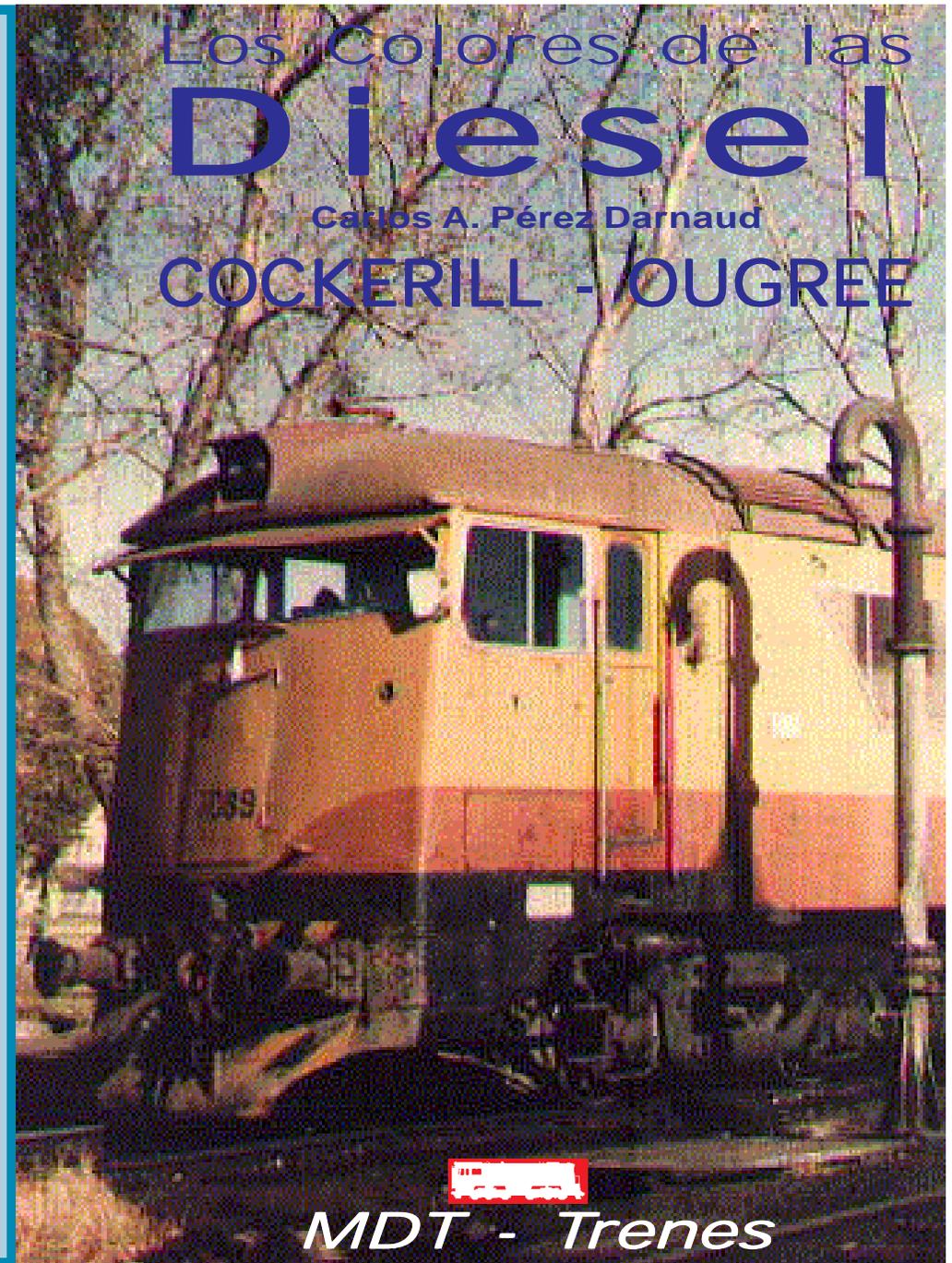


COCKERILL OUGREE 2R-616-E

Variante europea de las Baldwin, que durante treinta años reinó por todos los servicios de la línea General Roca.

Lástima que al no ser producto de un fabricante clásico, no despertó el interés de otros modelos. Pero por sus prestaciones ganó un lugar importante en la historia de la tracción ferroviaria argentina.





