

Tren Rodante

Año 32, junio de 2020, Número 257



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



Juan Pablo San Martin

Mientras es revisada, la Clyde 1454 aguarda un cruce en Augusta Victoria.

Información



Los contenidos son de la exclusiva responsabilidad de los autores y la Editorial puede o no compartir. Está permitido el uso y difusión del contenido siempre que se mencione la fuente.

Índice

AR/ Cifras récord para TAC - 6	AR/ Record figures for TAC - 6
AR/ Extienden en tren internacional - 8	AR/ International Train Extend - 8
AR/ La recuperacion del Urquiza - 10	AR/ The recovery of the Urquiza line - 10
AR/ TAI montó un puente en Santa Fe - 12	AR/ TAI built a bridge in Santa Fe - 12
AR/ Recuperan 4 locomotoras GT22 - 14	AR/ Recover 4 GT22 - 14 locomotives
AR/ Nuevamente Cockerill - 16	AR/ Cockerill again - 16
AR/ Un tren turistico para Ayacucho - 18	AR/ A tourist train to Ayacucho - 18
EC/ El metro de Quito - 22	EC/ The Quito Metro - 22
CL/ FCAB desde una óptica argentina - 26	CL/ FCAB An Argentine perspective - 26
Ferrocarril de la Península Valdez -34	Valdez Peninsula Railway -34
Una radio ferroviaria por ferroviarios - 46	A railway radio made by railwaymen - 46
Centro de olvido Tandil - 48	Tandil forgetting center - 48
Novedades: La GG1 del Pennsy - 50	Novedades: La GG1 del Pennsy - 50
Los axiomas del ferromodelismo - 52	The axioms of railways modellers - 52
Módulo portuario - 56	Port module - 56

Index



Nuevo formato

Otro cambio para ser más amplios y para abrimos al mundo del habla universal. Mientras esperamos que se aplique el Esperanto o que la cibernética transforme el texto al idioma de nuestra preferencia, vamos optando por algo de esto último y este es el resultado, una revista bilingüe.

Claro que la base es el castellano (Nuestras madres hablaban castellano) y que la traducción es mecánica, por lo que no debe extrañar encontrar algunas fallas en la traducción, pero lo importante es que con buena voluntad se entiende lo escrito.

Ya hemos recibido fantásticas colaboraciones en otros idiomas, como las nunca vistas colecciones de fotos de Harald Navé y Nils Huxtable o la siempre admirada de John Kirchner.

Quedamos entonces abiertos a este nuevo mundo de posibilidades, donde cualquiera, desde cualquier lado del mundo puede ser parte de este gran equipo.

Como dijo un amigo que sabe de estas cosas, juntos nos haremos más fuertes.

New format

Another change to be broader and to open up to the world of universal speech. While we wait for Esperanto to be applied or for cybernetics to transform the text into the language of our preference, we are opting for some of the latter and this is the result, a bilingual magazine.

Of course, the base is Spanish (Our mothers spoke Spanish) and the translation is mechanical, so it should not be surprising to find some flaws in the translation, but the important thing is that with good will we understand what is written.

We have already received fantastic collaborations in other languages, such as the never-before-seen photo collections by Harald Navé and Nils Huxtable or the always admired one by John Kirchner.

We are then open to this new world of possibilities, where anyone from anywhere in the world can be part of this great team.

As a friend who knows about these things said, together we will become stronger.

TR

TR

Formá parte de Tren Rodante

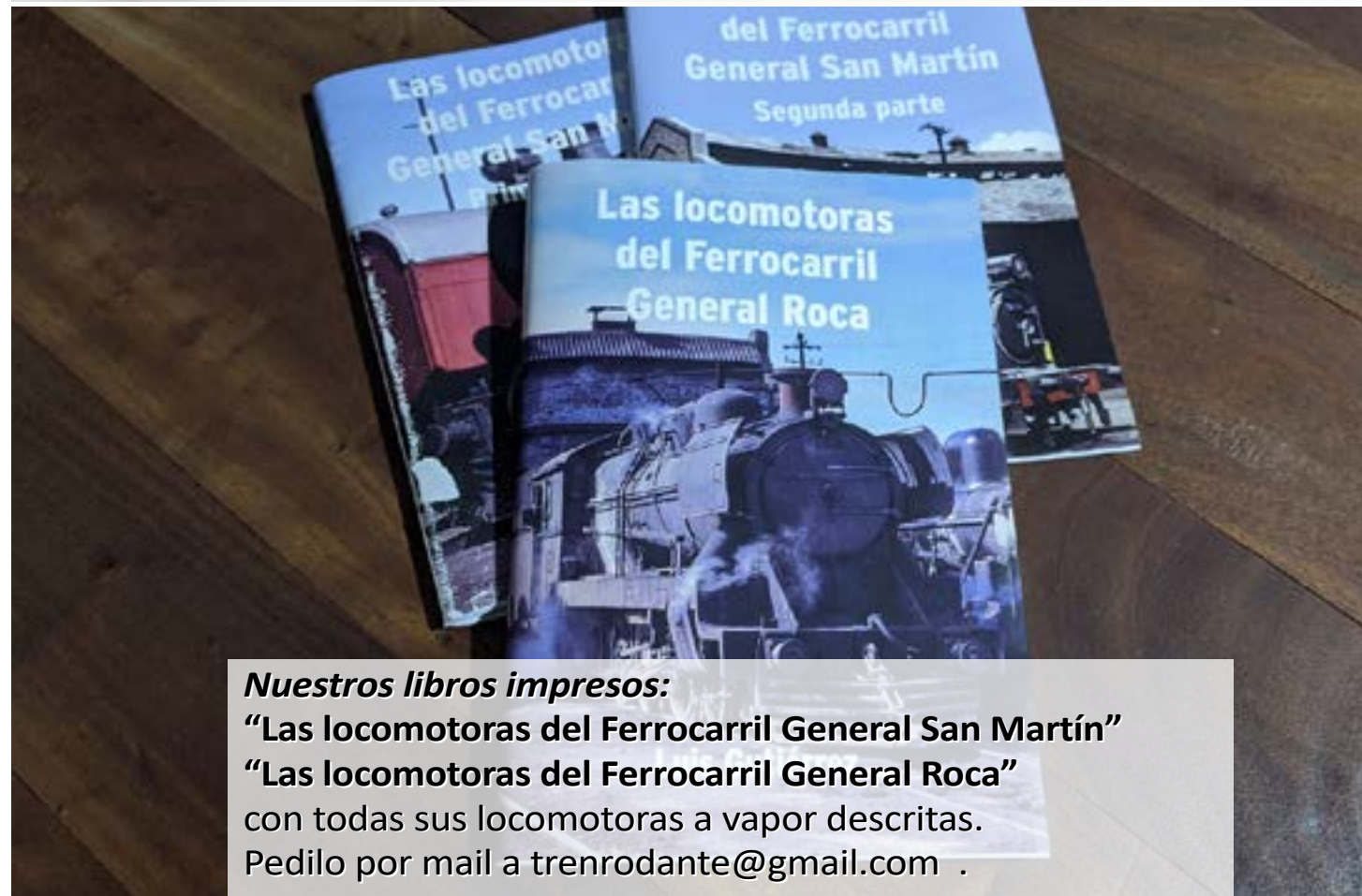
Vos podés ayudar a que esta revista siga saliendo mensualmente, cualquier aporte de dinero puede hacer la diferencia, y así juntos seguir adelante.



Colaboración desde \$10!



1 USD/EUR contribution



Nuestros libros impresos:
"Las locomotoras del Ferrocarril General San Martín"
"Las locomotoras del Ferrocarril General Roca"
con todas sus locomotoras a vapor descritas.
Pedilo por mail a trenrodante@gmail.com .

AR/ Cifras récord para TAC



Trenes Argentinos Cargas (TAC) aumentó un 23 por ciento el volumen transportado en los primeros cuatro meses del año comparado con el mismo período del 2019.

Los números interanuales marcaron 1.661.677 de toneladas versus las 1.347.485 registradas en el año anterior. Dentro de estas cifras se destaca el mes de abril, en el que se superó por 54 mil toneladas la cantidad del 2019.

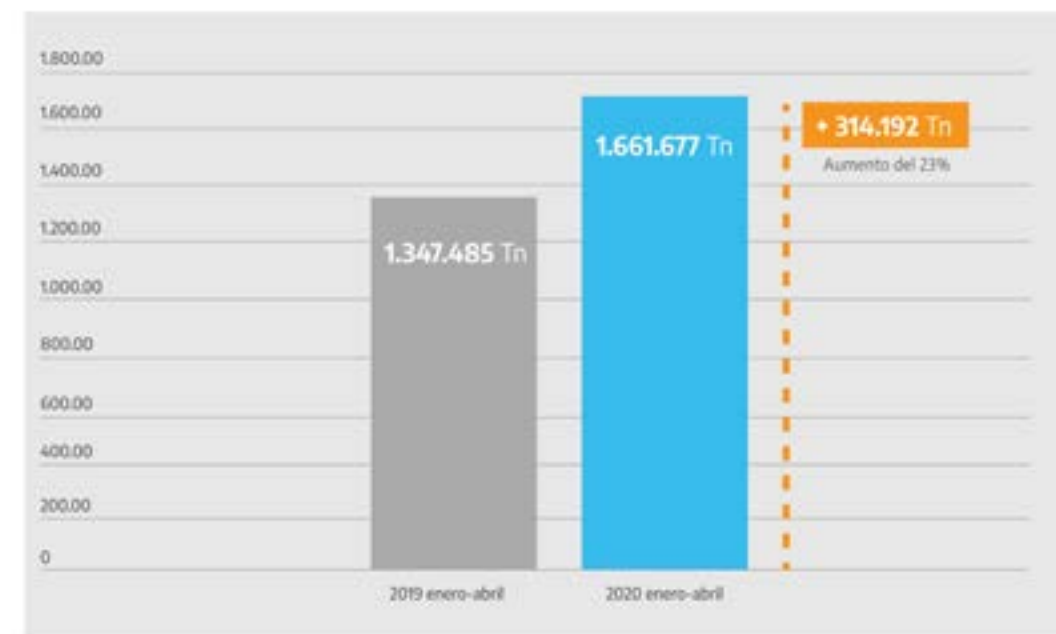
El azúcar envasada con una carga mensual de 9 mil toneladas despachadas desde la provincia de Jujuy con destino a Santa Fe y Buenos Aires, se consolidó como la mejor cifra de los últimos 10 años. Respecto al tráfico de carbón de coque de Mendoza a La Plata que hace YPF, por primera vez se superaron las 26 mil toneladas, lo que marca un hito histórico.

Por el lado del cereal, también se registraron grandes volúmenes transportados con 317.195 toneladas en el mes.

