

Motive Power on América Latina Logística-Central



all photos by the author

By Gregory J. Sommers

IN JUNE OF 1992,

a consortium was awarded a thirty-year concession to operate the former General San Martín (approx. 5400 km) and a portion of the former Sarmiento (approx. 700 km) in the Argentine Republic. Industrias Metalúrgicas Pescarmona (IMPESA), Román Marítima, Transpelt and Hugo Bunge headed the Consorcio Ferrocarril Central. Rail Development Corporation of Pittsburgh, PA was chosen as the operator. During the privatization, Conrail was an advisor. RDC also owns the Iowa Interstate and is the operator of railways

in Peru, Brazil and Estonia. On 26 August 1993 operations commenced on the "new" Buenos Aires al Pacífico. The BAP route is primarily an east-west mainline from Buenos Aires and Rosario to Mendoza. There are numerous branches that help to "feed" this main line at junctions such as Junín, Rufino and Justo Daract. The motive power situation on the BAP at the time of privatization and currently can be summarized in one word...Alco! Yes, many were actually built by Montreal Locomotive Works (MLW) Alco's Canadian Licensee; they are all Alcos for our discussion. The former General San Martín had been an Alco stronghold since dieselization. Ferrocarriles Argentinos trans-

> Still earning their keep: ALL FPD7 8413, built by MLW in 1957 for the General Mitre Railway, leads RSD16 8513 westbound through General Lavalle, Córdoba Province, on 26 August 2003. ALL continues to use the four remaining FPD7's in mainline service.

Todavía ganándose el pan: La FPD7 de ALL No. 8413, fabricada por MLW en 1957 para el Ferrocarril General Mitre, guía a la RSD16 No. 8513 hacia el oeste a través de General Lavalle, en la Provincia de Córdoba el 26 de agosto de 2003. ALL sigue utilizando las cuatro restantes FPD7 en servicios sobre la vía principal.

Análisis de Flota

Tracción en América Latina Logística-Central

Por Gregory J. Sommers

> The most numerous group of locomotives on the roster are the 38 MLW built RSD35's. These locomotives perform a variety of tasks, from shunting and local service to mainline assignments. Two of these 1963 built locomotives, BAP liveried 6454 and 6439, start out of Rufino on May 31 2003 with a loaded train headed for the Buenos Aires area.

El grupo más numeroso de locomotoras de la flota está compuesto por las 38 máquinas RSD35 construidas por la canadiense MLW. Estas locomotoras desarrollan una amplia variedad de tareas, que abarcan desde las maniobras y servicios locales a los servicios sobre la línea general. Dos de estas locomotoras, la 6454 y 6439 fabricadas en 1963, aún con esquema BAP, parten de Rufino el 31 de mayo de 2003 a la cabeza de un tren cargado hacia la zona de Buenos Aires.



> Acquired in 1996/7 from RENFE, these locomotives are the newest in terms of both date built, 1964-1971, and in service on the ALL roster. Unfortunately, they have not fared well. With only 4 out of 20 in service by this date, two on one train is a very lucky find indeed. Villa Constitución, B.A., 1 June 2003.

Adquiridas en 1996/7 de RENFE, estas locomotoras son las mas nuevas en términos de tanto su fecha de construcción (1964-1971), como en servicio para ALL. Lamentablemente, no han tenido un buen desempeño. Con sólo cuatro máquinas en servicio, de un total de veinte, encontrar a dos a la cabeza de un tren es un hecho afortunado. Villa Constitución, BA, junio 01 de 2003.

en una sola palabra: Alco! En efecto, muchas de ellas fueron construidas por la Montreal Locomotive Works (MLW), la licenciataria canadiense de Alco; y para nuestros fines son todas Alco. El anterior Ferrocarril General San Martín había sido una plaza fuerte para las Alco desde la dieselización. La empresa Ferrocarriles Argentinos transfirió 77 Alco al BAP. Muchas de estas máquinas no se encontraban en servicio y junto con la vía habían sufrido de mantenimiento diferido también -había una escasez de tracción-.

La tracción heredada de FA al momento de la privatización fue la siguiente:

Cantidad	Modelo
20	RSD16
51	RSD35
6	FPD7
4	GAIA
9	GA8

Además, el BAP recibió 10 locotractores.

El BAP puso en marcha un programa destinado a la rehabilitación de las Alco en sus bien equipados talleres de Mendoza. Además, el BAP ubicó 20 locomotoras Alco FPD9 en España. La Red Nacional de los Ferrocarriles de España (RENFE) se encontraba electrificando muchas de sus principales rutas y poseía abundantes cantidades de locomotoras en desuso. Desde los años 50 y al contrario de la mayoría de los países europeos, RENFE había favorecido la incorporación de locomotoras Alco, EMD y GE. Estas máquinas eran ideales ya que apenas necesitaban de mínimas modificaciones para poder operar sobre las vías del BAP y además, se encontraban disponibles para la venta a un muy bajo precio. Quince de estas locomotoras arribaron en 1996 y el resto lo hizo al año siguiente.

