

Tren Rodante

Año 32, enero de 2020, Número 252



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

Foro



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/ Extensión del Belgrano Sur - 6
- AR/ Más servicios a La Plata - 10
- AR/ De Alta Córdoba a Córdoba Mitre - 12
- AR/ Alerces en el Tren de las Sierras - 14
- AR/ El soterramiento del Sarmiento - 16
- BR/ Se completó el tranvía de Río - 18
- BR/ SuperVia sacó 40 trenes - 20
- CO/ El ferrocarril de Antioquia - 22
- DE/ EMU eléctrico y a baterías - 24
- Viajes históricos con una P8 - 26
- Novedades de la Trochita - 30
- Foto del mes - 32
- Al rescate del coche 1401 - 34
- Salvaguada de la 2037 - 36
- Las Clase 11S del Roca - 38
- Un nazi en la electrificación del Roca - 44
- Novedades en el mercado - 50
- El vagón usina - 52



¡Dale para adelante!

¿Habrá dicho alguien esta popular frase llena de optimismo cuando se decidió soterrar el Sarmiento? Suponemos que no, que a la hora de decidir invertir 3.000 millones de dólares de otro (N del R: Ese otro es medio tonto) la afirmación de ir para adelante se basó en profundos estudios de todo tipo. No pudo haber sido de otra forma.

Los profundos estudios de todo tipo datan de antes de 2006, cuando fue anunciado el mega proyecto. También entonces arrancaron las severas críticas por desvincular la línea de su concepción original: se perdía la conexión Haedo - La Plata y las cargas al puerto, pero ambas eran insignificantes o inexistentes.

En 2008 se anunció nuevamente pero esta vez con el plazo lógico de 3 años de construcción. Pero no arrancó, el “Dale para adelante” no funcionó esta vez a pesar que los profundos estudios de todo tipo avalaban la obra.

En 2012, tras la tagedia de Once al fin se compró la tuneladora, se puso en posición y alguien dijo “Dale para adelante” y anduvo, pero se fue parando la obra conforme pasaba el tiempo.

En 2014 alguien dijo “Ahora si, vamos para adelante” pero tal vez se refería a los negociados turbios que avanzaban más rápido que la inmóvil tuneladora.

Finalmente en 2016 vino el presidente de Italia y dijo “Dale para adelante” y anduvo al fin. No hay nada que hacer, los europeos tienen la posta. Ellos saben.

En 2018, pese a las buenas intenciones, se acabó la plata y no solo no hay más plata sino que no habrá más plata para esto, dicen ahora.

Pero, esperemos un poco. Tal vez aparezca algún personaje, de esos carismáticos que te dicen “Dale para adelante” y sigamos haciendo agujeros inútiles a un costo multimillonario. Total, los dólares son del otro, del tonto de quien te hablé al principio.

Tren Rodante

Formá parte de Tren Rodante

Vos podés ayudar a que esta revista siga saliendo mensualmente, cualquier aporte de dinero puede hacer la diferencia, y así juntos seguir adelante.



Me interesa



AR/ Extensión del Belgrano Sur



Nuevo servicio de 20 trenes entre González Catán y Veinte de junio con transbordo de trenes. 22 minutos de viaje a ARS 7,75. La traza estuvo abandonada por 26 años y ahora reconecta la aislada vía de la CGBA.

A partir del lunes 2 de diciembre, los trenes del Belgrano Sur volvieron a llegar hasta la estación 20 De junio, en el partido bonaerense de La Matanza, un servicio que no circulaba regularmente desde 1993.

Para la vuelta del servicio se reacondicionaron integralmente los 9 kilómetros de vías que conectan González Catán con Veinte de junio, las dependencias de la estación -donde se construyó un andén elevado- y los cruces a nivel y puentes, todo con personal propio de la empresa.

Para utilizar el nuevo servicio los pasajeros deben efectuar un transbordo de la estación González Catán -el ramal transporta 50 mil pasajeros diarios- a las formaciones que se dirigen a Veinte de Junio, con horarios coordinados.

Beneficios

El servicio permite reducir el tiempo de viaje a casi un tercio y el costo es de



12 pesos entre 20 De junio y Sáenz, pagaderos con la tarjeta SUBE.

Veinte servicios diarios tiene el nuevo cronograma, de lunes a domingo con un costo de pasaje de ARS 7,75 entre González Catán y Veinte de junio.

Las obras para la vuelta del tren

Las obras incluyeron la renovación integral de vía entre los kilómetros 30,919 y 39,181, el mejoramiento de los puentes sobre los arroyos Las Víboras (kilómetro 31,181) y El Pantanoso (kilómetro 34,685), el mejoramiento de los pasos a nivel Vega y Debussy y la renovación total del paso a nivel Coronda, el recambio de los aparatos de vía existentes y la construcción de andén elevado en 20 de Junio, además del mejoramiento del edificio de la estación.

La traza fue construida originalmente por la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (CGBA) y gracias a esta vinculación ha quedado unida al tramo de vía que, si bien está clausurado, es mantenido voluntariamente por los entusiastas del ferrocarril agrupados en diversas asociaciones que han recorrido la traza con zorras para mantenerla libre de intrusiones e incluso han reparado tramos faltantes. ♦



Diario Popular

Fue necesario tender 9 kilómetros de vía nueva porque la anterior había desaparecido.



Mís días en la vía

Nuevo camión de vía chino en servicio en la estación Veinte de junio.



Portal de trenes

Reparación de uno de los varios puentes que la traza cruza por los arroyos Las vívoras y El Pantanoso.



Amigos del Belgrano

Trenes Argentinos Operaciones se encargó de los trabajos de reactivación de la vía.

AR/ Más servicios a La Plata



La línea Roca incorpora 8 servicios -de lunes a viernes hábiles- en los ramales La Plata, Bosques vía Quilmes y Bosques vía Temperley, permitiendo que los trenes de los 3 ramales circulen hasta pasadas las 23 horas.

El 28 de noviembre de 2019 Trenes Argentinos Operaciones comunicó esta modificación de su cronograma de horarios desde el sábado 30 de noviembre. En el ramal La Plata el último tren salía desde Plaza Constitución a las 20:55, pero ahora se le agregan los servicios a las 21:28 y las 22:15 extendiendo en más de una hora la prestación diaria. En sentido contrario, desde La Plata, el último tren partía a las 20:52, y ahora lo hace a las 21:53 y 22:17.

En el ramal Bosques vía Quilmes se incorporaron los servicios de las 21:09 y 21:43. Parten desde Plaza Constitución, llegan a Bosques y retornan por vía Temperley hacia Plaza. En sentido contrario, desde Plaza Constitución vía Temperley se incluyeron los trenes de 21:06 y 21:35 a los habituales que circulaban hasta las 20:34. Su recorrido es Constitución-Bosques por vía Temperley y su vuelta a la terminal porteña por vía Quilmes.

La incorporación de estos servicios permitió que las personas que utilizan los



trenes que unen la Ciudad de Buenos Aires con las localidades de Avellaneda, Quilmes y Berazategui tengan 8 servicios más por jornada; mientras que, los que viajan a la capital bonaerense contarán con 4 servicios adicionales. La modificación beneficia a más de 4.800.000 pasajeros.

Trenes rápidos el fin de semana

La modificación de los cronogramas es fruto de la reducción de la ventana nocturna de obras que se aplicaba en el ramal La Plata y que era utilizada para ejecutar las grandes obras que se desarrollaron en el sector: electrificación de los ramales La Plata y Bosques, reconstrucción de los talleres ferroviarios de Tolosa y la primera parte de la construcción del paso a nivel de la intersección 32 y las vías.

Además se agregaron trenes rápidos en el ramal La Plata los sábados, domingos y feriados, que realizan el recorrido sin paradas en estaciones intermedias, partiendo desde Plaza Constitución por la mañana -los sábados a las 9:18 y los domingos y feriados a las 9:25-, y desde La Plata por la tarde, los sábados a las 18:38 y los domingos y feriados a las 18:06. ♦

AR/ De Alta Córdoba a Córdoba Mitre



Se habilitaron los 5 kilómetros de vía que unen la estación Alta Córdoba (FC Belgrano) con Córdoba (FC Mitre) que estuvo interrumpida por construcciones precarias sobre la misma durante 25 años.

A principios de año se anunció la reconexión de ambas estaciones y luego de completarse la liberación de la traza derribando varias casas y mejorando la vía, el 6 de diciembre un tren Alerce en viaje de pruebas recorrió los 5 kilómetros que separa las estaciones. A bordo estaba el presidente de TAO, Marcelo Orfila y el Intendente de la ciudad de Córdoba.

