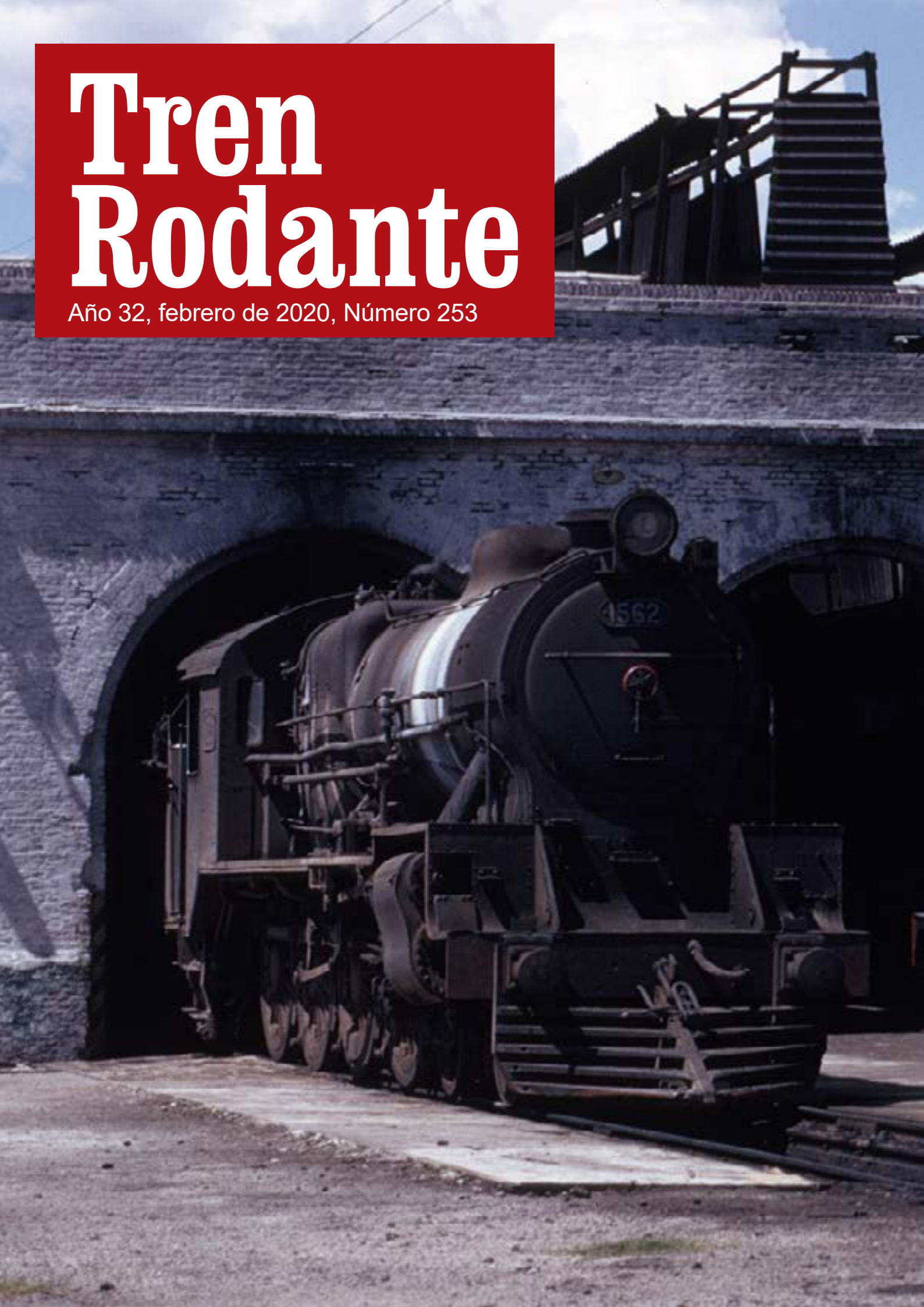


# Tren Rodante

Año 32, febrero de 2020, Número 253





## 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 Clase 15B 1562 del FC Roca en Olavarría. Foto John Kirchner.

### 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/ El puente del Carcarañá - 6
- AR/ Extienden los andenes del Roca - 8
- AR/ Trenes metropolitanos para Rosario - 10
- AR/ Cierran la línea C por mejoras - 12
- AR/ Tren elevado de Tucumán - 14
- AR/ El primer tren de hidrógeno - 16
- PE/ El tren bioceánico en su peor momento - 18
- PY/ Tren elevado de Asunción - 20
- PT/ Otra ciudad ofrece viajes gratuitos - 22
- Mercedes, un polo ferroviario que no fue - 26
- Novedades de la Trochita - 30
- Foto del mes - 32
- Las Clase 15 del Oeste y del Sud - 34
- Centro de Olvido Tafi Viejo - 42
- Novedades La Texas 601 del T&P - 46
- Construcción de una C51 en escala N - 48
- Entrevista a Mario Barrientos - 54





## Preservación en la Argentina

Desde el fin del vapor se intentó rescatar algunos modelos de locomotoras, en general los que llegaron hasta esa fecha funcionando y se los concentró para su futura disposición en un museo. Pero no se avanzó más de esa instancia y los lugares de concentración se convirtieron en lugares de depredación, y las locomotoras se fueron degradando y perdiendo piezas, desde los siempre codiciados accesorios de bronce hasta los bujes de las ruedas, para lo cual se inutilizó toda posibilidad de mover el vehículo.

Algunas corrieron mejor suerte: fueron a parar a plazas públicas, donde también se pierden día a día por la depredación y el óxido.

Fueron también chatarradas para suministro de hierro y acero para cualquiera que lo necesitase y hoy, las que quedan, son cadáveres casi irrecuperables, o con una recuperación altamente costosa, muy lejos de poder realizarse.

Cada gestión estatal que podría haber hecho algo por esto, se ha desentendido del tema, tal vez por el escaso número de personas que se pueden interesar por estos asuntos, pero se está perdiendo día a día la historia ferroviaria argentina en su mejor expresión, la locomotora.

Las personas del futuro perderán la dimensión de lo que fue el ferrocarril para la Argentina conforme desaparezcan las evidencias del pasado.

Locomotoras, vagones, estaciones, trazas ferroviarias serán invisibles a nuestros nietos e incomprensibles hitos de lo que intentó ser una Argentina grande y poderosa.

Tal vez por eso sea preferible olvidar.

## 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/ El puente del Carcarañá



**Cuando esté finalizado, el nuevo puente permitirá que los trenes del Belgrano Cargas ingresen por primera vez en la historia a las terminales exportadoras de los puertos del Gran Rosario, provincia de Santa Fe.**

Trenes Argentinos Infraestructura, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación a cargo de Mario Meoni, inició la segunda etapa de montaje de vigas del puente ferroviario sobre el río Carcarañá.

Sobre ellas se instalará la losa, donde luego se colocarán las vías y los durmientes.

Su construcción es clave, ya que permitirá que los trenes ingresen de forma directa a las terminales exportadoras de los puertos de Timbúes.

“Esta obra es fundamental para que la carga pueda ingresar directamente en ferrocarril hasta los puertos agroexportadores, y así pueda bajar el tiempo y los costos logísticos para los productores que transportan sus mercaderías en tren”, comentó Ricardo Lissalde, presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, quien recorrió la obra.

En línea con los objetivos que trazó el ministro Meoni, a través de estas obras



se pretende impulsar el crecimiento de los trenes de carga, ya que son fundamentales para el desarrollo del Norte, de Cuyo, de Vaca Muerta y de toda el área cerealera del Sur de Rosario.

El nuevo puente tendrá una longitud de 100 metros y estará compuesto por cuatro tramos, con cuatro vigas en cada uno dispuestas en forma paralela. La mitad de esas vigas ya fueron montadas y ya tienen la losa de hormigón, y se está terminando de colocar la mitad restante.

La llegada directa en tren a las terminales implica menos costos logísticos para los productores regionales, con una reducción de casi 30% en el costo del flete.

Los trabajos se completan con la construcción de la playa ferroviaria La Ribera, en la localidad de Oliveros, con capacidad de recibir trenes de hasta 100 vagones. También se está construyendo un nuevo ramal de acceso compuesto por 10 kilómetros de vías en las terminales.

La inversión en estas obras asciende a USD122 millones, de los cuales el 70% es privada y el restante 30% del Estado Nacional. ♦



# AR/ Extienden los andenes del Roca



**Los andenes de estaciones con plataformas cortas de la línea Roca están siendo extendidos para admitir formaciones de hasta ocho coches del tipo CRRC, que en breve serán la norma de la Línea.**

La obra contempla extender los andenes de las estaciones Yrigoyen, Gerli, Turdera y El Jagüel en vistas a recibir 200 unidades adicionales a CRRC cuya llegada al país no está definida, pero se presume que sucederá a pesar del cambio de gestión política.

Entonces los trenes de la línea pasarán a ser todos de ocho unidades y se daría de baja los coches Toshiba de 1985 que aún circulan.

En este momento se iniciaron los trabajos para incrementar la longitud de las plataformas en las estaciones Hipólito Yrigoyen (vía 4, andén descendente), Gerli, y El Jagüel donde ya terminaron la estructura de madera en el andén de ambas manos y ahora revestirán con cemento. El incremento del largo de los andenes es de unos veinte metros.