 **Diesel**

Una realización de MDT Editores
Desde 1970 en la historia del Riel

De esta serie ya se encuentran publicados y disponibles los siguientes modelos:

*ALCO RSD 16
GENERAL ELECTRIC U 13 C
GAIA 1050 / 1300
COCKERILL - OUGREE 2R-616-E*

Según una idea de :
Carlos A. Pérez Darnaud

Con la colaboración de :
**Angela Novoa
Darío Saidman
Horacio Máspero
Milan Dimitri**

Fuentes

Departamentos de mecánica
de los Ferrocarriles Argentinos
Revista Diesel
Investigación Editorial

Portada

*Locomotora 7089 en la playa de Ingeniero White en 1990
FOTO: Darío Saidman*

Foto contratapa:

*Locomotora 7071, con el tren 112 con destino a
Plaza Constitución, en la estación de Tornquist en 1975.
FOTO: Carlos A. Pérez Darnaud*

Dirección Postal :
Condarco 2069
(1878) QUILMES
011-4253-8017



Tren carguero por la doble vía entre Saavedra y Bahía Blanca, durante los períodos de ensayo. Remolcado por la locomotora 7101. Foto fabricante.

Antecedentes

La Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, E.F.E.A., pone en servicio en 1959 estas 50 locomotoras en la línea General Roca.

Estas unidades son una versión europea, precisamente construídas en Bélgica, de las Baldwin Lima Hamilton, que en 1953 se habían hecho cargo de las rutas al sur de Bahía Blanca.

Dado el buen resultado obtenido de las Baldwin, la línea Roca quiso continuar con un modelo ya probado, pero como para ese entonces este fabricante, ya no fabricaba locomotoras, se tuvo que hacer la compra a una licenciataria de esta para poder cumplir con el cometido.

La propuesta original consistía en lograr con esas locomotoras la dieselización de los corredores Plaza Constitución - Bahía Blanca, Tandil y ramales, y aumentar la presencia de la tracción diesel en las rutas suburbanas de Buenos Aires. Esto es la teoría pues en la práctica pudo vérselas en varios servicios más.

Pretender continuar con una misma línea de locomotoras en nuestros ferrocarriles es toda una excepción, en especial para aquellos años donde nuestros ferrocarriles en su desordenado afán de modernizar su parque tractivo, se convirtieron en muestrario de marcas y modelos. Si bien las máquinas que nos ocupan tienen varios puntos en común con las Baldwin, son bastante diferentes como para incrementar el antedicho catálogo.



Estación de Bahía Blanca en 1968, Cockerill 7062 con tren de pasajeros de Plaza Constitución, con los colores de EFEA y el logotipo de Ferrocarriles Argentinos.

Descripción

Estas locomotoras fueron construidas por la casa Cockerill Ougree de Bélgica con licencia Baldwin Lima Hamilton (USA).

En lo básico se respetó el diseño de la licenciataria, pero con un estilo característico de las locomotoras europeas. Con dos cabinas de conducción en cada extremo de la unidad, sin morros, lo que permite una excelente visibilidad, este detalle evita el tener que dar vuelta la locomotora en los puntos de llegada de los trenes. Sus dos grandes ventanas nunca tuvieron rejillas de protección.

Entre ambos puestos de mando se encuentra la sala de máquinas, a la que se accede desde las cabinas, o desmontando el techo para reparaciones mayores en la planta motriz. Toda esta estructura descansa sobre dos bogies del tipo Trimont, de tres ejes cada uno, todos ellos motrices, con los motores eléctricos de tracción suspendidos por la nariz.

Sí bien las Cockerill poseen el mismo motor diesel e igual equipamiento eléctrico que las Baldwin, las belgas resultaron algo más potentes que sus antecesoras norteamericanas, esto se debe a la evolución, un modelo mejorado de generador principal en lo eléctrico y un distinto tipo de sobrealimentador en lo mecánico, lo que les permite entregar al gancho 100 HP más, con un menor consumo de combustible.

Recordemos que las Baldwin trajeron algunos problemas de índole eléctrico, que hubo que solucionar aquí mediante el trabajo de Siam Di Tella, estas fallas en el caso de las Cockerill, vinieron solucionadas de fábrica.