En cuanto a la logística que se realiza desde Corrientes a Entre Ríos con rolizos de madera hubo una importante reactivación a raíz de la reanudación del comercio exterior con China. ♦

AR/ Record figures for TAC

Variación toneladas transportadas
enero-abril 2019 / 2020



Trenes Argentinos Cargas (TAC) increased 23 percent of the volume transported in the first four months of the year compared to the same period in 2019.

The interannual numbers marked 1,661,677 tons versus the 1,347,485 registered in the previous year. Within these figures, the month of April stands out, in which the amount of 2019 was exceeded by 54 thousand tons.

The sugar packed with a monthly load of 9 thousand tons shipped from the province of Jujuy to Santa Fe and Buenos Aires, consolidated as the best figure in the last 10 years. Regarding YPF's coke coal traffic from Mendoza to La Plata, for the first time it exceeded 26 thousand tons, which marks a historical milestone.

On the cereal side, there were also large volumes transported with 317,195 tons in the month.

Regarding the logistics carried out from Corrientes to Entre Ríos with logs, there was an important reactivation as a result of the resumption of foreign trade with China. ♦

AR/ Extienden el tren internacional



Se incrementará el servicio del tren internacional que une la Argentina con Paraguay, rehabilitando 17 km de vías en desuso del lado argentino. Se espera la aprobación del Ministerio de Transporte.

La empresa Don Casimiro Ferrocarriles S.A. (Concesionaria del tren internacional que une Posadas con Encarnación) realizó pruebas de recorrido para la puesta en marcha del servicio que unirá las estaciones Garupá con Posadas (Misiones) y de ahí hasta estación Encarnación (Paraguay), cuando sea liberada la frontera porque hoy se encuentra cerrada por el Covid-19.

El viaje entre dichas estaciones se estima que durará 20 minutos una vez que se quite la maleza y tierra acumulada sobre la vía.

Los 17 km que separan las estaciones no tienen en principio paradas, pero se estima que a mitad de camino podría habilitarse una estación en el pueblo de San José para pasajeros y otra para cargas en el barrio Pindapoy, para el transporte de yerba mate y madera.

La habilitación del servicio corresponde al Ministerio de Transporte de la Nación, mientras tanto se hacen trabajos de rehabilitación en Garupá. ♦

AR/ International train extended



The international train service linking Argentina with Paraguay will be increased, rehabilitating 17 km of unused tracks on the Argentine side. Approval from the Ministry of Transport is expected.

The company Don Casimiro Ferrocarriles S.A. (Concessionaire of the international train linking Posadas with Encarnación) carried out route tests for the start-up of the service that will connect the Garupá stations with Posadas (Misiones) and from there to Encarnación station (Paraguay), when the border is liberated because today it is closed by Covid-19.

The journey between these stations is estimated to last 20 minutes once the weeds and dirt accumulated on the track are removed.

The 17 km that separate the stations do not have, in principle, stops, but it is estimated that a station in the town of San José for passengers and another for loads in the Pindapoy neighborhood could be enabled halfway to transport yerba mate and wood.

The qualification of the service corresponds to the Ministry of Transport of the Nation, meanwhile rehabilitation works are done in Garupá. ♦

AR/ La recuperación de la línea Urquiza



Trenes Argentinos Cargas continúa con la recuperación de la línea Urquiza, ahora desde Santo Tomé en Corrientes a Garupá en Misiones, para lo cual tuvo que hacer el desmonte y desmalezamiento de las vías.

El tramo a mejorar alcanza unos 140 kilómetros de largo e implica no solo el desmalezado de la abundante flora local sino el recambio de durmientes y reposición de rieles que habían sido hurtados debido al estado de abandono de la línea. Finalmente, el equipo de trabajo perteneciente a TAC, consistente en dos cuadrillas que avanzaron desde cada extremo del tramo a recuperar volvió a conectar la línea Urquiza con Garupá por vía férrea hasta el puerto exportador de Zárate.

La inversión realizada por TAC alcanzará los 19 millones de pesos y la extensión de la red a Garupá permitirá sumar carga de pasta celulosa desde Garupá al puerto de Zárate. En el sentido inverso tratarán de transportar cemento desde Zárate a Garupá. También están armando un circuito para mover soja desde Garupá hasta Paso de los Libres y regreso con fertilizantes. También la yerba mate y el agua son potenciales productos a transportar. ♦

AR/ Recovery of the Urquiza line



Trenes Argentinos Cargas (TAC) continues with the recovery of the Urquiza line, now from Santo Tomé in Corrientes to Garupá in Misiones, for which it had to do the dismantling and weeding of the tracks.

The section to be improved reaches about 140 kilometers long and involves not only the weeding of the abundant local flora but the replacement of sleepers and replacement of rails that had been stolen due to the state of abandonment of the line.

Finally, the work team belonging to TAC, consisting of two crews that advanced from each end of the section to be recovered, reconnected the Urquiza line with Garupá by rail to the export port of Zárate.

The investment made by TAC will reach ARS 19 million and the extension of the network to Garupá will allow to add cellulose pulp cargo from Garupá to the port of Zárate. In the reverse direction they will try to transport cement from Zárate to Garupá. They are also building a circuit to move soybeans from Garupá to Paso de los Libres and back with fertilizers. Yerba mate and water are also potential products to transport. ♦

AR/ TAI montó un puente en Santa Fe



Se reanudó la obra de un puente que estuvo demorada por dos años y ya pasaron trenes del Belgrano Cargas en su derrotero desde el Nor Oeste Argentino (NOA) a los puertos de Rosario en Santa Fe.

Trenes Argentinos Infraestructura (TAI) realizó el montaje de la estructura metálica que constituye el puente ferroviario sobre el río Colastiné. La obra, que estuvo paralizada por más de dos años, se puso en marcha recientemente y está próxima a su finalización y ya permite el paso de los trenes de hasta 22 toneladas por eje desde el NOA hasta los puertos de Rosario.

La inversión de más de ARS 27 millones contempló la remoción del puente antiguo; la reconstrucción de los muros de contención; la reparación de las vigas metálicas; la fabricación y montaje del nuevo puente de 18,60 metros; y el armado de la infraestructura de vía. Solo restan trabajos menores como la rectificación del cauce natural del río y la limpieza general de los materiales.

Acompaña a esta obra la construcción de la nueva playa ferroviaria La Ribera, en la localidad de Oliveros, el nuevo ramal de acceso compuesto por 10 kilómetros de vías y el nuevo puente sobre el río Carcarañá. ♦

AR/ TAI assembled a bridge in Santa Fe



The work of a bridge that was delayed for two years was resumed and it has already passed trains from Belgrano Cargas in its route from the Argentine Northwest (NOA) to the ports of Rosario in Santa Fe.

Trenes Argentinos Infraestructura (TAI) assembled the metal structure that constitutes the railway bridge over the Colastiné river. The work, which was paralyzed for more than two years, was recently launched and is nearing completion and already allows trains of up to 22 tons per axis to pass from the NOA to the ports of Rosario.

The investment of more than ARS 27 million contemplated the removal of the old bridge; the reconstruction of the retaining walls; repair of metal beams; the manufacture and assembly of the new 18.60 meter bridge; and the assembly of the road infrastructure. Only minor works remain, such as the rectification of the natural river channel and the general cleaning of the materials.

This construction is accompanied by the construction of the new railway yard La Ribera, in the town of Oliveros, the new access branch consisting of 10 kilometers of tracks and the new bridge over the Carcarañá river. ♦

AR/ 4 GM GT22 volverán a trabajar



Cuatro de las mejores locomotoras del país a punto de ser chatarra fueron transferidas a Ferroexpreso, que las usará especialmente para el transporte de la cosecha, que es su punto fuerte en el transporte.

El concesionario FerroExpreso Pampeano incrementó su parque con locomotoras GM GT22. Si bien en los años anteriores venían alquilando locomotoras de este tipo a Ferrobaires para el tiempo de la cosecha, esta vez la cesión por alquiler a TAI es por un plazo mayor, ya que Ferrobaires dejó de operar en 2018.

Estas unidades son las 9064, 9076, 9077 y 9084, tres de ellas estaban en los Talleres Maldonado y la cuarta, la 9084 en Talleres Junín, todas en estado de abandono ya que habían sido rechazadas oportunamente por TAO, pasando al ámbito de TAI y sin destino a la vista.

Ferroexpreso logró negociar el alquiler de las unidades y las está sometiendo a una reparación general y mejoramiento técnico en sus talleres de Spurr para volverlas a la vía en sus mejores condiciones.

La 9077 ya salió a trabajar en la línea, totalmente renovada y con la librea de la empresa, aumentando su parque de locomotoras General Motors. ♦

AR/ 4 GM GT22 will return to work



Four of the country's best locomotives about to be scrap metal were transferred to Ferroexpreso, which will use them especially for transporting the crop, which is its strong point in transport.

The FerroExpreso Pampeano concessionaire increased its fleet with GM GT22 locomotives. Although in previous years they had been renting locomotives of this type to Ferrobaires for the harvest time, this time the assignment for rental to TAI is for a longer term, since Ferrobaires stopped operating in 2018.

These units are 9064, 9076, 9077 and 9084, three of them were in the Maldonado Workshops and the fourth, the 9084 in the Junín Workshops, all in a state of abandonment since they had been timely rejected by TAO (Trenes Argentinos Operaciones), passing to the scope of TAI and no destination in sight.

Ferroexpreso managed to negotiate the rental of the units and is subjecting them to a general repair and technical improvement in its Spurr workshops to return them to the track in their best condition.

The 9077 already went to work on the line, completely renewed and with the livery of the company, increasing its fleet of General Motors locomotives ♦.

AR/ Nuevamente Cockerill



La vieja firma, ahora llamada con el viejo nombre, sigue a la vanguardia de la industria ferroviaria y ofrece variados servicios, entre ellos la provisión de locomotoras pequeñas y también su remanufacturación.

Recientemente, la destilería La Plata de YPF sumó una nueva locomotora marca John Cockerill, similar a la adquirida una década atrás para sus operaciones de maniobra dentro de su planta. La locomotora es del modelo NH700BB, tiene una potencia de 750 CV y un esfuerzo de tracción máximo de 270 kN y está montada sobre dos bogies con 4 ejes motrices. Su peso por eje es de 20 toneladas y tiene una velocidad máxima de 30 km/h.

El nombre John Cockerill remonta a los orígenes mismos del ferrocarril, la compañía se fundó en 1817 y en 1835 produjo la primera locomotora belga.

En 1882 y 1910 proveyó a la Argentina de locomotoras a vapor, en 1959 de diésel eléctricas, en 1979 de locotractores, bajo distintas denominaciones, todas ostentando el nombre del fundador pero ya sin vínculo alguno.

Su anteúltima sociedad se llamó CMI (Cockerill Maintenance & Ingeniería) y desde mayo de 2019 volvió a ser John Cockerill, como en 1817. ♦

AR/ Cockerill again



Central Norte, 1882



Nacional Patagónico, 1910



General Roca, 1959



Ferrocarriles Argentinos, 1968 - 1979

The old firm, now called with the old name, continues to be at the forefront of the railway industry and offers various services, including the provision of small locomotives and also their remanufacturing.