Las demás estaciones de la línea ya tienen el largo suficiente para aceptar las doble cuádruplas CRRC. ♦

**G. Sirito & Asociados**  
 Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales







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

**Máquinas y herramientas de vía y obra**  
**Venta - Reparación - Ajuste**

**Taller especializado en San Martín, Buenos Aires**  
**rieltek@gmail.com** **15 5720 8144**



# AR/ Trenes metropolitanos para Rosario

Por Carlos Fernandez Priotti

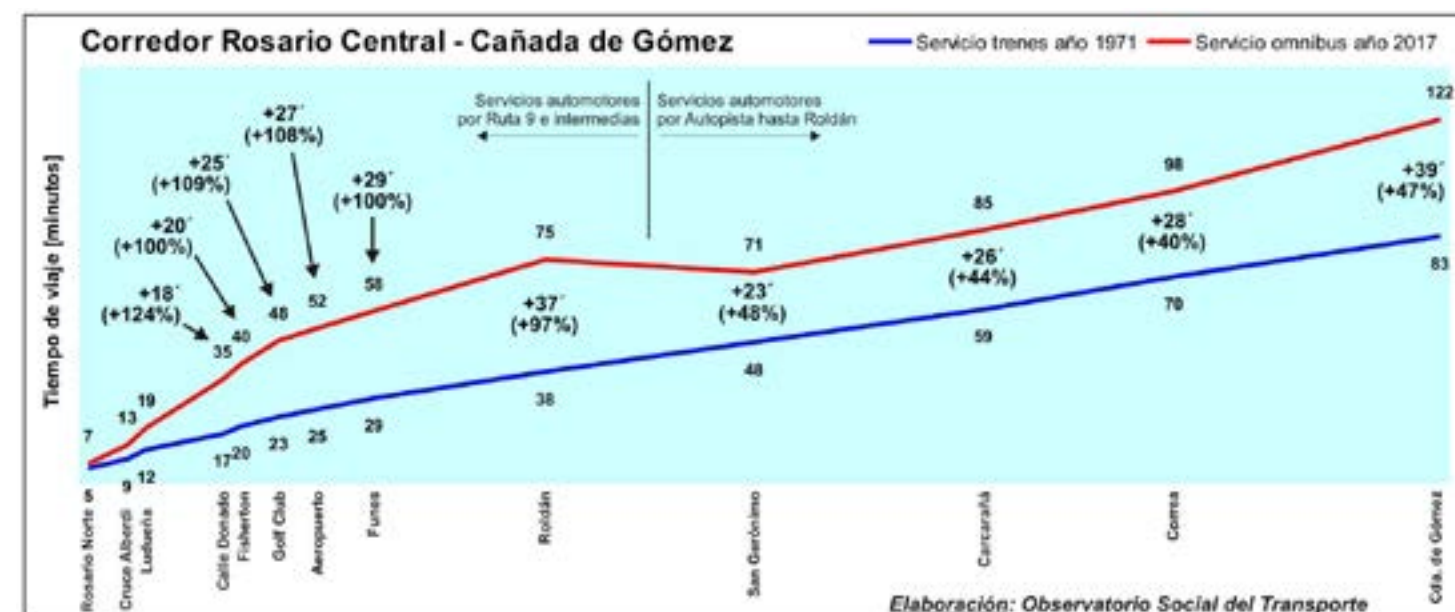


**Desde el Gobierno provincial se dice que Rosario merece fomentar e implementar un tren de cercanías y el corredor Oeste es claramente el que mayor demanda tiene y podría ser cubierto con este servicio.**

Las razones que sustentan esta nueva mirada son muchas, siendo una de las principales el congestionamiento vehicular y su efecto tanto sobre los automóviles particulares o de alquiler como al Transporte Público con que comparten las mismas arterias, con el añadido para los primeros de la creciente escasez, mayor costo y progresivo alejamiento de los estacionamientos disponibles en áreas centrales.

Esto ha devenido en un notorio empeoramiento en la calidad de Vida de muchos que trasladaron su residencia a espacios suburbanos o semi rurales, quienes se han encontrado que sus tiempos de traslado han aumentado, así como la necesidad de adelantar el horario de su viaje a las zonas céntricas para poder obtener sitios donde dejar sus vehículos.

No la pasan mejor quienes hacen uso del transporte público, porque si bien no tienen la necesidad del estacionamiento, la reducción de la velocidad de des-



La línea roja representa el servicio de ómnibus en 2017 y la azul el de trenes de 1971.

plazamiento por mayor congestión y el aumento en la cantidad de pasajeros por coche como consecuencia de la menor rotación de las unidades, han inducido la expulsión de muchos usuarios hacia alternativas de movilidad individual tales como bicicletas, autos, motos u otros vehículos que se agregan a las mismas arterias y que complejizan aún más el ya delicado escenario de alta siniestralidad además de hacer menos eficiente el uso del escaso espacio público.

El gráfico adjunto muestra los resultados de un estudio realizado en el año 2017 sobre los servicios de ómnibus metropolitanos en el corredor entre Rosario y Cañada de Gómez (72 kilómetros). Los tiempos de viaje desde/hacia el Centro rosarino son presentados sobre la línea de color rojo, mientras que la línea azul indica los tiempos de viaje que insumían los trenes locales del FC Mitre según los itinerarios del año 1971.

La comparación muestra que los viajes por ferrocarril de casi medio siglo atrás (que vale aclarar no se prestaban en óptimas condiciones de infraestructura ni de material rodante) eran de una duración promedio de media hora inferiores a los actuales por autotransporte.

No resulta extraño entonces que se hable sobre la necesidad de estudiar y poner en práctica el restablecimiento de los Trenes Metropolitanos.

Ahora es necesario empezar a trabajar para desandar décadas de abandono de la infra y superestructura ferroviaria, así como ejecutar las necesarias intervenciones urbanísticas, viales y comunitarias que las complementen. ♦



## AR/ Cierran la línea C por mejoras



**Cierran la línea C Retiro-Constitución por mejoras: van a modernizar el sistema de señales para poder dar un servicio más regular, además de realizar tareas de potencia. También pondrán en valor la estación Retiro.**

Subterráneos de Buenos Aires S.E. (SBASE) informó que la Línea C permanecerá cerrada desde el sábado 18 de enero hasta el domingo 2 de febrero inclusive, debido a la obra de modernización del sistema de señales de la línea que une Retiro con Constitución.

Además, se aprovechará la suspensión del servicio para realizar tareas de potencia y la puesta en valor de la estación Retiro.

Dentro del plan para modernizar la línea, que ya cuenta con el 100% de su flota con aire acondicionado, se avanza con el reemplazo del sistema de señales actual, que es mecánico, por uno magnético.

Así, se brindará un servicio más regular y se beneficiará a los casi 190 mil pasajeros que en promedio la utilizan a diario.

Además, permitirá la implementación del sistema Próximo Tren, que ya funciona en las líneas A, B, D y E, y es el que indica el tiempo restante para la lle-



gada de la siguiente formación al andén.

Durante la obra, los usuarios podrán optar por utilizar la Línea E en Retiro, el Metrobus de 9 de Julio y el Metrobus del Bajo.

Con el objetivo de generar más alternativas de movilidad para los usuarios de la línea C, se aumentará la frecuencia de los colectivos que circulan por Metrobus del Bajo y Metrobus 9 de Julio, y se realizarán viajes entre Retiro y Constitución (colectivos vacíos que buscan pasajeros y vuelven a salir vacíos a destino).

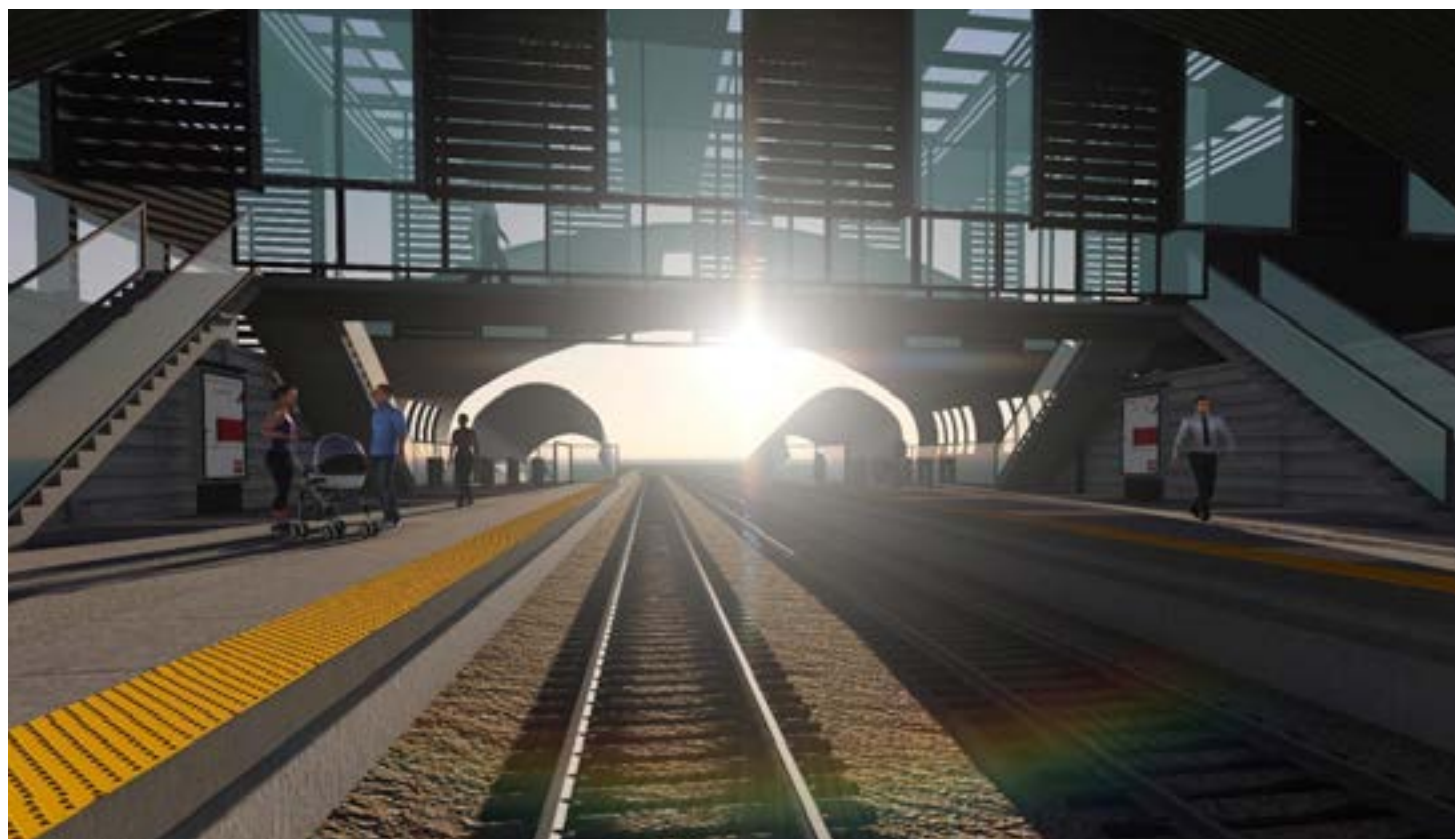
Los sistemas de señales son los que permiten visualizar la posición de los coches e indicar al conductor si el tramo siguiente de vía está libre.

Esta renovación no podría hacerse sin suspender el servicio ya que deben reemplazarse los motores de las máquinas de cambio de forma simultánea en todo el recorrido y realizar las pruebas de seguridad pertinentes.

