

La locomotora diésel-eléctrica N° 1 “Justicialista” pasó por la estación de José C. Paz

El 17 de enero de 1952, partió a las 6,00 horas con destino a la ciudad de Mendoza, desde la estación Retiro del Ferrocarril General San Martín, **pasando por la estación de José C. Paz, la locomotora diésel-eléctrica N° 1 “Justicialista”**, la primera construida por la Comisión Técnica Ejecutiva de la Secretaría de Transportes de la Nación Argentina¹.

Tres meses antes, el 16 de octubre de 1951, sobre la vía de acceso al Puerto de Buenos Aires, en un predio próximo a la estación Retiro del Ferrocarril San Martín, expresaba un cartel: “*La hicimos nosotros - Perón cumple*”, donde se exhibía una imponente locomotora azul de dos cuerpos, orgulloso resultado del Gobierno Nacional por establecer una industria pesada en el país en todos los campos posibles.

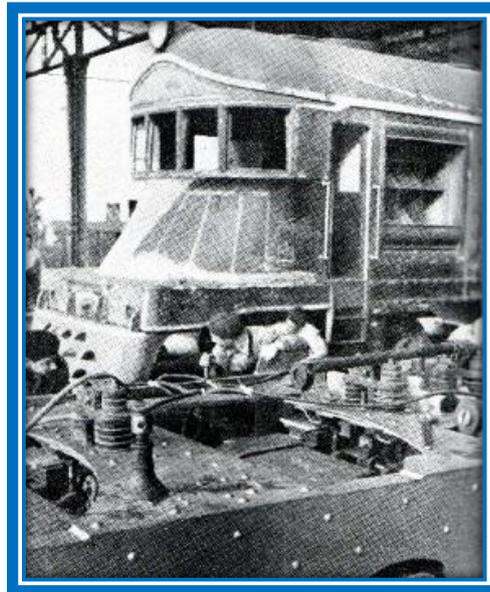


Locomotora diésel-eléctrica N° 1 “Justicialista” en exhibición

La construcción de esa locomotora, bajo la dirección del Ingeniero Pedro Saccaggio, presidente de la Comisión Técnica Ejecutiva de la Secretaría de Transporte de la Nación, y el Ingeniero Anacleto Tobar, único asistente, había comenzado en 1951 en los Talleres Liniers del Ferrocarril Nacional Sarmiento, utilizando personal y recursos de esa línea ferroviaria, debido a que la Comisión Técnica Ejecutiva no contaba con instalaciones, maquinarias, presupuesto y materiales propios para encarar la obra, solamente con ocho motores adquiridos a la firma Sulzar Frères S. A. en 1946.

¹ La presente Efemérides tiene como fuente bibliográfica y fotográfica el artículo de Julio César Pastine *La Fábrica Nacional de Locomotoras (FADEL) 1952-1955*, publicado en la Revista “Todo Trenes”, Año 10 N° 66, abril 2009.

La Comisión Técnica Ejecutiva había nacido con el ambicioso proyecto de diseñar y construir locomotoras diesel-eléctricas, que pudieran utilizarse en todas las líneas y servicios de los Ferrocarriles Argentinos, de ahí que sus esfuerzos comenzaron a orientarse hacia la concepción de una locomotora de amplia disponibilidad de potencia y fácil adaptabilidad a todas las clases de infraestructura, que presentaba la red de trocha ancha del país.



Locomotora diésel-eléctrica N° 1 “Justicialista” en construcción

La locomotora terminada era muy similar a la del Proyecto diseñado por el mismo Ingeniero Saccaggio para trocha angosta en 1946. Contaba con dos cuerpos unidos permanentemente a través de un acople mecánicamente rígido con conexiones eléctricas y neumáticas, con un puesto de comando en cada extremo del conjunto y con frentes planos ciegos en los extremos de acople de los dos cuerpos. Las carrocerías seguían líneas aerodinámicas con sus puestos de comandos dominando todo el frente, mediante la disposición de cinco ventanas cuadradas de bordes redondeados, sobre la que se erigía un imponente farol de cabecera circular, y por debajo de las ventanas, el frente se resolvía con una cuña horizontal hasta la línea del bastidor, que contenía los paragolpes, el gancho central con su enganche a tornillo y las mangueras de freno por vacío y aire comprimido; por debajo del frente del bastidor se desarrollaba un imponente miriñaque integral. Los laterales de cada cuerpo presentaban seis ventanales rectangulares, las cuatro más extremas cerradas y las centrales abiertas. Entre los ventanales se ubicaban intercalados cuatro orificios circulares, cubiertos por una malla de alambre que protegían los filtros de aire colocados en el interior. En cada extremo y sobre ambos laterales se ubicaban cuatro paneles de radiadores de refrigeración, disponibles de a dos para cada uno de los dos motores diesel que se hallaban montados en cada cuerpo.