Recently, YPF's La Plata distillery added a new John Cockerill brand locomotive, similar to the one acquired a decade ago for its maneuvering operations within its plant. The locomotive is of the NH700BB model, has a power of 750 hp and a maximum pulling force of 270 kN and is mounted on two bogies with 4 driving axles. Its weight per axle is 20 tons and it has a maximum speed of 30 km / h.

The name John Cockerill dates back to the very origins of the railway, the company was founded in 1817 and in 1835 produced the first Belgian locomotive.

In 1882 and 1910 it provided Argentina with steam locomotives, in 1959 with electric diesel, in 1979 with locomotives, under different names, all bearing the name of the founder but no longer linked.

His second-to-last company was called CMI (Cockerill Maintenance & Engineering) and since May 2019 it was John Cockerill again, as in 1817. ♦

AR/ Un tren turístico para Ayacucho



Con el objetivo de establecer un tren histórico que recorra desde Ayacucho a Tandil se van a lograr objetivos históricos, turísticos, industriales y educativos de importancia para la región.

A raíz de la posesión de una locomotora en el Museo de Ayacucho y con la idea de ponerla en marcha para hacer un servicio turístico se formó el 29 de diciembre de 2015 la Asociación Civil Ferrocarril Turístico y Comunitario de Ayacucho.

La unidad en cuestión es la locomotora Clase 8A que perteneció al FC Roca con el número 3351 que se encuentra en el Museo local. Además, ya han sido cedidos por el ferrocarril los coches para poder llevar pasajeros. Una vez con el tren en marcha se requerirá el permiso del actual concesionario de las vías que es Ferrosur Roca. La Locomotora será reparada con la Tecnología del Vapor Moderno, desarrollada y llevada a cabo por el ing. Livio Dante Porta

Como material combustible se prevé y se encuentra en desarrollo la utilización de combustibles alternativos obtenidos en base a residuos domiciliarios como así también glicerina industrial, que puede obtenerse como subproducto

AR/ A tourist train for Ayacucho



With the aim of establishing a historical train that runs from Ayacucho to Tandil, historical, tourist, industrial and educational objectives of importance to the region will be achieved.

Following the possession of a locomotive in the Ayacucho Museum and with the idea of starting it to do a tourist service, the Civil Association of the Tourist and Community Railway of Ayacucho was formed on December 29, 2015.

The unit in question is the NBL Class 8A locomotive that belonged to FC Roca with number 3351 found in the local Museum. In addition, cars have already been loaned by the railway to carry passengers. Once the train is running, the permission of the current concessionaire of the tracks that is Ferrosur Roca will be required. The Locomotive will be repaired with Modern Steam Technology, developed and carried out by Eng. Livio Dante Porta

As a fuel material, the use of alternative fuels obtained based on household waste is foreseen and is under development, as well as industrial glycerin, a residual by-product of the production of biodiesel fuel.



residual de la elaboración de combustible biodiesel.

Estado actual del proyecto

Se espera la construcción que el Municipio de Ayacucho se comprometió a montar y que es un galpón de reparación y futuro aprestamiento con una superficie aproximada de 700 mts², dos fosas de trabajo y ubicado en paralelo al tendido principal.

Mediante estudios de ultrasonido se busca confirmar el buen estado de la estructura del equipo, chasis, bases y ejes, esta tarea se encuentra coordinada por profesionales del INTI y se realiza de conjunto con personal del municipio local y la participación de alumnos y profesores de la escuela técnica local.

La primera fase de estas tareas se ha finalizado, incluyendo el desmontado de parte de la locomotora.

Con la recuperación de 21 planos originales cedidos por el Ferroclub Argentino se están haciendo los nuevos planos de alcance técnico para realizar el proyecto. ♦



Current status of the project

It is expected the construction that the Municipality of Ayacucho promised to build and that is a repair and future preparation shed with an approximate surface of 700 m², two work pits and located parallel to the main laying.

Through ultrasound studies, the aim is to confirm the good condition of the locomotive structure, chassis, bases and axles. This task is coordinated by professionals from the INTI and is carried out in conjunction with personnel from the local municipality and the participation of students and teachers from the local technical school.

The first phase of these tasks has been completed, including the dismantling of part of the locomotive.

With the recovery of 21 original plans donated by the Argentine Ferroclub, new plans of technical scope are being made to carry out the project. ♦

G. Sirito & Asociados
Consultores ferroviarios / Representaciones técnico comerciales

MASTER GOM S.R.L.

TIMKEN

AIF

Fundarg SRL

ASESORIA INTEGRAL FERROVIARIA, SL (ESPAÑA)

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

EC/ El metro de Quito



Quito es una ciudad colapsada por el transporte y las soluciones por carriles especiales no han dado abasto. Tampoco se completaron las líneas de trolebuses como planeado. Esta vez puede ser que haya una solución.

El Metro de Quito será la novedad del continente. Con una extensión de 23 km y 15 estaciones proyectadas de 15 metros de largo, la futura Línea 1 transportará 400.000 pasajeros por día, la cuarta parte de la congestionada ciudad. El tendido es de Norte a Sur y en 34 minutos serán recorridos por los 18 juegos de trenes.

El túnel fue construido con 3 tuneladoras (TBM) que ya han efectuado su trabajo, mientras que los 2150 metros de galerías se han hecho por el procedimiento tradicional de minería.

Como el metro atraviesa zonas pobladas se tuvieron que ejecutar cuatro tipos diferentes de tratamiento previos del terreno, barreras verticales de acero para evitar desplazamientos, inyecciones de compensación para evitar hundimientos, paraguas de micropilotes en las entradas y salidas de las estaciones y macizados de cemento en zonas débiles como rellenos naturales.

EC/ The Quito subway



Quito is a city collapsed by transportation and the solutions by special lanes have not been enough. The trolleybus lines were also not completed as planned. May be this time there is a solution.

The Quito Metro will be the novelty of the continent. With an extension of 23 km and 15 projected stations of 15 meters long, the future Line 1 will transport 400,000 passengers per day, a quarter of the city's congestion. The laying is from North to South and in 34 minutes they will be covered by the 18 train sets.

The tunnel was built with 3 TBMs that have already carried out their work, while the 2,150 meters of tunnels have been made using the traditional mining procedure.

As the subway goes through populated areas, four different types of pre-treatment of the terrain will have to be carried out: vertical steel barriers to prevent displacement, compensation injections to avoid subsidence, micropile umbrellas at the entrances and exits of the stations, and solid cement in weak areas such as natural fillers.



A mediados del 2017 se comenzaron a construir en España los 18 trenes EMU de seis coches cada uno con una longitud total de 110 m, con 144 asientos, amplios pasillos, Wi-Fi gratuito, y que podrían acoger hasta 1500 pasajeros; es decir el equivalente a diez unidades del sistema de trolebuses actuales. La operación de las unidades sería de carácter semiautomático, es decir que estarán dotados por un conductor que se encargará de la operación de puertas y administración del sistema de video vigilancia y seguridad, pero los trenes se manejarán automáticamente.

En la primera etapa del funcionamiento recorrerán la línea a una velocidad de 40 km/h, lo que significaría el doble de velocidad que el transporte público de superficie al año 2016.

El primer tren llegó en septiembre del 2018 al obrador de Quitumbe y fue ensamblado en la superficie. El segundo, en enero del 2019, fue ensamblado de forma subterránea y fue el que realizó las primeras pruebas en el túnel, primero vacío y después con asistencia de pasajeros. El tercer tren llegó al sur de Quito un mes después, posteriormente arribarán a la capital a razón de dos trenes por mes, pero debido a la pandemia se completarán hacia fines de 2020. ♦



In mid-2017, the 18 six-car EMU trains were built in Spain with a total length of 110 m, with 144 seats, wide aisles and free Wi-Fi, which could accommodate up to 1,500 passengers; that is, the equivalent of ten units of the current trolleybus system. The operation of the units would be semi-automatic, meaning that, they could be equipped with a driver who will be in charge of the operation of doors and the administration of the video surveillance and security system, but the trains will be operated automatically.

In the first stage of operation, they will run the line at a speed of 40 km / h, which means twice the speed of surface public transport in 2016.

The first train arrived in September 2018 at the Quitumbe workshop and was assembled on the surface. The second, in January 2019, was assembled underground and was the one that carried out the first tests in the tunnel, first empty and then with the assistance of passengers. The third train arrived south from Quito a month later, then reached the capital at the rate of two trains per month, but due to the pandemic it will be completed by 2020. ♦

EL FCAB desde una óptica argentina



La GR12 1403 ilumina la vía hacia Augusta Victoria. / GR12 1403 illuminates the track to Augusta Victoria

Normalmente los maquinistas no suelen tomar fotografías a sus propios trenes, pero aquí está la excepción a la regla. Un argentino capta como ninguno el fascinante desierto de Atacama.

El Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) tiene varios tópicos que lo hacen especial. Primero, es una compañía fundada en 1888 que se mantuvo hasta la fecha en manos privadas, adaptándose a los tiempos y manteniendo su potencial. Si bien sus dueños ahora son chilenos, mantiene su oficina central en Londres como en 1888. La geografía que atraviesa es la más árida del mundo, el desierto de Atacama, donde no hay ningún vestigio de vida. Su roster de locomotoras es de la más variada estirpe y si bien recientemente compró locomotoras nuevas, la mayor parte del parque fueron compras de segunda mano desde Canadá a Australia, incluyendo una unidad argentina.

Pero lo que nos lleva a él es otro aspecto, el de un maquinista sensible a la fotografía que sabe captar momentos increíbles de su ferrocarril.

Este maquinista es un argentino de estirpe ferroviaria con base en Buenos Aires pero que probó suerte en el recóndito desierto del Norte chileno.

FCAB from an Argentine perspective



Una GA8 vuelve del puerto con sus vagones vacíos. / A GA8 returns from the port with its empty wagons.

Locomotive drivers usually do not take pictures of their own trains, but here is the exception to the rule. An Argentine captures the fascinating Atacama desert like no other.

The Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) has several topics that make it special. First, it is a company founded in 1888 that has remained in private hands until now, adapting to the times and affecting its potential. Although its owners are now Chilean, maintains its central office in London as in 1888.

The geography it passes through is the driest in the world, the Atacama desert, where there is no trace of life.

Its list of locomotives is one of the most stranded stock and although it recently bought new locomotives, most of the park was second-hand purchases from Canada to Australia, including an Argentine unit.

But what brings us to him is another aspect, that of a loco driver sensitive to photography who knows how to capture incredible moments of his railway.

This locomotive driver is an Argentine of a railway lineage based in Buenos Aires but who tried his luck in the remote desert of the Chilean North.



Una GE C23 CMP en alistamiento. / A GE C23 CMP being prepared for works.

Entrevistamos a Juan Pablo San Martín.

TR: ¿Cómo te hiciste ferroviario?