Durante 1998, el grupo IMPSA anunció su intención de despojarse de su participación accionaria tanto en el BAP como en el Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza. El Meso-

> Being the most common locomotive on the roster, the RSD35's nicknamed "Montrealitas," draw a variety of assignments. ALL liveried 6467 is at Rufino, Santa Fe Province on 30 May 2003. When delivered these locomotives suffered from a number of engine related problems until F.A. reworked the 6-cylinder 251-B prime mover.

Al ser una las locomotoras más numerosas de la flota, las RSD35 (conocidas como las "Montrealitas"), arrastran una variedad de trenes. ALL 6467 es fotografiada en Rufino, Provincia de Santa FE el 30 de mayo de 2003. Cuando fueron incorporadas, estas locomotoras sufrían una serie de problemas relacionados con el motor. FA luego modificó el 251-B de 6 cilindros.



ferred 77 Alcos to BAP. Many of these were not running and with the track suffering from "deferred" maintenance as well, motive power was in short supply. The motive power inherited from F.A. at the time of privatization was as follows:

Qty.	Model
20	RSD16
51	RSD35
6	FPD7
4	GAIA
9	GA8

In addition there were 10 "locotractors" transferred to BAP.

BAP began a program to overhaul the Alcos at their well-equipped Mendoza facility. In addition, BAP located 20 FPD9's (DL500s) in Spain. The Spanish State Railway Network, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), had been electrifying many routes and had a surplus of locomotives. Since the 1950's RENFE had favored Alco, EMD and GE locomotives unlike most of the rest of Europe. These were ideal in that they required minimal changes to operate on the BAP and were available at a very low price. Fifteen arrived in 1996 and the remainder the following year.

During 1998, the IMPSA group announced its intention to sell their interest in both the BAP and the Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza. The Mesopotámico is the only standard-gauged railway in Argentina. IMPSA sold their interests in both to the Brazilian company America Latina Logistica,

ALL. This Brazilian based company also operates the Ferrovia Sul-Atlántica railway concession in Brazil. With the sale, BAP became America Latina Logistica-Division Central. The Mesopotámico became ALL División Mesopotámica. The operations continued to be run by the Rail Development Corporation.

As BAP/ALL management upgraded the track and the highly skilled Mendoza shops increased locomotive reliability, the motive power "crunch" subsided. This improvement occurred during the operational headache caused by the rising water levels of a lake east of Rufino. The resulting several hundred-kilometer detour over trackage that had been branch line status, ate up a lot of time and motive power. BAP/ALL management succeeded and overcame this adversity.

The current motive power situation on ALL Central is still virtually 100% Alco. The most recently acquired locomotives, the ex-RENFE FPD9's, have not fared well. Their numbers have dropped to just a handful of units. Long strings of out of service FPD-9's are at Mendoza. During 2004, ALL has started to shop these out of service locomotives. Additionally, ALL has swapped with Trenes de Buenos Aires (TBA) 4 RSD35's for TBA's two RSD16's and two GT22CW's. This move provides ALL with four big locos and TBA with four "Montrealitas", which are better suited to TBA's commuter operations. When one considers all the factors, these locomotives have fared very well. The Alco's electrical system (GE) and simple, by today's standard, mechanicals allow everyday use to





> Despite their age, the "Americanas" (Americans) as the RSD16's are called, are the most admired locomotives on the ALL Central. Having left Schenectady, New York over forty-five years ago, these locomotives still have the reputation to be able to pull just about anything. BAP liveried 8506 gets some attention at Rufino on 28 February 2004.

A pesar de su edad las "Americanas", como se conoce a las RSD16, son las máquinas más admiradas por ALL Central. Partieron de Schenectady, Nueva York, hace más de cuarenta y cinco años y hoy todavía tienen la reputación de poder arrastrar casi cualquier cosa. La No. 8506 (en esquema BAP) recibe un poco de atención en Rufino el 28 de febrero de 2004.



potámico es el único ferrocarril de trocha estándar en la Argentina. IMPESA vendió su participación en ambas concesiones ferroviarias a la empresa brasileña América Latina Logística (ALL). Esta Compañía operaba la concesión Ferrovía Sul-Atlántica en Brasil. Con la venta, el BAP se transformó en la División Central de América Latina Logística. El Ferrocarril Mesopotámico se transformó en la División Mesopotámica de ALL. Las operaciones continuaron a cargo de RDC.

