦



Expo ferromodelista en colegios



Grua de containers operable por Trenes Digitales.

Gracias al trabajo desinteresado de un grupo de ferromodelistas, normalmente liderados por la Asociación Modular de Ferromodelismo, se han realizado varias exposiciones en el año en diversas escuelas que han ofrecido sus patios para estas reuniones de camaradería que llevan al conocimiento de este apasionante hobby al público en general, principalmente a los alumnos y sus padres de las mismas escuelas.

En las fotos siguientes se ven los trabajos de asociaciones e individuos que han expuesto su obra.

Desde Tren Rodante agradecemos a los organizadores de estas exposiciones que mantienen vivo el espíritu del ferromodelismo y nos inspiran a seguir y mejorar cada día. ♦



Materfer 3300 contruida por Marcelo Valenza.



Unión Pacífic 9000 en el tendido de Arnaldo - Cornachioli.



Minitendido de Luis Durante.



Locomotora de turbina en H0m por Angel Pérez.



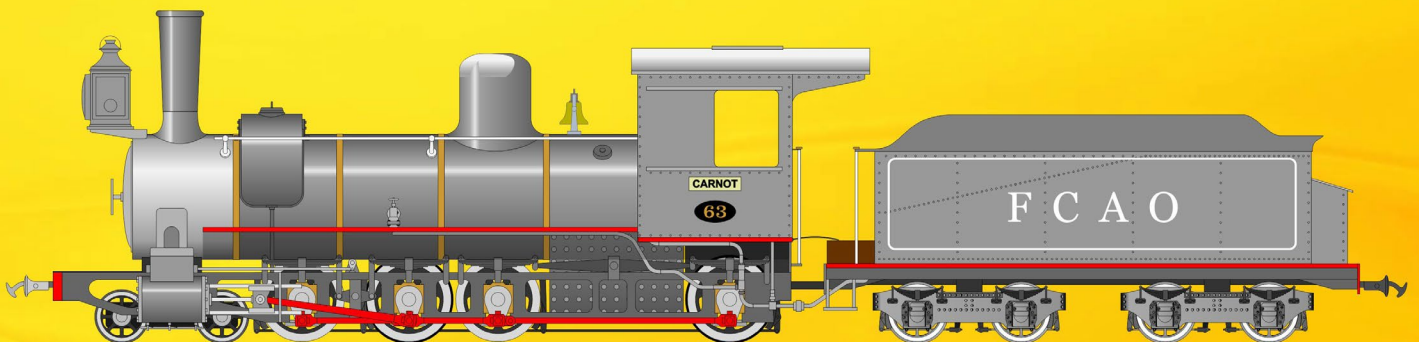
Tipo 21, verde, hecha por Angel Pérez.

Planos Tren Rodante

Detallados en cinco vistas

Escala H0

[Click Aquí](#)





Coche motor BAP1 construido por Ceriana - Maggi.



Coche motor Fiat construido por Ceriana -Maggi.



Aparato para tender vías paralelas por Trenes Digitales.



Kit de conversión de Alco RSD 16 por Leandro Melliuso.

Vagones para armar

Kits en escala H0, de plástico detallado con base interna en MDF 3mm. Los ganchos y bogies se venden por separado. Los vagones de dos ejes incluyen ruedas. Orientados para modelistas iniciados.



Cubierto FCCA Q2 "Quiroga" - H0 1 12



Cubierto ABGS Metropolitan - H0 1 3



Cubierto FCS BC "Carlitos Metal" - H0 1 11



Cubierto CNA "Belga" (H0m / H0n3) - H0 1 2



Cubierto Trochita 2000 (H0e) - H0 1 10



Furgón BAP 3400 - H0 1 14



Cubierto FCO C6 - H0 1 7



Ventilado GOA 11000 - H0 1 9



Cubierto Midland UK - H0 1 8



Borde bajo BAP 39000 - H0 1 1



Plataforma FA "Canadiense" - H0 1 4



Furgón GOA 2300 - H0 1 13

NOVEDAD

MABARTREN®



Síguenos en:



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

www.mabar.es



Los nuevos subtes de Glasgow, autónomos.