JPSM: Es algo que llevo adentro desde pequeño, vengo de familia ferroviaria, mi tío fue cambista en el cabán del río Conchas en Metán, Salta, y mi abuelo mecánico de las máquinas a vapor. Yo soy el primero de la familia en iniciar la carrera como conductor así que está demás decir que esta profesión me gusta.

TR: ¿Por qué fuiste a trabajar al FCAB?

JPSM: Porque a pesar de tener familia ferroviaria, no tenía la puerta abierta para ingresar a la conducción en la Argentina, y cuando surgió la propuesta para ir al FCAB no lo dude e inicie mi carrera ahí. Hice el curso de ingreso durante 3 meses y posterior a eso ingresé como ayudante de maquinista. Cuando llevaba casi 3 años en esa tarea me dieron la posibilidad de ser maquinista, oportunidad que no desperdicie. Hice los cursos, los aprobé y ahora llevo más de 7 años como maquinista.

TR: ¿Sos el único argentino que trabaja ahí?

JPSM: No, el FCAB inició la búsqueda de maquinistas en Argentina en 2006 e ingresaron los primeros a fines de ese año. Se fueron sumando y ahora so-



Dos GM GR12 originalmente iguales. / Two GM GR12 originally the same shape.

We interview Juan Pablo San Martín.

TR: How did you become a railroad man?

JPSM: It is something that I have had inside since I was little, I come from a railway family, my uncle was a yard switcher in the cabin of the Conchas river in Metán, Salta, and my grandfather was mechanical of the steam engines. I am the first in the family to start a career as a driver, so it goes without saying that I like this profession.

TR: Why did you go to work at FCAB?

JPSM: Because despite having a railway family, I did not have the door open to enter driving in Argentina, and when the proposal to go to FCAB arose, do not hesitate and start my career there. I did the entry course for 3 months and after that I entered as a driver's assistant. When I was almost 3 years old in that task, they gave me the possibility of being a engine driver, an opportunity that I did not waste. I did the courses, I passed them and now I have been a locomotive driver for more than 7 years.

TR: Are you the only Argentine who works there?

JPSM: No, the FCAB began the search for locomotive drivers in Argentina in



Otra noche más bajando raudo hacia Antofagasta. / Yet another night rushing down to Antofagasta.

mos 54 compatriotas que trabajamos de maquinistas. Tenemos inclusive un sindicato propio que en este momento me ha tocado liderar.

TR: *¿Qué trenes operan habitualmente?*

JPSM: Como maquinistas llevamos los trenes entre Antofagasta y las mineras Escondida y Zaldívar, cerca de la frontera argentina.

TR: *Viviendo en Buenos Aires, ¿cómo te las arreglas con las visitas a tu familia?*

JPSM: En épocas normales voy cada 45 días a Buenos Aires, ahora con el tema de la pandemia hace 3 meses que no voy porque está cerrada la frontera.

TR: *¿Por qué sacas fotos de tu trabajo?*

JPSM: Es un hobby, siempre me gustó sacarle fotos a los trenes.

TR: *Pero son fotos excepcionales, ¿Has hecho algún curso o sacás por intuición?*

JPSM: No nunca, solo seguí el consejo de un amigo ferroviario que me dijo que trate de buscar la mejor posición y momento.

Juan Pablo sube sus fotos en su página de Facebook y es una gran oportunidad de compartir sus visiones de esa zona especial, rara y hermosa. ♦



Amanecer en el desierto con la GM G22D 1410. / Sunrise in the desert with the GM G22D 1410.

2006 and was the first to enter the fines for that year. They were added and now we are 54 compatriots who work as engineers. We also have a union of our own that at this time I have had to lead.

TR: *What trains do you usually operate?*

JPSM: As train drivers we take the trains between Antofagasta and the Escondida and Zaldívar mining companies, near the Argentine border.

TR: *Living in Buenos Aires, how do you manage with visits to your family?*

JPSM: In normal times I go to Buenos Aires every 45 days, now with the pandemic I haven't been for 3 months because the border is closed.

TR: *Why do you take photos of your work?*

JPSM: It is a hobby, I always liked taking photos of the trains.

TR: *But they are exceptional photos. Have you taken a course or do you take it by intuition?*

JPSM: No, never, I just followed the advice of a rail friend who told me to try to find the best position and time.

Juan Pablo uploads his photos on his Facebook page and it is a great opportunity to share his visions of that special, rare and beautiful area. ♦

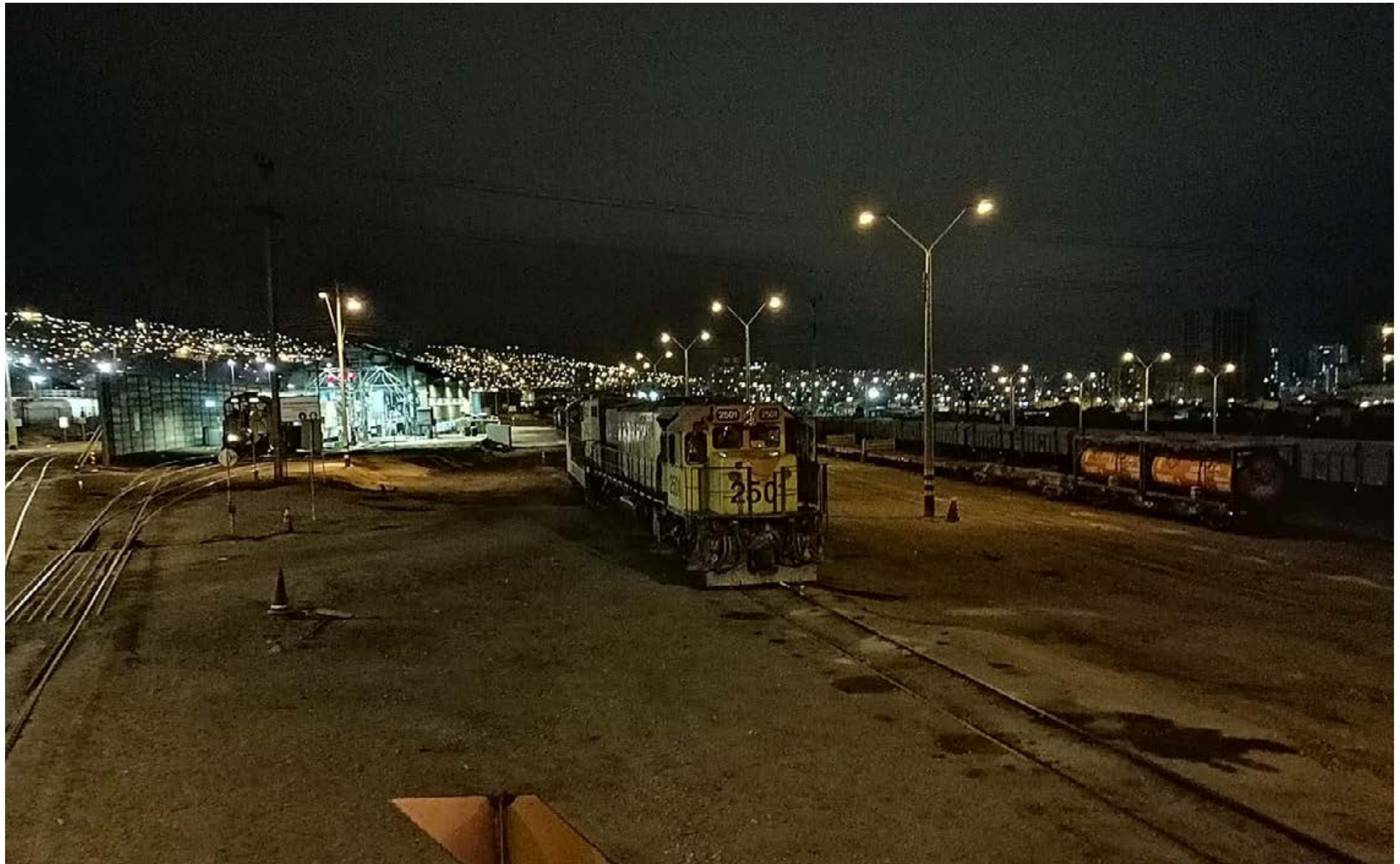


Foto del mes: La ex TT01 del Tren a las Nubes, repintada y en servicio en el FCAB como 2501 en Antofagasta. / The ex TT01 of the Train to the Clouds, repainted and in service at the FCAB as 2501. Foto Juan Pablo San Martín.

El ferrocarril de la Península Valdez

Por Eduardo Luna

The Península Valdez railway

By Eduardo Luna



La Krauss 0-4-0T con un vagón para servicio de agua y tres plataformas vacías se dirige a las salinas.

The Krauss 0-4-0T with a water service car and three empty platforms heads to the salt flats.

En la Península Valdéz, al Noreste de Puerto Madryn, hay grandes salinas que se extienden por debajo del nivel del mar y fueron objeto de explotación a medida que crecía la demanda en las grandes ciudades.

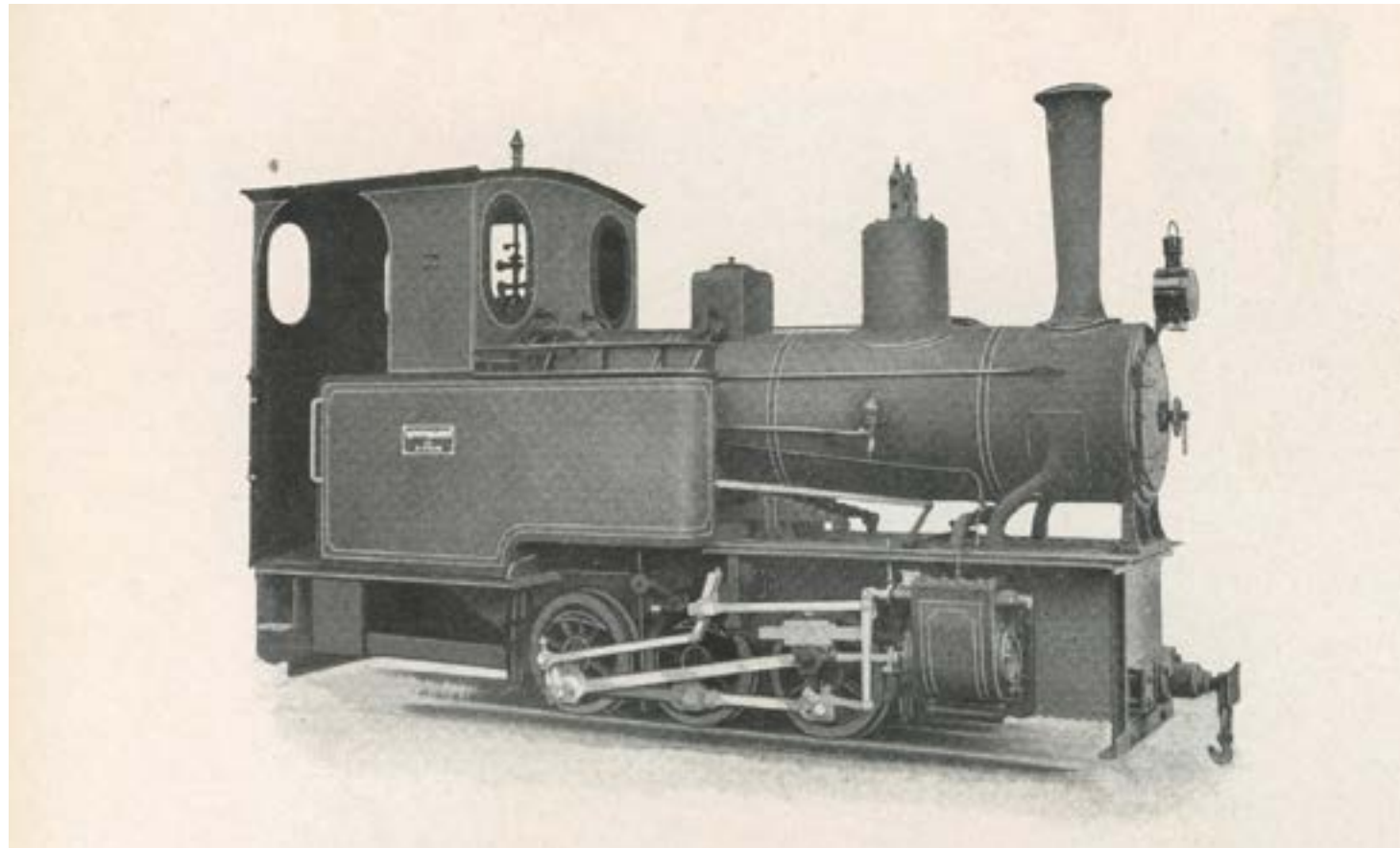
In the Valdéz Peninsula, northeast of Puerto Madryn, there are large salt flats that extend below sea level and were exploited as demand grew in large cities that became more densely populated.