Asimismo, se avanzará con la obra de puesta en valor de la estación Retiro de la Línea C, que incluirá la colocación de un ascensor para conectar la vía pública con el andén, el cambio de pisos y cielorrasos, pintura, iluminación LED, y mejora de los frentes de locales comerciales y boletería. ♦



## AR/ Tren elevado de Tucumán



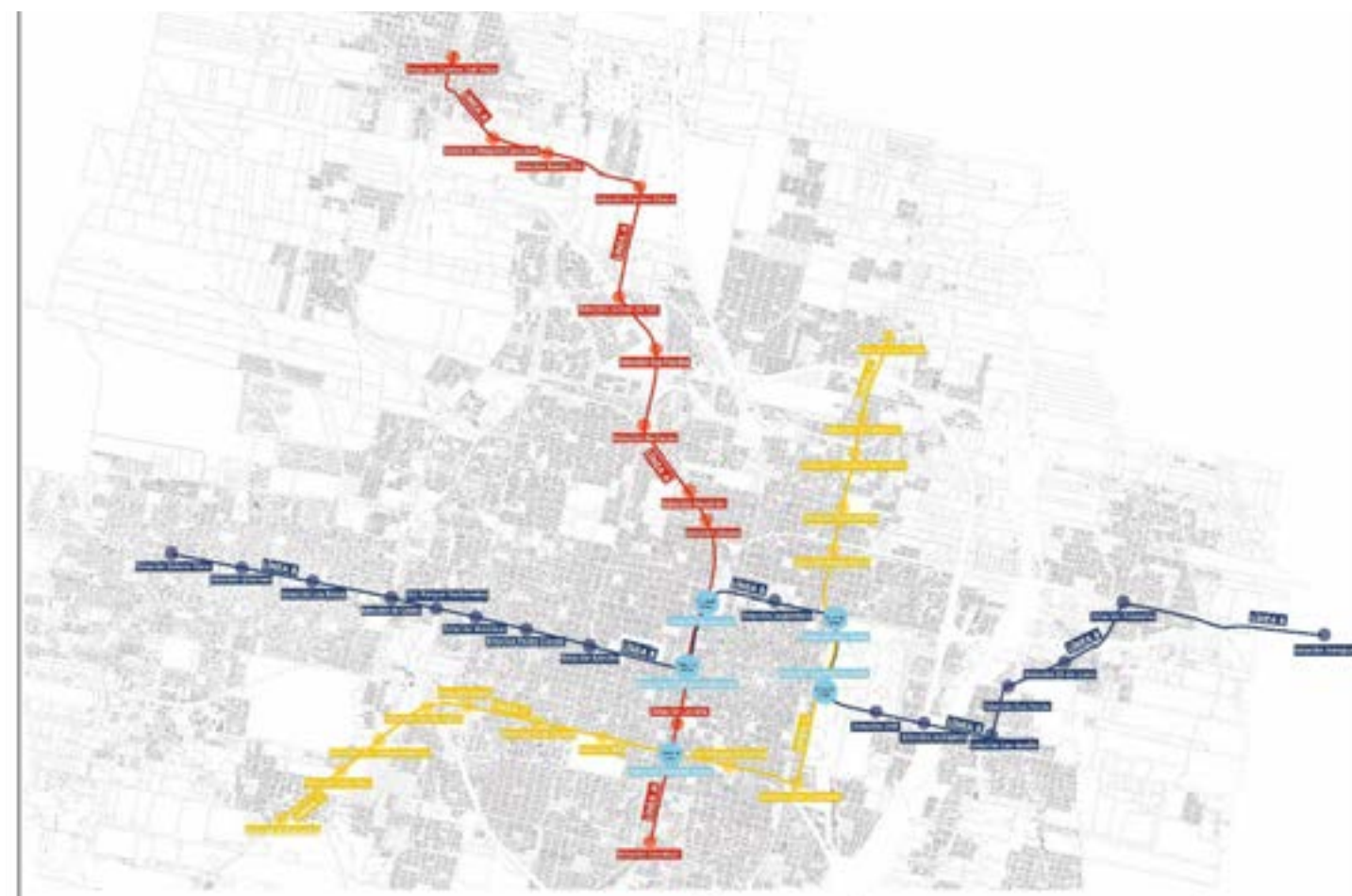
**El proyecto del Tren Elevado Metropolitano propone conectar siete ciudades de Tucumán a través de un sistema de trenes en altura con un recorrido de 57 kilómetros en tres líneas y servidos por duplas eléctricas.**

El proyecto TEM lo impulsa el equipo de Javier Noguera, intendente de Tafí Viejo, Tucumán, y propone conectar las ciudades de Tafí Viejo, Las Talitas, San Miguel de Tucumán, Yerba Buena, Alderetes, El Manantial y Banda del Río Salí.

Se trata de un sistema compuesto por duplas alimentadas por catenaria con una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y una capacidad de transporte para 400 pasajeros.

Los municipios involucrados contienen a un millón de usuarios del Gran San Miguel de Tucumán, casi 70 por ciento de la población tucumana en el 5 por ciento del territorio y el proyecto abarca en un 95 por ciento de afectación de espacios fiscales, evitando expropiaciones que encarecerían el proyecto.

La propuesta consiste en tres líneas, la A de 16 km de extensión y con 17 estaciones, la B de 24 km y 20 estaciones y la C de 17 km y 17 estaciones, todas interconectadas y con acceso a los talleres de Tafí Viejo, donde se haría el



mantenimiento y guarda de las unidades.

El TEM propone dos variantes para la superestructura para elevar el tren: la primera, premoldeada de hormigón con pórticos dispuesta cada quince metros; la segunda es una estructura con columna única central de hormigón armado, también dispuestas cada quince metros y con una ménsula superior del mismo material.

El tren elevado metropolitano tendría un costo de 10 a 15 millones de dólares por kilómetro (USD 570 millones a USD 855 millones) y fue presentado ante las autoridades de la Universidad Nacional de Tucumán, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Tecnológica Nacional, intendentes de otros municipios involucrados y la Cámara Tucumana de la Construcción.

Desde todos los sectores se puso a disposición colaboración técnica para seguir analizando el proyecto que desde Tafí Viejo califican como “perfectible”, por lo que abren el debate hacia todos los actores de la sociedad. En la Facultad de Arquitectura, Noguera precisó que el eventual financiamiento podría llegar de la mano del Banco Mundial o la Corporación Europea, que financian proyectos de movilidad sustentable a nivel mundial. ♦



## US/ El primer tren de hidrógeno



**El estado de California firmó un contrato con la compañía suiza Stadler por la provisión del primer tren propulsado a pila de hidrógeno, una unidad regional Flirt que recién entrará en operaciones en el año 2024.**

Varias instituciones colaboraron con la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino para decidir el sistema de propulsión de los trenes que unen el corredor San Bernardino a Los Angeles, unos 95 kilómetros que el tren actual tarda 1 hora y 46 minutos en recorrer.

Durante el año pasado, el equipo del estudio evaluó la idoneidad de varias tecnologías, estimó los niveles de emisión y realizó un análisis de costos de alto nivel. La investigación también consideró qué tecnología de emisión baja o cero sería la más adecuada para el corredor de cercanías de 95 km que conecta San Bernardino con Los Ángeles, ya que esta zona es de las más contaminadas de Norteamérica.

La investigación examinó la electrificación convencional, la tecnología diesel-eléctrica, el biocombustible, el gas natural, la batería de acumuladores y la pila de combustible de hidrógeno, así como las opciones híbridas entre estos

sistemas. Las recomendaciones finales propusieron el uso de una batería o un tren híbrido de pila de combustible de hidrógeno, y la Autoridad de Transporte se decidió a favor de las pilas de combustible para facilitar la escalabilidad y la posible expansión del servicio.

Entonces el 14 de noviembre firmó con Stadler de Suiza un contrato por la provisión del primer tren de hidrógeno que operará en Estados Unidos, una unidad múltiple Stadler Flirt H2 de dos unidades alimentada por una pila de combustible para operar su servicio de tren de cercanías. El tren tendrá 108 asientos y un buen lugar para pasajeros parados. La velocidad máxima de operación será de 130 km/h y la unidad se entregará en 2024.

El contrato considera la opción de comprar cuatro unidades más en el futuro. Actualmente este servicio se corre también con trenes Flirt de Stadler, pero de tracción diésel eléctrica (DMU).

Los trenes FLIRT se desarrollaron originalmente como unidades eléctricas múltiples (EMU). La sigla FLIRT significa Fast Light Innovative Regional Train (Tren Regional Ligero, Rápido e Innovador) y fueron diseñados para viajes regionales ♦



# PE/ El tren bioceánico en su peor momento



**Un ministro de Perú sostuvo que el gobierno de Brasil está más interesado en su relación con el gobierno chileno que con Bolivia y Perú, por lo que el millonario proyecto del tren bioceánico se mantiene congelado.**

El Gobierno peruano dijo que el proyecto para construir un tren bioceánico que atraviese Bolivia está actualmente en el congelador debido a la falta de interés de Brasil, cuya participación es clave en el emprendimiento.

El ministro de Transporte y Comunicaciones, Edmer Trujillo, sostuvo en un encuentro con la prensa que el gobierno de Jair Bolsonaro está más interesado en su relación con el gobierno chileno de Sebastián Piñera que con Bolivia y Perú.

Entonces el proyecto queda en este momento en stand by para ver cómo es que se logran componer las situaciones políticas”, dijo Trujillo en referencia al proyecto de tren bioceánico.

Los presidentes de Perú y Bolivia se comprometieron en junio del 2019 a elaborar un estudio de factibilidad para construir un tren desde Brasil, un corredor que uniría la costa del Pacífico con la del Atlántico y así impulsar el comercio



con el mundo.

El Gobierno de Lima había dicho antes que el plan ferroviario podría costar unos US\$7.500 millones en territorio peruano y el financiamiento podría llegar de China, el principal mercado para las exportaciones sudamericanas.

Trujillo manifestó que en diversas reuniones entre los tres países involucrados en el plan ferroviario “no había en el gobierno brasileño ese interés” por el tren, en medio además de los recientes problemas políticos en Bolivia.

“Los estudios en territorio peruano demuestran que necesitamos tener necesariamente carga brasileña para hacer viable; sino el proyecto no es viable”, afirmó Trujillo. “Eso significa entonces incorporar al gobierno brasileño”, acotó.

Por otra parte, en Brasil no hay pronunciamientos sobre el tren bioceánico, ni ahora ni antes y se cree que el megaproyecto es más una promesa política de Bolivia y Perú que un proyecto real.

