



# LOS TALLERES FERROVIARIOS

## Parte I

Por Juan Carlos Cena especial para el MONAREFA

3 de abril del 2025

***FERROCARRILES  
ARGENTINOS***



**EN FORMA PARALELA SE CONSTRUYERON TALLERES Y DEPOSITOS DE LOCOMOTORAS Y MATERIAL RODANTE Y REMOLCADO, DISTRIBUIDOS EN FORMA ESTRATEGICA POR TODO EL TERRITORIO FERROVIARIO.**

Con la nacionalización de los ferrocarriles, en 1948, los talleres ferroviarios pasaron a constituir un nuevo fenómeno: la formación de un complejo industrial ferroviario con 37 talleres diseminados por todo el territorio nacional.

En esos talleres se construyeron locomotoras a vapor serie 3500 en talleres Córdoba; Diesel La justicialista en talleres Liniers - Capital Federal; fabricación de llantas y Ejes en Forja Argentina, en la provincia de Córdoba; primeros coches con aire acondicionado en talleres de Tafí Viejo, provincia de Tucumán, que corrieron el tren El

Capillense; dormitorios, metálicos y vagones en Laguna Paiva, provincia de Santa Fe; en San Cristóbal, provincia de Santa Fe, se llegaron a fundir los block del motor Ganz; en talleres La Plata se llevaba adelante la rectificación de vías, cambios y señales.

A todo esto, hay que agregarle lo producido por los talleres Remedios de Escalda, Bahía Blanca, Spurr, provincia de Buenos Aires, Mendoza, Cruz del Eje, Junín, Monte Caseros, Paraná. En los talleres Lynch se llevó adelante el obrador de la electrificación de la línea Urquiza urbana, desde Federico Lacroze a estación Lemos. En todos los constructores estuvieron los técnicos y obreros argentinos.

## **LA INDUSTRIA FERROVIARIA ARGENTINA ¿DONDE ESTA?**

Antes de comenzar a escribir, sucintamente, sobre la Industria Ferroviaria Argentina deberíamos preguntarnos ¿Dónde está esa industria, donde están esos industriales llenos de prepotencia por desarrollar sus emprendimientos y por tratar de imponer, a como dé lugar, lo producido? Industriales que apelaron a todo para proveer a **Ferrocarriles Argentinos** maniatado: éste se transformó en un formidable mercado cautivo. Mercado que no supieron defender, sino que hasta último momento trataron de succionar la flaca teta de un ferrocarril en estado de obsolescencia, inducida por supuesto.

Esta industria comenzó su desarrollo a partir de 1950. En 1952 comenzaron a fabricar vagones de carga de distintos tipos, sobrepasando en 1968 los 4.200, fueron tiempos de auge.

El desarrollo, de la construcción de coches de pasajeros, se inició en el período 1959/60. Entra en funcionamiento, a pleno, Materfer (Material Ferroviario, perteneciente al grupo Fiat), después Grandes

Motores Diesel, perteneciente al mismo grupo. Empresa que usufructuó la primera privatización periférica, comenzó a reparar locomotoras Diesel. Previo a eso generó una migración del personal técnico de talleres Córdoba a esas plantas del grupo Fiat. Se llevaban el conocimiento acumulado por años, gratis. Este fenómeno migratorio inducido por nuestros industriales nacionales y extranjeros es parte del vaciamiento de las empresas del Estado que toma cuerpo después de 1955.

Decía, sobre el desarrollo en la construcción de coches de pasajeros, hasta 1968 se habían entregado 900 unidades de tipos: como coches de servicio general de 1ª y 2ª clase, coches suburbanos, de clase única, furgones, etc. Además de 250 coches motores de propulsión Diesel hidráulica, estando además contratos para la construcción dormitorios y coches comedores con aire acondicionado. Estos coches mencionados fueron diseñados en Talleres de Tafí Viejo. En lugar que se siguieran fabricando en ese taller, se derivó primero a la fábrica holandesa Werkspoor y luego al grupo Fiat, por orden del Estado Nacional. No hubo protesta que valga. Todo se derivaba.

La reparación de locomotoras primero, luego aparecieron las primeras locomotoras fabricadas en Grandes Motores Diesel por el año 1962. Para 1968 circulaban alrededor de 250 locomotoras de 1.000 a 1.350 C.V.

Ya en 1950, funcionaba dentro de Talleres Córdoba, Forja Argentina. Única planta en América Latina que fabricaba llantas y ejes. Establecimiento modelo, si los hubo. Era propiedad del Estado, éste había invertido en su instalación. Acá no hubo iniciativa, ni capital de riesgo, ni recursos genuinos de los privados. Fue un emprendimiento estatal. Después del 55 viene su debacle: se privatiza. Se transforma en Forja Argentina S.A., siendo por 1968 el contador Jorge Ramos su

representante ante la Cámara de Industriales Ferroviarios. Hoy, está cerrada la usina que proveía energía a esa planta, está totalmente derruida, las naves abandonadas.

Por eso mi pregunta inicial: ¿Dónde está Astarsa S.A.; Tamet S.A.; Fiat Concord; Siam Di Tella Ltda; Cometarsa SAIC; Callegari S.A. y tantas otras? ¿Qué fue de ellas? Ya no tienen el mercado cautivo de entonces: **Ferrocarriles Argentinos** que, de una empresa diseñada para el transporte, se transformó en una inmensa empresa de compras.

## **NOMINA DE LOS TALLERES DE FERROCARRILES ARGENTINOS**

### **F.C. BELGRANO**

Tafí viejo, Tucumán  
San Cristóbal, Santa Fe  
Laguna Paiva, Santa Fe  
Córdoba,  
Cruz del Eje, Córdoba  
Talleres Santa Fe.  
Los Hornos – La Plata  
Los Hornos Santiago del Estero  
Cambio y Estructura – Córdoba  
Forja Argentina – Córdoba

### **F.C. MITRE**

Rosario, Santa Fe  
Pérez, Santa fe

Villa Diego, Santa Fe

Planta Creosotado de durmientes, Villa Constitución, Santa Fe

### **F.C. ROCA**

Remedios de Escalada, Buenos Aires

Spurr, Buenos Aires

Bahía Blanca, Buenos Aires

Maldonado, Buenos Aires

Ing. White, Buenos Aires

Tolosa, Buenos Aires

### **URQUIZA**

Basavilbaso, Entre Ríos

Monte Caseros, Mendoza

Lynch, Buenos Aires

Paraná, Entre Ríos

Concordia, Entre Ríos

### **SARMIENTO**

Liniers, Capital Federal

### **SAN MARTIN**

Mendoza

Junín, Buenos Aires

Alianza, Santos Lugares, Buenos Aires

## TALLERES DE TAFÍ VIEJO –TUCUMAN





La localidad de Tafi Viejo está ubicada a 18 Km al norte de San Miguel de Tucumán, sobre el trazado de las vías del ferrocarril Belgrano. En él, se encuentran los talleres ferroviarios que en su época de esplendor fueron los más grandes de Sudamérica. Sus terrenos fueron concedidos por una renombrada y tradicional familia; los Méndez.

En estos talleres, que las sucesivas administraciones siguieron liquidando, conocieron su cierre definitivo, con el general Bussi, en plena dictadura cívico militar.