Orfila resumió el motivo del viaje “Hoy es el primer viaje inaugural de prueba. Va a haber varios días de utilización de la vía para corregir algunas cosas que hay. Siempre en los viajes inaugurales uno lo que hace es hacer el análisis de la vía para la seguridad del viaje. Una vez que estén terminados estos trabajos, empezaremos a diagramar como va a ser la frecuencia. Seguramente va a acoplarse a lo que es el tren de las sierras que tenemos actualmente”.

El servicio del Tren de las Sierras (Antiguo Córdoba y Nor Oeste) recomenzó en 2007 desde Rodríguez del Busto hasta La Calera, extendiéndose en 2008 a



Cosquín y por el otro extremo, luego de varias intenciones llega a Alta Córdoba desde 2018 y ahora a Córdoba Mitre.

Además, Orfila y su comitiva visitaron los talleres que atienden las formaciones de larga distancia, donde también se atenderán los coches DMU del Tren de las Sierras gracias a la obra de reconexión.

Por último, junto a Gabriel Bermúdez, el Secretario de Transporte local, firmaron un acuerdo con la Provincia, para la puesta en valor de la estación Córdoba de la Línea Mitre. ♦

G. Sirito & Asociados
Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales

 **MASTER GOM S.R.L.**  **TIMKEN**   **ASESORIA INTEGRAL FERROVIARIA, SL (ESPAÑA)**  **Fundarg SRL**

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

AR/ Alerces en el Tren de las Sierras



Finalmente, los coches motores Alerce dan servicio en el Tren de las Sierras, en reemplazo de los coches Alsthom. A la fecha unos nueve juegos ya están operando y se espera la llegada de tres unidades más.

El Alerce es un coche motor de fabricación argentina de tres cuerpos, dos extremos para pasajeros y con cabinas de conducción y el central es motor con cadena de tracción diésel hidráulica. Cada tren tiene una capacidad para 240 pasajeros y sistema de aire acondicionado y son producidos por el Grupo Emepa en Chascomús, Provincia de Buenos Aires.

El primer prototipo del Alerce empezó a circular en la Línea Belgrano Norte en el año 2012 de Boulogne Sur Mer a Retiro y el Gobierno nacional entonces decidió adquirir 20 duplas de Emepa para uso en la línea. Allí dieron un servicio diferencial a través de la empresa estatal Trenes Argentinos Operaciones junto a Ferrovías. El servicio también iba a tener una parada en Aeroparque Jorge Newbery, pero esta estación fue cancelada por seguridad. Hoy día este servicio no corre más y las unidades se trasladaron a Córdoba. También se lo utiliza en el servicio regional Salta - Güemes en la Provincia de Salta. ♦



AR/ El fin del soterramiento del Sarmiento



DIMENSIONES DEL TÚNEL

11,46m
es el diámetro externo
10,40m
es el diámetro interno



15 estaciones subterráneas serán construidas

52 pasos a nivel se eliminarán

20 m/día
es el avance promedio del TBM (operando a una profundidad de 25 m)

ETAPAS DE LA CONSTRUCCIÓN



El Gobierno nacional deja de financiar el soterramiento del Sarmiento y le deriva el tema a la Provincia y a la Ciudad de Buenos Aires, habiendo construido, entre 2015 y 2019, 8 km de túnel de los 18 que demanda la obra.

La tan discutida obra del soterramiento del Sarmiento parece que llegó a su fin. El nuevo Gobierno no está dispuesto a seguir financiándola y espera que la Provincia y la Ciudad se hagan cargo. Sin embargo, la Provincia a pesar de que su parte del túnel está realizada tiene otras prioridades que atender y la Ciudad, que sería la más afectada, ha demostrado resolver temas similares en menos tiempo y a menos costo como los viaductos ferroviarios que encaró con éxito.

Dicen que el Ministerio de Transporte se estaría reuniendo con la Ciudad y la Provincia para delegar la realización del proyecto, que hoy se encuentra paralizado.

También hay que tener en cuenta que la obra, iniciada hace 14 años, está detenida desde el año pasado y cuenta en su haber con varias interrupciones en las distintas tres gestiones gubernamentales que atravesó.

Es que el mismo motivo de la obra fue discutido en el sentido que de imple-

mentarse limitaba la línea ferroviaria al Oeste, ya que solo apuntaba a los trenes urbanos, anulando la carga e interconexiones.

Los números tampoco ayudan: para finalizar la obra se necesitan de 1.200 millones de dólares, cuando el total era de 3.000 millones. Además en tres años debería construirse la obra y llevamos más de 6 desde que empezó el túnel.

Entre 2015 y 2019, la tuneladora realizó la mayor parte del trayecto en la Provincia, desde Haedo hasta Villa Luro, donde se la detuvo paralizando la obra a cargo de una UTE que integran la firma italiana Ghella y SACDE, la compañía que compró al contratista anterior IECOSA en 2017 a causa de presuntos pagos de sobornos por esta misma obra.

Si la Ciudad se hace cargo, es probable que el soterramiento sea reemplazado por un viaducto, como los de las líneas Mitre y San Martín, que permiten avanzar más rápido y a un costo mucho más bajo. Un kilómetro de túnel cuesta 167 millones de USD y un kilómetro de viaducto 24, además de dejar la línea operativa para todos los servicios, urbanos, interurbanos y cargas.

Suceda lo que fuere, lo cierto es que este proyecto dejó una pérdida (o inversión inútil) para los argentinos de 1.800 millones de dólares. ♦

BR/ Se completó el tranvía de Río



Finalmente, se puso en servicio la totalidad de la VLT Carioca, la red tranviaria que viaja a través del centro de la ciudad y el puerto de Río de Janeiro, conectando todas las demás redes de transporte metropolitano.

La construcción del VLT Carioca (Veículo Leve sobre Trilhos en portugués) se hizo realidad cuando la ciudad fue elegida para albergar los Juegos Olímpicos de 2016. Consta de tres líneas y 29 paradas y fue abierto progresivamente entre 2016 y 2019. El tramo comercial de VLT Carioca está completamente libre de catenaria. La flota está compuesta por 32 trenes Alstom Citadis, de 44 metros de largo y con capacidad para 420 pasajeros.

La línea 1 va desde el aeropuerto Santos Dumont hasta la región de la estación de autobuses Novo Rio, y abarca 6,4 kilómetros. Cuenta con 20 paradas, y fue la primera línea del VLT Carioca que se inauguró el 5 de junio de 2016.

La línea 2 va desde Praça XV hasta la estación de autobuses Novo Rio, abarcando 2 kilómetros y cruzando el centro de la ciudad perpendicularmente a la línea 1. Tiene 12 paradas y se puso en marcha el 6 de febrero de 2017 y se completó el 2 de diciembre de 2017.



La línea 3 va desde el aeropuerto Santos Dumont hasta Central do Brasil, una ruta de cuatro kilómetros. Tiene 10 paradas, seis de ellas compartidas con la línea 1 y dos con la línea 2 y se completó el 26 de octubre de 2019. ♦



BR/ SuperVia sacó 40 trenes de operación



El concesionario SuperVia de Brasil sacó 40 trenes chinos de la operación por fallas de fabricación. El fabricante, CRRC, se hace cargo de la reparación porque las formaciones están en garantía.

Cuarenta trenes chinos quedaron fuera de servicio el 18 de noviembre en SuperVia, siguiendo una recomendación del propio fabricante, CRRC. Según el concesionario, desde septiembre de 2016, se han detectado problemas de diseño.

A partir de estas observaciones CRRC comenzó un proceso de análisis técnico, identificando las piezas que se debían reemplazar. A partir de noviembre de 2018 y hasta junio de 2019 se identificaron nuevas fallas y ahora CRRC dice que encontró una nueva solución. Como estas formaciones todavía están en período de garantía, el fabricante se está haciendo cargo de la reparación.

Estos trenes son parte de un segundo lote que el consorcio chino entregó a SuperVia, entre 2014 y 2016. En total, la flota china de SuperVia ronda los 100 trenes, 30 del primer lote provistos por CRRC en 2012 (En ese entonces CNR) y 70 de este segundo lote que entraron en servicio entre 2014 y 2016, todos



EMU de cuatro coches. La flota total de SuperVia es de 207 EMUs y 828 DMU.

SuperVia mueve cerca de 750 millones de pasajeros al año en 20 municipios, con un total de 104 estaciones, y esta situación le redujo su capacidad de transporte en un 20% causando serios inconvenientes y rediagramación de sus horarios por otros de emergencia con menos trenes y más cortos.

Pero el 27 de noviembre se reintegraron al servicio 17 formaciones reparadas y se cree que el resto será devuelto a mediados de enero de 2020, normalizando definitivamente la situación. ♦



Esquema y fotos de los EMU de cuatro unidades Serie 3000 de SuperVia, la flota de 100 unidades chinas.

CO/ El ferrocarril de Antioquia



Se presentó el proyecto de la recuperación del ferrocarril de Antioquia, abandonado desde hace 60 años, y fue radicado ayer ante el Departamento de Planeación (DNP), para lograr la cofinanciación de la Nación.