Si bien China oportunamente se mostró interesada en financiar la obra, no volvió a pronunciarse más. Tampoco la cifra estimada es la factible, sino que la inversión rondaría los 50 mil millones de dólares, importante monto que hoy no tiene inversor a la vista. ♦



## PY/ El tren elevado de Asunción



**Aeroparaguay presentó una propuesta a la empresa nacional Ferrocarriles del Paraguay para la construcción de un tren elevado eléctrico de 15 kilómetros que conecte Asunción y Luque.**

En la oficina de Ferrocarriles del Paraguay SA (Fepasa) se realizó el 18 de diciembre de 2019 el acto de apertura de sobre de la propuesta para la construcción del Tren Elevado entre Asunción y Luque, iniciativa privada presentada por el Consorcio privado brasileño Aeroparaguay, que tendrá una inversión de 270 millones de dólares para los primeros 15 kilómetros.

La fuente de financiación sería una alianza público privada, informó el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

La iniciativa privada del tren elevado entre Asunción y Luque es un proyecto de transporte sustentable que podría evitar el ingreso por día de unos 80 mil vehículos a la capital, ya que uniría ambas ciudades por unos 15 kilómetros, descongestionando así el caótico tráfico actual.

“El tren de cercanías en un principio era de superficie ahora será tren elevado. Nos viene a solucionar muchos problemas y es altamente conveniente. De los



### TREN ELEVADO ASUNCIÓN - LUQUE

Una alternativa para el sistema de transporte del área metropolitana.

Bajo consumo de energía.

Podría evitar el ingreso de unos 80.000 vehículos por día a la capital.

**USD 270 millones** de inversión.

Fuente de financiación: Alianza Público Privada (APP).

15 km solamente en 2 km hay ocupantes precarios de la franja de dominio, no habría inconvenientes con ellos”, señaló Lauro Ramirez, presidente de Fepasa

Este proyecto no impactará en el medioambiente, será de bajo consumo de energía y con una tarifa accesible. “Hicimos diversas consultas y exhaustivas investigaciones. Todos nos mencionan que el tren elevado es lo más apropiado para nuestro país”, acotó.

Ramírez señaló que la infraestructura no será muy grande, ya que solo contará con pilares que tendrían pocos metros de altura. Acotó que la tecnología a implementarse será neumática (sin embargo se habla de un tren eléctrico), que no tendrá conductor y que el boleto será electrónico.

Ahora se deberá ver si el Estado paraguayo también invierte en este mega-proyecto, atendiendo que de momento es una iniciativa del sector privado.

Cabe mencionar que ya existía desde hace 20 años el proyecto de unir Asunción con Luque por un metro ligero convencional, sobre la traza del mismo ferrocarril, pero esta franja hoy se halla ocupada por construcciones informales y el Gobierno prefirió esta solución a remover los ocupantes establecidos en la vieja traza ferroviaria. ♦



## PT/ Otra ciudad ofrece viajes gratuitos



**En TR 251 comentamos que Luxemburgo ofrece viajes gratis en transporte público. Desde enero 2020 se suma a esa modalidad la ciudad de Cascais en Portugal, mejorando la sostenibilidad ambiental.**

Una de las ciudades más ricas de Portugal, Cascais (a unos 30 km de Lisboa) comenzó a adoptar una política de transporte público gratuito.

Desde el 1 de enero, quienes viven, trabajan o estudian en el municipio no pagan nada por viajar en el autobús.

El pronóstico es que, en los próximos meses, el pase gratuito también se extenderá a los viajes en tren. La iniciativa apunta a reducir las emisiones de carbono y expandir el uso del transporte público, aliviando también el complicado tráfico en la ciudad.

El cobro final de boletos cuesta aproximadamente 12 millones de euros por año para las arcas públicas y el Ayuntamiento de Cascais dice que puede evitar ese gasto y mantener el transporte público sin que el dinero provenga del aumento de impuestos a los contribuyentes, sino que es que el transporte individual (automóviles) quien tiene que pagar el transporte colectivo.



Para financiar la medida, la ciudad tiene un fondo de movilidad, que recauda ingresos de los cargos por estacionamiento, impuestos a la circulación de automóviles e ingresos por publicidad en espacios urbanos, además de otras fuentes.

Los defensores de la iniciativa también destacan el impacto social de la medida, especialmente para las familias de bajos ingresos y la creciente comunidad de estudiantes universitarios en el municipio, que ha sido testigo de un crecimiento significativo en los cursos de pregrado y posgrado en los últimos dos años.

Para disfrutar del beneficio, los interesados se deben registrar en una plataforma específica y recibir una tarjeta de acceso. Hasta marzo, sin embargo, existe una política de puertas abiertas, un período de transición que garantiza el transporte gratuito para todos.

La medida entró en vigor hace menos de un mes y aún no ha sido posible cuantificar la cantidad de personas que se han unido al transporte gratuito. El Ayuntamiento dice que el número total de pasajeros de autobuses casi se ha duplicado. ♦



## La Trochita en enero de 2020



La Trochita en Nahuel Pan, conjunción de tren, naturaleza y feria regional.

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

### La Trochita en Esquel

Esta temporada los viajes han marcado un récord con salidas regulares y adicionales, llevando a 3000 turistas en los primeros 15 días de enero.

Las salidas regulares se hacen desde la estación Esquel a las 10 de la mañana, alcanzando la estación Nahuel Pan distante a 20 kilómetros. El viaje dura 3 horas en total (ida y vuelta) e incluye una estadía en Nahuel Pan donde se pueden degustar productos regionales y comprar artesanías locales.

Más información [www.latrochita.org.ar](http://www.latrochita.org.ar)

### La Trochita en El Maitén

Continúan los trabajos de extensión a Ñorquincó y ya se han reparado los pasos a nivel y todas las deformaciones de la vía, restando la construcción de un triángulo para invertir la locomotora. Mientras tanto se corren los clásicos viajes



La Baldwin 19 en el taller de Ingeniero Jacobacci está siendo reparada.

a Ing. Thomae con salidas programadas de martes a sábados, partiendo a las 15 h. La tarifa para residente nacional es de ARS 850 y para menores ARS 500 con descuentos para jubilados, locales y gratis para los menores de 5 años. La excelente temporada está partiendo desde El Maitén con trenes completos, por lo que recomendamos comprar los pasajes con anticipación.

Más información [www.latrochita.org.ar](http://www.latrochita.org.ar)

### La Trochita en Ingeniero Jacobacci

Se reanudaron los trabajos de la tercera locomotora de este sector, la Baldwin 19, con la idea de ponerla en funcionamiento para esta temporada. En este momento la compañía especializada G y G está fabricando los elementos recalentadores de esta unidad.

Por otro lado, se reanudaron los viajes a Ojos de Agua, la localidad cuenta ahora con comodidades para los turistas en uno de los remozados edificios cercanos a la estación. Las salidas serán diarias durante los meses de enero y febrero.

Más información [www.trenpatagonico-sa.com.ar](http://www.trenpatagonico-sa.com.ar) . ♦



## Mercedes, un polo ferroviario que no fue

*Por Luis Angel Bignelli*



**La Ciudad de Mercedes, en la Provincia de Buenos Aires, está ubicada a 110 km del puerto y con sus cuatro estaciones fue un centro ferroviario de activo movimiento social y comercial. Esta es su historia.**

El origen de la actual ciudad se remonta a la época colonial, ya que los primeros fuertes del lugar nacieron como un intento por detener los constantes malones con los que los indios hacían a los pueblos establecidos. Sin embargo, Mercedes dejó de ser un simple asentamiento militar con el traslado de la “Guardia de Luján”, el 8 de mayo de 1779, por orden del Virrey Juan José de Vértiz, tras lo cual, dicha guardia pasó a llamarse “Nuestra Señora de las Mercedes” y puesta bajo la protección de la Virgen del mismo nombre. En consecuencia, se estableció paralelamente, en el lugar una población fija que empezó a conocerse con el nombre de Mercedes.

En 1865 llegaron las vías del Ferrocarril Oeste (FCO) y continuaron hacia Bragado. Pero en 1884 se tendieron las vías del Ferrocarril Pacífico (BAP) desde esta ciudad hacia el oeste, para brindar el enlace entre Buenos Aires (Vía el FCO) y Cuyo (Vía FC Andino). Estas líneas eran de trocha ancha. En 1907



llegaron las vías de trocha angosta de la Compañía General de Buenos Aires (CGBA), en su camino hacia Rosario. Estos tres ferrocarriles generaron cuatro estaciones, todas aún en pie y de las cuales una sola no tiene sin servicios.

### Las cuatro estaciones

Conociendo parte de la apasionante historia de Mercedes, fuimos a visitar la ciudad y conocer detalles de la mano de los residentes antiguos. En cuanto llegamos, y casi sin buscarlo, nos encontramos con un importante edificio ferroviario, muy deteriorado, la estación del CGBA. Hoy funcionan algunos emprendimientos sociales y también tiene su sede la Asociación de Amigos del Ferrocarril General Belgrano, una entidad sin fines de lucro que trabaja en la preservación de la traza del FCGB en sus ramales de la ex CGBA de la provincia de Buenos Aires.

Cerca de allí, nos recibió Clara S. Tyrrell, vecina del lugar, quien nos relató detalles del servicio de la “trocha”, (como la llaman ellos). Se explayó sobre el beneficio de haber estado diariamente unidos con Pergamino (distante 154 km) y dos veces por semana con Rosario (distante 267 km), enfatizando, a su vez,





sobre la desventaja de no estarlo más. Paradójicamente, hoy esas conexiones resultan muy complicadas por ruta y económicamente difíciles para muchas familias del lugar.

Efectivamente y tomando como ejemplo el año 1957, bajo la Administración Nacional del Ferrocarril Belgrano, el tren Mixto N° 69 / 70 ligaba diariamente la Estación Buenos Aires con Pergamino y viceversa, pasando por Mercedes, en ambas direcciones en horas del mediodía. Los lunes y viernes, en su viaje de ida y los martes y sábado en su viaje de vuelta, ese mismo tren prolongaba su recorrido hasta Rosario.

Contaba además la Sra. Tyrrell que antes de la clausura de la línea, la estación era un importante lugar de encuentro donde se reunía una multitud para la llegada de ambos trenes. También ella agregó una anécdota inusual, al mencionar que la estación era cita obligada de los vecinos, los días 31 de diciembre, cuando iban a hacer sonar la campana doce veces, para recibir el año y expresar juntos sus mejores deseos.