En ellos se supieron fabricar y reconstruir todo tipo de material rodante. Se reparaban 22 locomotoras a vapor por mes, se restauraban 22 coches de pasajeros, y 6 vagones de distinto tipo por día. *“Se fundían más 30 toneladas diarias de metal. La Sección Fundición fue una de las más adelantadas del país. Antes del cierre del taller, experimentó la fundición de los tremendos blocks de los*

*motores de las locomotoras diésel eléctricas. La sección calderería fabricaba calderas para las locomotoras de vapor. Por la capacidad de su personal técnico, como el ingeniero Anacleto Tovar, de renombre internacional, especialista en termodinámica, políglota, musicólogo; fábricas como la Henschel & Sohn GMBH, Kassel de Alemania, le enviaron el prototipo de una locomotora a condensación de vapor (no carga agua, recupera los vapores) para que el ingeniero Tovar, la probara y sugiriera modificaciones". El Ferrocarril - Juan Carlos Cena.*





REMODELACION  
HERNERIA GRANDE  
AÑO 1927  
Preservada 2444774

TALLERES FERROVIARIOS TAFI VIEJO



**1902- 12 DE MARZO – 2025**

## **123 AÑOS DEL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS TALLERES FERROVIARIOS DE TAFI VIEJO**

La construcción de los talleres que, el Ferrocarril Nacional General Belgrano posee en Tafí Viejo, situados a 18 kilómetros de la ciudad de San Miguel de Tucumán, fue iniciada el 12 de marzo de 1902 por la compañía alemana Streniz, bajo la presidencia del General Julio Argentino Roca. En 1904 comienza el traslado de los talleres y maquinas que los ferrocarriles del Estado poseían donde, actualmente, se emplaza la estación Central Córdoba, entre los materiales que se trasladan figuran un bastidor y las plantillas de los que serían los futuros coches del Tren Presidencial. A comienzos de 1906 se inicia su funcionamiento; en 1907 se inaugura la emblemática chimenea con la sigla FCCN (Ferrocarril Central Norte). Con el emplazamiento del taller, se inicia la llegada de los trabajadores que se emplazarán en la zona dando nacimiento a un pueblo obrero, ellos fueron los artífices de la construcción de la Villa Obrera y sus emblemáticos talleres. A dicho lugar llegó la empresa Dulor & Fischer que será la encargada de la construcción de las casas. Las mismas consistían en casas de Bloques de cemento tipo comunitarias intercomunicadas por patios intermedios y un largo corredor, tenían todo el confort necesario, con pisos de madera, baño, cocina etc., al Oeste de la ciudad todavía sobrevienen las casas del histórico barrio llamado **"La Villa Obrera"**.

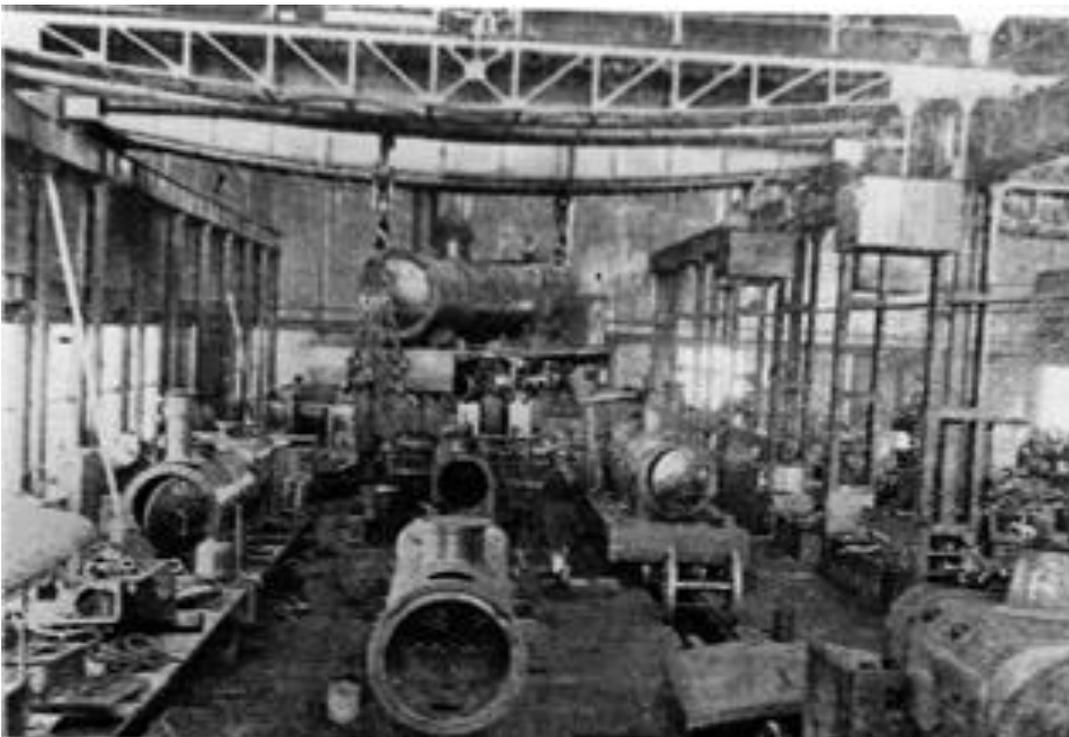
## **LA INAUGURACION**

Concluyéndose los trabajos de los talleres, a mediados de 1910, al final de la presidencia del Dr. José Figueroa Alcorta y a principios de la del Dr. Roque Sáenz Peña. En oportunidad de su inauguración asistieron entre otras autoridades, el titular de la cartera de Obra Públicas de la Nación; el Gobernador de la Provincia de Tucumán, Dr. Próspero Mena y el General alemán Von Der Colts que había sido invitado por el gobierno argentino para la conmemoración del primer centenario del 25 de Mayo de 1810. Este acto coincidió con la inauguración de la importante línea férrea que iba de Tucumán a la Quiaca, provincia de Salta, cuya construcción estuvo a cargo de la misma compañía y constituyó un avance cultural a las provincias y territorios más alejados del norte argentino.