El sistema de frenos provisto por Westinghouse, es del tipo 6-SLAV, de aire comprimido para la locomotora y dual, vacío - aire comprimido para el tren.

A fines de los años 70, con el fin de darles una mayor producción de aire comprimido, algunas unidades fueron modificadas cambiando sus compresores por otros provenientes de G.A.I.A.

La línea Roca las clasificó como locomotoras mixtas, clase D.E. 123 y les adjudicó la numeración 7052 al 7101, la cual conservan hasta nuestros días.



*En la estación de San Carlos de Bariloche, la 7072 en Abril de 1974 con el tren Arrayanes
Foto: Jorge L. San Martín.*

Servicios:

Si bien la propuesta de origen consistía en la utilización de estas locomotoras en las rutas a Bahía Blanca y Tandil, ocurrió lo habitual en nuestros ferrocarriles, queremos decir que de lo planificado a lo realizado hay un largo trecho, como consecuencia de su parentesco con las Baldwin ocurrió que comenzaron a mezclarse los parques y los servicios, siendo moneda corriente que las Cockerill comenzaran a bajar a Zapala y Bariloche y las Baldwin a subir a Buenos Aires

En sus primeros años de servicio fueron locomotoras especialmente diagramadas en las rutas de trenes de pasajeros, tanto a Bahía Blanca y al sud del país, como así también por problemas en las locomotoras Alstom que corrían la ruta a Mar del Plata fue que las Cockerill, asumieran también estos diagramas, corriendo inclusive en los servicios de ramales donde su peso les permitiera entrar.



Febrero de 1973, tren carguero saliendo de Kilo5 con locomotora 7060

En 1967, con la transferencia a la línea Roca de las unidades General Electric U18C que tomaron la ruta a Mar del Plata, fue raro verlas en este servicio, pero no imposible, quedando nuestras Cockerill para las vías al sud.

En 1972 se abre un nuevo capítulo, con la incorporación de las General Motors GT22 que, como toda locomotora nueva se diagramaba a Mar del Plata, como así también los principales trenes de pasajeros.

Nuestras locomotoras tuvieron un cambio en sus servicios comenzando a ser más cargueras, en parte por la incorporación de nuevas y más potentes unidades, y por un cambio en la operación de la línea. La puesta en servicio de nuevos vagones de carga provistos con freno de aire comprimido, comenzó a marginar a las Baldwin de estos servicios por carecer de dicho sistema de frenado, transfiriendo estas a los trenes de pasajeros de menor importancia.

A partir de 1976, con la remotorización de las General Electric U18C, por ser más potentes tomaron algunas rutas de pasajeros y las cargas pesadas entre Kilo 5, Olavarría y Tandil. En 1980 con la radiación definitiva de las Alsthom, las U18 asumieron como base a Tandil, desplazando a las Cockerill de dicha ruta.



Locomotora 7074 en la estación de Tandil con el tren Sierras de Tandil en 1974.

Para ese entonces también hubo cambios con la incorporación de más General Motors, y la electrificación de parte de las rutas suburbanas, hechos estos que generaron una rápida radiación de la flota de Baldwin, comenzando a ser raro ver a las Cockerill en la zona de Buenos Aires, circunstancia que se acentuó luego de la inauguración de los servicios eléctricos, quedando nuestras locomotoras para la carga de Olavarría al sud.

En 1985, con más y nuevas General Motors GT22, comienza también la radiación de las Cockerill Ougree, disminuyéndolas a los servicios de maniobras y pequeñas cargas en la zona de Bahía Blanca.

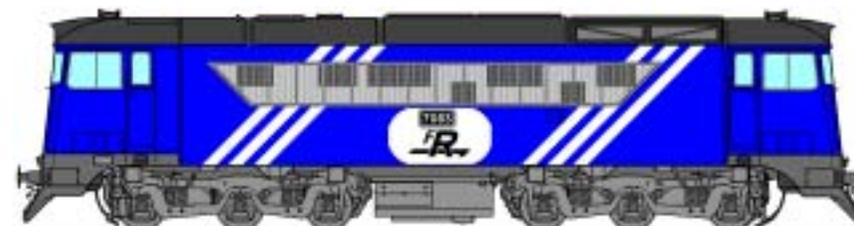
Así llegamos a 1991, con la privatización de parte de la red del ferrocarril Roca, en manos de la empresa Ferroexpreso Pampeano, hecho éste que limita aún más la utilización de estas locomotoras a unas pocas maniobras y cargas locales en la zona de Olavarría y Bahía Blanca.