El edificio contaba con dependencias destinadas; una a jefatura, otra a encomiendas y equipajes, además de la sala de espera equipada con hogar a leña

y luego las oficinas de movimiento y comunicaciones. Estos edificios tenían amplios lugares para la vivienda del jefe de estación y su familia. Frente a los andenes, se encuentran todavía, aunque destruidos los galpones de almacenamiento de cereales y la playa de maniobras para carga y descarga.

Las dos paradas anteriores a Mercedes eran Tomás Jofre (km 98) y Altamira (km102). Cabe destacar que ambos poblados, que ahora sólo albergan a un centenar de personas, llegaron a ser lugares de gran movimiento agrícola, donde había un pequeño ramal de conexión a la altura del km. 102, entre el FCO y la CGBA que actuaba como intercambio de cargas.

A menos de cinco cuadras, también al lado de la calle principal de la ciudad, están las estaciones del FCO y "Mercedes P" del BAP (Ambas hoy TAO).

La primera, una soberbia construcción de mampostería con amplio andén propio más dos tipos isla que albergan cinco vías, dos de corrida y tres de tránsito de pasajeros, más una pequeña playa de maniobras. A pocos metros pasa la vía doble del BAP con el apeadero Mercedes P, hecho ahí para favorecer la combinación de ambas líneas, ya que está sobre vía principal y sin ningún desvío.





La gran estación del Pacífico ha quedado a unas quince cuadras, en los límites de la ciudad. En ella opera el Belgrano Cargas y posee una importante playa de clasificación, al parecer en desuso. El edificio es de 1924 y suponemos que se asentó sobre la primera estación del BAP, de 1884.

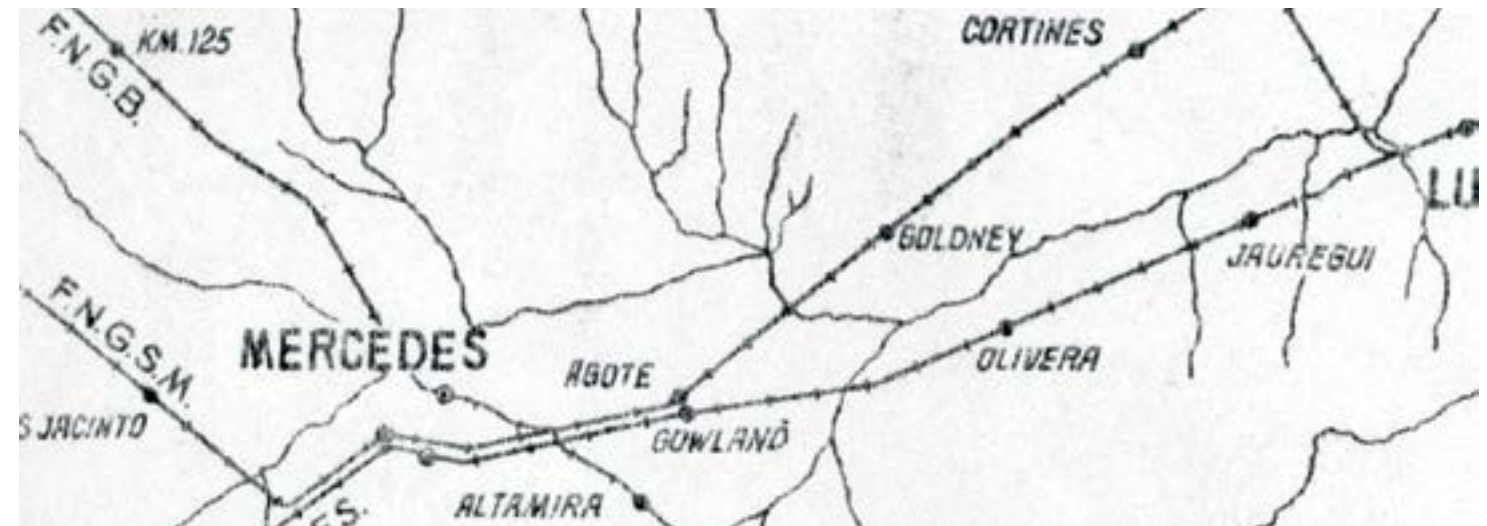
### Centro de convergencia

Cabe mencionar además algunos conceptos acerca de Mercedes, el gran centro de convergencia ferroviaria, el cual fue calificado como “erróneamente diagramado”. Sin embargo, la realidad puede hoy ser otra y en defensa de nuestros propios hechos históricos diremos que Mercedes fue durante casi todo el siglo XX, una ciudad con comunicaciones tan bien dispuestas, que aspiró a ser capital provincial, dada además su ubicación privilegiada en el centro de la provincia. La CGBA, administrada por capitales franceses unía a esta ciudad directamente con los centros de producción agrícola de Pergamino y con la ciudad y el puerto de Rosario y Buenos Aires. El FCO relacionaba a esta ciudad mediante un servicio suburbano con Buenos Aires y finalmente, el BAP conducía pasajeros y cargas a y desde Mercedes a las estaciones cuyanas. De todas



estas maravillas ferroviarias sólo la línea Sarmiento y la San Martín dan servicio a esta ciudad.

Esta realidad nacional, en la que nuestro país nació, creció con el ferrocarril y se convirtió en una nación pujante del siglo XX, demuestra que los trenes fueron la energía que corría por sus venas y que, al desaparecer esa energía vital, desaparecieron pueblos, industrias locales y muchos sueños maravillosos. ♦



La nota y las fotos que la acompañan datan de marzo 2011 y fueron publicadas en Tren Rodante 147.

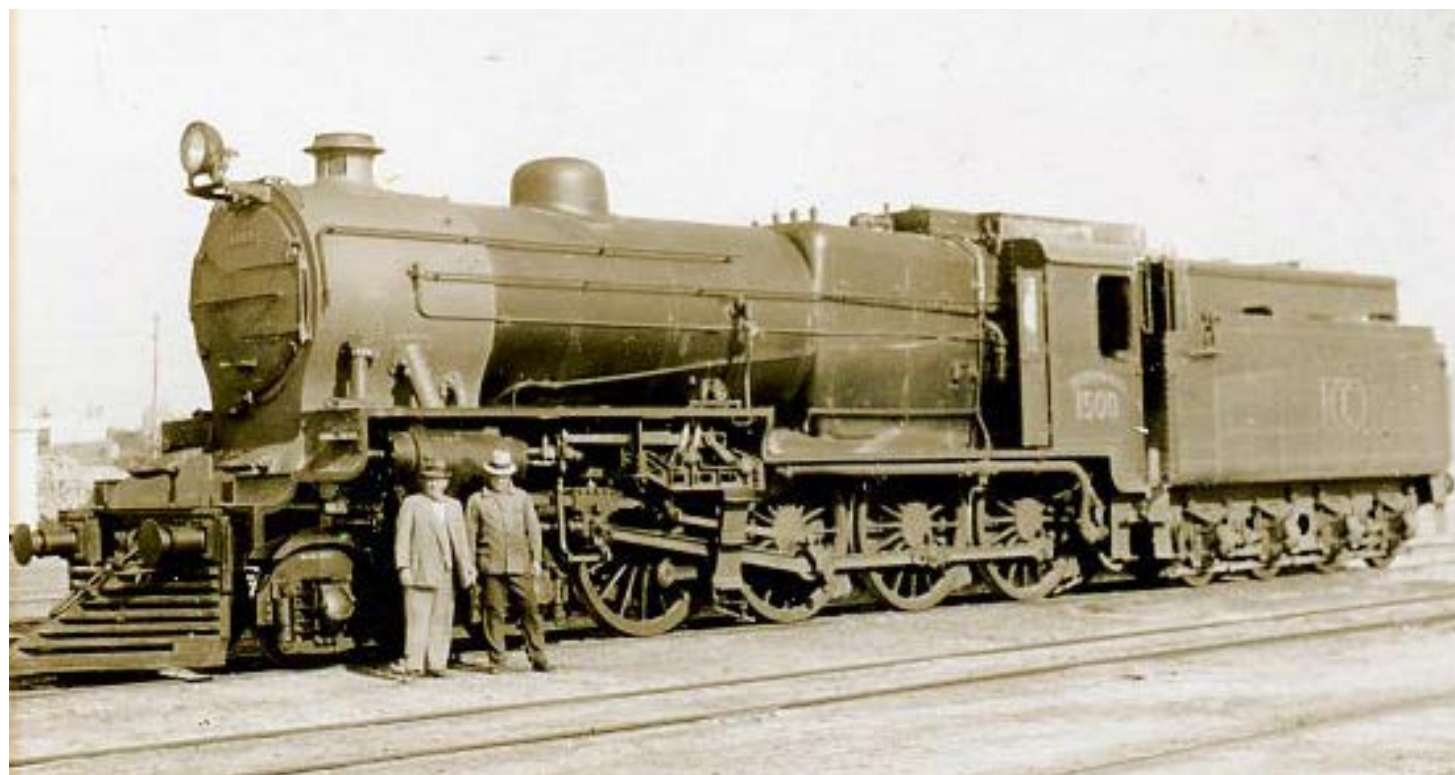




**Foto del mes:** La Clase 15B del FC Roca fue el último y mejor desarrollo del vapor argentino. Su gran porte y esbelta figura queda de manifiesto en esta excelente foto de John Kirchner, tomada en Olavarría en 1972.



## Las Clase 15 del Oeste y del Sud



La Clase 15 1500 "Pampero" en sus primeros años de servicio. Foto vía P. Kennedy.

**El último diseño del FC Sud fue recibido por los ferrocarriles argentinos y generado por una necesidad del FC Oeste. Se destacó ante una variedad de locomotoras diesel que fueron más efímeras e ineficientes.**

El desarrollo de estas locomotoras se basó en parte en los experimentos de H. Rea, el ingeniero Jefe mecánico del FC Oeste que en 1930 desarrolló un nuevo tipo de locomotora, más potente que las muy nobles Clase 600, y con chasis comprados a la casa Kitson según el diseño de Rea y con calderas de las Clase 600 con un hogar más grande, se desarrolló una locomotora tipo Pacific que intentó hacerse cargo de los trenes más pesados del Oeste. Los 10 ejemplares, numerados 1400 a 1409 dieron un buen servicio, pero varios detalles, como la necesidad de un eje tractor más, más velocidad y por ende una caldera mayor, llevaron a un desarrollo de una locomotora superior que dio origen a las Clase 15.

Esta nueva Clase 15 tenía cuatro ejes con ruedas de 1727 mm de diámetro, lo era una novedad en nuestros ferrocarriles, donde las 4-8-0 predecesoras tenían ruedas típicas de carga de 1410 mm. Este nuevo desarrollo fue novedad



Una Clase 15 no identificada a cargo de un tren general Foto vía P. Kennedy.