A medida que la administración BAP/ALL rehabilitó la vía y los talleres de Mendoza aumentaban la confiabilidad del parque traccivo, la escasez de tracción se volvió menos apremiante. Esto ocurrió durante el "dolor de cabeza" ocasionado por la subida de las aguas de un lago ubicado al este de Rufino. Como resultado de este fenómeno, se procedió a la utilización de una ruta varios cientos de kilómetros más larga que tenía status de vía secundaria, lo que absorbió muchísimo tiempo de tránsito y elementos de tracción. La gerencia de BAP/ALL se sobrepuso a esta adversidad.

La actual situación de tracción en ALL Central es todavía virtualmente cien por cien Alco. Las locomotoras de adquisición más reciente, las FPD9 de RENFE, no han tenido un buen desempeño. La cantidad de máquinas en servicio ha decaído y hoy apenas un puñado de ellas se encuentra trabajando. En Mendoza hay largas filas de máquinas FPD9 fuera de servicio. Durante el 2004, ALL comenzó a reparar estas locomotoras. Además, ALL ha intercambiado cuatro de sus RSD35 por dos RSD16 y dos GT22CW con Trenes de Buenos Aires (TBA). Esta movida le ha provisto a ALL de cuatro locomotoras grandes y a TBA de cuatro "Montrealitas", que son más adecuadas para la operación de sus cortos y livianos

About the Author

Gregory J. Sommers is a life long resident of Chicago, where he is a manager for UPS. He has co-authored two books and has written and contributed to numerous publications throughout the world. The author would like to thank Henry Posner III, Richard Campbell, Gustavo Bonetto and of course Daniel Thomas for their help and support with this article.

Acerca del Autor

Gregory J. Sommers es un residente de toda la vida de Chicago, donde es gerente en UPS. Ha sido coautor de dos libros y ha escrito y colaborado con numerosas publicaciones a lo largo y ancho del mundo. El autor quisiera agradecer a Henry Posner III, Ricardo Campbell, Gustavo Bonetto y por supuesto a Daniel Thomas por su ayuda y apoyo en la preparación de este artículo.

> A pair of 1958 built RSD16's ALL 8508 and BAP 8501 hustle seventy-five loaded wagons, grossing over 5,000 metric tons, through Vivero, Cordoba Province, on 27 August 2003. No. 8508 is painted in the first ALL paint scheme. This is the only ALL Central loco that was repainted in this arrangement.

Un par de RSD16 de 1958 (ALL 8508 y BAP 8501) a la cabeza de un tren de setenta y cinco vagones cargados, con un peso bruto de mas de 5 000 toneladas métricas, en Vivero, Provincia de Córdoba, el 27 de agosto de 2003. La No. 8508 se encuentra decorada con el primer esquema de ALL. Esta es la única locomotora de ALL Central que fue repintada con estos colores.



> Although lettered BAP, EMD GA8 5556, is actually on the ALL Mesopotámica. This GA8 has been regauged to 1435 mm (4'8 1/2"). The GA8 has two frame mounted traction motors that drive cardan shafts connected to the bogies. These seven locomotives represent the only EMD's on an otherwise all Alco 251 powered roster. Martín Coronado, BA, 5 June 2003.

Aunque decorada con el esquema BAP, la EMD GA8 No. 5556, en realidad se encuentra sobre los rieles de ALL Mesopotámica. Esta GA8 fue retrochada a 1435 mm. La GA8 tiene dos motores de tracción montados en el bastidor que accionan ejes cardánicos conectados a los bogies. Estas siete máquinas representan a las únicas EMD en la flota, que de otra manera es toda motorizada con motores Alco 251. Martín Coronado, BA, Junio 5 de 2003.



> One of the four ALL Central RSD35's. BAP painted 6440, is seen arriving at Villa Ballester with Train 2508 from Zárate on 29 November 2004. The "Montrealita" has been equipped with video cameras front and back for its stay on TBA. These units share assignments with TBA's own ex-RENFE RSD35's on this and the Victoria-Capilla del Señor line.

La 6440, una de las cuatro RSD 35 de ALL Central decoradas con el esquema BAP, es vista arribando a la estación de Villa Ballester a la cabeza del tren 2508 procedente de Zárate el 29 de noviembre de 2004. La "Montrealita" ha sido equipada con cámaras de video en la parte delantera y trasera durante su estadía en TBA. Estas unidades comparten la corrida de trenes con las RSD35 ex RENFE pertenecientes a TBA tanto en esta línea como en la que enlaza Victoria con Capilla del Señor.

trenes suburbanos e interurbanos de pasajeros. Cuando uno considera todos estos factores, estas locomotoras han tenido un desempeño extremadamente bueno. El sistema eléctrico GE y la simplicidad mecánica, comparada con los estándares actuales, permiten su utilización diaria en forma continuada.