## CONSTRUCCIÓN DEL TALLER

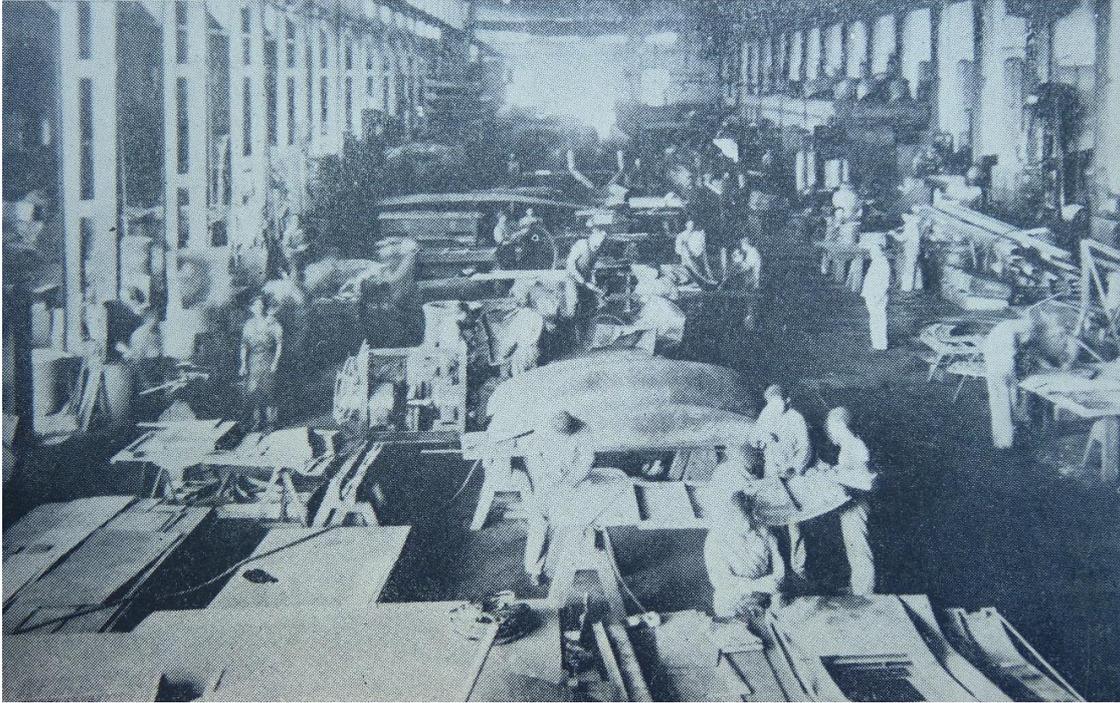


### CALDERERIA DE CALDERAS



en el caso de compañeros de ciertos ferrocarriles se manifestaba en todo su rigor, de al de otros de candente actualidad, como ser el aumento general de sueldos, el man-

TAFI VIEJO.—Aspecto del taller de Calderería de Chapas, donde se fabrican viseras para coches metálicos.



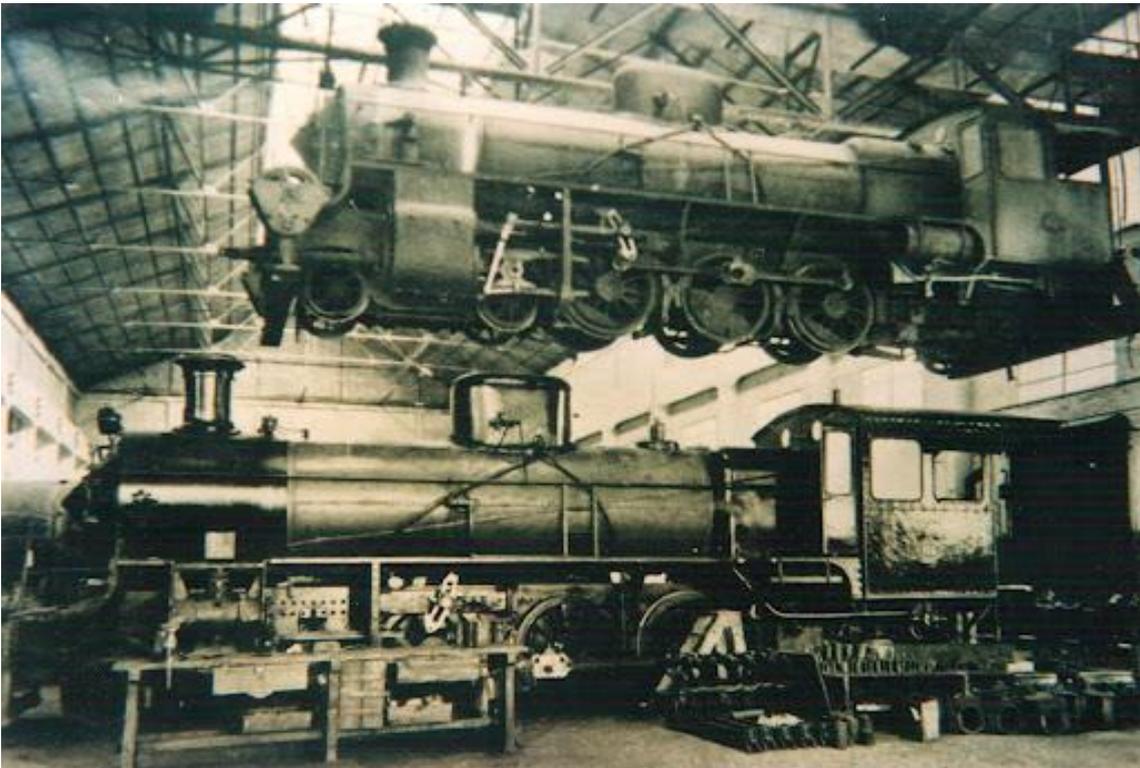


TAFI VIEJO. — Sección Montaje; es uno de los talleres más grandes de esta muestra.



TAFI VIEJO. — Sección Montaje; es uno de los talleres más grandes de esta muestra.

## SECCION AJUSTAJE DE LOCOMOTORAS



## PRIMERA LOCOMOTORA CONSTRUIDA EN TAFI VIEJO



## EDIFICIOS DE LOS TALLERES



## TALLER CONSTRUIDO VISTA PANORÁMICA







## HERRERIA TRABAJANDO CON EL MARTINETE



## TORNERIA TAFI VIEJO



## VISTA DESDE LA PASARELA





## CALLEJUELAS DEL TALLER





### PANORAMICA, HERRERIA Y LA CHIMENEA

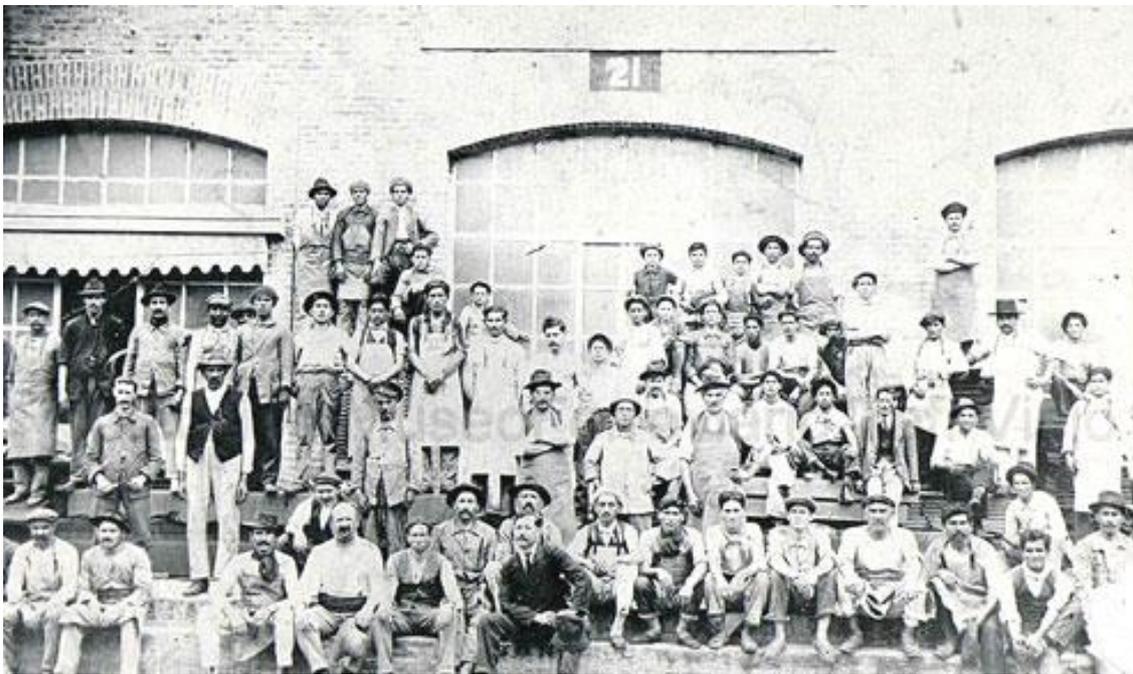


## ZONA DE VESTUARIOS Y TALLER



## TRABAJADORES DE TAFI VIEJO 1910





**En Talleres de Tafí Viejo se fabricaron coches con aire acondicionado** de diseño aerodinámico, dormitorios, coches de primera y segunda metálicos en 1944.