La Clase 15 1505 "Victoria" en una foto oficial del ferrocarril Oeste.





Las Clase 15 fueron reacondicionadas por el FC Sarmiento, Véase los parahumos, el techo de la casilla y la chimenea.

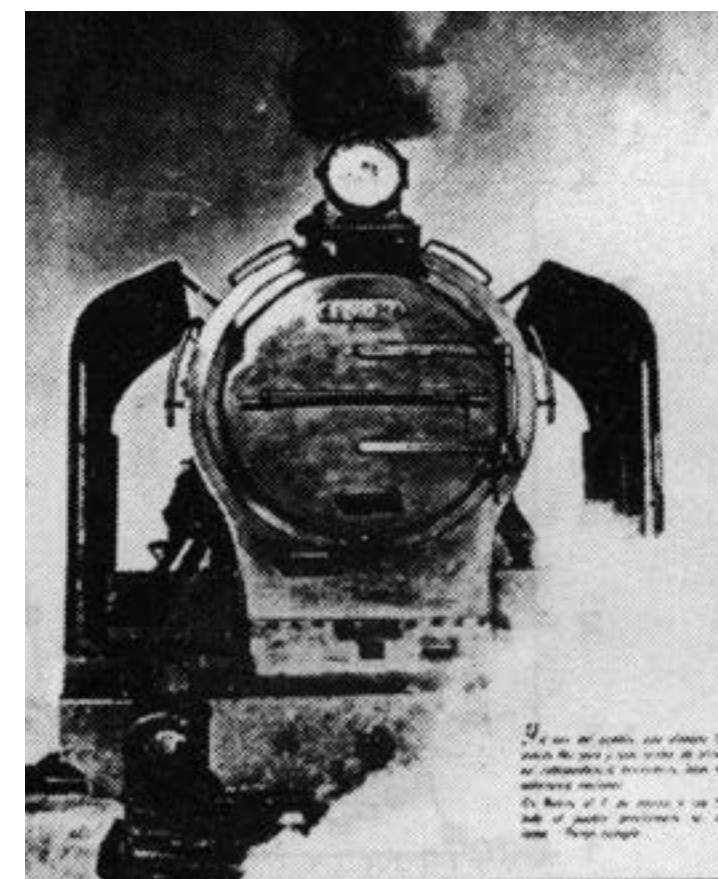
mundial y a pesar de los problemas de inicio marcaron una nueva tendencia que se volvió a concretar con ocho locomotoras similares más compradas a la Vulcan en 1939 y finalmente con 30 unidades más compradas por la administración inglesa y recibidas por el Ministerio de Transportes de la Nación para su FC General Roca.

### Clase 15 del FC Oeste

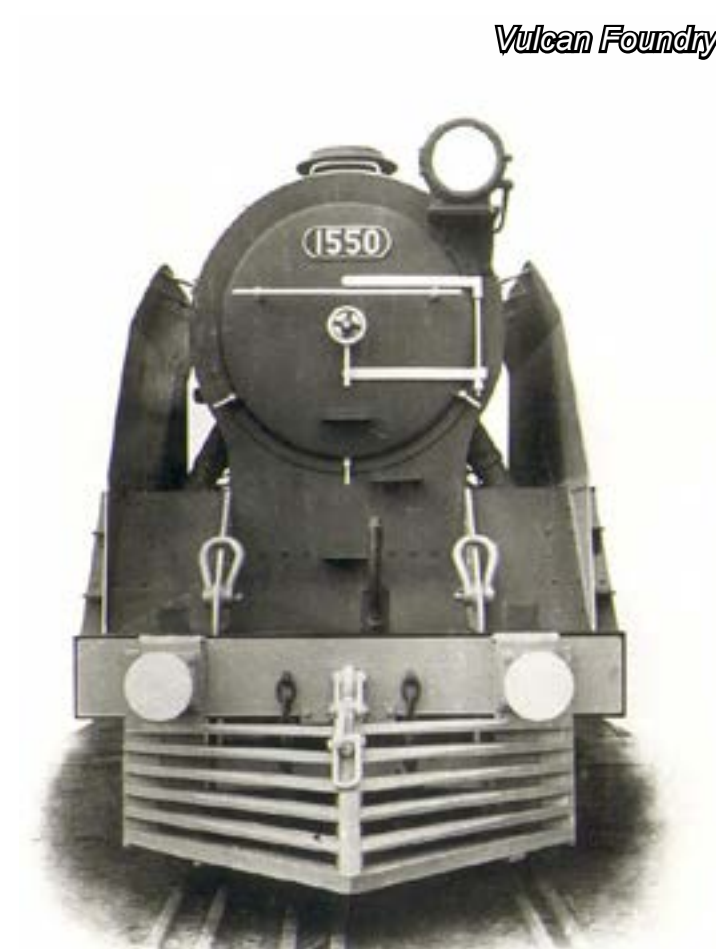
Los seis ejemplares de esta serie fueron comprados en 1931 a la fábrica Armstrong Withworth, pero por algunas cuestiones no se ajustó al pedido de Rea, como el chasis de barras y diferencias en los cilindros, lo que las hizo más pesadas de lo requerido para las livianas vías del FC Oeste.

La clase se numeró 1500 a 1505 y se las nominó con nombres pintados en sus casillas (Lo que se haría una costumbre en las locomotoras diseñadas por Rea). De las 1500 en adelante, se llamaron "Pampero", "Volcán", "Relámpago", "Ciclón", "Huracán" y "Victoria".

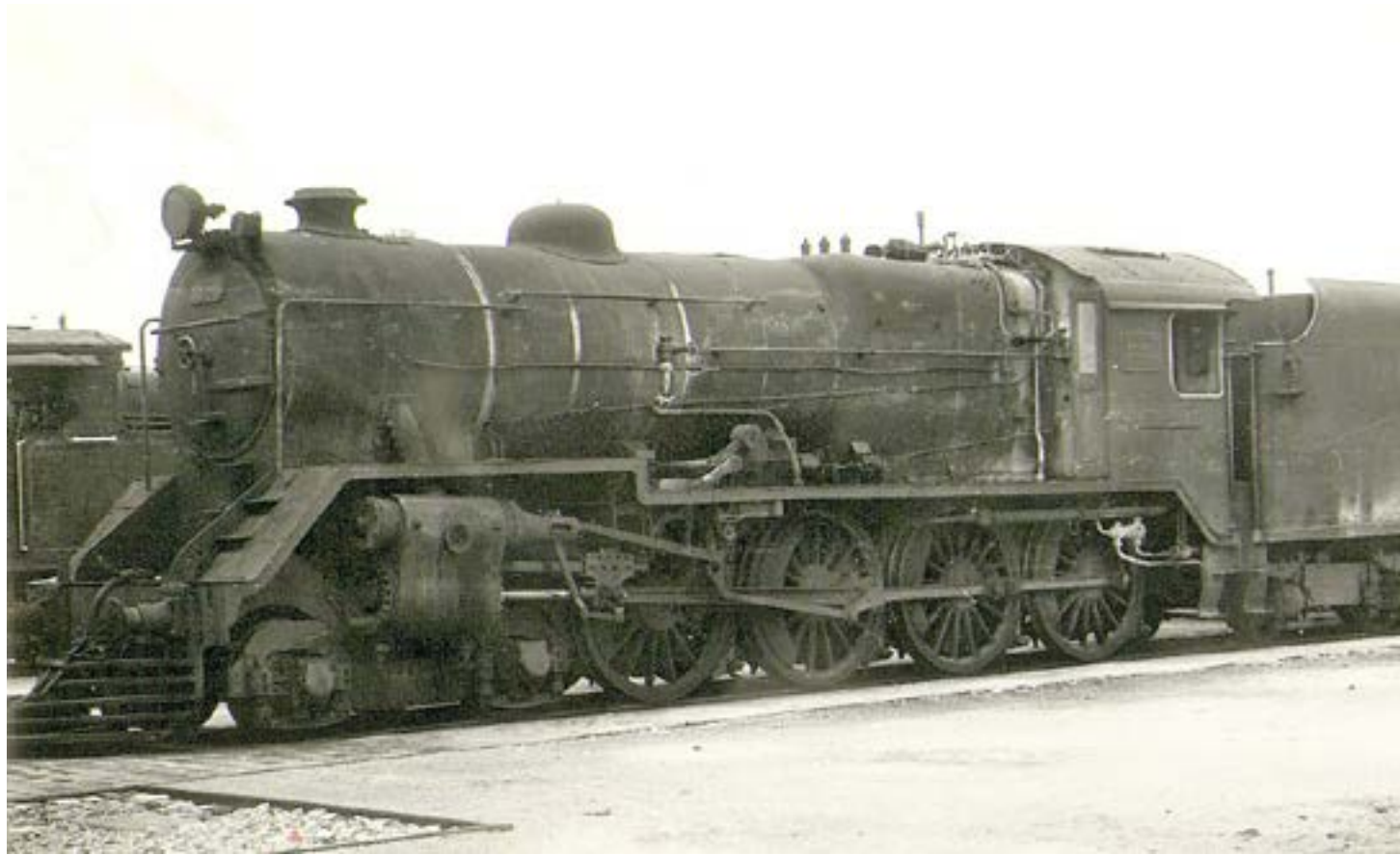
Estas inmensas locomotoras de más de 21 metros de largo venían equipadas con un nuevo tipo de caldera, caracterizado por un hogar mucho más grande



Frente original y frente modificado: **Arriba:** Clase 15 del FCO, **Abajo:** Clase 15A del FC Sud.







La Clase 15A 1555 del Roca, la última en servicio, por 1975 en Olavarría. Foto Luis Gutierrez.

que lo habitual, con mayor producción de vapor, lo que a su vez le daba a la locomotora más poder y velocidad. Esta tendencia ya la había presentado Armstrong Whitworth en las Tipo 2100 del BAP de 1927 y en las PS11 del Central Argentino de 1930, como una sutil consecuencia de los exitosos experimentos y luego aplicaciones que había desarrollado por 1920 la fábrica Lima Locomotive Works de EE. UU.

Otra característica inédita de esta clase fue el gran tender de chasis rígido con cuatro ejes, pero este diseño no prosperó y no se volvió a repetir en ninguna unidad del país.

Las Clase 15 fueron exitosas y perduraron hasta el fin del vapor en la línea en 1966, complementadas en tiempos del Sarmiento por las casi gemelas 15A del Sud, las que regresaron al Roca por 1967.