Esta área de la costa patagónica estuvo sin explorar hasta el 7 de enero de 1779, cuando se fundó el fuerte español "San José" sobre la costa del golfo del mismo nombre. Estos pobladores españoles levantaron también un Fortín en lo que es hoy Salinas Grandes y durante 31 años extrajeron la sal, trasladándola hasta el Puerto San José donde se embarcaba con destino a Buenos Aires. Desde 1810 hasta 1882 la península no registra asentamiento de pobladores, pero en el año 1882 se radicó Don Gumersindo Paz, siendo este el primer poblador.

This area of the Patagonian coast was unexplored until January 7, 1779, when the Spanish fort "San José" was founded on the Gulf coast of the same name. These Spanish settlers also built a Fort in what is now Salinas Grandes and for 31 years they extracted the salt, transferring it to Puerto San José where it was shipped to Buenos Aires. From 1810 to 1882 the peninsula did not register settlement of settlers, but in 1882 Don Gumersindo Paz settled, being the first settler.

En 1884, el Poder Ejecutivo Nacional nombró al coronel Don Luis Jorge Fontana como primer gobernador del entonces Territorio del Chubut, ordenando la posible explotación de Península Valdés, contándose con la colaboración de Don G. Paz. Comenzaron a partir de esa fecha con la mensura de toda la península y la venta en subastas públicas en la Oficina de Tierras y Colonias de

In 1884, the National Executive Power appointed Colonel Don Luis Jorge Fontana as the first governor of the then Territory of Chubut, ordering the possible exploitation of the Valdés Peninsula, with the collaboration of Don G. Paz. They started from that date with the measurement of the entire peninsula and the sale at public auctions in the Land and Colonies Office of Buenos Aires of the penin-



Una locomotora Orenstein & Koppel estándar 0-6-0T / A standard seven tons 0-6-0T Orenstein & Koppel locomotive.

Buenos Aires de los lotes peninsulares, los que fueron adquiridos por distintas personas interesadas en poblar esta región.

Uno de ellos fue Antonio Munno de nacionalidad italiana, llegado en 1885 a lo que es hoy Trelew con un grupo de inmigrantes italianos que habían sido contratados para la construcción del Ferrocarril que uniría este pueblo con Puerto Madryn. Con el tiempo se presentó en el Departamento de Minas y Geología de la Nación solicitando la explotación de Salinas Grandes de Península Valdés, que lo autorizaría en 1892.

El 10 de enero de 1900 el señor Ernesto Piaggio obtuvo una concesión del Gobierno para construir un trayecto de 76 cm de trocha para vincular Puerto Pirámides con la Salina Grande, a 34 km de distancia.

La línea se abrió en junio de 1901 y fue transferida a la Compañía Salitrera Ferro y Piaggio, propiedad de Piaggio en sociedad con los hermanos Alejandro y José Ferro y el mencionado Munno. Con el tiempo el negocio, llamado La Salinera Argentina, volvió a Piaggio y Cia. Ernesto Piaggio también poseyó barcos que surcaron la costa patagónica.

Más tarde Piaggio solicitó y se le concedió una concesión para construir otro



Vista de Puerto Pirámides y el ferrocarril. / View of Puerto Pirámides and the railway.

sular lots, which were acquired by different people interested in populating this region.

One of them was Antonio Munno, an Italian national, who arrived in what is now Trelew in 1885 with a group of Italian immigrants who had been hired to build the railway that would link this town with Puerto Madryn. Over time, he presented himself at the Department of Mines and Geology of the Nation requesting the exploitation of Salinas Grandes de Península Valdés, which would authorize it in 1892.

On January 10, 1900, Mr. Ernesto Piaggio obtained a government concession to build a 76-cm gauge track to link Puerto Pirámides with Salina Grande, 34 km away.

The line was opened in June 1901 and was transferred to the Compañía Salitrera Ferro y Piaggio, owned by Piaggio in partnership with the brothers Alejandro and José Ferro and the aforementioned Munno. Over time the business, called La Salinera Argentina, returned to Piaggio and Cia. Ernesto Piaggio also owned boats that sailed the Patagonian coast.

Later Piaggio applied for and was granted a concession to build another rai-



Un tren cargado de sal llega a Puerto Pirámides. / A train loaded with salt arrives at Puerto Pirámides.

ferrocarril desde las salinas hasta un puerto alternativo, el de San José, ubicado en el lado Norte del istmo, en 1904 pero no hay evidencia ni siquiera que las obras hayan sido comenzadas.

La compañía tenía los derechos para explotar 15.000 hectáreas de la Salina Chica, pero su interés estaba en una parcela de 25 hectáreas en la Salina Grande de la que se obtenía la sal para consumo humano. En los mejores años se extrajeron hasta 12.000 toneladas.

El material rodante

El ferrocarril llegó a tener cinco locomotoras:

Una Krauss Tipo 0-4-0T N° de serie 2249 construida en 1890.

Una Jung Tipo 0-6-0T N° de serie 451 fabricada en 1900

Tres Orenstein & Koppel que pudieron ser del Tipo 0-6-0T ó del 0-6-2T, no es raro que la numeración sea desconocida.

La línea tenía tres o cuatro estaciones y, obviamente, se usaba como transporte de personas, ya que hubo hasta diez coches de pasajeros. Una lista que data de 1903 sugiere que hubo hasta treinta vagones en total, y un furgón. Las



Puerto Pirámides, Chubut. / Puerto Pirámides in Chubut province.

lway from the salt flats to an alternative port, that of San José, located on the north side of the isthmus, in 1904 but there is no evidence even that the works have been started.

The company had the rights to exploit 15,000 hectares of Salina Chica, but its interest was in a 25-hectare plot in Salina Grande from which the salt was obtained for human consumption. Up to 12,000 tons were mined in the best years.

The rolling stock

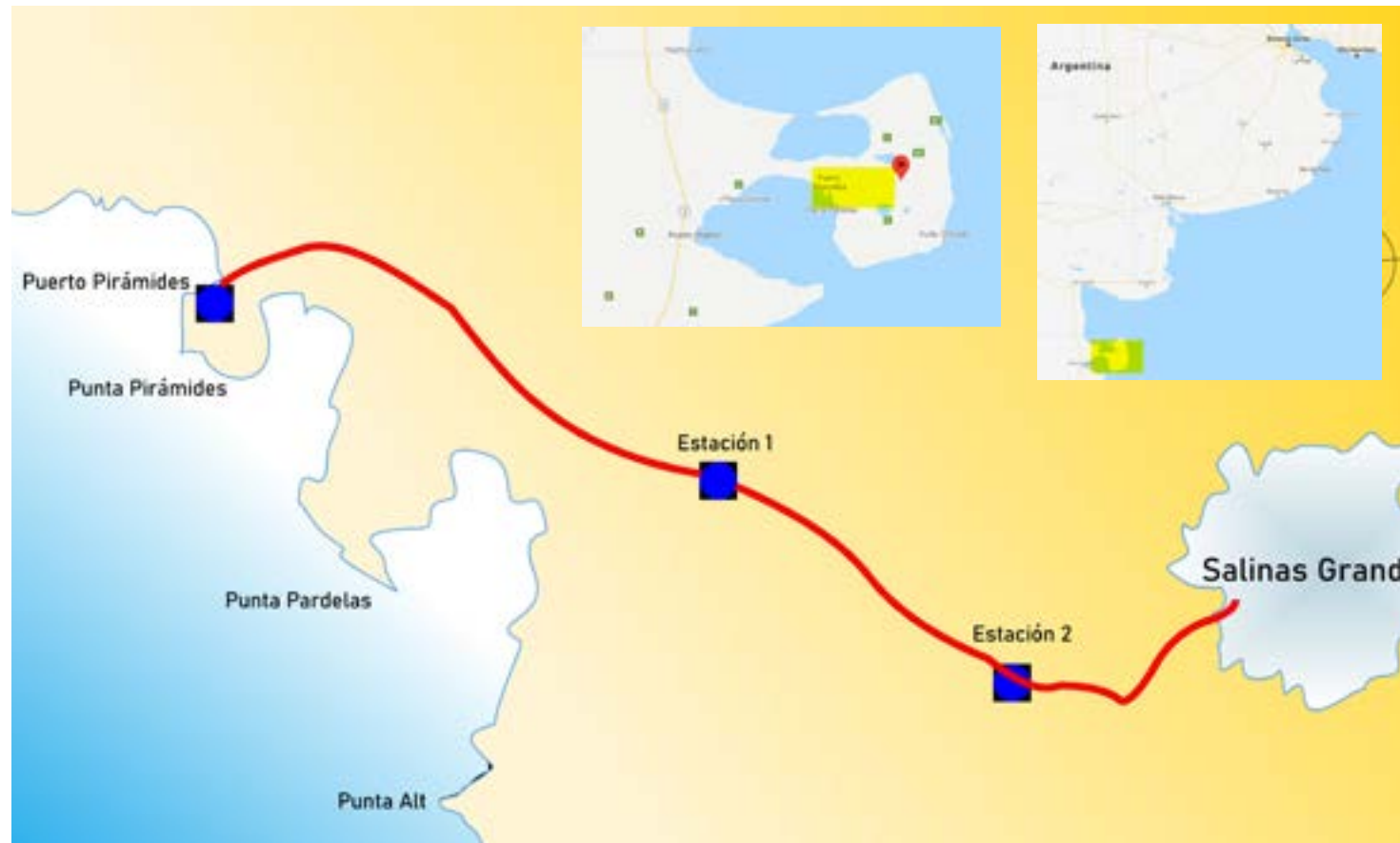
The railroad got to have five locomotives:

A Krauss Type 0-4-0T Serial No. 2249 built in 1890.

