

Un Falcon no es lo mismo que un Renault 18. Los muchachos del Norte del Río Grande siempre pensaron que no hay nada mejor que las pulgadas cúbicas, mientras que los de ambos lados del Sena creen que la vida recién empieza después de las 5000 vueltas.

Ponga esta idea sobre gatos y cámbiele las ruedas de caucho por unas de fierro con pestaña. ¿Ya está? Bueno. Pintada con brocha gorda, esa es la diferencia fundamental entre una locomotora típica norteamericana y una Alsthom CC 1850 HP.

Los motores con barras y estrellas son grandotes, simples, no giran a más de 1000 vueltas, tienen cilindros como para guardar pelotas de basquet, un generador masivo y más confiabilidad que Yatasto (Si no entiende, pregúntele a un burrero). Los de les enfants de la patrie vienen de a dos, son más chicos y finos y giran contentos a 1500. Claro que, para que sean fieles, hay que cuidarlos mucho más.

Son dos filosofías técnicas diferentes que han tenido días buenos y malos, cuyos éxitos y fracasos se han debido a razones más comerciales que técnicas.

Las Alsthom, más francesas que el Pernod y tan bonaerenses como el Pampa Larralde tuvieron características que se dieron juntas sólo esa vez en una locomotora argentina.



# Los Colores de las Diesel

ALSTHOM

CC 1850 HP

Carlos A. Pérez Darnaud



MDT - Trenes



*Fotografía del fabricante reluciente y retocada con la formación del Marplatense*

## **Portada**

*Locomotora 8008 próxima a partir de la estación de Barker con tren de cemento con destino a Tandil en Febrero de 1980*

*FOTO: CAPD*



# **Diesel**

**Una realización de Editorial MDT**  
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  
ALSTHOM CH 1850 HP*

Según una idea de :  
**Carlos A. Pérez Darnaud**

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

## **Fuentes**

Departamentos de mecánica  
de los Ferrocarriles Argentinos  
Revista Diesel  
Investigación Editorial

**Dirección Postal :**  
**Condarco 2069**  
**(1878) QUILMES**  
**01 - 224-8658**

# ALSTHOM



*La 8010 con un tren local en la estación de Berazategui, en los 60.*

Abortado en 1955 el proyecto FADEL y definiendo que la tracción ya sería confiada a equipos diesel, el Ferrocarril General Roca se abocó a la búsqueda de máquinas para tirar de los principales trenes de pasajeros de larga distancia por la red troncal dentro del territorio bonaerense. En 1956 se encargó a la firma francesa Alsthom, 25 unidades similares a las CC65000 que se estaban construyendo para la SNCF, con pequeñas diferencias en la ubicación de las luces de los frentes, la instalación de miriñaques, y sin la caldera para la calefacción a vapor del convoy.

Con esta compra, Argentina, Argelia y Francia fueron los únicos países en utilizar este modelo. Por esos años, en Argelia ardía la revolución que más tarde condujo a la independencia y las máquinas, que en lugar de los V12 tenían dos V16 de 1100HP, recibieron un blindaje en la parte superior de las cabinas para proteger a la tripulación de los ataques de los guerrilleros del FLN. También se mandó una a prueba a España, con los V16, pero no fue aceptada porque la RENFE se decidió finalmente por la tecnología norteamericana de Alco.

El Estado encaró el proceso de modernización con la premisa de que lo nuevo se viera, ergo, había que comprar material rodante, hacer grandes obras, como el viaducto Sarandí, pero invertir en la vía bastante poco, si total los pasajeros no la ven, la carga no cuenta los días y a las vacas, aunque se quejen, nadie las entiende.

En ese momento, la SOFRERAIL de Francia estaba prestando asesoramiento técnico para la reconstrucción de máquinas a vapor y de paso consiguió el pedido de las Alstom.

Esta joyita de 108 toneladas de peso, verbigracia 18 por eje y capaz de desarrollar 125 kilómetros por hora en una vía hecha para correr trenes a 80 y al límite de la capacidad de los rieles, evidentemente nunca podría llegar a las prestaciones que lograba en Francia, dado que en el Roca el caos ya se hacía sentir y la veloz máquina para expresos de pasajeros terminó haciendo de todo.