La siguiente lista indica las locomotoras que se encuentran en "territorio" de ALL a noviembre de 2004, junto con la cantidad que se están operativas a esa fecha. De tanto en tanto, la empresa alquila locomotoras adicionales para cubrir el incremento de la demanda durante las épocas de mayor tráfico. Las locomotoras RSD16 son las preferidas por ALL al momento de alquilar máquinas adicionales. Esto queda demostrado en el resumen, ya que cuatro de las cinco locomotoras alquiladas en noviembre de 2004 eran RSD16. En algún momento, la gerencia de ALL deberá buscar reemplazos permanentes para algunas de las Alco, que hoy tienen más de 40 años en servicio! Las operaciones brasileñas de ALL han experimentado un crecimiento de tráfico récord y (afortunadamente para los amantes de las Alco) sus adquisiciones de tracción han sido dirigidas hacia este mercado. ALL compró decenas de locomotoras GE C30-7 de origen norteamericano para su utilización en Brasil. Será Argentina la próxima candidata en recibir C30-7s de reemplazo? ◇

continúe.

The following list indicates the locomotives "on property" as of November 2004 along with the quantity operational as of that date. From time to time, additional locomotives are leased to fill in during heavy traffic periods. ALL Central's "preferred" locomotives to lease are RSD16's. This can be seen on the summary as four of the five leased locomotives in November 2004 were RSD16's. At

some point, ALL management will need to address a permanent replacement for some of the Alcos which are all over forty years old! ALL's Brazil operations have been experiencing record traffic growth and (fortunately for Alco fans) their motive power acquisitions have been directed to this operation. ALL has acquired dozens of U.S. GE C30-7's for Brazil. Will Argentina be next to see C30-7's as replacement power? ◇

ALL División Central Motive Power Summary November 2004

GT22CW, 3 Units: Operational 3 EMD 1972(9021/9032), GMIC-Astarsa 1980 (9039)

9021 Leased from Ferrocarriles Mediterráneos SA (FEMED)
9032 & 9039 Leased from Trenes de Buenos Aires (TBA)

FPD 9 (Former RENFE class 321), 20 Units; Operational 3 Alco (2106-7) 1964, all others: CAF/Euskalduna (Spain) 1966-71

2106	2110	2122	2126	2147	2160	2167	2177
2107	2119	2123	2134	2155	2161	2171	2178
2109	2120	2125	2141				

GAIA (Repowered w/Alco 251), 5 Units; Operational 3 1966-67

5270	5272	5286	5287	5289			
------	------	------	------	------	--	--	--

GA8; 7 Units; Operational 5 BAP, 3 ALL Mesopotámica (regauged to 1435 mm) EMD 1962

5553	5555	5556*	5557	5560	5561*	5562*	5563
5554							

* on ALL Mesopotámica

RSD35; 51 Units; Operational 38 MLW 1963

6420	6427	6434	6441	6448	6455	6464	6472
6421*	6428	6435	6442	6449	6456	6465	6473
6422	6429	6436	6443	6451	6458	6466	6474
6423	6430	6437	6444	6452	6459	6467	6475
6424	6431	6438	6445	6453	6461	6469	6478
6425*	6432	6439	6446	6454	6463	6471	6479
6426	6433	6440*	6447*				

* Leased to Trenes de Buenos Aires (TBA)

FPD 7; 6 Units; Operational 4 MLW 1957

8402	8406	8410	8414	8417	8420		
------	------	------	------	------	------	--	--

RSD 16; 25 Units; Operational 22

8229	8453***	8497	8500	8503	8506	8509	8512
8248*	8488**	8498	8501	8504	8507	8510	8513
8448**	8496	8499	8502	8505	8508	8511	

* Leased from Ferrocarriles Mediterráneos SA (FEMED)

** Leased from Trenes de Buenos Aires (TBA)

*** Leased from Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEPFP)



> On a rainy spring day, TBA RSD16 8448 is heading east through Fournier, Santa Fe Province on 24 November 2004. The big Alco's 1800 horsepower is of much more use on ALL hauling freight than on TBA with their short commuter trains.

En un día lluvioso de primavera, la RSD16 No. 8448 de TBA se dirige hacia el este a través de Fournier, en la Provincia de Santa Fe, el 24 de noviembre de 2004. Los 1800 HP de las Alco grandes es de mucha más utilidad en ALL arrastrando los cargueros de ALL que en TBA con sus cortos y livianos trenes de pasajeros.