Epoca Ferrosur Roca 1993 /



Las unidades recibidas por este concesionario, conservaron los colores de FA, colocando solo el logotipo de la nueva empresa.

Por lo visto hasta el presente, la utilización de estas locomotoras se limitará a su estado, y no recibirán reparaciones mayores, siendo desafectadas del servicio por fallas de importancia, es por ello que imaginamos que los colores de Ferrosur, nunca serán aplicados a las Cockerill. Los esquemas inferiores son una idealización y solo como curiosidad.



Epoca FA 1966 / 1992



Norma de colores NEFA1 durante la administración de Ferrocarriles Argentinos, con las dos variantes de frentes: Izquierda, con la escarpela heredada de la época anterior, esta sin la identificación empresarial inferior. Derecha, sin escarpela.

Pero cuando el fin de su vida parecía casi inevitable, la privatización de otra parte del Roca, esta vez en manos de FERROSUR, el fin no fue fulminante, pues esta empresa recibió con la concesión 10 locomotoras de esta serie, de las cuales solo 4 estaban en orden de marcha, y son utilizadas actualmente para maniobras y carga local en Bahía Blanca, Tandil y Neuquén.



Locomotora 7083, perteneciente a la dotación del concesionario Ferrosur Roca, corriendo entre Cinco Saltos y Neuquén. Foto: Richard Campbell.

En lo que respecta a los servicios locales, su trabajo fue bastante intenso desde el principio de sus servicios, la intención original consistía en que las Cockerill reforzaran la dieselización de las rutas locales, servicios que podían cumplir debido a su doble puesto de conducción, cosa no muy querida entre los *Fraternales*, que en cada cabecera debían obrar el cambio del puesto de mando, por cierta válvula del sistema de frenos nada cómoda de accionar.



Unidad 7063 por la vía Burzaco, en la zona local de la línea Roca en los años 70. Foto: Marcelo Arcas.





Locomotora 7064 por la vía Quilmes, en la estación de Bernal. Foto Horacio Máspero

En 1962, con la puesta en servicio de las General Electric U13C, exclusivas de las rutas locales, se intentó la dieselización completa de la línea urbana, sumando a los trenes traccionados los coches motores Fiat, que desde 1960 venían incorporándose también a los trenes locales haciendo los servicios de lanzaderas. Todo este aquelarre de cosas no logró eliminar por completo ni vaporeras, ni Cockeril, las cuales continuaron sirviendo en estas rutas.

El vapor se retiró de las formaciones locales hacia 1972, año en que, como consecuencia del traspaso de las General Electric U18 C de la vía general a la local, las Cockerill desaparecieron por algún tiempo de los servicios locales.



En la estación de Plottier, con el tren local a Neuquén. Foto Pablo Montesano.

Epoca E.F.E.A. 1959 / 1966



Colores y decoración que aplicó el fabricante, respetando las normas vigentes durante la administración de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (E.F.E.A.)

Detalle del frente con la escarapela con la sigla GR y la inscripción EFEA.

Luego de 1966 con la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos, se conservó esta decoración con el solo cambio en las inscripciones laterales, que fueron cambiadas por el logotipo de FA.



MUSEO DEL TREN

Situación del parque al 31/07/97

N°	SERIE	FC	STATUS	NOTAS
7095	3648	R	R 31/08/87	
7096	3649	FSR	R	
7097	3650	R	R ?/91	
7098	3651	FSR	R	
7099	3652	R	R	Locomotora choque en Altamirano
7100	3653	R	R 31/08/80	
7101	3654	R	R 02/09/87	

NOTAS:

FSR = *Ferrosur Roca.*

*7083** = *Unidad provista con compresores de locomotoras GAIA.*

D = *Desguazada.*

Hacia 1974 la línea afronta una de sus cíclicas crisis de tracción, que no podía solucionarse ni con la incorporación de locomotoras General Motors GR12 y G12 que venían a préstamo de la línea Sarmiento, hecho éste que motivó la vuelta de las Cockerill Ougree a la local por un par de años más. Esta crisis de tracción se solucionó con la eliminación de servicios.