### **COCHES DE PASAJEROS DISEÑO AERODINÁMICO EL CAPILLENSE**





**COCHE CINE**



## COCINA TREN EL CAPILLENSE



## COCHE DORMITORIO METÁLICO



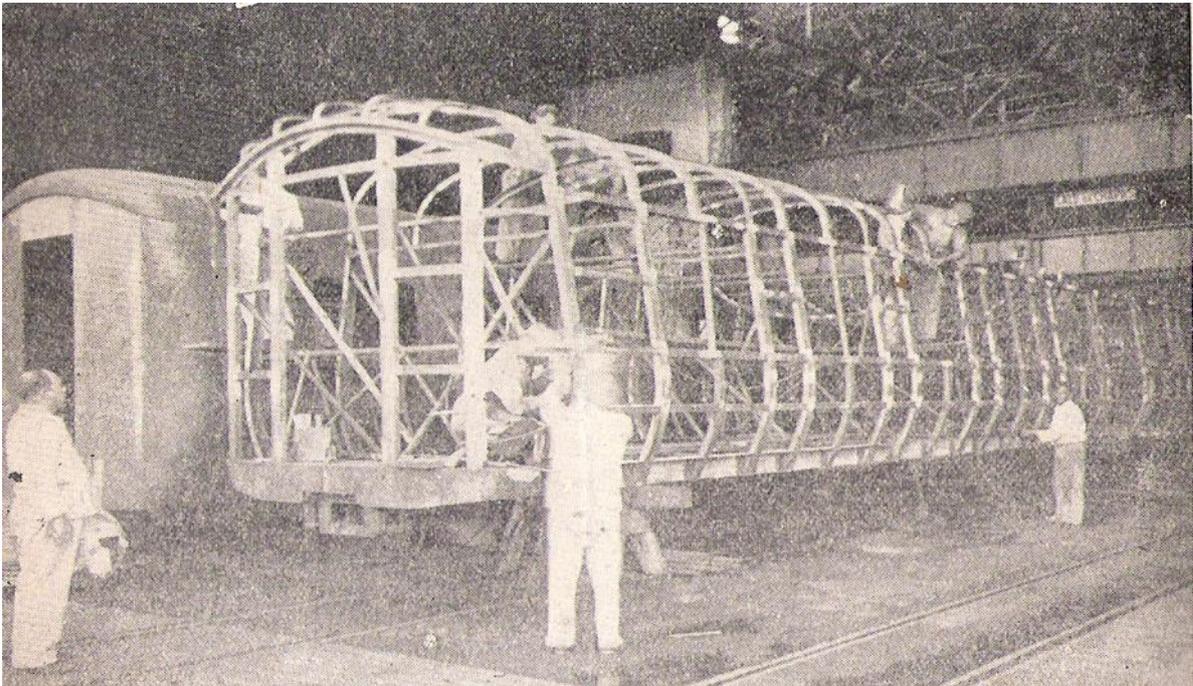
## INTERIOR DEL COCHE DORMITORIO



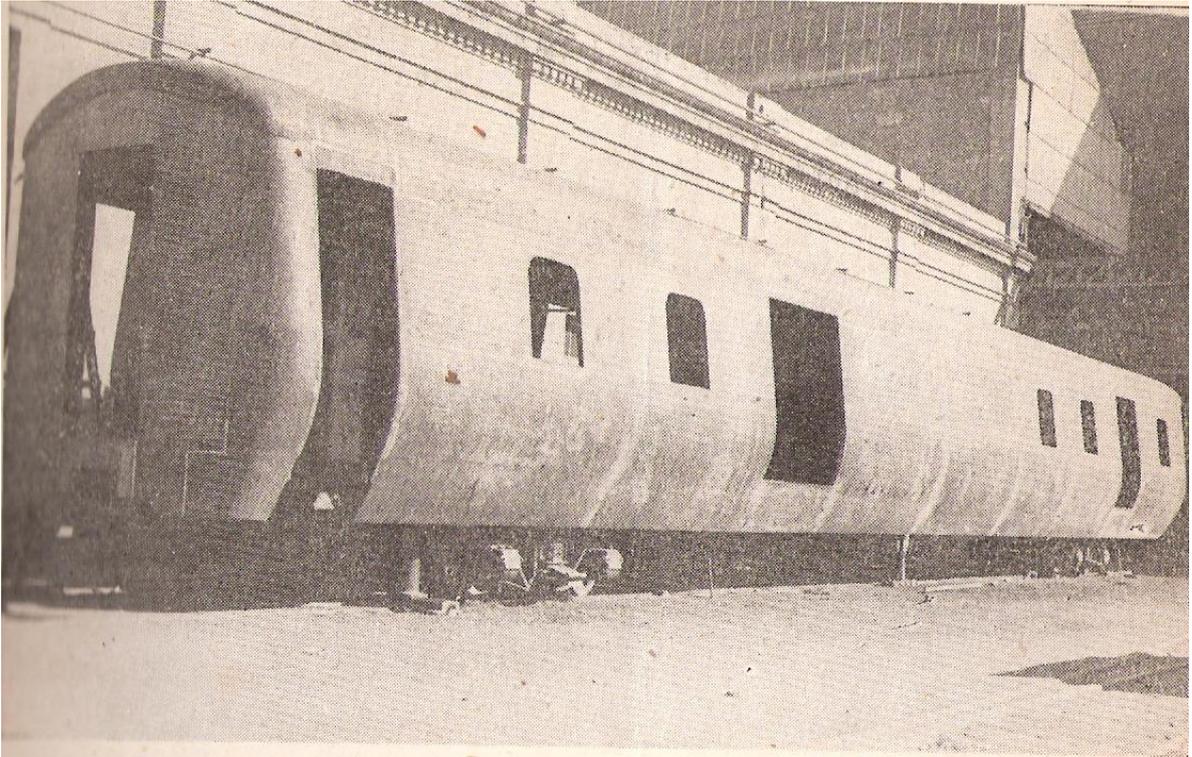
## COCHE COMEDOR



## ETAPAS DE ARMADO Y CONSTRUCCION



Construcción de esqueletos metálicos y colocación de forros en coches para trenes Diesel, en los Talleres de Tafí Viejo.



Furgón equipajes para trenes Diesel, construido en los Talleres de Tañí Viejo.