En cuanto a los colores, la carrocería con frentes y laterales eran de color azul, con una franja ancha de extremos semicirculares en color arena cubriendo la zona lateral de las ventanas, separada del color azul por una guarda metálica plateada. En cada lateral estaba pintado en color crema “FERROCARRILES ARGENTINOS”, y entre ambas palabras, en color plateado a 45°, el nombre de la locomotora: “Justicialista”. Los techos eran de color plateado y se separaban del azul de los frentes y laterales, por una línea azul angosta y un burlete plateado, lo que formaba una especie de cinta tricolor azul–plateado–azul.

El frente, entre el farol y la línea de las cinco ventanas, tenía en bronce pulido un “sol” en bajorrelieve, rodeado de un arco de varillas doradas que asemejaban los rayos del sol. Por debajo de las ventanas había dos delgadas líneas de flejes de acero plateado, que nacían en el centro del frente por sobre la línea del bastidor, desarrollándose hacia los laterales hasta el pie de las puertas de acceso a las cabinas, siguiendo la forma de una “estela de proa”, similar a la forma ondeante del agua próxima a la proa de una embarcación que navega. En el punto en que se unían las dos líneas de la “estela de proa”, convergía el vértice inferior de un triángulo de color crema y lados laterales curvos, cuyo lado superior coincidía con el ancho de la ventana central, este color crema empalmaba en el marco de las cinco ventanas pintadas en el mismo tono, para destacarlos del azul de la carrocería. El frente del bastidor, que contenía los paragolpes, era de color rojo, y se continuaba hacia abajo en un imponente miriñaque integral plateado, con una gran nervadura central vertical y tres filas horizontales de orificios semicirculares calados en la chapa.

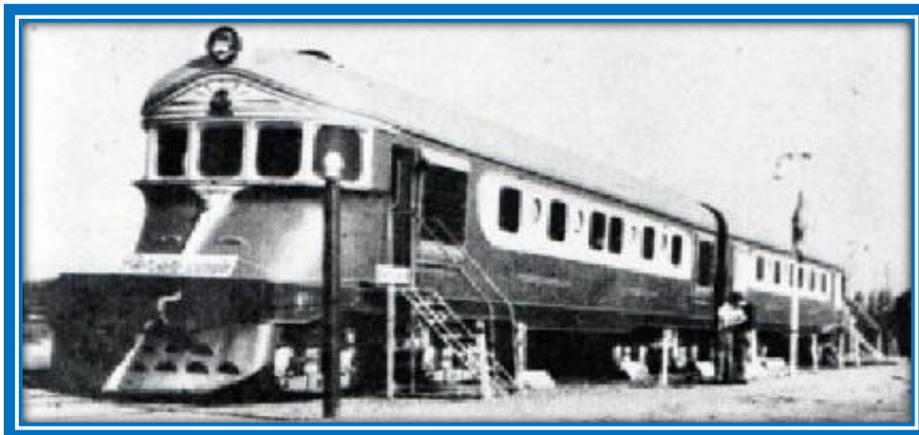


Vista de frente de la “Justicialista” N° 1

Los dos cuerpos de la locomotora en sus costados, presentaban dos detalles distintos en los extremos en concordancia con los frentes de la

locomotora. En el extremo de la izquierda se destacaba el “N° 1” de la locomotora, y en el extremo de la derecha una placa en bronce fundido en forma de silueta de ave, de cabeza y pico pequeños y de imponentes alas desplegadas hacia atrás en actitud de vuelo. En la placa estaba grabado: PROYECTO “ARGENTINO – CONSTRUIDO POR OBREROS FERROVIARIOS DIRIGIDOS POR SU AUTOR PCS – 1952”. La sigla PCS indicaba las iniciales del autor intelectual y líder del proyecto, el Ingeniero Pedro Celestino Saccaggio. Proyecto que cambió de titular, de “Saccaggio” en 1946 a “Argentino” en 1951.

Terminada la construcción de la locomotora, dentro del marco de los actos programados para celebrar el Día de la Lealtad, la N° 1 fue puesta en exhibición entre el 16 y 20 de octubre de 1951, sobre la vía de acceso al Puerto de Buenos Aires, en un predio próximo a la estación Retiro del Ferrocarril Nacional General San Martín, sobre la rotonda de las Avenidas Antártida Argentina y Ramos Mejía, entonces calle Maipú.