En el capítulo que corresponde a los trenes locales del interior, corrieron en la zona Bahía Blanca - Alte. Solier y Bahía Blanca - Ing. White.

En los años 80° corrieron el tren INVAP, fletado para la Comisión Nacional de Energía Atómica entre San Carlos de Bariloche y Pyncaniyeu, servicio éste que desapareció debido a la poca confiabilidad que ofrecían estas locomotoras, ya con más de 25 años de vida útil.

Por último, también corrieron un servicio entre Gral. Roca y Plottier, tren éste que luego de un par de años de corrida, intentaron privatizar cambiando el tren por coches motores FIAT, los cuales fueron enviados a Neuquén, pero nunca entraron en servicio.



Los mandos de la Cockerill, un lugar de verdadero privilegio.

Consideraciones finales:

Para el que vivió muchos años en Tornquist, estas locomotoras fueron un ejemplar cotidiano, con su andar sereno y confiable, con un punto de observación incomparable, dada su cabina frontal, especialmente en los viajes nocturnos a Bahía Blanca, o en las soleadas mañanas corriendo con el tren Sierras de Tandil, o las calesitas de los trenes locales vía circuito.

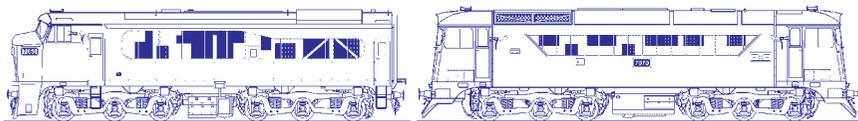
En fin, un sinnúmero de recuerdos de estas máquinas que hoy, al verlas en su ocaso, pretendo recordar en sus años de gloria, cuando aseguraron durante más de 30 años el tráfico en los rieles del Sud.

Quedan en la memoria mil cosas más, de esas que gustamos sacar a relucir en las charlas de andén.

Diferencias y Similitudes entre locomotoras:

Baldwin Lima Hamilton - DE 121: 7001 / 7051

Cockerill Ougree - DE 123: 7052 / 7101



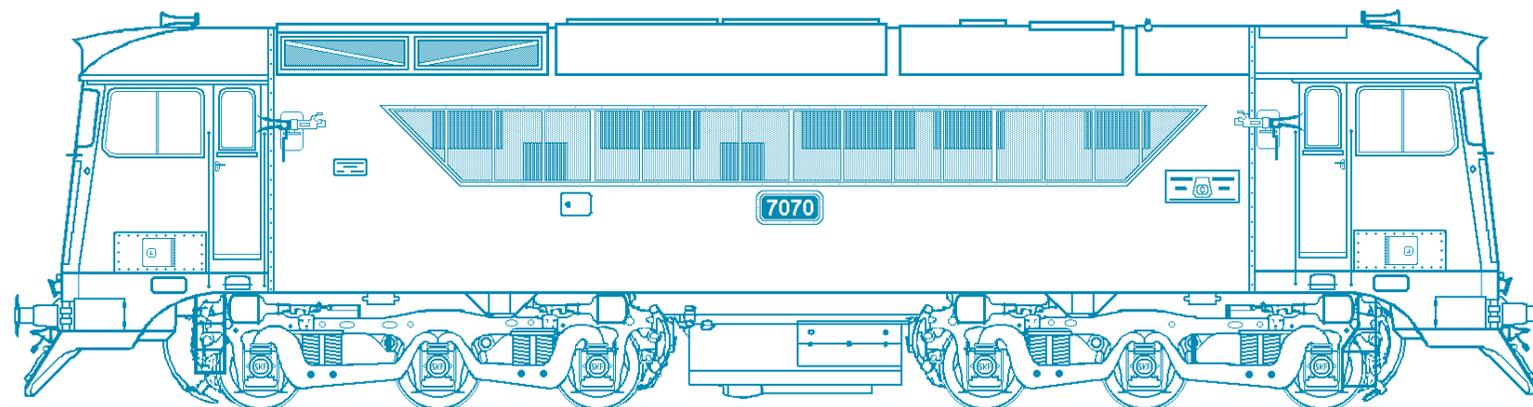
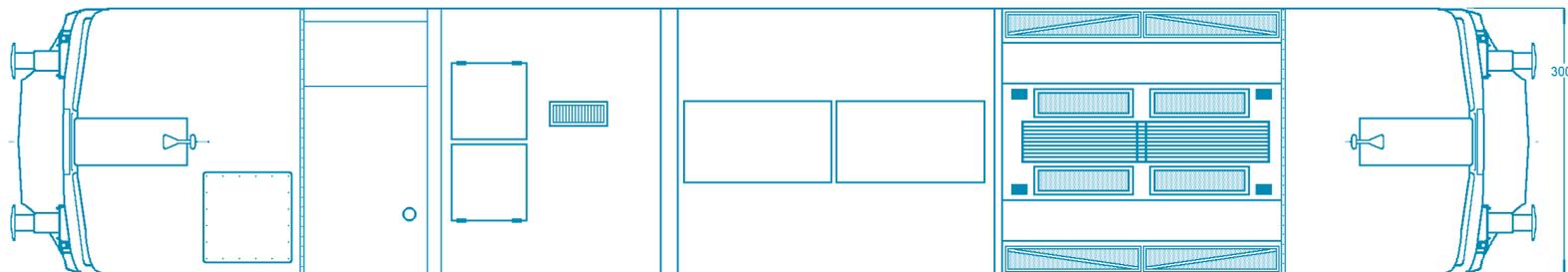
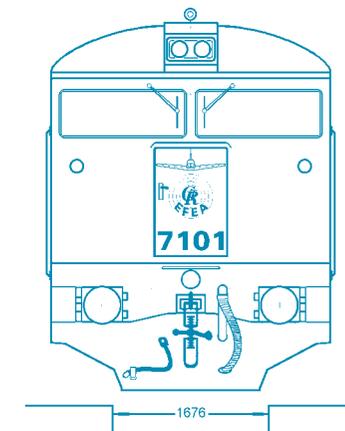
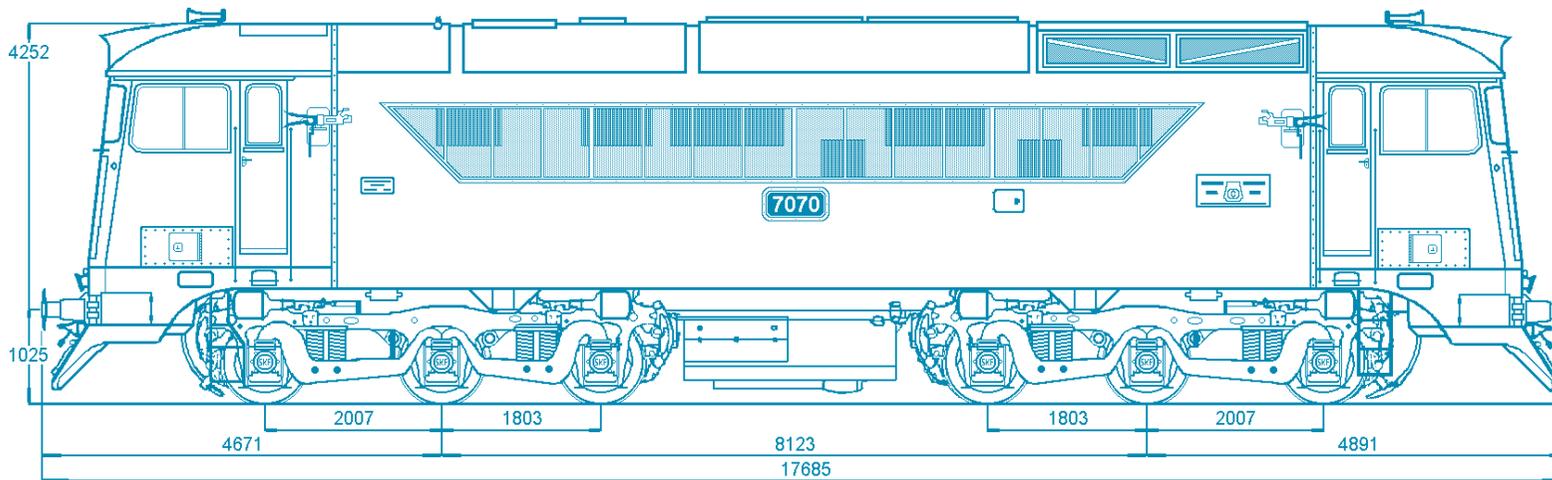
Unidades	: 7001 / 7051	7052 / 7101
Motor Diesel	: BALDWIN	COCKERILL
Cilindros	: 8 en línea	8 en línea
Modelo	: 608 SC	608 SC
Ciclo	: 4 tiempos turbosobrealimentado	
Diámetro del Cilindro	: 324 mm.	324 mm.
Carrera del Pistón	: 394 mm.	394 mm.
Potencia nominal:	: 1625 HP a 625 RPM	1750 HP a 625 RPM
Potencia al gancho:	: 1500 HP.	1600 HP.
Sobrealimentador	: Eliot H-704	Brown Boveri VTR400
Transmisión	: Eléctrica.	
Tipo Whyte	: Co - Co	
Trocha	: 1676 mm.	
Velocidad Máxima	: 120 Km/h.	
Peso en Servicio	: 105 Ton.	102 Ton.
Peso por Eje	: 17.4 Ton.	17. Ton.
Largo entre Topes	: 14.789 Mts.	17.680 Mts.
E.T. Inicial	: 31.436 Kg.	28.800 Kg.
E.T. Continuo	: 16.475 Kg.	16.500 Kg.
Cap. Combustible	: 2100 Lts.	3500 Lts.
Consumo combustible	: 180 gr/HP/h	165 gr/HP/h.
Generador	: WESTINGHOUSE	
Modelo	: 471 - BZ	471-B.
Potencia	: 1100 KW.	1180 KW.
Motores de Tracción	: 6	6
Fabricante	: WESTINGHOUSE	
Modelo	: 561 - A	561-A
Potencia	: 270 HP	270 HP.
Frenos	: WESTINGHOUSE	
Modelo	: 6-SLV	6-SLAV
Freno locomotora	: Aire comprimido	Aire comprimido.
Freno tren	: Vacío	Dual.