### **UNIDAD DE PASAJEROS TERMINADA**



**Unidad reformada en base a los coches con aire acondicionado**

## TREN SANITARIO FUNDACION ALMA



## MEDICOS TREN ALMA



## VAGONES TOLVA, DE CARGA BORDE ALTO Y BAJO



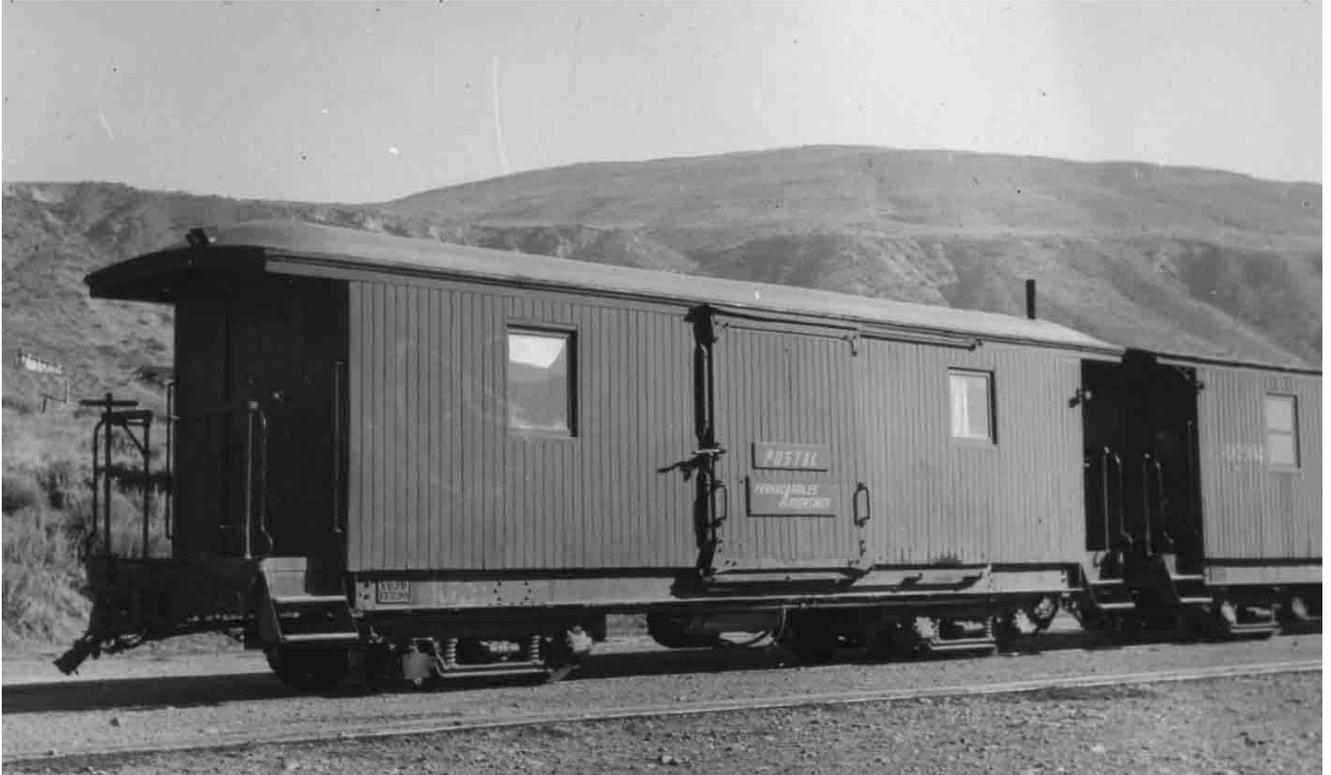
## VAGÓN TOLVA GRANELERO



## VAGON FABRICADO PARA LA COMPAÑÍA GENERAL



## FURGON POSTAL



## COCHE PRESIDENCIAL



## DEPOSITO DE LOCOMOTORAS TUCUMAN







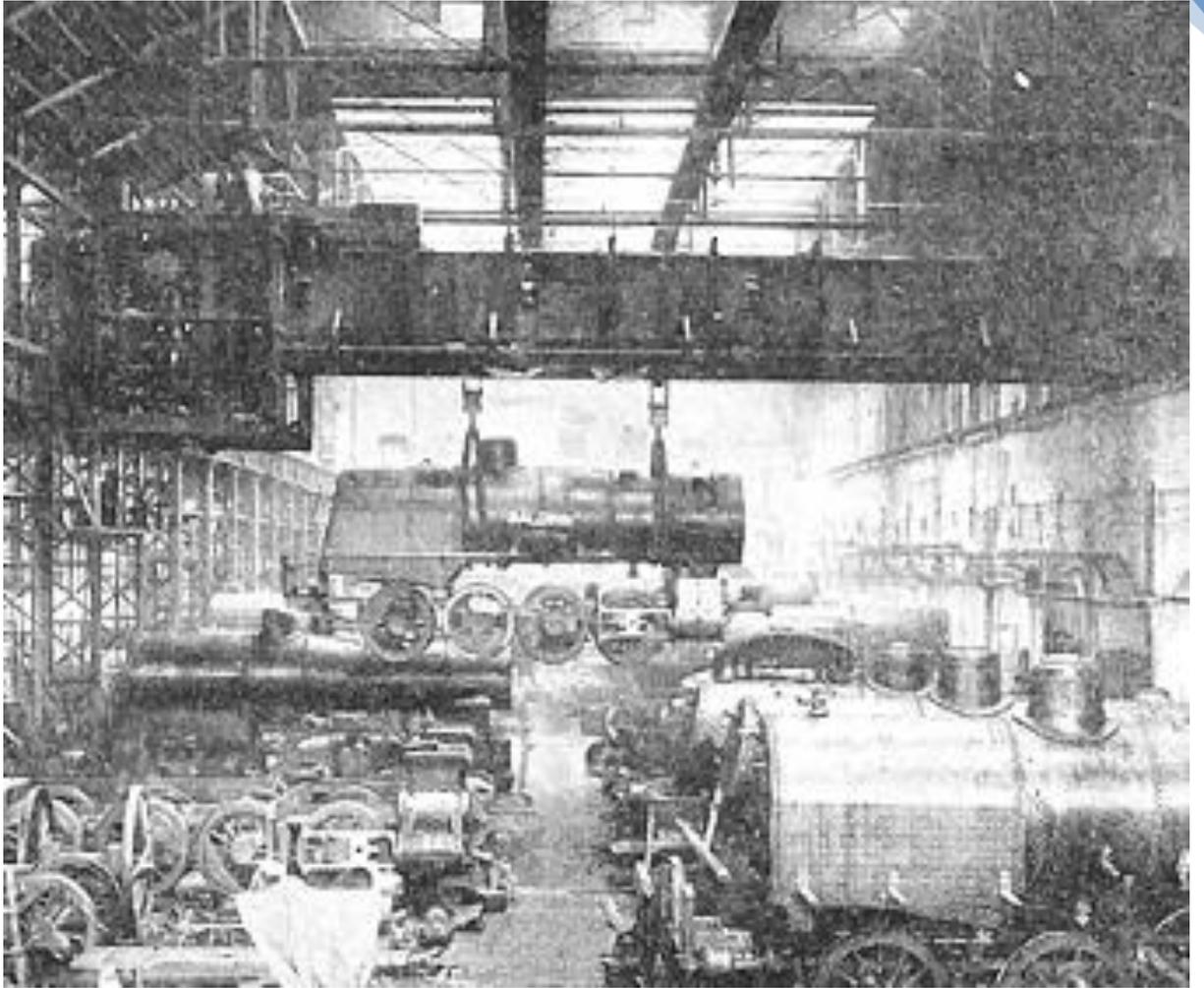
**PLAYA MATERIAL REMOLCADO - CORDOBA**

## SECCIÓN CALDERERÍA



## CALDERERIA DE CALDERAS

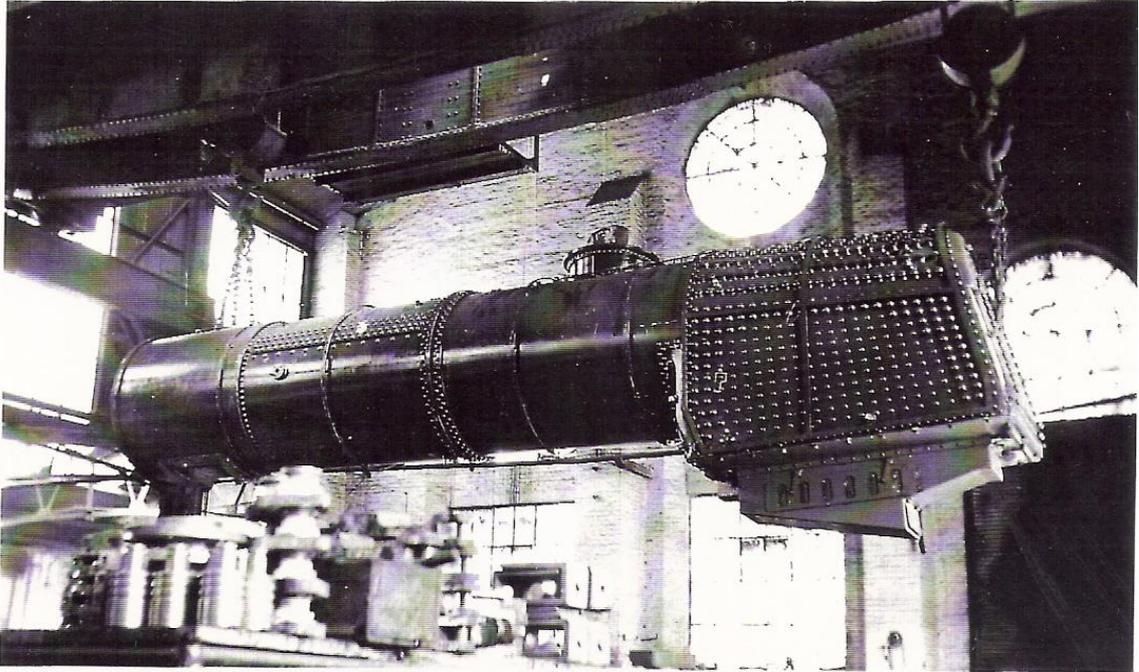