A Jung Type 0-6-0T Serial No. 451 manufactured in 1900

Three Orenstein & Koppel that may have been Type 0-6-0T or 0-6-2T, it is not uncommon for the numbering to be unknown.

The line had three or four stations and was obviously used as a transport for people, as there were up to ten passenger cars. A list dating from 1903 suggests that there were as many as thirty wagons, and one van. The traffic figures cited



Mapa del ferrocarril / Railway map.

cifras de tráfico citadas en el mismo informe de 1902 fueron de 2.330 toneladas de mercancías, pero sin pasajeros

Respecto a las vías los informes hablan de rieles con un peso de 3, 5 y 7 Kg por metro para las zonas de explotación y de 10, 15 y 27 Kg/m probablemente para la línea principal. También se sugiere que 15 km de las vías tenían durmientes de acero, mientras que los 17,8 km restantes tenían los de madera, probablemente de quebracho. Los edificios eran de construcción bastante precaria, los galpones, las casas y el destacamento de la policía eran de chapas de acero onduladas que no son inusuales en un clima tan seco.

La clausura

El 1926, el Departamento de Comercio de Estados Unidos emitió un informe que indica que el ferrocarril quebró ya en 1916. Una página web de Puerto Pirámides sugiere que la empresa de extracción de sal se metió en problemas mucho antes, en 1904, y finalmente fue comprada en 1920 por Alejandro Ferro cuando la explotación de la sal para entonces ya había dejado de tener importancia, y que la población fue disminuyendo hasta que el turismo se inició en la



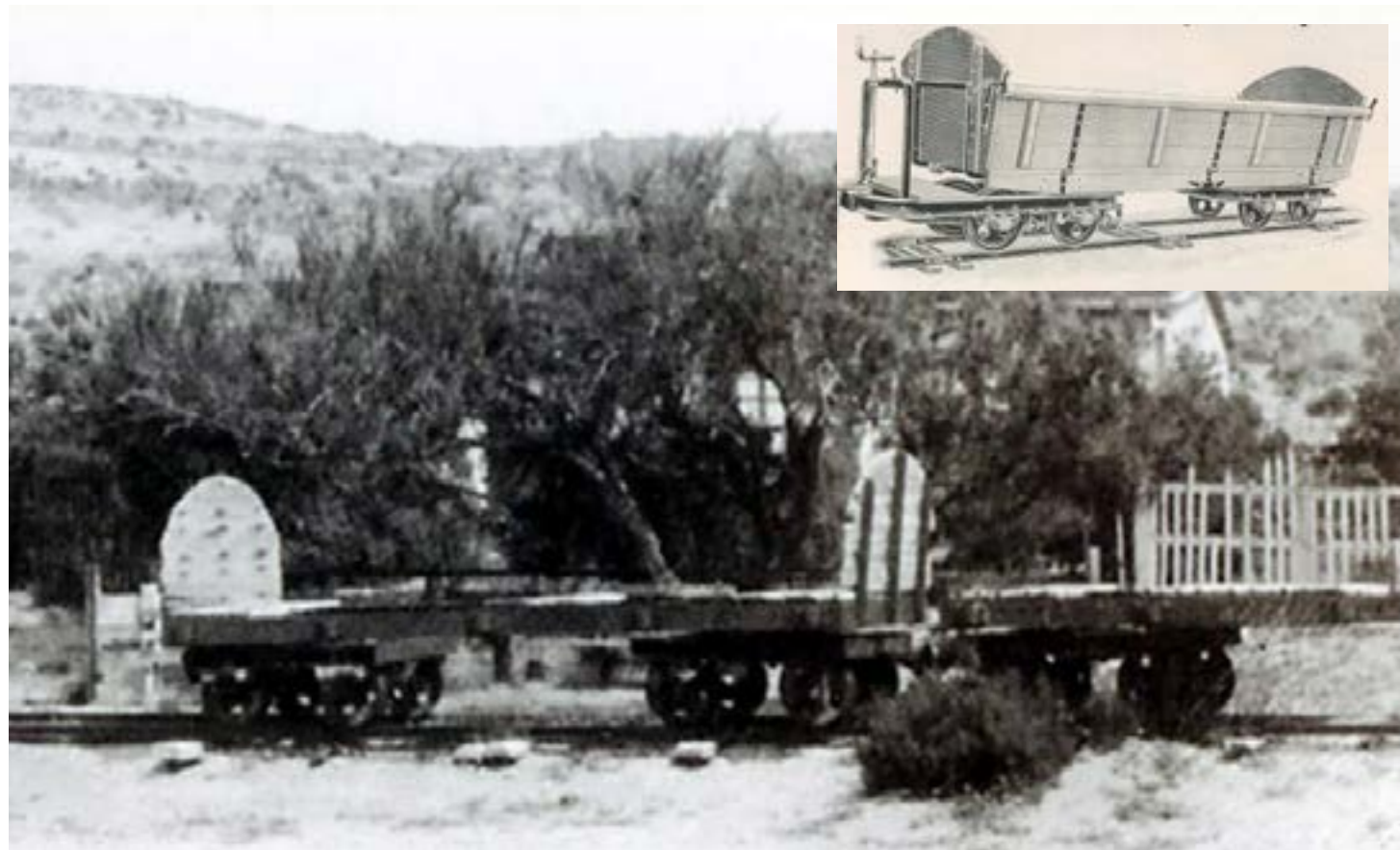
El coche ya radiado y en la foto pequeña en servicio. / Derelict coach and in the small photo, in service.

in the same 1902 report were 2,330 tons of goods, but without passengers

Regarding the tracks, reports speak of rails weighing 3, 5 and 7 Kg per meter for the exploitation zones and 10, 15 and 27 Kg / m, probably for the main line. It is also suggested that 15 km of the tracks had steel ties, while the remaining 17.8 km had wooden ones, probably made of quebracho. The buildings were of rather precarious construction, the sheds, the houses and the police detachment were made of corrugated steel sheets that are not unusual in such dry weather.

The closing

In 1926, the United States Department of Commerce released a report suggesting that the railroad went bankrupt as early as 1916. A Puerto Pirámides website suggests that the salt mining company got into trouble much earlier, in 1904, and eventually went bought in 1920 by Alejandro Ferro when the exploitation of salt by then had ceased to be important, and that the population was decreasing until tourism began in the 1960s bringing more people to the area.



Vagón playo con cabeceras y laterales removibles. / Platform with removable heads and sides

década de 1960 trayendo más gente a la zona.

Es de destacar que uno de los acreedores de aquel ferrocarril fue la firma Duhncrack und Sohn, tal vez por haber quedado impago en parte o en su totalidad el importe de sus locomotoras. Un libro de uno de los descendientes del señor Ferro afirma que los rieles fueron levantados en 1943. En cuanto a las locomotoras y vagones poco y nada se ha conservado, en especial porque se adeudaban, y es probable que al menos una de las O&K junto a cierto número de vagonetas fueron arrojadas al mar para evitar su confiscación por parte de los acreedores.

Los restos

Así como se ve en las fotos, solo un chasis casi totalmente corroído de una de las locomotoras ha quedado y yace en la plaza de la calle principal, la Avenida de las Ballenas de la localidad de Puerto Pirámides, junto a dos chasis de sendas vagonetas además de conservarse algunas otras reliquias en el Museo de Península Valdés y en el Centro de Visitantes. Las fotos muestran una colección de conjuntos de ejes y ruedas, durmientes y otros elementos diseminados por



Trabajadores de las salinas sobre vagones cargados. / Salinas workers on loaded wagons.

It is noteworthy that one of the creditors of that railway was the firm Duhncrack und Sohn, perhaps because the amount of its locomotives was partially or totally unpaid. A book by one of Mr. Ferro's descendants states that the rails were raised in 1943. As for the locomotives and wagons little and nothing has been preserved, especially since they were owed, and it is likely that at least one of the O&K together a number of trucks were thrown into the sea to avoid confiscation by creditors.

The remains

As seen in the photos, only an almost totally corroded chassis of one of the locomotives has been left and lies in the square of the main street, Avenida de las Ballenas in the town of Puerto Pirámides, along with two chassis of two wagons. In addition to conserving some other relics in the Valdés Peninsula Museum and in the Visitors Center. The photos show a collection of sets of axles and wheels, sleepers and other elements scattered along the tracks of this interesting railway



Restos de la locomotora Krauss rescatados del mar. / Remains of the Krauss locomotive rescued from the sea.

donde discurrían las vías de este interesante ferrocarril que surcó la península.

Esos restos de una de las locomotoras y de ese par de pequeños vagones, fueron recuperados de su tumba bajo el mar hace algunos años.