El proyecto comprende tres tramos: La Felisa-Caldas; Caldas-Barbosa, y Barbosa-Puerto Berrío. La primera y tercera etapa están en fase de prefactibilidad, mientras que el tramo central es por el que se piden recursos nacionales.

El trazado del segundo tramo tiene 63 kilómetros y partirá de Caldas, donde habrá una estación de carga, de transferencia de residuos y pasajeros, además de un estacionamiento de trenes. En total serán 16 estaciones. El ferrocarril compartirá algunas estaciones con el metro, pero tendrá una línea aparte. La estación final sería en Barbosa.

Tras su radicación en el DNP, el proyecto debe obtener el visto bueno de esta dependencia para que sea declarado de importancia estratégica para el Gobierno Nacional. Luego pasará al Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien determinará la viabilidad presupuestal de la obra y la capacidad fiscal del Gobierno. La última etapa es el tránsito al Consejo Superior de Política Fiscal



para que finalmente este le otorgue la viabilidad financiera.

Según la “Ley de Metros” de 1996, la Nación debe cofinanciar, con capital, los sistemas de transporte masivo urbanos con un mínimo de 40 % y un máximo de 70 %.

El costo necesario para este segundo tramo es de USD 1300 millones. El pedido de Antioquia para el ferrocarril será del 60 %, es decir, USD 830 millones. Los restantes USD 470 millones que faltarían serían apropiados con vigencias futuras, sin embargo, explicó que los socios de la promotora se reunirán para sumar fuentes de financiación con el objetivo de encontrar fórmulas dentro del marco fiscal regional.

Este proyecto traerá cuatro beneficios claves para Antioquia: servirá de tren de cercanías y movilizará pasajeros entre Caldas y Barbosa (en las primeras fases), moverá carga y basuras en las noches, servirá como línea paralela del metro de Medellín y funcionará como enlace entre el Caribe y el Pacífico.

El ferrocarril de Antioquia quedó incluido en el aparte de proyectos de transporte, dentro del Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. ♦

DE/ EMU eléctrico y a baterías



VMS, la autoridad de transporte del área de Chemnitz, en Saxonia, ha llegado a un acuerdo para la financiación de 11 unidades múltiples de batería (EMU) por un valor de 49 millones de euros y un plazo de 22 años.

Las unidades de batería de Alstom son derivaciones de la plataforma Coradia Continental y se producirían en Salzgitter. Se equiparían para funcionar con electrificación convencional por pantógrafo o con energía de baterías en vías no electrificadas, para lo cual tendrán un rango de acción de 70 km.

VMS tiene la intención de utilizar las unidades a partir de 2023 en el servicio RE6 de Chemnitz, actualmente operado por locomotoras Siemens ER20 "Eurorunner" y coches convencionales de 1980 pero modernizados.

VMS cree que el uso de la tracción de la batería ayudaría a proteger el medio ambiente, además de aumentar las velocidades hasta 160 km/h y mejorar la comodidad de los pasajeros. Se prevé la electrificación de la ruta a largo plazo, momento en el cual las unidades podrían convertirse a operación eléctrica aérea convencional.

Este tipo de financiación le permitió a VMS comprar en 2014 29 EMUs. ♦



Viajes históricos con una P8 y una BR50



Nuestro amigo Jens Schindler nos muestra un viaje de ferroadicionados que hizo la semana pasada con las clásicas locomotoras alemanas P8 y Br50 entre Dresden, Alemania y Liberec, República Checa.

Todo comenzó con la llegada a la estación de Dresden, donde un público ávido de ver las grandes y clásicas vaporeras invadieron el andén con sus cámaras dispuestas a fotografiar cada detalle. El recorrido invernal presumía la abundancia de nieve pero pudimos sacar muchas fotos en las paradas intermedias.

También pudimos hacer formidables fotos nocturnas en Novy-Bor cuando las locomotoras fueron separadas del tren para hacer las maniobras de abastecimiento e inversión. En el paso por Jeckchen y su famosa torre no se veía más de un par de metros por la neblina y el paisaje profusamente nevado, así que no tomamos fotos del tren pero si fue interesante la visita al lugar.

La llegada a Liberec coincidió con los festejos previos a la navidad y aprovechamos los mercados para llevar presentes a la familia.

Un relato completo de este apasionante viaje está disponible en nuestra biblioteca ♦





Novedades de la Trochita



La gente de El Maitén trabaja en el destape de la vía a Ñorquincó a pico y pala.

Desde Tren Rodante dedicaremos este lugar para difundir las novedades de la línea turística de Ingeniero Jacobacci a Esquel “La Trochita”, declarado Monumento Histórico Nacional en 1978.

Convenio interprovincial

Entre Río Negro y Chubut, las dos provincias por donde circula La Trochita, se firmó un convenio de colaboración que permitirá la circulación de los trenes de Chubut sobre las vías de Río Negro, particularmente en el sector que une El Maitén con Ñorquincó. Recordemos que los reclamos de personas autoidentificadas como Mapuches han cortado las vías de este ferrocarril desde hace un tiempo impidiendo que los trenes vayan más al Sur que el Apeadero Ing. Thomae, limitando el servicio turístico a un poco más de 20 kilómetros, pero para peor, las instalaciones del Apeadero Thomae han sido incendiadas intencionalmente, anulando el servicio turístico con base en El Maitén.

A raíz de este convenio, los trenes de El Maitén podrán dirigirse al Norte alcanzando la pequeña ciudad de Ñorquincó y agregando el interés turístico de esta región muy poco visitada.



En esta foto se ve el trabajo realizado en la vía y como quedó puesta en condiciones.

Nuevo Subgerente en El Maitén

El conocido maquinista Oscar Mancilla ha sido designado Subgerente de El Maitén en reemplazo de Susana Lara, quien ha finalizado su gestión.

Entre los propósitos de Mancilla se cuenta poner en funcionamiento el tren turístico a Ñorquincó mencionado en el párrafo anterior.

Baldwin 19

Están próximos a finalizar los trabajos para volver a poner en funcionamiento a la locomotora Baldwin número 19 con base en Ing. Jacobacci.

En la próxima Tren Rodante ampliaremos esta buena noticia. ♦



Oscar Mancilla, ahora a cargo de El Maitén.



Foto del mes: La Clase B12A estaba compuesta por esta única locomotora, la 3025, especialmente diseñada para servicios expresos. Fotografiada en Tafi Viejo el 9 de noviembre de 1976 por Nils Huxtable.

Al rescate del coche 1401



Estado del coche en 2017 aún con remanentes de lona y con ventanas rotas por donde sacaron el mobiliario.

Desde esta nueva sección mostraremos cada vehículo histórico que se pierde por la desidia de las instituciones nacionales que deben encargarse de su salvaguarda y lejos de eso son el principal obstáculo para salvarlos.

Coche 1403, a metros del Museo Nacional Ferroviario

Este hermoso coche construido en los Talleres Junín del FC Buenos Aires al Pacífico, es digno de ser restaurado como en sus mejores épocas.

Llevó entre otros personajes ilustres al Príncipe de Gales, sin embargo se está perdiendo año tras año por la desidia del Estado argentino, que lo tiene abandonado en la playa de Retiro junto a otros coches de gran valor histórico.

Hasta la gestión del Ministro Randazzo los coches estuvieron protegidos en el gran cocherón aledaño a la estación Retiro Mitre pero entonces dicho cocherón fue removido y los coches llevados a la vera del Museo Nacional Ferroviario, también en Retiro, donde comenzó su deterioro y saqueo que le privó de su lujoso interior, su mobiliario (Salvo la mesa y 3 sillas rescatadas) sus herrajes de bronce, bisagras, espejos y rotura de puertas, vidrios y ventanas. Para peor estaba en la cola de maniobras de la playa de Retiro, donde recibió varios golpes



Choque entre coches históricos, con daños irreversibles. El 1401 perdió un costosísimo vidrio curvado.



de vagones en maniobra provocando la rotura de los grandes y únicos cristales curvados de sus extremos.

La gestión del Ministro Dietrich tampoco se ocupó de esto, pese a que varias instituciones como la Fundación Argentina de Transporte con sede en Alianza, Santos Lugares, ofrecieron su salvaguarda, pero la respuesta del Estado Nacional no existió y hoy se sigue deteriorando al aire libre y lejos de toda custodia.

Vanamente se cubrió con lonas que ya desaparecieron y tuvieron una custodia ineficiente e incontrolada que permitió que se los depredase tal como se ve hoy día. ♦



Todo los bronces fueron robados, aún las tapas de luz.

Salvaguada de la 2037



Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz



Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz

La 2037 en vapor llevando pasajeros en un furgón de cargas y (abajo) en el estado en que fue recibida.