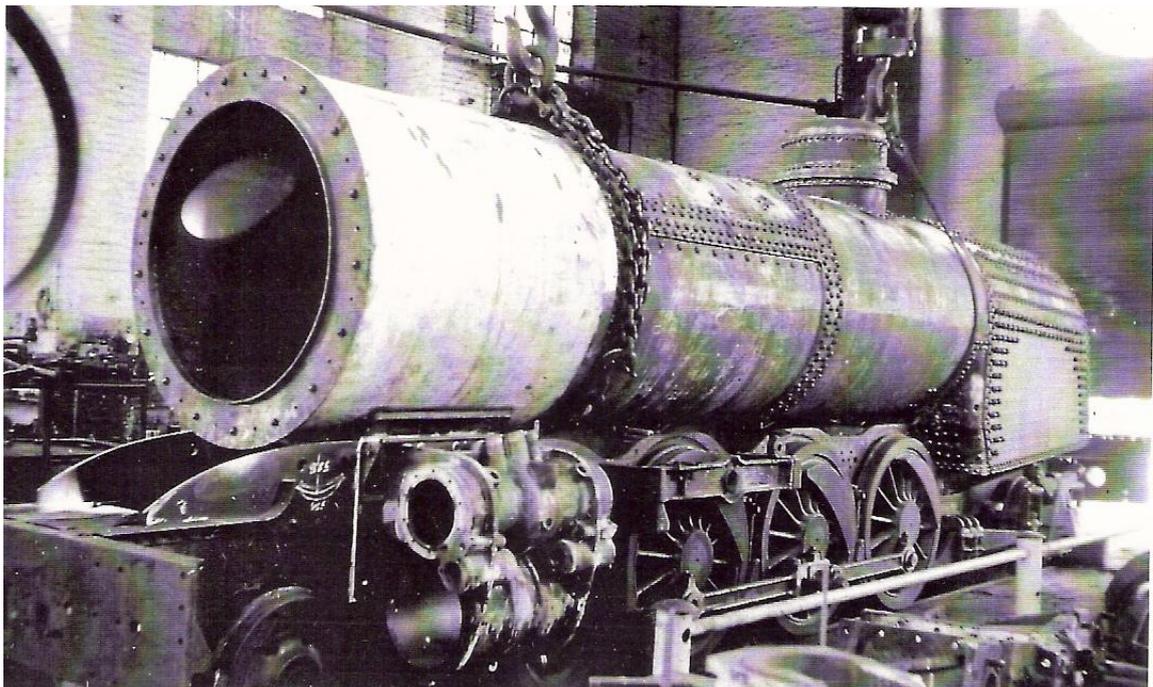
## SECCION AJUSTAJE



**CALDERA PARA LA LOCOMOTORA SERIE  
3500 PRIMERA LOC. DE VAPOR FABRICADA  
EN EL PAÍS AÑO 1944**



**CALDERA DE LA LOCOMOTORA 3500 MONTADA SOBRE  
RUEDAS**

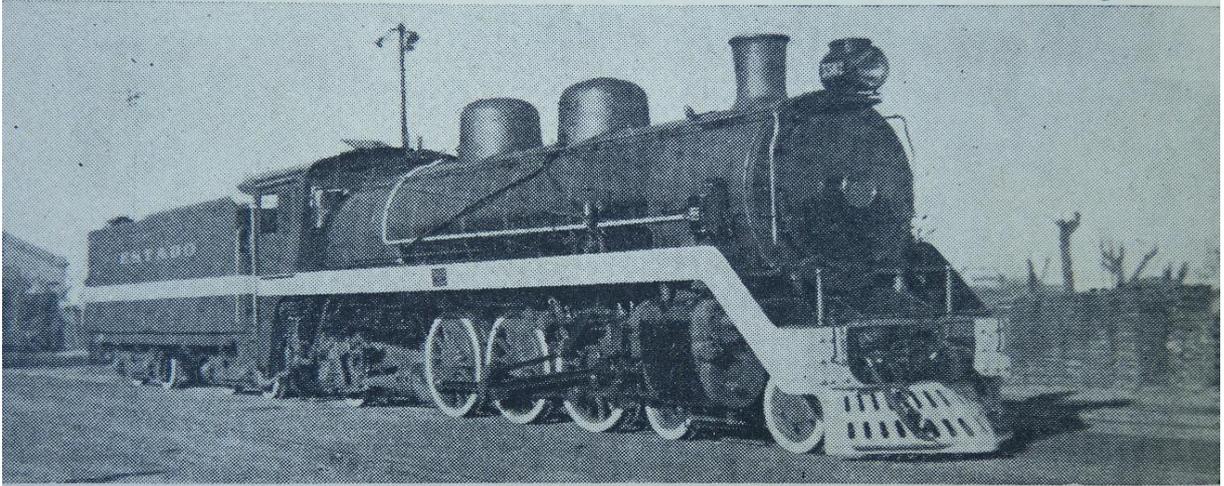


**Locomotora serie 3500 terminada en Talleres Córdoba** de los ferrocarriles del Estado (luego F.C. Belgrano) en 1944; cuyo diseñador fue Miguel J.J. Muñoz y el jefe del proyecto el ing. La Padulla