Locomotora diésel-eléctrica N° 1 “Justicialista” en exhibición

El 19 de octubre, a las 11,15 horas, el Presidente de la Nación, General Juan Domingo Perón, y una importante comitiva de funcionarios, iniciaron la visita oficial al predio de exhibición, siendo recibidos por el Ingeniero Saccaggio y una delegación de técnicos y obreros que habían participado en la fabricación de la locomotora. Después de que el Presidente de la Nación saludó a cada uno de los técnicos y obreros, se dio apertura al acto haciendo uso de la palabra el Ingeniero Saccaggio, sobre una escalera de madera colocada para acceder desde la vereda hasta la cabina de conducción. A continuación, habló el General Perón quien tuvo conceptos de elogio, estímulo y agradecimiento hacia el ingeniero y su equipo de trabajo, destacando la personalidad emprendedora y talentosa de Saccaggio, a quien definió como “Pionero de las Ferrocarriles Argentinos”, pasando a destacar que el objetivo no era dotar a corto plazo de este tipo de maquinaria a todos los ferrocarriles, sino demostrar que los argentinos pueden ocuparse de estas tareas. Para cerrar el acto, el Ingeniero Saccaggio invitó al General Perón a poner en

marcha la “locomotora más potente y más moderna de Sudamérica”, y luego conducirla en un breve recorrido sobre las vías del predio de exhibición.



El General Perón visita la exhibición de la “Justicialista” N° 1

Cuando finalizó la exposición de Retiro, la N° 1 regreso a los Talleres Liniers, que en adelante constituirían el depósito base de alistamiento y mantenimiento de las locomotoras “Clase Justicialista”.

El 20 de noviembre de 1951 se realizó la entronización de una imagen de la Virgen de Luján en el hall central de la estación 1° de Marzo, actual Once de Septiembre, cabecera del Ferrocarril Nacional Sarmiento. La imagen llegó a las 11 horas, “en procesión presidida por Monseñor Anunciado Serafini, Obispo de Mercedes”, en un tren especial proveniente de la ciudad de Luján, remolcado por la locomotora N° 1 “Justicialista”. Este viaje constituyó la primera circulación oficial de la locomotora remolcando un tren por una línea principal de los ferrocarriles.

Posteriormente la “Justicialista” inició una serie de viajes de exhibición y demostración, por las líneas de trocha ancha de la República Argentina.

El 8 de diciembre de 1951, la “Justicialista” con cinco coches, comenzó el primer recorrido por la línea del Ferrocarril Nacional General Roca entre Plaza Constitución y Mar del Plata, cubriendo el trayecto en 3,50 horas; regresando a Constitución el 10 de diciembre.

Cinco días después, a las 8,05 del 15 de diciembre de 1951, partió de la Estación Plaza Constitución con destino a San Carlos de Bariloche el tren especial N° 3079, con la N° 1 “Justicialista” y ocho coches. Se detuvo a las 14,30 en Bahía Blanca continuando su viaje a las 14,47 horas, llegando a Bariloche a las 6,40 del 16 de diciembre. El 20 de diciembre inició su regreso, arribando al día siguiente a Plaza Constitución.

Un mes después, **el 17 de enero de 1952, a las 6,00 horas, partió la N° 1 “Justicialista” con un tren especial de la estación Retiro del Ferrocarril**

Nacional San Martín con destino a la ciudad de Mendoza, pasando por la estación José C. Paz, donde seguramente una multitud de madrugadores se habrían reunido sobre el andén N° 2 para observar su paso, llegando a destino a las 17,40 horas, tras 11,40 horas de marcha a una velocidad de 130 km/h. La locomotora quedó en exhibición pública los días 18, 19 y 20 de enero.



La “Justicialista” a punto de partir hacia la ciudad de Mendoza en el andén N° 5 de la estación Retiro del Ferrocarril San Martín