Rescatada para la exposición de 1968 que organizó Ferrocarriles Argentinos y que dio origen al Museo Nacional Ferroviario, la 2037, última de su especie, terminó como mucho de aquel material en los Talleres de Liniers.

La idea fue preservarla para futuras exposiciones, pero lejos de estar a cuidado, se fue deteriorando como los Talleres mismos y los intereses por desocupar y vender el predio hizo que se cedieran las piezas históricas a distintos ferrocarriles, yendo la 2037 al "Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz" de Haedo.

Una vez ahí, con el trabajo de los socios por recuperarla, se logró que vuelva a estar en vapor y desde entonces participa en diversas celebraciones.

La 2037 perteneció a la Clase 3C del FC Sud, una serie de 10 unidades, cinco fabricadas por Kitson de Leeds en 1902 y cinco fabricadas por Robert Stephenson en 1905, numeradas originalmente 196 a 200 y 389 a 393, pero en 1912 se renumeró al conjunto de 2031 a 2040.

El Museo Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz tiene domicilio en Dr. Guillermo Rawson 43 (B1706BIB) Haedo, Provincia de Buenos Aires y está abierto al público los sábados y domingos de 10 a 18:00 por la tarde. Visítelo y súpese. ♦

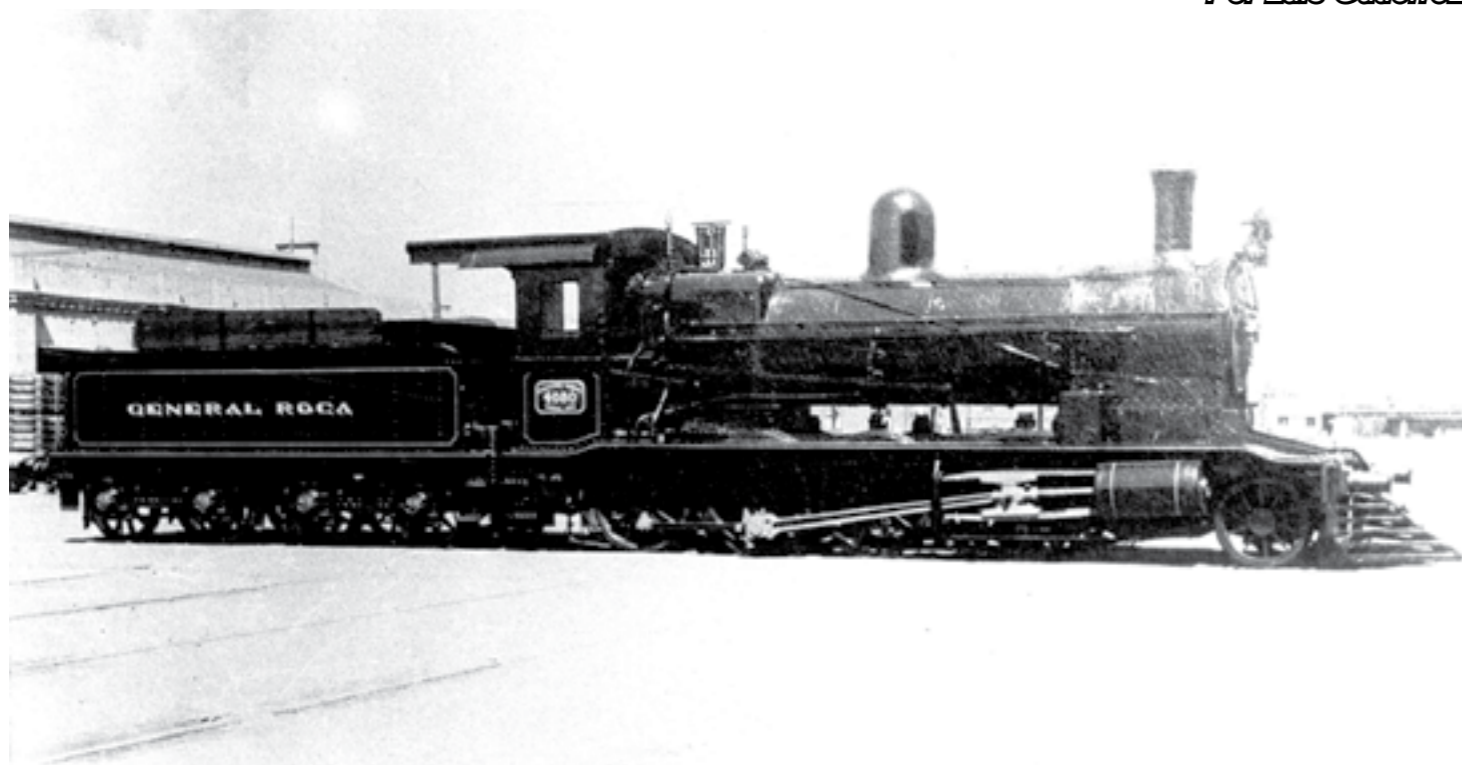


Luis Gutierrez

Las Clase 11S del Roca

Jorge Kelsey

Por Luis Gutiérrez



La vieja 4037 reconvertida en la flamante 11S 4080 en Talleres Escalada, una gran epopeya de técnicos locales.

Finalizamos con esta Clase la descripción de todas las unidades que el FC Sud clasificó con el número "11", todas cargueras de cuatro ejes y ruedas de 1410 mm de diámetro de rodadura.

En 1949, apenas creado el Ferrocarril Nacional General Roca luego de la compra de todos los ferrocarriles de capital extranjero por parte del Estado Argentino, hubo una euforia nacionalista de demostrar cuanto mejor eran los ferrocarriles administrados por los criollos. La red total, bajo esta nueva administración, se extendió llegando al récord de 47.059 km de rieles, pero la capacidad de tracción se redujo porque casi todo el parque antiguo fue dado de baja, y las diésel que vinieron a reemplazarlo no eran confiables en los primeros tiempos.

Una solución, que resultó exitosa, fue inspeccionar el material dados de baja para ver si se podía modernizar para que de los servicios que requerían los nuevos tiempos. Si la caldera estaba en condiciones de seguir funcionando, la gran inversión ya estaba hecha, restaba revisar cómo mejorar el motor a vapor.

Bajo esta consigna se recuperaron varias series de locomotoras, de obsoletas 2-6-0 se hicieron ágiles mixtas, de arrumbadas 4-6-0 versátiles mixtas pesa-