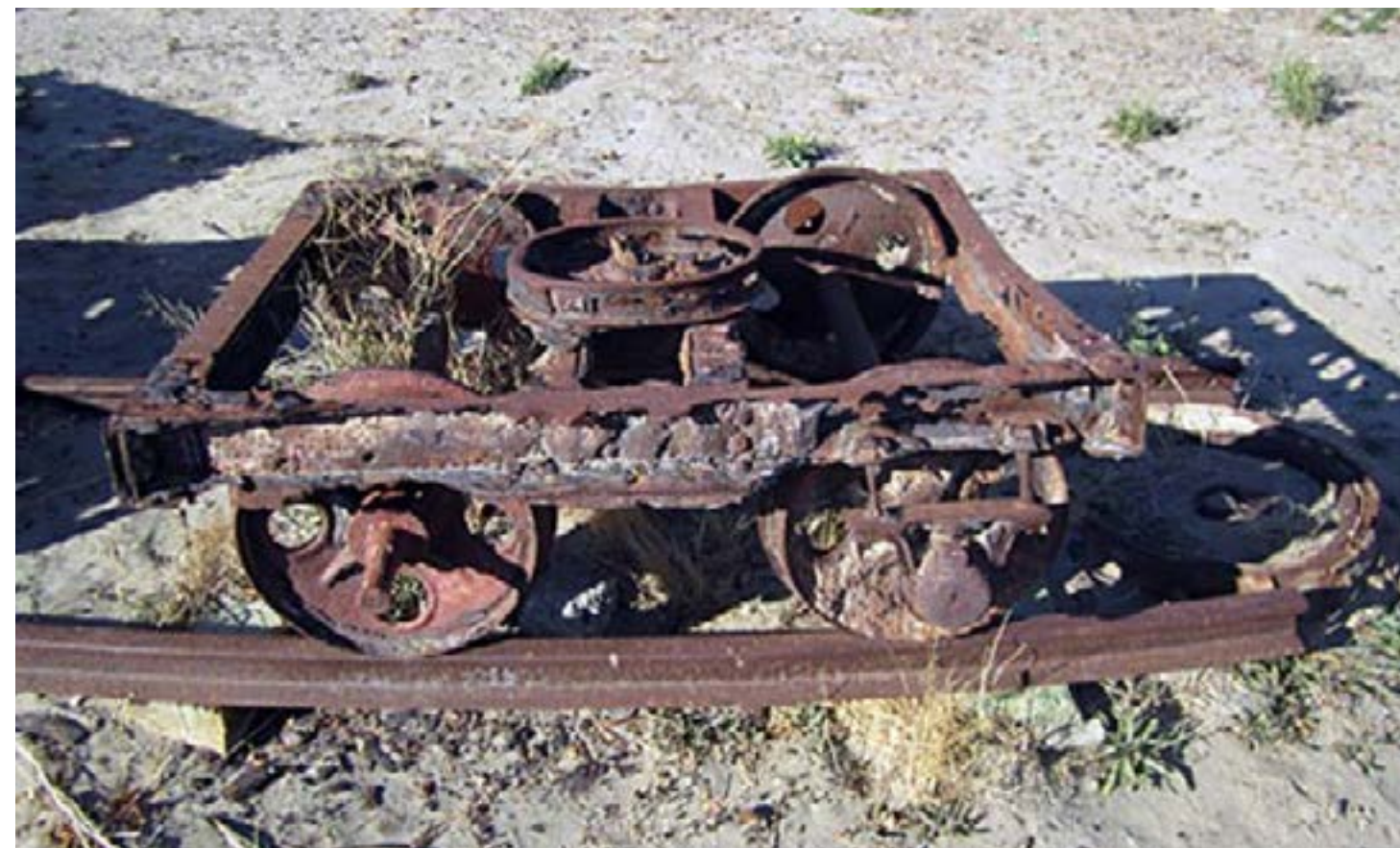
También sobrevive una puerta que ocultaba una cueva en la que se guardaba la sal y el resto de otras cargas.

Un trazado casi invisible

En cuanto a la traza del ferrocarril dentro de la actual Puerto Pirámides tomaba por la izquierda de la calle principal y se dirigía hacia la ladera en cuesta arriba, lo que es difícil para un ferrocarril, pero al parecer no había otra opción, aunque veía facilitada la subida pues los trenes iban vacíos.

Hoy en la meseta, la traza es visible sólo ocasionalmente, solo hay uno o dos lugares en los que se pueden identificar desde la carretera principal al Este de la ciudad antes de dirigirse hacia el Sureste yendo para Punta Delgada. El resto hay que adivinarlo o confiarse en el viejo mapa o apelar a Google Earth. ♦

Fuentes vía Railways of The Far South Ferrocarriles Industriales de Argentina, 1998. Reg Carter Railways of South America: Part I: Argentina . (William Rodney) La Patagonia Como La Conocí , Emilio E. J. Ferro <https://www.drault.com/pdb/>



Restos de un bogie rescatado del mar. / Remains of a bogie rescued from the sea .

that crossed the peninsula.

Those remains of one of the locomotives and that pair of small wagons were recovered from their grave under the sea a few years ago.

A door that concealed a cave in which the salt and other loads were kept also survives.

An almost invisible path

As for the trace of the railway within the current Puerto Pirámides, it took the left of the main street and headed up the hillside, which is difficult for a railway, but apparently there was no other option, although it was facilitated the climb because the trains were empty.

Today on the plateau, the trace is visible only occasionally, there are only one or two places where they can be identified from the main road to the East of the city before heading southeast to Punta Delgada. The rest you have to guess or trust the old map or appeal to Google Earth. ♦

Sources vía Railways of The Far South Ferrocarriles Industriales de Argentina, 1998. Reg Carter Railways of South America: Part I: Argentina . (William Rodney) La Patagonia Como La Conocí , Emilio E. J. Ferro <https://www.drault.com/pdb/>

Una radio ferroviaria hecha por ferroviarios



Esta estación de radio nació en 2015 cuando un grupo de ferroviarios activos de Ferro Sur Roca quiso llegar a los medios para poder hablar del ferrocarril y su historia.

El proyecto lo presentaron Iván Juárez, Oscar Irrutia y Jorge Martín a Lu3, una radio cooperativa de Bahía Blanca. El espacio se fue incrementando hasta llegar al actual de dos horas de emisión, con un alcance de más de 300 km.

Con el derrotero del tiempo, el grupo se fue haciendo homogéneo y se fueron sumando logros: por cuatro años consecutivos el programa fue declarado de interés municipal, en ese tiempo también fue nominado al Faro de Oro en Mar Del Plata. En el año 2019 el programa se declaró de interés cultural por el Honorable Senado de la Provincia de Buenos Aires. Como consecuencia de esto, diferentes radios empezaron a contactarlos para tomar su programación desde Rio Colorado (RN), Ayacucho, Luján y Lomas De Zamora (Todas BA).

Su ideología que es defender el ferrocarril sin banderas políticas, convencidos que es el tren la herramienta que nuestro país necesita para su desarrollo armónico y progresivo. Ver su anuncio en la página 47. ♦

A railway radio made by railwaymen



This radio station was born in 2015 when a group of active Ferro Sur Roca railwaymen wanted to reach the media to be able to talk about the railway and its history.

The project was presented by Iván Juárez, Oscar Irrutia y Jorge Martín to Lu3, a cooperative radio station in Bahía Blanca. The space was increased until reaching the current two hours of broadcast, with a range of more than 300 km.

With the course of time, the group became homogeneous and achievements were added: for four consecutive years the program was declared of municipal interest, at that time it was also nominated for the Golden Lighthouse in Mar Del Plata. In 2019 the program was declared of cultural interest by the Honorable Senate of the Province of Buenos Aires. As a consequence of this, different radios began to contact them to take their programming from Rio Colorado (RN), Ayacucho, Luján and Lomas De Zamora (All from Buenos Aires).

Their ideology is to defend the railway without political flags, convinced that the train is the tool that Argentina needs for its harmonious and progressive development. See your ad above. ♦

Centro de Olvido Tandil



La 3947 a su llegada a Tandil, completa, en condiciones de marcha y con la caldera certificada.

Este magnífico y único ejemplar del vapor moderno argentino desarrollado sobre experiencias, ingenio y desarrollo locales se pierde irremediablemente a causa de no haber interés alguno en conservarlo.

Se trata de la "12K" 3947, único sobreviviente de la serie de 12 locomotoras desarrolladas por el ingeniero Rea y su equipo del FC Oeste y Sud en base a la necesidad de locomotoras potentes y modernas que ayudaran al gran parque incorporado durante el primer cuarto del siglo XX

Al darlas de baja se reservó una, la 3947 para su conservación histórica. pero pasó lo de siempre, las ciudades querían "honrar" la memoria ferroviaria de su gente y que mejor más barato que "plantar" una locomotora en la plaza pública.

En este caso el tema fue peor. La locomotora llegó a Tandil en condiciones de marcha, pero al tiempo se degradó por el abandono y los robos. Para mejorar el aspecto del "monumento" se "resumió" en tres o cuatro piezas representativas quitadas del peor modo. Finalmente, cuando el óxido abrumaba, se quitó todo y abandonó en la estación local los restos, ya sin bronce ni aceros nobles, y sin la posibilidad de moverla. ♦

"Centro de Olvido" Tandil (Forgetfulness center)



The Vulcan 3947 today has even had its wheel hubs stolen and is now impossible to move.

This magnificent and unique specimen of modern Argentine steam developed on local experiences, ingenuity and development is irretrievably lost because of no interest in preserving it.

It is the "12K" 3947, the only survivor of the series of 12 locomotives developed by the engineer Rea and his team from FC Oeste and Sud based on the need for powerful and modern locomotives that will help the large park incorporated during the first quarter 20th century

Upon cancellation, one was reserved for historical preservation, No. 3947. But the usual happened, the cities wanted to "honor" the railway memorandum of their people and what better and cheaper way than to "plant" a locomotive in the public square. In this case the issue was worse. The locomotive arrived at Tandil in good condition, but at the same time it was degraded by abandonment and thefts. To improve the appearance of the "monument" it was "summarized" in three or four representative pieces removed in the worst way. Finally, when the rust was overwhelming, everything was removed and the remains were left at the local station, now abandoned, and without the possibility of moving it. ♦

Novedades: La GG1 del Pennsy



Las GG1 se pusieron en servicio en 1935 y sirvieron trenes expresos en un principio, pero la última se retiró recién en 1983 por el FC New York Transit. Sus 49 años de servicio hablan de por sí de este notable diseño.

Entre las locomotoras más reconocibles del mundo están las GG1, la famosa eléctrica del Pennsylvania que diseñó el genial Raymond Loewy, quien le dio esa forma aerodinámica tan característica. Las locomotoras fueron derivaciones de las EP3 del New Haven, unas clásicas eléctricas con forma de cajón que resultaron más eficientes en el corredor New York Washington que las propias locomotoras P5A del Pennsylvania.

BLI reprodujo en escala 1:87 (H0) esta locomotora de fama mundial en metal, con el sistema de fundición a presión y el agregado de los detalles necesarios para ofrecer un modelo exquisito.

Trae además el sistema de operación y sonido Paragon3 que incluye el efecto Rolling Thunder de gran realismo. Opera en sistema DCC y DC y sobre todo tipo de vías de ese entorno. También puede circular muy bien en curvas cerradas de hasta 18" (457 mm de radio). ♦

Planos Tren Rodante

Detallados en cinco vistas

Escala H0

[Click Aquí](#)



Francisco Ruffolo Vendedor de trenes en miniatura



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

FranciscoRuffolo@gmail.com

Los axiomas del ferromodelismo

Por Alfredo Micucci



Se dice que hay dos extremos en la reproducción de tendidos: El ceñirse a un prototipo y época con la mejor aproximación a todos sus detalles y el no depender de nada y hacer lo que a uno le gusta.

Normalmente la tendencia es empezar por la segunda opción, por la falta de conocimiento nos lleva a combinar la locomotora “roja” con los “vagones rojos”, a pesar de que no son compatibles ni por época, ni por estilo, ni por ferrocarril. En cambio cuando se adquieren más conocimientos el modelista se va desprendiendo del material “incompatible” y se ciñe a un prototipo determinado.

En el camino de esta lógica transición hay muchos matices. Para que dicha transición sea lo menos traumática posible y nos evite gastos superfluos, vamos a dar una lista de consejos que aprendimos de modelistas más experimentados que nosotros y en base a nuestra propia experiencia.