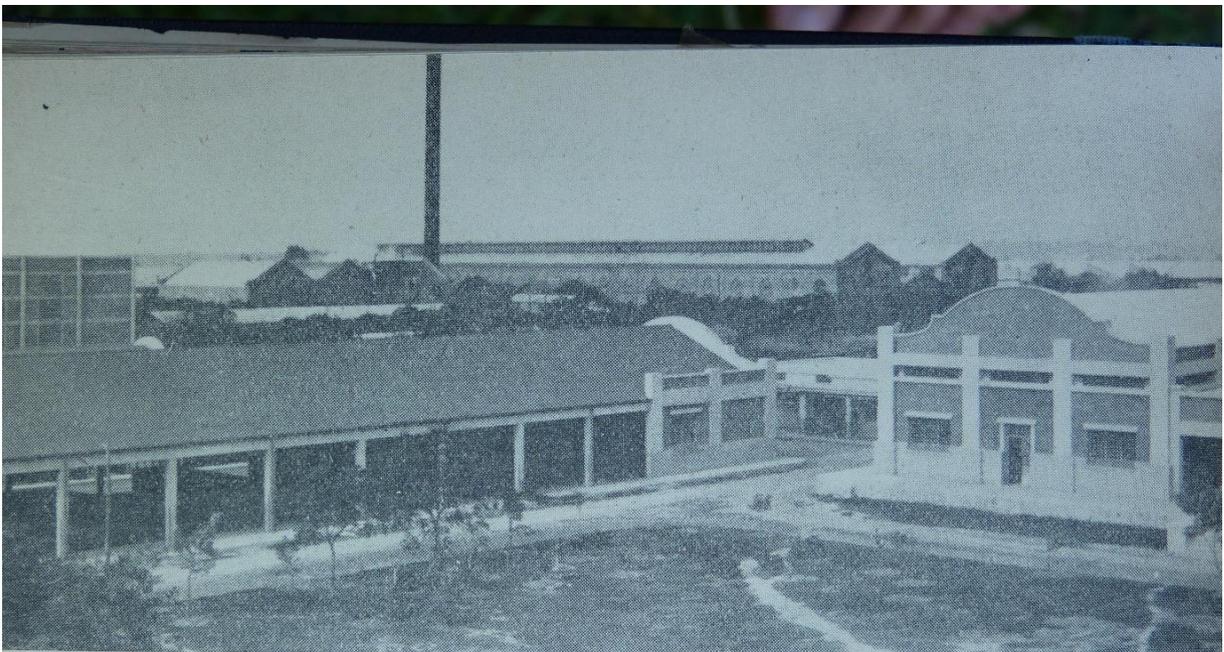
loba, Santiago del Estero, Chaco, En-  
s y una gran zona de Corrientes.  
Superintendencia de Alta Córdoba  
los rieles de esta provincia, los de La

los ferrocarriles, para informar a la su-  
rioridad de todo acontecimiento relacion-  
con la marcha regular o extraordinaria  
su funcionamiento. De esta manera, no  
hecho del cual no esté oportunamente in-



aspecto de las locomotoras tipo 3.500. El Gobierno argentino, al declararse la guerra, tuvo que afrontar el conflicto de la falta de equipo que antes llegaba del extranjero. Inmediatamente los Ferrocarriles del Estado intermedio de sus ingenieros, comenzaron a construir carros y locomotoras. El resultado fué todo un éxito. La primera locomotora de este tipo hizo el viaje inaugural el 3 de Diciembre de 1942. Con esto Argentina dió un paso más hacia su independencia económica.

Catamarca, San Juan, Mendoza y San mada la Administración General y del e



CORDOBA.—Vista parcial de los formidables talleres que los Ferrocarriles del Estado tienen en esta encantadora ciudad. En primer plano, parte de los depósitos de Almacenes, y al fondo, edificios de algunas de las Secciones.

★ ★ ★

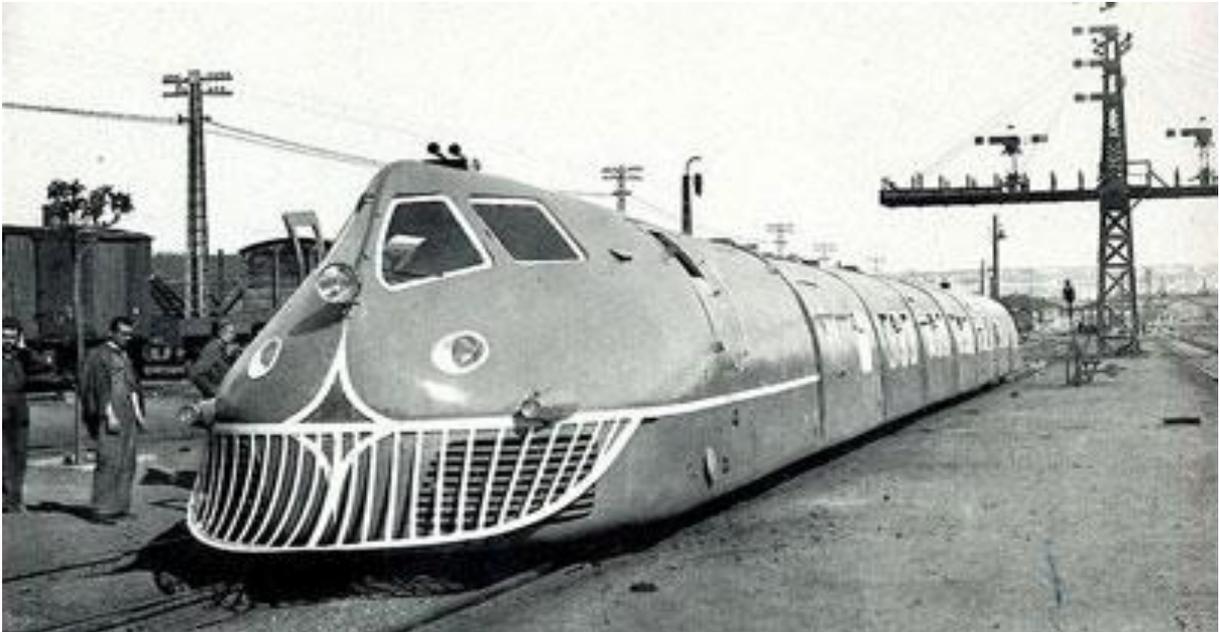
ferencia entre 24 horas y el tiempo sobre el cual se extienda dicho período, diferencia ésta que, a los efectos del cam-

ceder los descansos grandes establecidos en el inciso e), podrá otorgarse al personal un descaño acumulado de 2