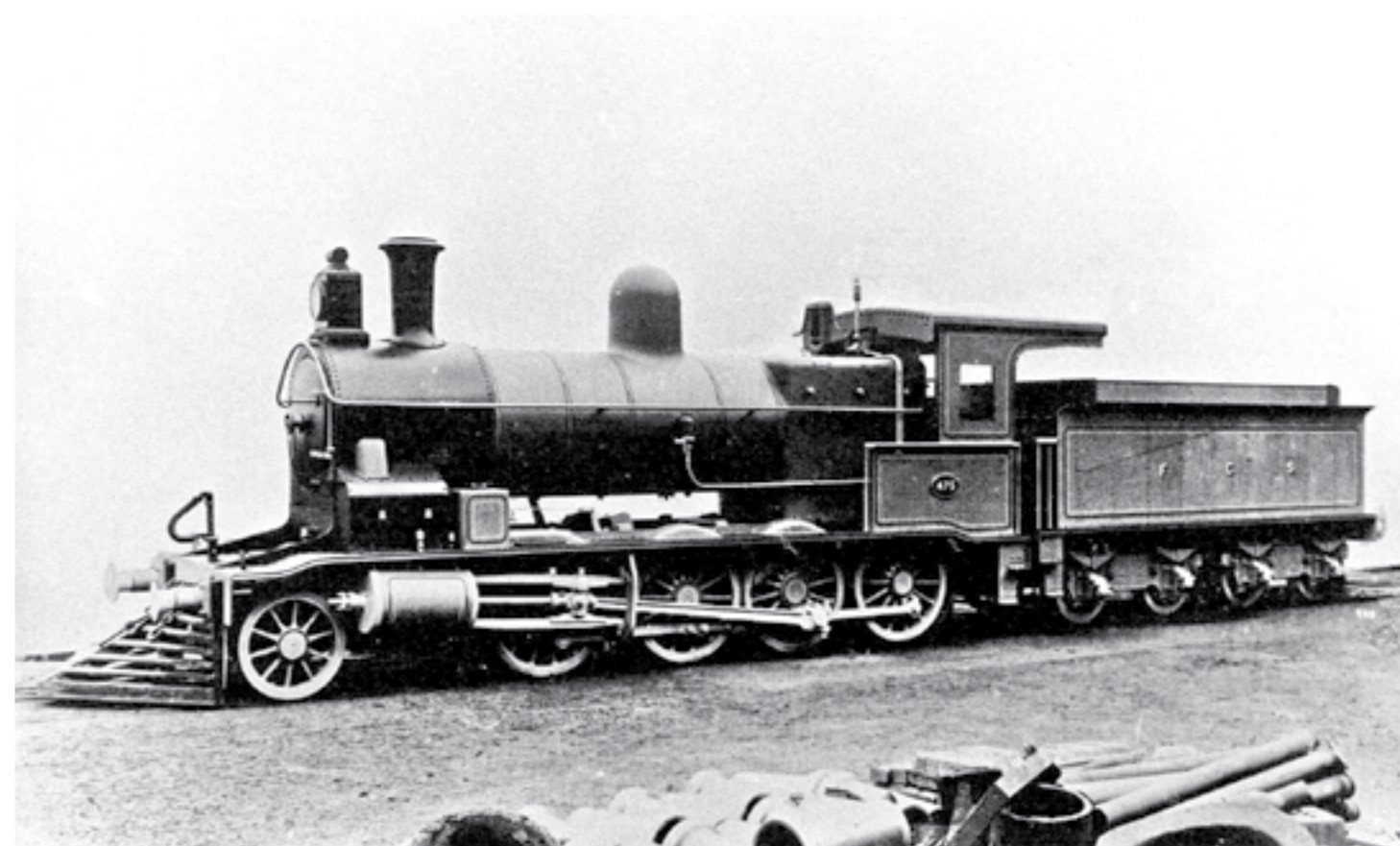
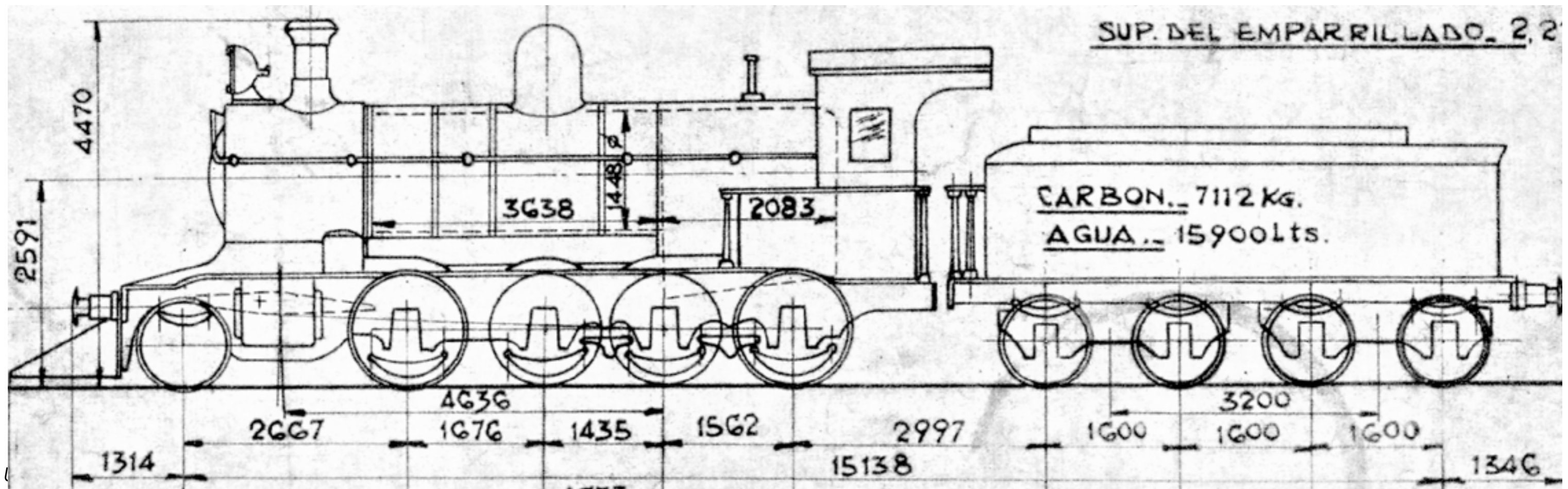


Foto de Vulcan Foundry de una 11A cuando era nueva en 1905. Sobre ella se hicieron las 11S en 1950.



das y de olvidadas 2-8-0, óptimas cargueras. Este fue el caso de las Clase 11S.

En 1902 el FC Sud incorporó un nuevo tipo de locomotora capaz de arrastrar los largos trenes de carga que se estaban imponiendo con el nuevo siglo. Las unidades a cargo hasta entonces eran las Clase 7, 7A y 7B todas 2-6-0 cuyos ejemplares más antiguos habían empezado a dar servicios por 1885.

Los 15 nuevos ejemplares hechos por Beyer Peacock pronto ganaron la confianza del ferrocarril, quien en 1905 compró 15 unidades más, esta vez a Vulcan Foundry. Estos treinta ejemplares se clasificaron como Clase 11 y 26 unidades de estas llegaron al FC Roca dando servicios.

En 1906 el Sud hizo un importante pedido a Vulcan de 30 unidades más, que reforzó en 1907 con 10 ejemplares. Estas 40 locomotoras conformaron la Clase 11A y las 40 llegaron con la nacionalización a formar parte del parque tractor del FC Roca.

Todos estos ejemplares para 1950 eran obsoletos para los requerimientos de la nueva gestión, que había mejorado los horarios, incluyendo más servicios y requería una rotación de locomotoras más acelerada.

Se estudiaron las viejas Clases 11 y 11A y se comprobó que sus cilindros



La 4095 cuando fue llevada a Empalme Lobos para su recuperación y resguardo.



La 4095 "conservada" en Empalme Lobos es un claro ejemplo de la futilidad del Museo Nacional Ferroviario.

(Sistema Compound, uno de alta presión y otro de baja, de mayor diámetro) eran simétricos, con lo que pudieron transformar las viejas Compound en jóvenes simples, más un estudiado escape y otros detalles que incrementaron su potencia de 10.700 kg a 12.200 kg.

El experimento piloto hecho con la unidad 4037 fue ampliamente celebrado y el FC Roca decidió extender esta transformación tanto como se pudo, alcanzando a las 18 unidades, que se clasificaron como 11S y se renumeraron del 4080 al 4097.

Las nuevas y briosas 11S encontraron su lugar en la parte Sur del FC Rosario a Puerto Belgrano, el ex ferrocarril francés que paso a formar parte del Roca desde la ciudad de Capitán Castro al Sur. Este ferrocarril tenía la particularidad que, a pesar de estar tendido en llanura, el 10% de su recorrido era sobre puentes: los puentes que cruzaban las líneas inglesas que atravesaba.

Por esta causa su material tractivo estaba muy fatigado y además estaba definido en medidas métricas, lo que era un inconveniente para el FC Roca acostumbrado a trabajar con mediadas imperiales, lo que decidió radiar el material francés y reemplazarlo con unidades propias.



Detalles de la depredación irreversible a que fue sometida esta pieza histórica por falta de protección.



En esa investigación se determinó que la clase más apropiada para esta zona eran las 11S debido a su agilidad y potencia para poder cruzar los puentes de la línea y mantener el horario, pesando menos de 13 toneladas por eje, lo que era admisible para la línea francesa.

En 1960, exactamente el 26 de diciembre, la unidad 4094 fue cargada a un barco y transferida a los Ferrocarriles Patagónicos, que habían sido parte de la red de Iso Ferrocarriles del Estado y que ahora estaban bajo la potestad del FC Roca,

Las otras 17 unidades siguieron prestando servicios hasta 1967, para luego ir decreciendo a medida que desaparecía el vapor y se achicaba la red ferroviaria.

Un solo ejemplar quedó en pie en la ciudad de Empalme Lobos, pero fue abandonado y vandalizado al extremo de cortar con soplete parte del chasis para quitar los bronce de los bujes, arruinando todo intento de recuperación por unos pocos pesos.