MUSEO DEL TREN

Situación del parque al 31/07/97

Nº	SERIE	FC	STATUS	NOTAS
7052	3605	R	R 30/09/87	
7053	3607	R	R 12/06/80	
7054	3608	R	R	
7055	3609	R	R /12/84	
7056	3610	R	R / /79	
7057	3611	R	R / /91	
7058	3612	R	R 31/12/80 D	
7059	3613	R	R 31/05/83	
7060	3614	FSR	R	Preservada Farroclub Argentino
7061	3615	R	R / /79	
7062	3616	R	R / /79	
7063	3617	R	R / /91	
7064	3618	R	R 31/08/84	
7065	3619	FSR	R / /92	Chocada
7066	3620	R	R 30/09/87	
7067	3621	R	R 31/12/86	
7068	3622	R	R 02/04/87	
7069	3623	R	R 27/06/80	
7070	3624	R	R 02/06/80 D	
7071	3625	R	R 27/06/80 D	
7072	3626	R	R	
7073	3627	R	R / /91	
7074	3628	FSR	R / /	
7075	3629	R	R 30/09/79 D	
7076	3630	R	R 31/12/80 D	
7077	3631	FSR	R	
7078	3632	R	R 27/06/80 D	
7079	3632	FA	R	
7080	3633	R	R 04/09/90	
7081	3634	FSR	R	
7082	3635	R	R	
7083*	3636	FSR	A	
7084	3637	R	R 30/09/80 D	
7085	3638	R	R 28/02/83	
7086	3639	R	R 27/06/80	
7087	3640	R	R 31/12/78	
7088	3641	FSR	A	
7089	3642	FSR	R	
7090	3643	R	R / /91	
7091	3644	R	R 31/12/80 D	
7092*	3645	FSR	R	
7093	3646	R	R / /91	
7094	3647	R	R 23/06/84	



COCKERIL OUGREE
2R - 616 - E
7052 / 7101

Escala 1:87
Medidas en milímetros