### Clase 15A del FC Sud

Estas ocho locomotoras fueron una derivación directa de las Clase 15, conservando sus mismas medidas entre ejes y también compradas bajo la Administración de Rea, ahora Ingeniero Jefe Mecánico del Sud en reemplazo del ge-



Las Clase 15A 1552 (ex Caprotti) en aparente buen estado. Foto Jorge Kelsey.

nial Pedro Saccaggio. Para 1938 la Armstrong Withworth se había retirado del negocio de la fabricación de locomotoras y el pedido cayó en Vulcan Foundry.

Las virtudes del sistema Caprotti usado en el Central Argentino instaron a Rea a pedir 4 de las 8 Clase 15A con distribución de este tipo y las 4 restantes con sistema Walschaerts para comparar la diferencia.

Con el tiempo las 4 Caprotti se convirtieron a Walschaerts debido a que no había grandes diferencias de rendimiento que justificasen las distintas rutinas de mantenimiento.

Estas veloces y poderosas locomotoras se destacaron en trenes generales de pasajeros y cargas y fueron la inspiración de la última compra del FC Sud, las semejantes Clase 15B, también destacadas en todo servicio.

Otro sello de Rea que tuvieron estas máquinas fueron los parahumos, los inmensos deflectores de viento a cada lado del frente de la caldera que evitaban que el humo de la chimenea obstaculizase la visión de los maquinistas, pero la baja velocidad de los trenes convirtió a este implemento en inútil y fue retirado. También fueron nominadas con placas de bronce en sus casillas "Estrella", "Lucero", "Cometa", "Centella", "Tronador", "Orión", "Aconcagua" y "Meteoro".





La poderosa 15B 1562 con un tren compuesto por un cubierto, un furgón y un coche. Foto John Kirchner.

## Las Clase 15B del Roca

Ya en plena retirada de la Administración inglesa de los ferrocarriles en la Argentina, las negociaciones incluyeron el reemplazo de vetustas unidades que los ingleses mantenían en libros contables (y algunas en servicio) por unidades de última generación. Tanto el Sud como el Central Argentino ordenaron entonces nuevas locomotoras que entraron en servicio en los ferrocarriles ya nacionalizados, tal el caso de las CS7 y de las 15B, respectivamente, ambas 4-8-0 de servicio mixto.

Las treinta 15B fueron aún mejores que sus predecesoras y con un diseño refinado de escape tan efectivo que se probó en una 15A con tan buen resultado que se equipó con dicho sistema no solo a las ocho 15A sino a las similares doce 12K, de caldera gemela.

También tenían rodamientos en los ejes del tender y del bogie de la locomotora.

Si bien se abocaron a todos los servicios, se destacaron en el servicio de fruta del Valle de Río Negro, un servicio expreso de 1000 toneladas con una extensión de más de 1000 kilómetros que por los años 50 había eclosionado y que



La 15B 1566 en Tamangueyú, el 8 de agosto de 1975. Foto Nils Huxtable. **Abajo:** La 1588. Foto John Kirchner.

las 15B pudieron contener exitosamente.

Siguiendo la tradición, se comenzaron a poner placas nominadas de las que tenemos registro solo a cinco de ellas: 1561 a 1564: "General Perón", "Eva Perón", "Coronel J. F. Castro" y "1 de marzo" y la 1566 "4 de junio", placas que fueron removidas con la caída del régimen peronista.

Dos 15B subsisten en pie, la 1567, y estuvo afectada a la corrida de algunos trenes especiales hasta que necesito una reparación profunda y aún permanece así en los talleres Mechita y la 1583 en el Ferroclub Argentino. ♦





## Centro de Olvido Tafí Viejo



La Kitson Meyer 42 en su configuración original de seis cilindros y doble cremallera. Foto P. Dewhurst.

**Así como los ferrocarriles son Centros de Preservación, irónicamente debemos hablar de los Centros de Depredación u Olvido, los lugares donde se han concentrado vehículos ferroviarios para su desaparición.**

El puesto número 1 lo tiene el Taller de Tafí Viejo. En un extremo del mismo donde conviene acercarse con fuerzas de seguridad, se concentran las locomotoras de vapor que se destinaron al museo que no fue. Ahí reposan ejemplares únicos, o lo que queda de ellos, cubiertos de yuyales y bajo un galpón al que se le han ido volando las chapas del techo, es decir al aire libre.

En este grupo de locomotoras se destaca la Clase E21 "Kitson Meyer" la compleja y exitosa locomotora articulada que sirvió al FC Trasandino en su cruce a Chile. Esta obra de la ingeniería de principios del Siglo XX es uno de los tres ejemplares sobrevivientes en el mundo, dos en Chile y uno aquí, en Tafí Viejo.

La epopeya del Trasandino se ve reflejada en esta extraña locomotora: cruzar el Ande no es para cualquiera. Conservarla es recordar que por 1910 podíamos ir de Buenos Aires a Santiago en tren, hoy tarea imposible, impensable, irrealizable.



La Kitson Meyer 41 en servicio en Mendoza, por 1975. Foto Angel Lamas.



La Kitson Meyer 40 ya radiada y arrumbada en Tafí Viejo junto a otras de su serie. Foto Jorge Cerigliano.





La Kitson Meyer chilena que se expone en el Museo Quinta Normal, en Santiago. Foto Luis Gutierrez.



La Kitson Meyer en los talleres de Fepasa en Los Andes, al Norte de Santiago. Foto Luis Gutierrez.



La Kitson Meyer 40, único ejemplar argentino, en Tafí Viejo. Foto Carlos Coronel. Abajo: la misma unidad en el año 2017. Véase que perdió el farol delantero. Foto Luis Gutierrez.



Afortunadamente para la historia mundial los ejemplares chilenos están completos y a resguardo: Uno en el Museo Quinta Normal en Santiago y el otro en la Estación Los Andes del ex Trasandino, con posibilidades de volver a funcionar.

Muy lejos, en todo sentido, está nuestro único ejemplar de Kitson Meyer, abandonada en un lugar inhóspito donde los mismos lugareños del taller no se atreven a ir sin protección de seguridad. ♦



## Novedades: La Texas 601 del T&P



Otro gran modelo H0 de Broadway Limited Imports "Brass-Hybrid", esta vez de la Clase I del FC Texas & Pacific, que le dio nombre al rodado 2-10-4 como "Texas". Fue preservada y actualmente corre trenes turísticos.

Este modelo representa la locomotora 610 del ferrocarril Texas & Pacific de EE. UU., construida por Lima en 1927. Su misión era transportar cargas largas y pesadas a través de las tortuosas pendientes y enormes distancias al Oeste de Texas. En la práctica, estas locomotoras se ajustaron perfectamente a su misión y son el apogeo de la locomotora de carga pesada estadounidense.

La 601 se conservó y fue restaurada, participando en varias celebraciones. También se usa en trenes chárter y este es el esquema elegido por Broadway Limited en este modelo, que trae nuevo sistema de operación y sonido Paragon3 con Rolling Thunder, cargado de sonidos reales para sistemas DC y DCC. Por lo demás trae todos lo que se espera de un modelo exquisito de la serie "Brass-Hybrid" (Mayormente hecha en bronce) entre los cuales está el humo sincronizado con las pistonadas o la intensidad de éstas respecto a la carga. Es de lo mejor del mercado a un precio accesible. ♦

## 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](mailto: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](mailto:FranciscoRuffolo@gmail.com)



## Construcción de una C51 en escala N

Por Yugi Higchi



La C51 en plena carrera, en esta excelente foto de un modelo en escala N.

**Increible y minuciosa construcción de un kit de latón y bronce en escala N realizada por Yugi Higchi de Japón quien nos explica especialmente como realizó esta obra de arte en miniatura.**

Este es un kit del fabricante World Crafts (World KOUGEI) de Japón. La mayoría de las partes están hechas por latón fotograbado.

Las piezas vienen planas y deben doblarse en curvas (por ejemplo, calderas) o en planos (normalmente refuerzos o pliegues a 90°) y ya están procesadas hasta cierto punto, luego debe continuar uno mismo.

Básicamente, las piezas de las placas fotograbadas se ensamblan mediante soldadura de estaño, pero también es necesario cortar y doblar alambres de bronce de varios diámetros y unirlos.

El fabricante provee de un manual en el kit, pero es mejor pensar uno mismo el orden de montaje. La combinación de las partes es buena y los ensambles de piezas se hacen sin problemas.

Si usted no comete un error, el trabajo será grato y placentero.

Complementan el kit varias piezas de fundición de cera perdida (chimeneas,



Un inicio no muy prometedor, cajas y bolsitas con infinidad de piezas, todavía no familiares.



El taller listo. En este pequeño escritorio Yugi realiza sus trabajos.





*Proceso de armado de la caldera donde se observan las soldadura de estaño.*

domos, partes complejas, etc.) que necesitan alguna trabajo como prolijarlas con una pequeña lima y ajustarlas para que ensamblen perfectamente

La motorización es a través del tender y debe ser armada por el usuario. La precisión de los engranajes y del motor es buena. Funciona bien si se ensambla correctamente.

Las ruedas motrices de la locomotora están hechas de fundición a presión y ya vienen montadas en su eje con el cuarto desplazado, por lo que no es necesario ajustar su posición de izquierda y derecha a 90 grados una de la otra.

Ensamblar un kit de latón requiere algo de habilidad y paciencia, pero la alegría de completarlo es genial.

Para la pintura fue necesario desarmar las principales partes del modelo y sumergir lo construido en un líquido soluble de grasas. Luego de dejar secar por un día se le aplica una base de fijador (Primer) y al día siguiente un par de suaves capas de pintura.