La desidia estatal también pudo con este ejemplo de ingeniería argentina que transformó un equipo de 60 años de antigüedad en una excelente y actualizada locomotora que siguió sirviendo al transporte ferroviario. ♦

Un nazi en la electrificación del Roca

Conferencia de Juan Pablo Martínez



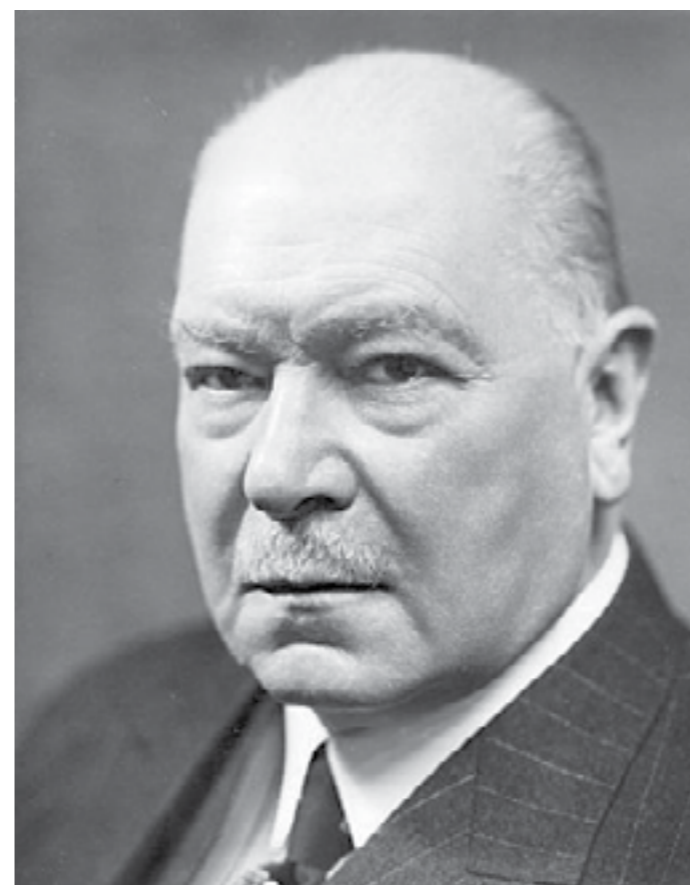
Escudo de los ferrocarriles del Estado alemán en 1936.

Un nazi de extracción ferroviaria y vinculado fuertemente a los “trenes de la muerte” que llevaban a miles de judíos al exterminio fue consultor del Roca y mentor de los 25 mil voltios que hoy se usan en todo el mundo.

Con un título más provocativo como “Del Deutsche Reichsbahn a Maipú 4. De la logística del genocidio a la electrificación del Roca” el ingeniero Juan Pablo Martínez dio una charla para la Fundación Museo Ferroviario en su habitual programa de conferencias en el Museo del Banco de la Provincia de Buenos Aires, sito en la calle Sarmiento 345 de la ciudad homónima, que vamos a sintetizar aquí.

Julius Dorpmüller (1869-1945) fue un ferroviario apasionado que llegó a ser Ministro de Transporte del ferrocarril estatal alemán, el Deutsche Reichsbahn (DR). Con una juventud profesional en China, volvió en 1916 a Alemania y diez años más tarde se convirtió en el Administrador general de los ferrocarriles, el DR, tal su reconocida capacidad.

En 1933 asumió Adolfo Hitler la conducción del país y conforme con la gestión de Dorpmüller, lo designó en 1936 Ministro de Transporte del Tercer Reich. En



Julius Dorpmüller a la izquierda y Albert Ganzenmüller a la derecha.

ese período Alemania se industrializó y luego se militarizó en preparación de una guerra que se planeaba que iba ser de corto plazo pero que se prolongó por seis años finalizando con el país maltrecho, derrotado y dividido.

En los inicios esta guerra “relámpago” el DR tuvo un papel decisivo en la logística de la guerra llevando provisiones, armamentos y colaborando en el movimiento de tropas, pero conforme se extendía en el tiempo comenzó a fallar porque, según Dorpmüller, no había sido informado sobre la prolongación de la guerra y su extenso y cada vez más alejado frente de batalla, y eso no le dejó preparar el DR convenientemente. Así hubo escasez de carbón y abastecimientos esenciales para la población con aumento de los detractores de Dorpmüller, que lo catalogaron de viejo ineficiente. Entre ellos el más crudo fue el Ministro de Propaganda Joseph Goebbels, muy cercano a Hitler.

Los problemas se agravaron con la apertura del frente ruso, no solo por la lejanía del mismo sino porque los rusos replegaron la mayoría de sus trenes y destruyeron su infraestructura para dificultar el avance alemán. Para peor en las líneas capturadas por los alemanes solo podía correr material ruso por la trocha distinta, por lo que se debieron reconstruir las vías con la trocha europea



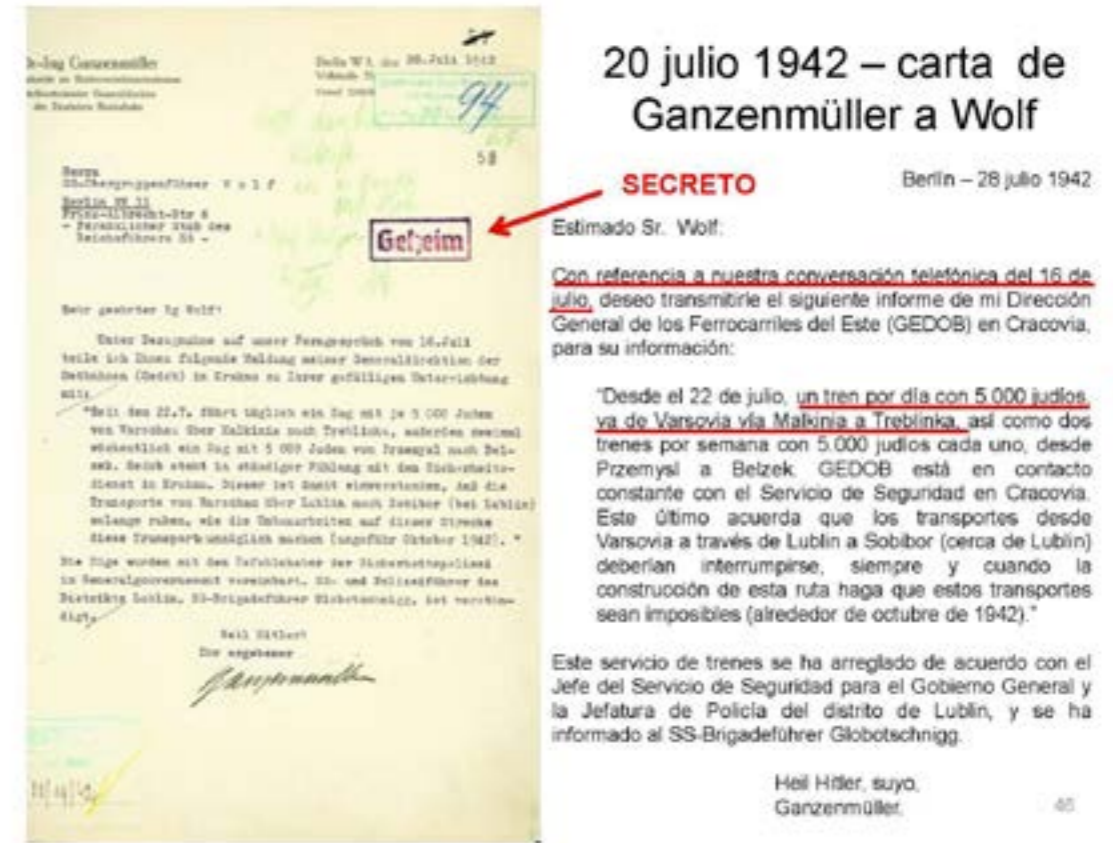
Albert Ganzenmüller pasa revista en un tren en Polonia con motivo de un festejo.

para poder avanzar en territorio enemigo. Varios miles de kilómetros fueron retrochados de 1524 a 1435 mm que a su vez fueron vueltos a retrochar cuando los rusos hicieron la contraofensiva.

Todos estos problemas hicieron que Albert Speer, Ministro de Armamento, le sugiriera a Hitler poner a la cabeza del DR a un ingeniero ferroviario y partidario nazi que había conocido en Rusia, donde había ido voluntario a dar su apoyo. Se trataba del experto en electrificación llamado Albert Ganzenmüller, que asumió en 1942 la dirección general del DR.

A Dorpmüller, aún apreciado y valorado por Hitler, sin dejar de ser ministro lo designaron como desarrollador del gran ferrocarril del Tercer Reich, una red inicialmente pensada de trocha de 4 metros capaz de transportar grandes volúmenes a través de toda Europa y Asia, idea de Hitler que no salió de los planes y proyectos.

Mientras tanto se gestaba el rechazo de la raza judía por parte del régimen nazi que de inicio se limitó a quitarlos de la función pública, luego a inducir su emigración a otros países, luego a intentar enviarlos a Madagascar y a la Siberia rusa (todo lo cual el curso de la guerra no permitió) y finalmente a ejecutarlos



La nota de Albert Ganzenmüller que lo complicó demostrando que él conocía el movimiento de trenes de judíos.

en masa en los centros de exterminio. Para la macabra tarea también se eligió el DR, que llegó a transportar unos 5.000 prisioneros por cada tren en dos a tres corridas semanales. Las condiciones de este transporte debían ser discretas, por lo que se hacía de noche, con vagones de carga cerrados, entre otros detalles como no cruzarse en playas con trenes ordinarios o cruzar las grandes ciudades por la noche, para no delatar que llevaban gente hacinada.