*La 8004 en 1965, pasando por Kilo 4 con un tren general a Mar del Plata*

## Vive La France!

La Francesa, que fue la más europea de nuestras locomotoras, tenía líneas aerodinámicas con un estilo bastante utilizado por los fabricantes del viejo mundo. Alta y con el techo chanfleado, tenía las ventilaciones laterales adornadas con una rejilla bordeada por baguetas de aluminio pulido, lo mismo que en la trompa, donde en la gran puerta brillaban el anagrama de la G y la R y el numerador. En el centro había un enorme faro de cabecera y justo sobre los paragolpes, dos grandes luces de posición.

Una particularidad consistía en los puestos de mando, que a pesar del tamaño de la trompa, eran de reducidas dimensiones. A ellos había que subir por una escalerilla desde la sala de máquinas pues se encontraban en un nivel más alto. Cuando uno llegaba a este lugar de privilegio se encontraba con una vista espectacular y una gran sensación de poderío, siempre y cuando no fuera conductor, porque para trabajar resultaba bastante incómodo. El pupitre de con-



*En Francia la 66012 reconstruida y luciendo todas sus galas, operando en trenes históricos por las vías de la SNCF.*

*En Argentina la 8018 salvada y en manos del Ferroclub, espera el utópico sueño de volver a vivir.*





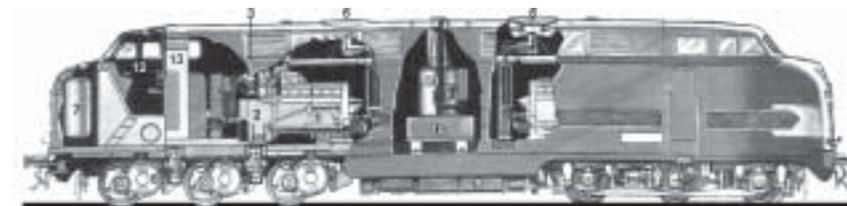
*Una de las 37 Alsthom argelinas, con el blindaje en el techo para defender a la tripulación de los atentados.*

*¿O para viajar de Temperley a Haedo?*



*Por la campaña francesa la 66005 vuelta a la vida para operar en manos del ferrocarril privado AGRIVAP.*

trol estaba en el centro, detalle que sólo se repitió en las Werkspoor 1500 y en las FADEL. Esto hacía que el maquinista prácticamente tuviera que correr los trenes de pie, pues de utilizar los espartanos asientos, se veía bastante mal, sumado a esto el hecho de que las ventanillas seguían la línea superior chanfleada, así que cuando llovía, había que tenerlas cerradas para no mojarse más que en una vaporera. Poco tiempo después de la incorporación les fueron poniendo unas viseras que les daban aspecto de pagoda.



*Corte de la locomotora Alsthom 060 DB de la SNCF, de las que derivaron las del Roca.*

- 1/ Motor diesel.*
- 2 / Generador principal (Dinamo).*
- 3 / Generador auxiliar.*
- 4 / Compresor-exhaustor.*
- 5 / Ventilador de motores de tracción.*
- 6 / Ventiladores de los radiadores.*
- 7 / Depósito principal aire comprimido.*
- 8 / Motor de tracción.*

- 9 / Depósito de combustible.*
  - 10 / Depósito de agua.*
  - 11 / Caldera para la calefacción del tren.  
(Las máquinas argentinas no la tenían)*
  - 12 / Cabina de conducción.*
  - 13 / Gabinete eléctrico.*
- Este dibujito apareció en el libro para niños "La Gran Aventura de las Máquinas" de editorial Larousse*

En la cabina había una puerta inclinada que daba acceso al interior de la trompa, donde había tanto espacio que se podía estar erguido. La puerta frontal se abría hacia adentro y también se trasponía sin inclinar la cabeza.