## PROYECTO DEL TREN TALGO

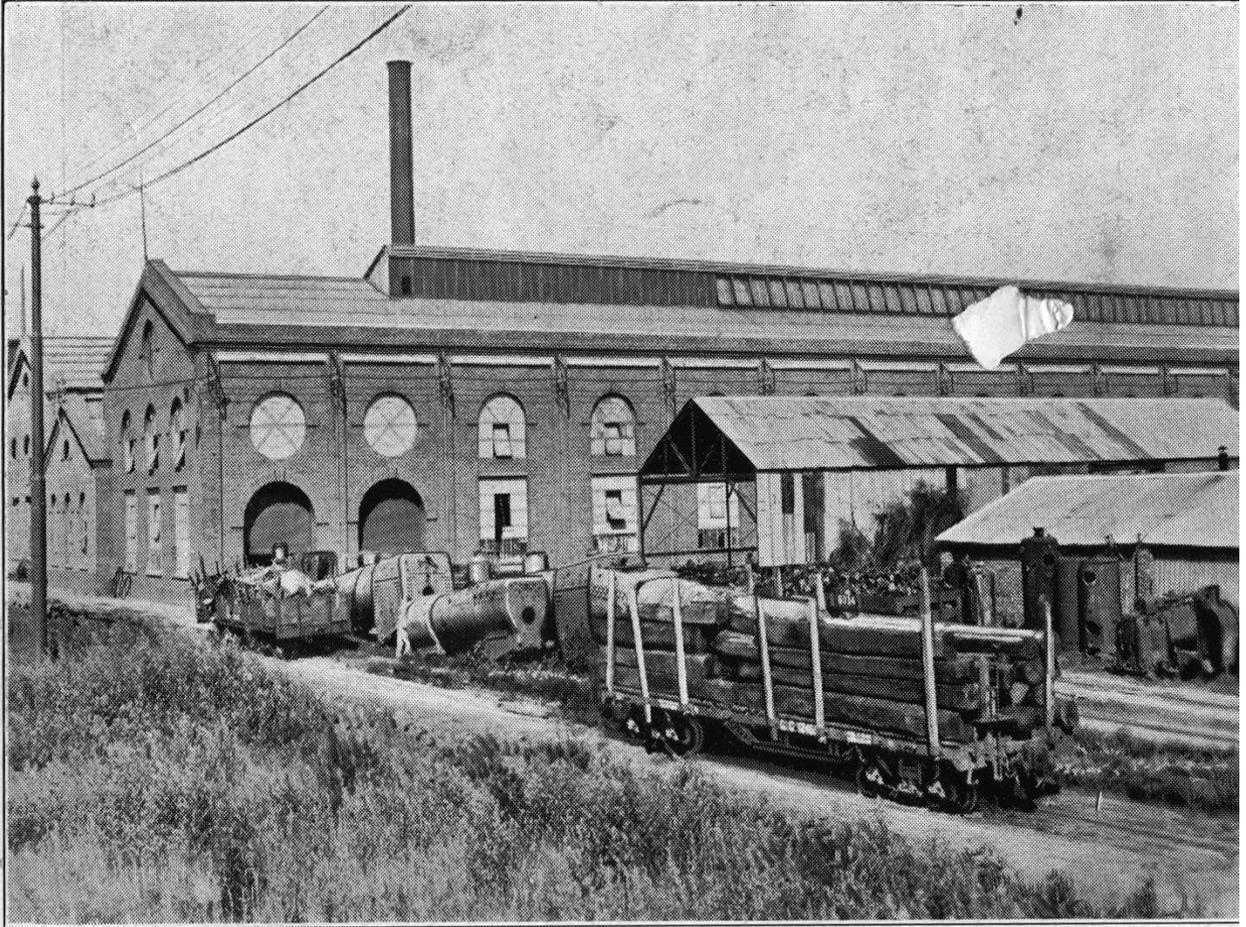
En ese mismo taller, Talleres Córdoba, Argentina, comenzaron a construirse los primeros coches TALGO de aluminio, bajo la dirección del Ing. Piñeyro Loza, segundo jefe de talleres Córdoba, de nacionalidad argentina, y el español Goycochea, fueron puestos a punto en España.

Por razones políticas, económicas y esas cuestiones inexplicables, dicho proyecto no se pudo concretar en talleres Córdoba.

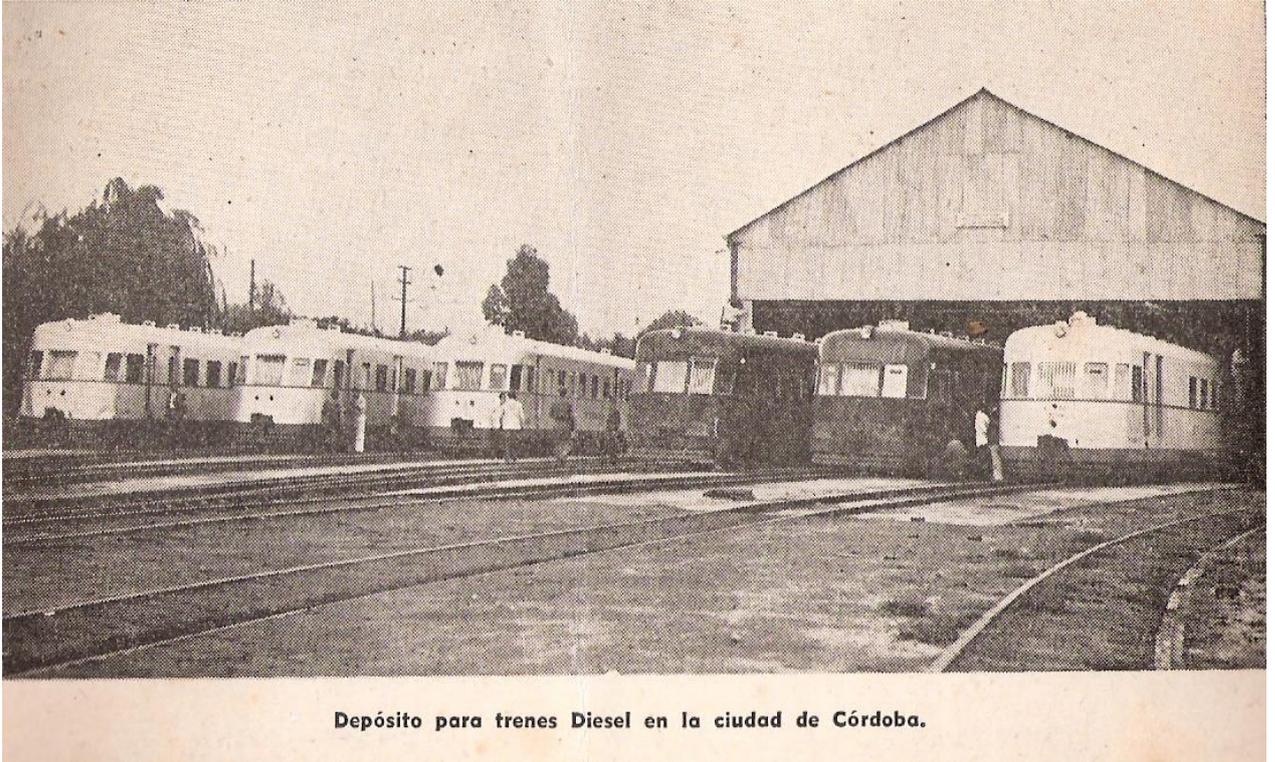


**IMAGEN TERMINADA EN ESPAÑA**

**TALLER DE CALDERERÍA DE CALDERAS (EXTERIOR)  
Y TRONCOS PARA EL ASERRADERO**



## DEPOSITO DE COCHES MOTORES ALTA CÓRDOBA



Depósito para trenes Diesel en la ciudad de Córdoba.

Se puede reproducir textos e imágenes, citando la fuente.

### **DERECHOS DE AUTOR**

Villa Crespo Digital / Elena Luz González Bazán / Padilla 736 / Derechos de autor  
2002 - 2025 / Correo electrónico: [noticias@villacrespomibarrío.com.ar](mailto:noticias@villacrespomibarrío.com.ar) /  
[info@villacrespomibarrío.com.ar](mailto:info@villacrespomibarrío.com.ar) REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD  
INTELECTUAL: 39824156-2018 -2019 / RE-2019-65409607 / RE 2020 47771227  
2021-69203896 / 2023-95507087 / RL-2024-75153819-APN-DNDA#MJ  
Latitud Periódico / Elena Luz González Bazán / Padilla 73 6 Derechos de autor  
2009 - 2025 / Correo electrónico: [noticias@latitudperiodico.com.ar](mailto:noticias@latitudperiodico.com.ar) /REGISTRO  
NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39820920-2019 / RE-2019-  
65405843 / RE 2020 47767344 / 2021 68826709 / 2023 95512770 / RL-2024-  
75151893-APN-DNDA#MJ