La historia luego juzgaría a los responsables de estos movimientos sin poder precisar hasta que nivel de participación tenían los ferroviarios, porque se supone que muchos sabían de la "carga especial" y que los trenes iban llenos llevando miles de personas a lugares donde no había nada, y volvían vacíos.

Los dos personajes ferroviarios nombrados negaron conocer los detalles del genocidio, que no fue el único ni el mayor el siglo XX pero si fue el más organizado. Dorpmüller quedó como el gran gestor ferroviario y los mismos estadounidenses le ofrecieron la organización del ferrocarril en la zona alemana bajo su control, pero a los pocos meses falleció y se lo honró con varios bustos y nominaciones que con el tiempo y las revelaciones históricas se fueron borrando.

Por su parte Ganzenmüller emigró a la Argentina donde fue nombrado asesor



Conferencia pronunciada en el salón de actos del Ferrocarril Nacional General Belgrano, en Buenos Aires, el día 13 de marzo de 1952 por el Dr. Ing. ALBERTO GANZENMUELLER WISNER

(Ex Secretario de Estado en el Ministerio de Transportes de Alemania. Fue Director General de los Ferrocarriles Alemanes. Asesor Técnico de los Ferrocarriles Nacionales General Belgrano y General Roca),

40

Tapa del escrito de la conferencia de Ganzenmüller publicado por el Ministerio de Transportes de la Nación.

de los ferrocarriles del Estado y luego de los nacionalizados Roca y Belgrano, donde planteó tres grandes proyectos de electrificación: el ferrocarril Trasandino, el tramo León Volcán en Jujuy y el suburbano del Roca. En los tres propuso el sistema de 25kV 50 Hz que había experimentado en Alemania y explicó consistentemente sus razones, las que con el tiempo se adaptaron como sistema universal y es el actualmente en uso.

En 1955 regresó a Alemania donde trabajó para la firma Hoesch hasta su jubilación.

Albert Ganzenmüller nunca cambió su identidad y en los escritos del ferrocarril argentino se puede leer “ex Secretario de Estado en el Ministerio de Transporte de Alemania”, pero por las sospechas de su conocimiento del destino de los “trenes de la muerte” fue juzgado sin condena en varias oportunidades, aunque en la última oportunidad ante la lectura de un intercambio epistolar que tuvo con los responsables directos del exterminio, entre ellos Adolf Eichmann, tuvo un ataque de salud, se le interrumpió el juicio y se lo dejó en paz hasta su muerte cerca de los 90 años. ♦



Los trenes que llevaban a los judíos a los campos de concentración.



Novedades en el mercado



Los nuevos modelos H0 de Broadway Limited Imports “Brass-Hybrid” de la gigantesca 4-12-2 de la Union Pacific, clases UP-4 y UP-5 y tienen los detalles de los prototipos tal como existieron al finalizar su vida útil.

Todas las locomotoras cuentan con la rueda motriz tipo Boxpox, una chimenea recta ampliada, el domo de arena modificado, las 6 tuberías de arena Brewster externas y las tuberías de la bomba de aire completas.

El tender presenta características modernizadas que incluyen una caja de agarre para la tripulación y un empujador mecánico de carbón.

Los modelos reproducen fielmente la cabina E-2 Nine reubicada y rediseñada, lo que nunca se ha ofrecido en un modelo de esta locomotora.

El modelo es predominantemente de latón y BLI ha logrado reproducir el sonido distintivo de estas locomotoras con seis pistonadas por vuelta de rueda.

Una excelente precisión y atención al detalle, combinado con las excelentes cualidades de funcionamiento del modelo y con el avanzado sistema de sonido Paragon3. Imprescindible para los coleccionistas del Union Pacific. ♦

Planos Tren Rodante

Detallados en cinco vistas
Escala H0

[Click Aquí](#)



NUEVO LIBRO
“Los ferrocarriles en San Luis
Dos historias puntanas”

del recordado Alberto Bernades

Publicado por la Fundación Argentina de Transporte
en venta a través de trenrodante@gmail.com

Francisco Ruffolo
Vendedor de trenes en miniatura



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

FranciscoRuffolo@gmail.com

El vagón usina (3ra. parte de "Un ferromodelista exquisito")



Fotos Pedro D'Arcángelo

Siguiendo la serie de notas de este ferromodelista excepcional como lo es Pedro D'Arcángelo, vamos a describir, y que mejor por fotos, este fabuloso trabajo de un furgón usina del FC Sarmiento..

TR: Vemos que los vagones no se han escapado a tu elección de modelos.

PA: Efectivamente, mi interés en modelar surge cuando veo un vehículo que me motive, en este caso un vagón reformado para uso en el tren de auxilio que estuvo en circulación hasta mitad de los años 70. Se lo usaba en caso de descarrilamientos o trabajos de importancia de vías y obras, llevaba un personal fijo de dos personas, por tal motivo era vivienda también.

TR: ¿Cómo lo descubriste?

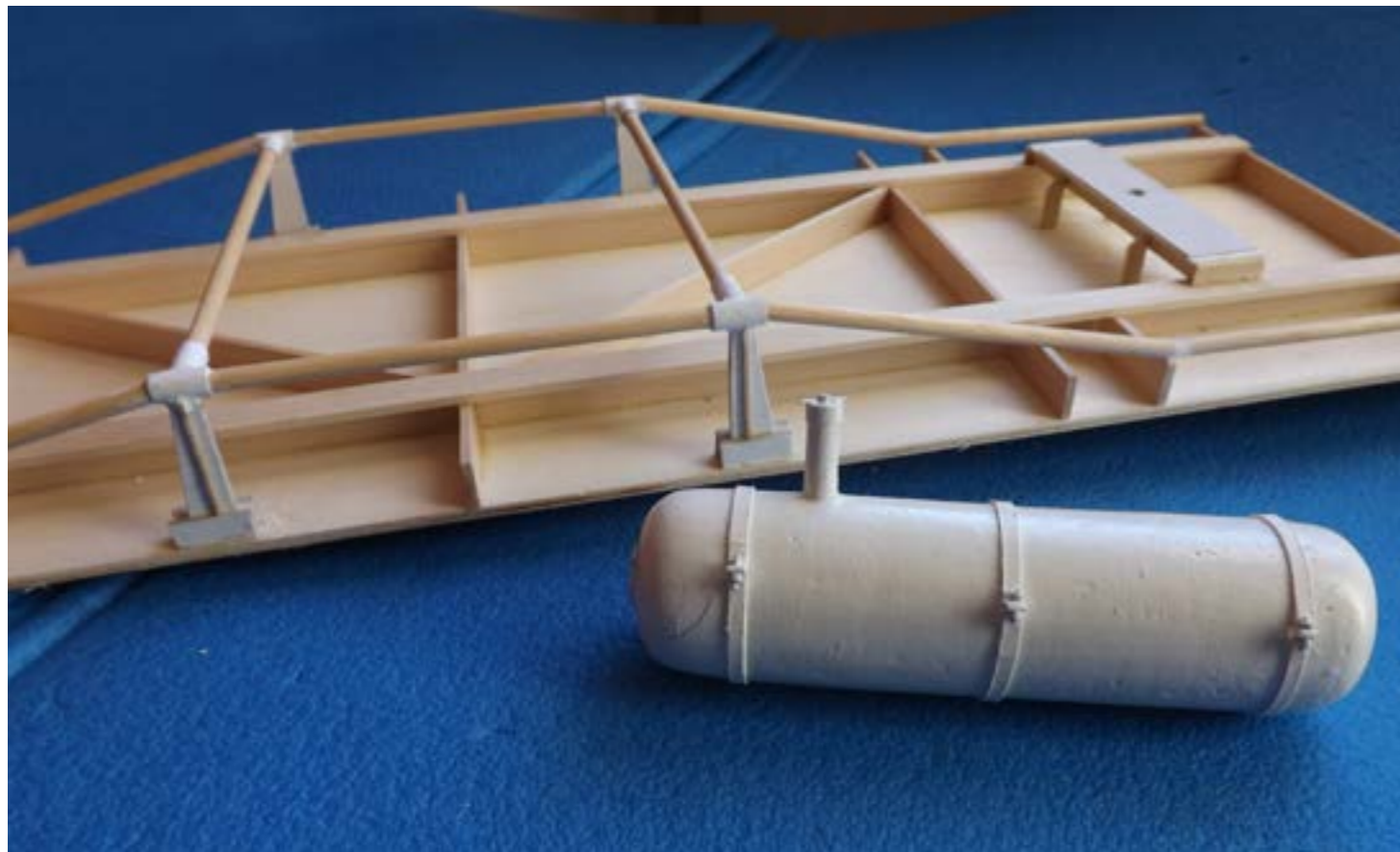
PA: Trabajando en Ferrocarriles Argentinos lo solía ver cuando hacía maniobras frente a la usina de Villa Luro. Estaba en situación de abandono, pero nunca escapaba a mi mirada porque me gustaba su aspecto, tal vez atraído por las historias que se vivieron dentro y fuera de su entorno. Un día decidí realizarlo en escala y con un palo de escoba cortado a un metro, empecé a tomar



"Para asegurarme que rodara bien hice el alma de los bogies de hierro."