Estaban montadas sobre bogies tipo Pennsylvania, con resortes helicoidales y balancines dobles debajo de las cajas de ejes. Los seis motores de tracción estaban suspendidos por la nariz. La sala de máquinas era amplia y alojaba los dos motores diesel MGO modelo V12 175-SHR, hechos por la Societé Alsacienne de constructions Mécaniques, de 925 caballos a 1500 vueltas, sobrealimentados con dos turbocompresores Napier HP100. En los doce cilindros en V a 60 grados se usó el sistema de biela madre y bieleta, o sea que en cada codo del cigüeñal había una sola biela, de la que salía una bieleta para el pistón que estaba del otro lado. En la mayor parte de los motores en V, en cada codo hay dos bielas, una atrás de la otra, lo que hace que uno de los



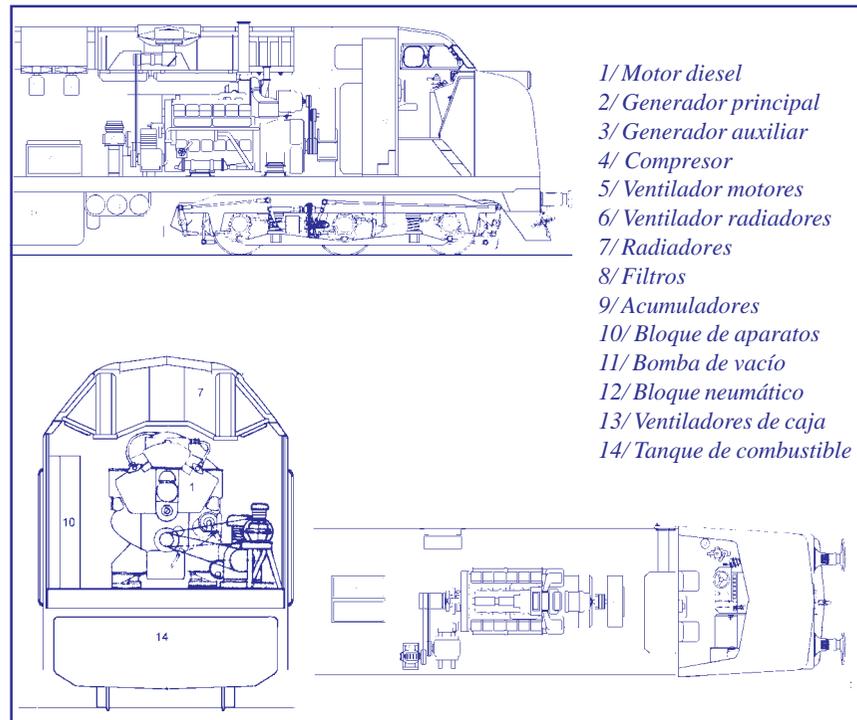
*El puesto de mando de las Alsthom, con el pupitre al centro y la manivela del controller con volante.*

lados de la V esté un poco desfasado con respecto al otro, pero en los que tienen biela y bieleta, las dos líneas de cilindros están en el mismo plano y el motor se hace un poquito más corto.

El generador estaba acoplado directamente al cigüeñal, del lado de la cabina, y de su eje partían correas trapezoidales que movían el generador auxiliar y el soplador de los motores de tracción. En la otra punta del cigüeñal, otro tren de correas movía el compresor y la bomba de vacío y otra correa vertical accionaba en el techo el ventilador de los radiadores, que tenía un engranaje cónico y un acople electromagnético. Los únicos ventiladores eléctricos eran los que forzaban el aire para la ventilación de la sala de máquinas. En las puntas, contra los mamparos de las cabinas, estaban los tableros eléctricos, encerrados en sendos gabinetes desmontables. Se podía usar sólo un grupo motriz, en cuyo caso, traccionaba nada más que el bogie adyacente.

El sonido de una Alsthom era fascinante. Las 1500 vueltas, andando a casi 90 kilómetros por hora por la recta de Hudson a Pereyra, producían un silbido agudo parecido al de los (también bimotores) AVRO 748 que en aquella época volaba Aerolíneas. No era poca cosa estar parado en un andén y verla acercarse cabeceando, sobre todo si traía un rápido de los que los sábados llevaban a los burreros a La Plata.

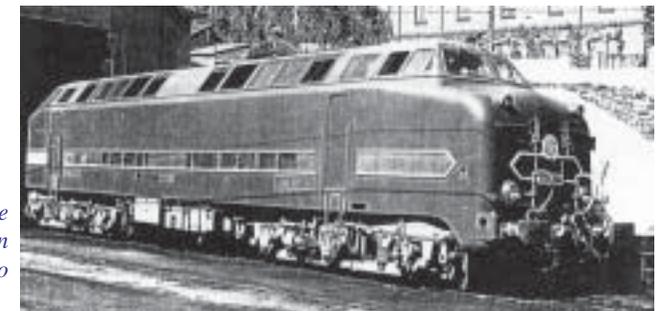
El Roca clasificó a las Alsthom como serie DE122 y les asignó la numeración 5201 al 5225, que se cambió en 1958 con la creación de EFEA por la del 8001 al 8025, la cual conservaron hasta el final de sus días en servicio.