Todos hemos sido principiantes al inicio y ganamos experiencia conforme practicamos. Por favor, intente por todos los medios. ¡Buena suerte! ♦

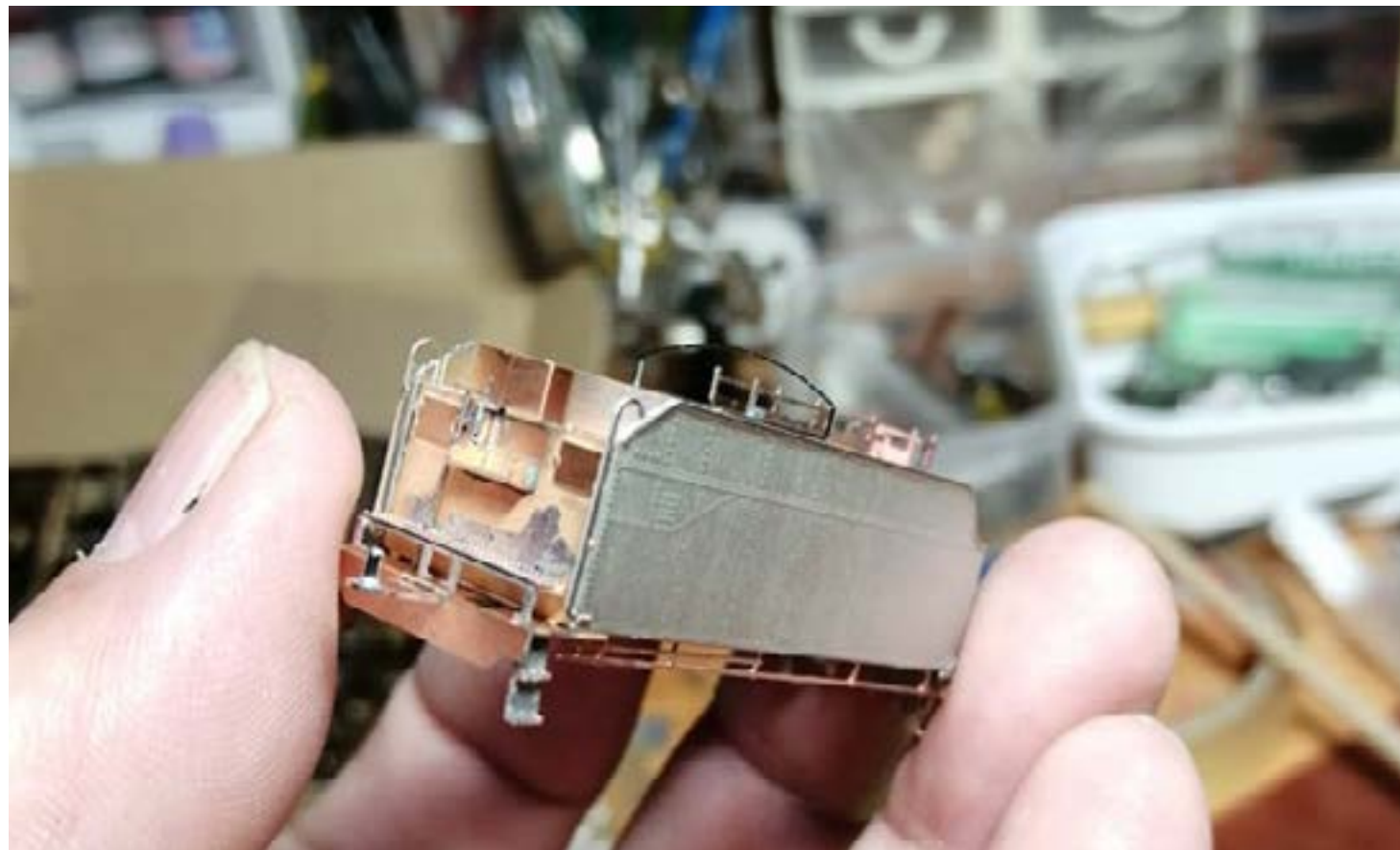


*La superestructura terminada. Cada alambre necesitó un doblar preciso para que el modelo luzca bien.*



*Un baño desengrasante es necesario para que la pintura se agarre bien.*





La superestructura del tender terminada. La prolijidad del armado lo es todo.



Una vez armado y probado hay que desarmar el modelo para pintarlo.



El modelo se motoriza por el tender. Las piezas son precisas y si se arma bien, funciona bien.



Y aquí la gran satisfacción, producto de paciencia, tiempo, dedicación y alegría en el proceso.



## Entrevista a Mario Barrientos



Nuestro entrevistado en su taller, una habitación de su casa adaptada con muebles adecuados para el hobby.

**Visitamos a Mario en su prolijo taller y encontramos a un modelista excepcional, que nos sorprendió por su método y por su calidad de trabajo junto a su alta capacidad productiva. Todo un ejemplo a seguir.**

Mario Barrientos se inició en el hobby desde pequeño y hoy se puede decir que es uno de los referentes más prolíficos. Sus primeras visitas a A.F.B.A., la Asociación de Ferromodelismo de Buenos Aires lo orientaron a hacer ferromodelismo nacional y desde entonces hace sus propios modelos logrando una calidad muy buena y una alta producción.

**Tren Rodante:** ¿Cómo descubriste tu interés en el ferromodelismo?

**Mario Barrientos:** de chico mi padre, viendo mi pasión, me llevó a A.F.B.A., donde conocí a mucha gente y donde aprendí que era el ferromodelismo nacional, lo que me atrajo hasta ahora.

**TR:** ¿Cómo te iniciaste en el hobby?

**MB:** De inicio pintaba mis modelos comerciales con los esquemas nacionales



Una G22 del Urquiza hecha minuciosamente pieza a pieza, motorizada con bogies motores Hanazono.

y poco a poco me fui aventurando a la tarea de construir los modelos a partir del estireno, con ayuda de otros modelistas mayores y amigos de entonces que estaban en mi misma situación.

**TR:** ¿Cuál es tu técnica más definida, que pueda ayudar a otros?

**MB:** Me documento lo mejor que puedo del modelo que voy a hacer, tanto con planos como con fotos y a partir de ahí desarrollo un proceso de construcción que consiste en identificar cada pieza que voy a hacer.

**TR:** Pareciera mucho trabajo de escritorio antes de hacer el modelo, ¿eso es hobby?

**MB:** Si lo es para mí. Quiero hacer las cosas bien la primera vez, entonces luego de hacer el proceso, acopio el material necesario y recién ahí me largo a la construcción. Eso además me permite hacer una pequeña serie, hasta 10 vagones y saber que todos quedarán iguales, prolijos y que no me voy a detener por la falta de materiales.

**TR:** Viendo una documentación, vemos cada pieza detallada en material y medidas.





Esta Clase 11B del FC Roca la hizo Mario usando un chasis Frateschi y un tender motorizado.

**MB:** Efectivamente numero todas las piezas que confluyen en el modelo con sus medidas y entonces puedo hacer una especie de construcción en serie. Es mi filosofía, de hecho, en mi trabajo real también hago algo parecido y me da resultados satisfactorios. Y en el hobby también logro satisfacción al ver que hago varios modelos al mismo tiempo, en una secuencia definida y llegando al resultado esperado.

**TR:** Sin embargo, también vemos modelos únicos en tu vitrina.

**MB:** Sí, también realizo modelos únicos, o tal vez un par, pero así mismo anoto todas las piezas que voy construyendo por si deseo repetirlo. Además, no necesariamente termino un determinado modelo de una vez, sino que alterno conforme me inspire para hacer tal o cual tipo de trabajo.

**TR:** De a uno o de a diez modelos es llamativa tu prolijidad de trabajo.

**MB:** Es parte del hobby me gusta ser prolijo y tener todo ordenado. Lo disfruto. Quiero encontrar cada elemento que necesito cuando lo necesito. Ordenar no es perder tiempo, es ganarlo.



Los dos cubiertos, un "Quiroga" del Mitre y un "Ventilado" del San Martín armados y decorados por Mario.

**TR:** Yendo a lo social, de tu participación en A.Fe.Na. ¿qué nos podés decir?

**MB:** La Asociación de FERromodeismo NAcional fue otra etapa del hobby, donde creo que desarrollamos la maqueta nacional de más alta calidad que se haya visto. Muchos trabajamos mucho y logramos una maqueta que nos satisfizo y que sirvió de inspiración a muchos modelistas y atrajo a mucho público casual que vino a verla.

**TR:** ¿Por qué no prosperó?

**MB:** Sí prospero y logró su objetivo. Luego de varios años y varias sedes los integrantes decidimos seguir individualmente la tarea. Llevar adelante una Asociación es muy trabajoso y a veces son partes de una etapa de la vida. No siempre se dispone de tiempo para estos trabajos sociales, aunque estén ligados con la pasión de uno y que no te importe todo lo que dejás en ello.

**TR:** Pero también vemos que vas a tener tu tendedero modular personal.

**MB:** Es apenas un Punto a Punto de vía doble contenido en una habitación pequeña de mi departamento donde representa una estación del FC BAP de





La clave de Mario: materiales, plano, fotos y detalle minucioso de cada pieza a emplear.

donde salen las vías y van a un punto oculto, abarcando tres de las cuatro paredes en una especie de repisa sobre muebles.

**TR:** ¿Tus preferencias son sobre el ferrocarril San Martín?

**MB:** Sí, mi infancia fue en Caseros, donde le pedía a mi padre que me llevara a ver trenes y siempre le pedía por ver uno más; pero a la fecha he modelado de todos los ferrocarriles, normalmente trocha ancha y media.

**TR:** ¿Las construcciones también te atraen?

**MB:** Concibo el tendido como un todo y para que luzcan los modelos, atrás tiene que haber una escena creíble. Las construcciones que hago se basan en modelos reales que he visto fotografiado y medido, muchas con ayuda de Lilianna, mi mujer, quien apoya esta actividad que me da placer.

**TR:** ¿Planes a futuro?

**MB:** Terminar mi tendido y seguir construyendo modelos. Es mi cable a tierra, disfruto mucho lo que hago. ♦



Diez "borde altos" en plena construcción seriada, contruidos desde cero y mayormente con estireno.



Un "cubierto Buriasco" construido en estireno y con el agregado de partes en resina y bronce.





Tolva cubierta en construcción avanzada. Recuadro: Vista inferior donde se aprecian las bocas de descarga.



Detalle y escena de un clásico barrio porteño de los años 40. Obsérvese la increíble atención al detalle.



Variedad de furgones de cola construidos por Mario en escala H0 y equipados con gancho automático.



Participación de Mario en exposiciones con su maqueta modular. Recuadro: detalle de la maqueta.

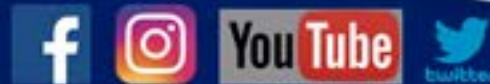


**Vagones para armar****Cubierto FCCA Q2 "Quiroga" - H0 1 12****Cubierto ABGS Metropolitan - H0 1 3****Cubierto FCS BC "Carlitos Metal" - H0 1 11****Cubierto CNA "Belga" (H0m / H0n3) - H0 1 2****Cubierto Trochita 2000 (H0e) - H0 1 10****Furgón BAP 3400 - H0 1 14**

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**





*Una Clase 15B recibe los últimos rayos del día.*