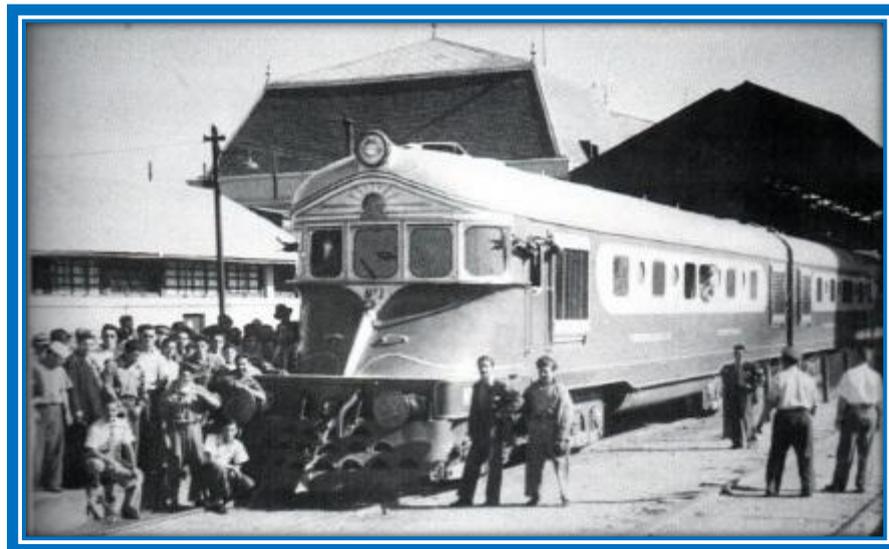
El 21 de enero, a las 7,10 la “Justicialista” partió de Mendoza hacia la ciudad de San Juan, quedando en exhibición desde su llegada hasta las 8,55 horas del martes 22, cuando emprendió su regreso a Mendoza.

El miércoles **23 de enero de 1952**, a las 7 de la mañana inició su regreso a Retiro, donde arribó a las 18,45, empleando 11,45 horas. **Nuevamente su paso por la estación de José C. Paz de la “Justicialista” reunió al vecindario, en este caso en el andén N° 1, para verla aproximarse desde el oeste continuando su viaje sin detenerse en la estación local hacia Retiro.**

A partir del 23 de febrero de 1952 y hasta el final de la temporada de verano, la “Justicialista” efectuó servicio público y regular de pasajeros en los trenes N° 51 y 50 “El Marplatense”, uniendo Plaza Constitución y Mar del Plata y viceversa, del Ferrocarril General Roca.

Posteriormente, el 19 de abril de 1952, la N° 1 “Justicialista” y su formación de cinco coches, a las 5 de la mañana emprendió por el Ferrocarril Nacional General Mitre un viaje entre Retiro y San Miguel de Tucumán, donde permaneció en exhibición hasta el 23 de abril. En este último día unió Tucumán con la ciudad de Córdoba, donde permaneció expuesta hasta el 26 de abril, que emprendió el regreso a Retiro, con una parada de exhibición en la estación Rosario Norte de 1 hora 16 minutos.

La N° 1 “Justicialista” realizó un último viaje de exhibición por el Ferrocarril Nacional General Mitre entre Retiro y Santa Fe, permaneciendo en exhibición en la estación Santo Tomé, distante cinco kilómetros de la capital santafesina, entre el 10 y 13 de mayo de 1952, corriendo trenes especiales entre ambas ciudades para que los vecinos de la capital provincial pudieran contemplar la locomotora en exhibición.



La “Justicialista” en la estación Mendoza del Ferrocarril General San Martín

El 1° de mayo de 1952, el Presidente de la Nación, General Juan Domingo Perón, al abrir el período de sesiones ordinarias se dirigió a la Asamblea Legislativa, donde, entre temas, informó que *“En 1951 fue puesta en servicio la locomotora diésel-eléctrica, bautizada por su ingeniero constructor con el nombre de ‘Justicialista’... ella fue construida con importantes innovaciones de patente argentina y que demostró, en las pruebas a que ha sido sometida, el más alto rendimiento. Señalo como objetivo del Segundo Plan Quinquenal en esta materia, la fabricación en serie de locomotoras a fin de afianzar en esto nuestra independencia económica”*.

Producto de este anuncio, el 19 de mayo de 1952 fue creada la Fábrica Nacional de Locomotoras con la sigla FADEL, produciéndose una segunda locomotora diésel-eléctrica, la N° 2 bautizada con el nombre de “Argentina”, realizando su primer viaje de prueba el 18 de diciembre de 1952, entre Liniers y Luján del Ferrocarril Nacional Sarmiento.

A partir del 1° de enero de 1953, ambas locomotoras, la N° 1 “Justicialista” y la N° 2 “Argentina”, cumplían el servicio de pasajeros entre Plaza Constitución y Mar del Plata a cargo de los trenes N° 23 y 24, con un horario acelerado.

Con la caída del gobierno del General Perón en septiembre de 1955, la locomotora N° 1 “Justicialista” fue rebautizada con el nombre de “Libertad”.