## Las Alsthom en Francia, España y Argelia



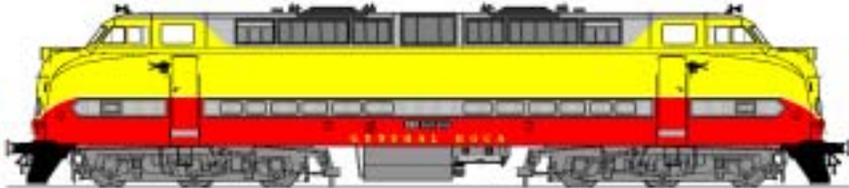
La 65006 de la SNCF saliendo de un túnel cerca de Chinon, en Francia, en 1989. Nótese que las locomotoras francesas carecían de miriñaque y farol de cabecera. Algunas Alsthom francesas fueron compradas por la empresa AGRIVAP.



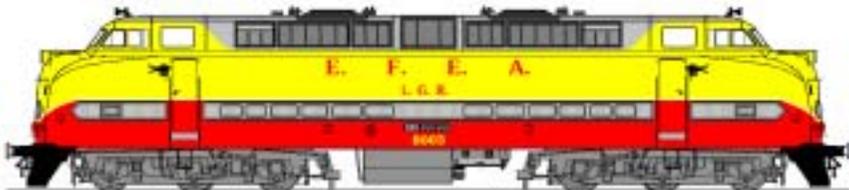
La 060 DB6 que fue probada en España, en el depósito madrileño de Príncipe Pío.

# Los Colores

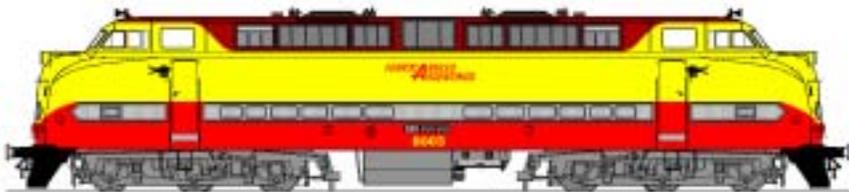
Las Alstom no fueron pródigas en colores. El esquema de pintura inicial fue el mismo rojo y amarillo que ya tenían las Baldwin RF615E. A lo largo de los años las únicas variaciones fueron el color del techo y el tamaño y estilo de la tipografía de las siglas. Las baguetas y rejillas, por suerte nunca fueron víctimas de un pincel y con más o menos brillo, dignificaron más de una carrocería abollada y roñosa y con la pintura saltada.