Principios básicos para un verdadero ferrocarril modelo

No ver todo el FC al mismo tiempo. Cuando se ve a primera vista todo el ferrocarril modelo se destruye la esencia del mismo. Nada enfatiza más que todo

The railway modeler axioms

By Alfredo Micucci



It is said that there are two extremes in the reproduction of layouts: sticking to a prototype and epoch with the best approximation to all its details and not depending on anything and doing what one likes.

Normally the tendency is to start with the second option, due to the lack of knowledge, it leads us to combine the “red” locomotive with the “red wagons”, although that they are not compatible, neither by time, nor by style, nor by railway. On the other hand, when more knowledge is acquired, the modeller detaches itself from the “incompatible” material and sticks to a specific prototype.

Along the way of this logical transition there are many nuances. In order for this transition to be as traumatic as possible and avoid unnecessary expenses, we are going to give a list of tips that we learned from more experienced modelers than us and based on our own experience.

Basic principles for a true model railway

Not seeing all the railway at the same time. When the whole model railway is seen at first sight, its essence is destroyed. Nothing emphasizes more than

empieza y termina ahí.

Evitar o disimular óvalos. Por las mismas razones anteriores y porque destaca que el tren no va a ninguna parte. La mejor forma de disimularlo es atravesarlo con un panel decorativo que lo separe en mitades o al menos que esconda parte de él.

No llenar todo con vías. La tentación clásica es aprovechar todo espacio libre del tendido para tender vías (Ironizado con el concepto “el plato de fideos”). Tampoco se deben aprovechar esos espacios con distracciones innecesarias (calesitas, parques de diversiones, teleféricos, etc.)

Operar el ferrocarril modelo como opera un ferrocarril real. En forma más simple, si, pero con un sistema. Una vía recta tiene más sentido que una “pista de trencitos”.

No poner cosas de adorno o porque lo tenemos o porque sí. Todo debe cumplir una función.

Si hay señales, que estén donde deben estar. Y que cumplan su función.

No mezclar sistemas. Ejemplo trenes europeos típicos, corriendo con típicos americanos. Tampoco mezclar enganches.

Si el ferrocarril es de exterior, que se mimetice con el entorno (y no “pese” más que un lindo jardín). Esto debe ser un objetivo.

No mezclar épocas exageradamente. Ejemplo una 4-4-0 tipo Far West y una diésel GM G-22. Aunque a veces pasó en la realidad.

Hacer desaparecer el tren que se va. En la realidad el tren que sale no se lo ve de vuelta, y si esto ocurre, como los locales o generales, que pase un tiempo prudencial.

No pintar lo que en el prototipo no se pinta. No exagerar con la pintura, las ciudades perfectas no existen.

Usar materiales genuinos, todo lo posible (excepto agua dentro de casa). Básicamente, hacer en madera lo que es de madera y en metal lo que es de metal.

Hacerle una historia a nuestro ferrocarril modelo, una razón de existir. Realmente debe empezar a concebirlo. Yo me he reído de esta “tontería” pero lo probé y realmente además de ayudar a no bandearse, da una estructura y lo hace creíble, razonable hasta en su desarrollo en el tiempo.

En el próximo número veremos dos ejemplos de aplicación.

¡Hasta la próxima! ♦

everything begins and ends there.

Avoid or disguise ovals. For the same reasons above and because it highlights that the train is not going anywhere. The best way to hide it is to go through it with a decorative panel that separates into halves or at least hides part of it.

Do not fill everything with tracks. The classic temptation is use all the free space of the laying for the tracks (Ironized with the concept “the noodle plate”). Nor should they use these spaces with unnecessary distractions (carousels, amusement parks, cable cars, etc.)

Operate the model railway as a real railway operates. In simpler form, yes, but as a system. A single straight track makes more sense than a lot of toy train tracks.

Do not put decorative things or because we have it. Everything must have a function.

If there are signals, what are where they should be, and what they do.

Do not mix systems. Example typical European trains, running with typical Americans. Neither mix hooks.

If the railway is outdoors, it blends in with the surroundings (and does not “weigh” more than a pretty garden). This is difficult many times, but it must be a goal.

Do not mix times excessively. For example a 4-4-0 Far West type and a GM G-22 diesel locomotive. Although sometimes it happened in reality.

Make the departing train disappear. In reality, the train that leaves does not see it back, and if this happens, like the local or general, let pass a reasonable time.

Do not paint what is not painted on the prototype. Do not exaggerate with painting, perfect cities do not exist.

Use genuine materials, as much as possible (except water inside the house). Basically, make in wood what is wood and in metal what is metal.

Make a history of our model railway, a reason to exist. You really need to start conceiving it. I have laughed at this “nonsense” but I tried and it really helps not to hang around, it gives a structure and makes it credible, reasonable even in its development over time.

In the next issue we will see two application examples.

Until next time! ♦

Módulo portuario

Por Bernard Mercier



Entre los hechos que produjo esta pandemia del Covid-19 se cuenta el mayor tiempo libre de las personas, lo que los ferromodelistas como Bernard han sabido aprovechar. Y nos cuenta como lo hizo.

Debido a este encierro forzado por el Covid-19 tuve más tiempo libre que en parte dediqué para armar este pequeño diorama de una escena portuaria, tema que siempre me atrajo. Y debido a esta misma situación de la pandemia tuve que recurrir a la caja de rezagos para obtener los materiales.

Todo en casa o mejor dicho en el trabajo, porque estoy trabajando en un hotel africano, donde resido actualmente.

Para empezar, hice un cajón con maderas de 53 centímetros de largo por 32 de ancho para incluir el muelle, luego lo puse sobre una tabla de mayor tamaño, de 65 x 46 y con un espesor de 1 cm para simular sobre ella el agua.

Los galpones los rescaté de un módulo antiguo de la firma Artitec que de un lado representa chapa y el otro ladrillos. No estaban en buen estado, pero aproveché las roturas para simular daños o partes desgastadas que con el envejecido iban a quedar disimuladas y efectivamente quedaron muy reales.

Port module

By Bernard Mercier



Among the events produced by this Covid-19 pandemic is the increase of free time of people, which railway modellers like Bernard have known how to take advantage of. And he tells us how he did it.

Due to this confinement forced by the Covid-19 I had more free time, so I dedicated to assemble this small diorama of a port scene, a subject that always attracted to me. And due to this same situation of the pandemic I had to resort to the scrap box to obtain the materials.

Everything at home or rather at work, because I am working in an African hotel, where I currently reside.

To begin with, I made a drawer with woods 53 centimeters long by 32 wide to include the port, then I put it on a larger board, 65 x 46 and 1 cm thick, to simulate the water on it.

The sheds I rescued from an old module from the Artitec firm that represents sheet metal on one side and bricks on the other. They were not in good condition, but I took advantage of the breaks to simulate damages or worn parts that with the aging were going to be hidden and indeed were very real.



La grúa también venía de otra maqueta y su fragilidad no resistió el almacenamiento en el que estaba. También era de la firma Artitec y como tenía idea de repararla, me había hecho traer oportunamente un kit de reemplazo para el guinche.

Recuerdo que me lo mandaron sin costo, por lo que sigo agradecido. Al techo del guinche lo cubrí con imitación chapa Redutex porque el original estaba muy dañado.

El depósito es el “Armazen Docas” de la firma Holzmann, así como el empedrado. Los dos anexos los hice con unos sobrantes de un kit de MiniArt a los que agregué los techos con chapa Redutex.

Una vez terminado el conjunto de tan variado origen, lo uniformé con los colores adecuados y una vez conforme lo añejé. Para eso use la técnica de lavado (Explicada en TR156) con los buenos productos Vallejo y pigmentos más tiza para descolorar y darle al empedrado los diferentes tonos e ilusión de desgaste.

Para simular el agua use un producto de MBZ. Es fácil de usar aunque no del todo convincente. Voy a tratar de mejorarlo, lo tengo que sellar bien y pintarlo mejor...



The crane also came from another model and its fragility did not resist the storage it was in. It was also from the Artitec firm and since I had the idea to repair it, I previously bought a replacement kit for the winch.

I remember they sent it to me at no cost, for which I am still grateful. I covered the ceiling of the winch with imitation Redutex plate because the original was badly damaged.

The deposit is the “Armazen Docas” of the firm Holzmann, as well as the paving. I made the two annexes with some leftovers from a MiniArt kit to which I added the Redutex sheet metal ceilings.

Once the set of such varied origin was finished, I uniformized it with the appropriate colors and once according I aged it. For this I used the washing technique (Explained in TR156) with the good Vallejo products and pigments plus chalk to discolor and give the paving the different shades and illusion of wear.

To simulate water I use an MBZ product.

It is easy to use but not entirely convincing. I’m going to try to improve it, I have to seal it well and paint it better ...



La locomotora U13 es una Hobbytec pintada por Alejandro Cassinoni, los vagones del Belgrano son de Alejandro también y hay un “colado” brasileño en latón hecho por Rómulo de Souza.

El camión FNM es de Hobbytec, el otro es Zil chino que compre hace unos años atrás.

Y así prácticamente concluí mi idea de lo que sería un pequeño puerto al borde de un río, servido por el ferrocarril.

Ahora estoy buscando sacos de harina y barriles para “amueblar” el ambiente. Tengo más elementos de rezago pero en mi casa, así que deberé esperar para cuando viaje después del tema del virus.

Ah, olvidé comentar que la escala es H0 y la trocha métrica, es decir H0m, como la mayoría de mis trabajos. ♦



The U13 locomotive is a Hobbytec painted by Alejandro Cassinoni, the Belgrano wagons are by Alejandro as well and there is an infiltrated brazilian wagon in brass made by Rómulo de Souza.

The FNM truck is from Hobbytec, the other is Chinese Zil that I bought a few years ago.

And so I practically concluded my idea of what a small port on the edge of a river would be like.

Now I am looking for flour sacks and barrels to “furnish” the environment. I have more lagging items but at home, so I will have to wait for when I travel after the virus issue.

Ah, I forgot to comment that the scale is H0 and the metric gauge, that is, H0m, like all my works. ♦

Vagones para armar

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



Cubierto FCCA Q2 "Quiroga" - H0 1 12



Cubierto ABGS Metropolitan - H0 1 3



Cubierto FCS BC "Carlitos Metal" - H0 1 11



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



Cubierto Trochita 2000 (H0e) - H0 1 10



Furgón BAP 3400 - H0 1 14



Cubierto FCO C6 - H0 1 7



Ventilado GOA 11000 - H0 1 9



Cubierto Midland UK - H0 1 8



Borde bajo BAP 39000 - H0 1 1



Plataforma FA "Canadiense" - H0 1 4



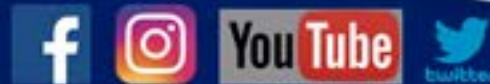
Furgón GOA 2300 - H0 1 13

NOVEDAD

MABARTREN



Síguenos en:



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

www.mabar.es



Un tren del FC Tereza Cristina fotografiado por Graham Watkins en 1979.