"Luego con estireno y madera fui cubriendo el alma para aproximarme a la forma verdadera del bogie."



“El chasis lo hice de madera, simulando las partes metálicas con estireno. Adelante se ve el tanque de aire.”

medidas y dibujarlo. Estaba cerrado, no pude conocer mucho de su interior, pero sí de las disposiciones internas, lo que me permitió hacer un modelo muy semejante al real.

TR: ¿Cómo lo realizaste?

PA: Para poder captar todos los detalles que me fuera posible elegí la escala 1:18, donde un metro equivale a más de 55 milímetros. Esa escala es la que uso actualmente para los modelos que hemos visto en los números anteriores de Tren Rodante, porque creo es la mejor escala para reproducir las piezas mecánicas, al menos con el detalle que pretendo que tengan. Dicho de otro modo es la escala en la que me resulta más sencillo llegar al grado de detalle que me gusta.

Básicamente lo hice en madera, pero usando también estireno para reproducir las partes metálicas. Como entonces tenía facilidades para trabajar el hierro, resolví con este metal el armazón del bogie así como y las ruedas y sus ejes, de modo que puede rodar sin inconvenientes. El vagón es completamente funcional y pesa unos tres kilos y medio.



“Trabajo minuciosamente cada detalle y eso me permite lograr un modelo que me satisface en su conjunto.”



Aquí se ven las puertas hechas en estireno y el lateral en madera. “Hay que buscar un material apropiado.”



Un lateral, ya con las puertas aplicadas, ventanas y otros detalles.

TR: Vemos en él detalles exquisitos que has reproducido

PA: Como en todos mis modelos me gusta llegar al mínimo nivel de detalle, se vean o no, para mi es importante hacerlo "a fondo". Y no solo el modelo en sí, sino además los utensilios que se utilizaron, desde la vajilla de los operarios, sus elementos de limpieza que usaban hasta las herramientas y accesorios que les permitía llevar a cabo su tarea. Como dije de inicio era un vagón usina, por lo hice además el motor con su generador y todos los elementos mecánicos que hicieron a su función.



El mismo lateral, en este caso con el portón corredizo que cubre las puertas tipo domiciliarias internas.



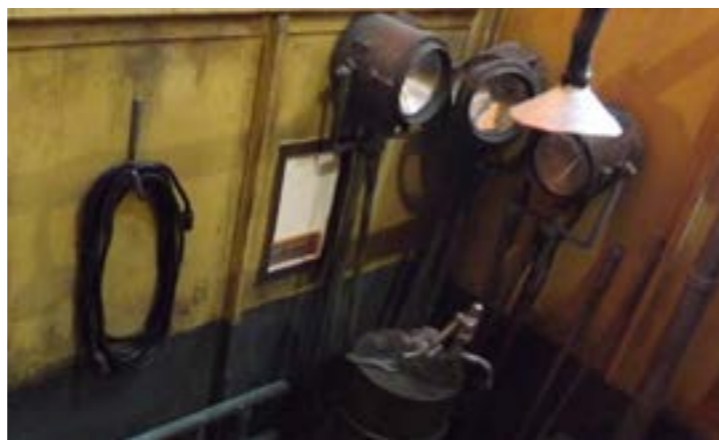
Nuevamente el mismo lateral con las primeras capas de pintura.

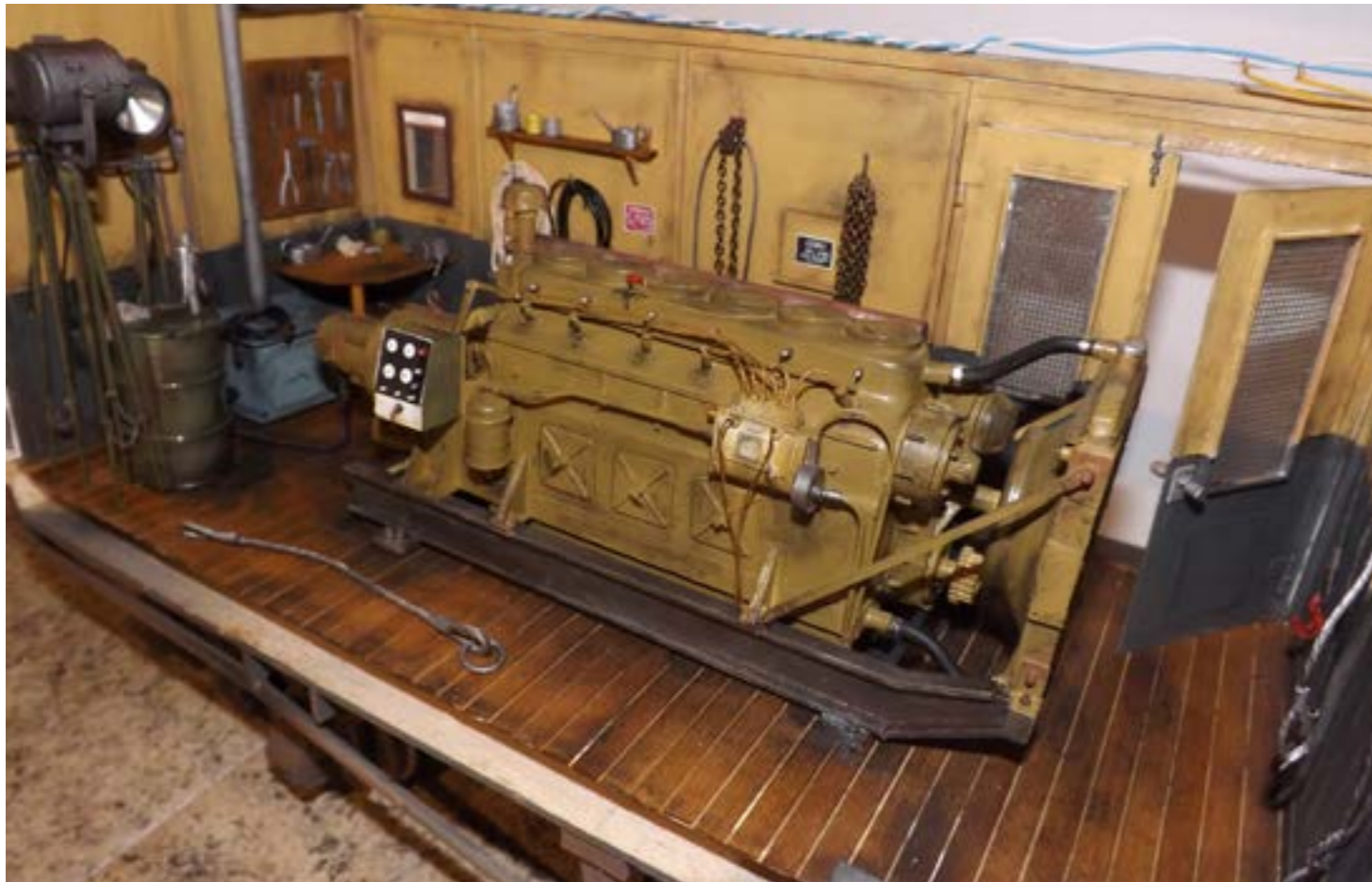


Detalles de la parte de la usina con su motor generador y el herramental necesario para el trabajo.



Detalles de la parte de la vivienda con todo lo necesario para habitarlo los días de trabajo lejos de casa.





Y este es el furgón terminado con todos los detalles del exterior y todos los del interior, que se descubren a medida que se abren las puertas y se alza el techo. La pasión del modelista va más allá de lo que se puede ver y este es un claro ejemplo donde no importa el trabajo hecho ni el tiempo invertido, importa la satisfacción personal del artista por su trabajo a conciencia y su tranquilidad de saber que todo lo estaba en el prototipo está en el modelo y perfectamente reproducido.

TR: *Te documentaste muy bien para llegar a este nivel.*

PA: Mucho retuve en mi cabeza, parte lo dibujé, hice diagramas, pude verificar muchas cosas en reiteradas visitas que le hice y finalmente logré lo que se ve en estas fotos y que espero le sirvan de inspiración a los lectores.

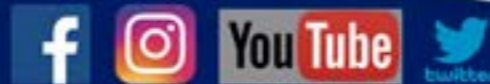
No son técnicas difíciles y se pueden realizar con un mínimo de herramientas y un máximo de paciencia en cualquier rincón de nuestra casa. ♦

Vagones para armar**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**

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 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

***Felices
Fiestas***



Subterráneos de Buenos Aires preparó un árbol navideño tropical, en Plaza Constitución