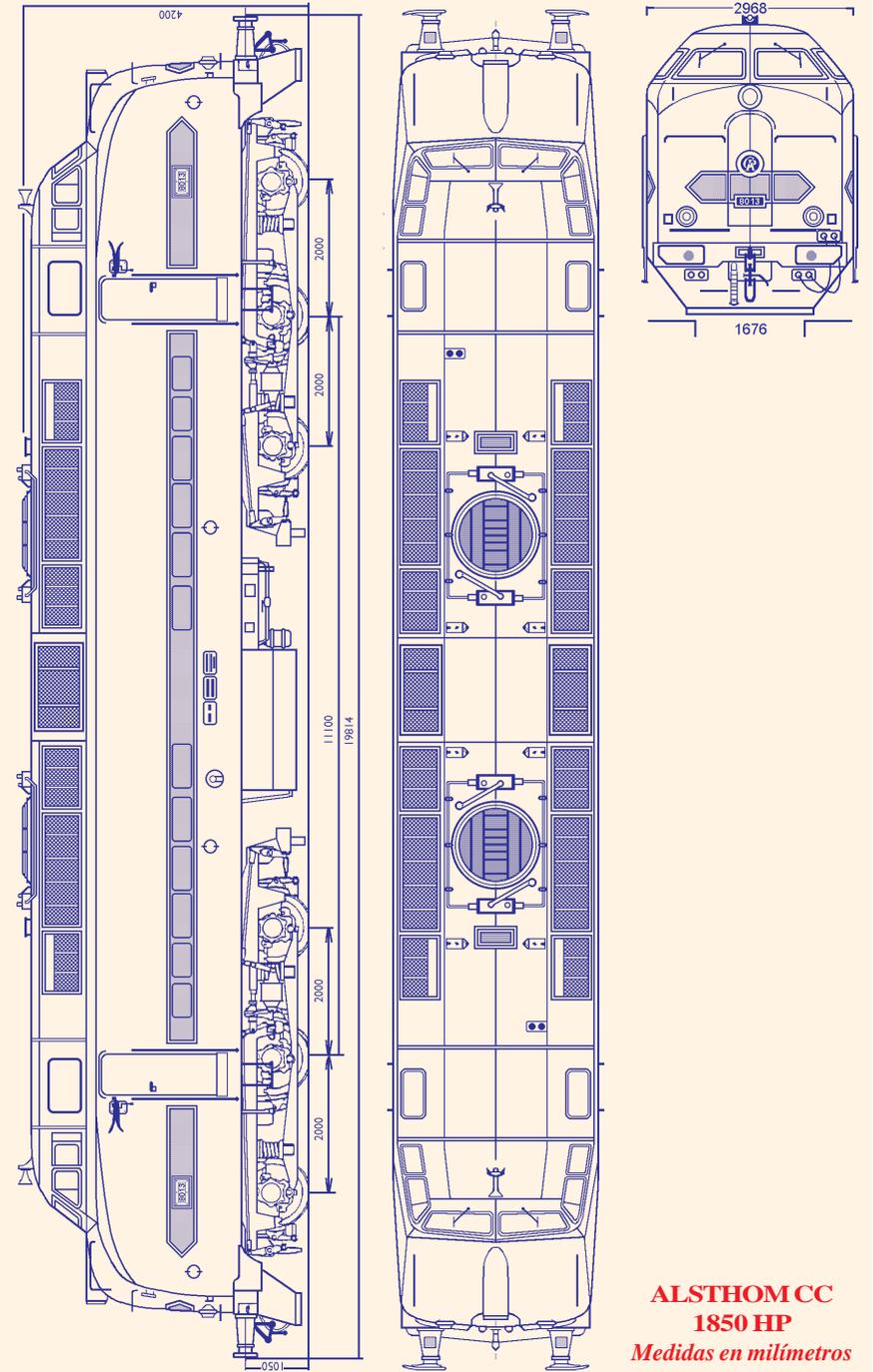
*Original, en amarillo y rojo con techo plateado, rodados en negro y la gran inscripción lateral General Roca.*



*En la época de E.F.E.A., 1958 a 1966 igual a la anterior pero con las inscripciones en rojo E.F.E.A. L.G.R.*



*Epoca de Ferrocarriles Argentinos, con el techo en borravino y la inscripción lateral del logotipo de FA.*



**ALSTHOM CC  
1850 HP**  
*Medidas en milímetros*



# MUSEO DEL TREN

Situación del parque al 30/08/98

Fabricante: **Alsthom CC 1850 HP**

Año: **1957/8**

Nº	FC	Status
8001	R	R/D
8002	R	R/D *
8003	R	R/D *
8004	R	R/D *
8005	R	R/D *
8006	R	R/D *
8007	R	R/D
8008	R	R/D *
8009	R	R/D
8010	R	R/D *
8011	R	R/D *
8012	R	R/D
8013	R	R/D
8014	R	R/D *
8015	R	R/D
8016	R	R/D *
8017	R	R/D *
8018	FCA	R
8019	R	R/D
8020	R	R/D
8021	R	R/D
8022	R	R/D *
8023	R	R/D *
8024	R	R/D *
8025	R	R/D *

\* Reconstruída por ASTARSA 1965/69

FCA Preservada Ferroclub Argentino

*Locomotora 8008 con tren carguero entre Barker y Tandil en Febrero de 1980*



*En 1973 con una formación de carga saliendo de Kilo 5.*

dios de Escalada, donde ahora descansa entre tantas otras reliquias.

Una de las últimas y en cierta manera más antipáticas etapas del proceso actual de concesiones ferroviarias viene siendo la venta de toda la chatarra diseminada por playas de maniobras, estaciones y talleres a todo lo largo del país. Los últimos despojos de las Alsthom, junto con cadáveres de coches motores FIAT y cascarones de Werkspoor, fueron desguazados en su última morada de Tolosa, desde donde, en la época de los coches marrones, salían todas las mañanas a buscar el tren.

*La 8008 entre las sierras de Tandil.*





*A fines de los '60 un local a La Plata saliendo de Plaza Constitución.*

En Marzo de 1980 se emitió finalmente la orden de radiarlas y salvo las que ya habían sido convertidas en chatarra dos años antes, todas menos la 8021, que terminó sus días en Talleres Spurr, llegaron a las ruinas del antiguo galpón de vapor de Tolosa para esperar el pérfido soplete, que les cayó encima a la mayor parte durante 1985.



De todas esas locomotoras ya condenadas, la 8018, casi completa, fue apartada y encontró refugio en una de las vías del galpón diesel como parte de las máquinas que fueron reservadas para el todavía hoy futuro Museo Nacional Ferroviario. Los años que vinieron no la trataron muy bien que digamos y fue perdiendo pieza tras pieza (por supuesto, las de aluminio o bronce, no sé si me comprende..) hasta que, en 1991, el Ferrocarril Argentino consiguió hacerla trasladar hasta la sede de Reme

*En Febrero de 1980 los días de las Alsthom llegaban a su fin. La 8013 entrando a Tandil procedente de Las Flores.*

Nº de Orden -----: Año : 7/1957-2/1958  
 Fabricante -----: Alsthom DB  
 Nº de Serie -----:  
 Modelo -----: CH 1850 HP

LINEA .....: Roca Roca  
 CLASE .....: DE - 122 DE - 122  
 Numeración .....: 5201/5225 8001/8025

MOTOR DIESEL .....: M.G.O. (2 por unidad)  
 CILINDROS.....: 12 en Vee  
 MODELO .....: V12 175 SHR  
 TIPO .....: 4 tiempos turbosobrealimentado  
 Diámetro del Cilindro .....: 175 mm  
 Carrera del Pistón .....: 180 mm biela / 192 mm bieleta  
 Potencia nominal .....: 925 HP a 1500 RPM por motor  
 Potencia al Gancho .....: 1800 HP

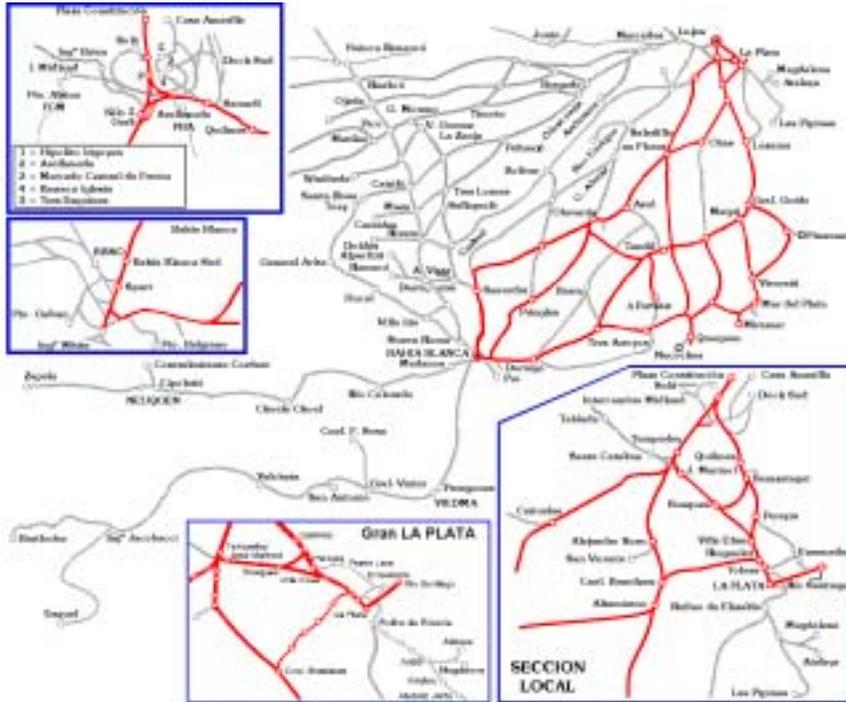
### DESCRIPCION, PESOS Y CAPACIDADES

Unidades .....: 8001 / 8025  
 Transmisión .....: Eléctrica  
 Tipo Whyte .....: Co - Co  
 Trocha .....: 1.676 mm.  
 Velocidad Máxima .....: 125 Km/h.  
 Peso en Servicio .....: 108 Ton.  
 Peso por Eje .....: 18 Ton.  
 Largo entre Topes .....: 19.814 Mts.  
 E.T. Inicial .....: 29.000 Kg.  
 E.T. Continuo .....: 15.500 Kg.  
 Generador .....: ALSTHOM  
 Modelo .....: GP 830 M5  
 Potencia .....: 750 KW. (2 por unidad)  
 Motores de Tracción .....: 6  
 Fabricante .....: ALSTHOM  
 Modelo .....: TA 643 A3  
 Potencia .....: 320 HP - C/U  
 Frenos .....: J. M. N. F.  
 Modelo .....: 3961



# Servicios

Las primeras máquinas fueron llegando al puerto de Buenos Aires a partir de Junio de 1957 y después de recibir los intercambiadores de palo Staff delante de las puertas laterales, empezaron a correr los pasajeros a Mar del Plata y Bahía Blanca. La 5001, junto con otras locomotoras, estuvo exhibida en Retiro en la Exposición del Centenario de los Ferrocarriles. Además, en una foto publicitaria de la misma época, apareció la 5209 al frente de los coches Budd del Marplatense, pero en realidad nunca lo corrió.



Además del servicio a Mar del Plata, trabajaron con los trenes a La Plata vía Quilmes y sus bases fueron Tolosa para las locales y el depósito de Kilo 1 para las generales, aunque nunca hubo un lote de máquinas para cada tarea, sino que se asignaban según la necesidad.

Entre 1965 y 1969, ASTARSA, que era representante oficial de Alstom en nuestro país, consiguió un contrato para reparar a nuevo un lote de 15 máquinas en la planta de San Fernando, usando repuestos originales y supervisión técnica aportada por el constructor francés. Los resultados de esta reparación no resultaron ni mejores ni peores que los que se obtenían en los talleres ferroviarios estatales, aunque probablemente el precio por unidad haya sido bastante más alto.



*Entrando a Plaza Constitución a mediados de los 60 con formación de antiguos "Pinoteas"*

A esas alturas, las General Electric U-18 que habían llegado del San Martín, empezaron a cubrir en las entonces famosas "cuatro horas y un ratito" los servicios a Mar del Plata y las Alstom fueron relegadas a los trenes a Las Flores y Chascomús y la carga. Las máquinas de Tolosa se concentraron en los rápidos de Constitución a La Plata y a las que se les rompía una de las plantas de fuerza, antes de mandarlas a Escalada para reparaciones generales, con un par de coches de madera, se les asignaba el trencito de Temperley a Río Santiago.

Con los años 70, llegaron al Roca las primeras General Motors GT-22, que se comieron los chicos crudos (Con 2500 burros cualquiera es banca...), quedándose con todos los trenes más importantes. Las Alstom, locales y de las otras, emigraron entonces a Tandil. Desde su nuevo domicilio, corrieron los trenes con piedra y los cementeros desde Barker, los cargas hacia el mar a través de la Sierra de los Padres, los de Tandil a Bahía Blanca por Coronel Dorrego y los trenes de pasajeros y carga desde Mar del Plata a Guido por la vía a Juancho y General Madariaga.

A medida que el tiempo transcurría, la cantidad de Alstom en servicio iba disminuyendo debido a la progresiva reducción de los stocks de repuestos, y quizás también a la indiferencia del Roca hacia una filosofía técnica distinta de la que se habían acostumbrado a manejar, operando con locomotoras de tipo norteamericano.

En el final de la década, ya confinadas en Tandil, las pocas francesas que iban quedando operativas, sólo corrieron los trenes de carga a Barker.



*La 8024 entrando a la playa de Temperley por el empalme de Kilo18 con un carga de Tandil.*

*Foto: Marcelo Arcas.*