

The Club MFTrain



EL "SAN ROQUE" DE RENFE



Las locomotoras Mitsubishi 269-090 y 269-092 son las encargadas en esta fotografía de llevar al "San Roque" desde Morrot (Capçanes, Septiembre 2009. Foto: Javier López Ortega)

ÍNDICE

5 EL SET
SAN ROQUE
DE MFTRAIN

EL TECO
MORROT- SAN ROQUE

6

9

LOS
CONTENEDORES

COMPOSICIONES
RECOMENDADAS

19

24

SAN ROQUE
LOGITREN Y
COMSA/CAPTRAIN

27

AGRADECIMIENTOS

Una vez más tenemos que dar protagonismo a uno de esos trenes emblemáticos que han circulado por las vías de la geografía española. En esta ocasión, es el tren TECO "San Roque" el que centrará la atención de este nuevo número 22 de la revista del CLUB MFTrain.

Emblemático tren donde los haya y al que hemos querido dedicarle no sólo unas líneas en el presente artículo, sino también una referencia propia en la escala 1:160. De este

modo, continuamos con uno de los muchos propósitos marcados desde MFTrain Modelismo Ferroviario, entre los que se incluye la posibilidad de crear a escala N trenes basados en composiciones reales de trenes que circulen o hayan circulado por las vías españolas.

Son ya varios los trenes que, poco a poco, los aficionados pueden recrear a escala N utilizando material MFTrain. Sin ir más lejos, el anterior número 21 del CLUB se ha centrado en el también mítico tren TECO

de Central Lechera Asturiana, el "lechero". Aunque no debemos olvidar otros trenes de mercancías como el "clinkero-carbonero" de COMSA, el chatarrero de CELSA, los cementeros de Tudela-Veguín al puerto de Gijón, los madereros... y un largo etc. En pasajeros, composiciones como el "Iberia", el "Pullman Cerdanya" o el "Costa Galicia" aparecen también entre los nombres de famosos trenes que pueden ser igualmente reproducidos a escala 1:160.



TECO Morrot-San Roque con pareja de 269 serie 700 al frente (Lavern, Mayo-2009. Foto: Javier López Ortega)

EL SET "SAN ROQUE" DE MFTRAIN

En esta ocasión es la nueva referencia N71010 de MFTrain la que centra la atención de este número 22 de la revista del CLUB.

Se trata de un set formado por cinco plataformas tipo "Sgnss" de RENFE (todas ellas con diferentes matrículas) con contenedores de 20' de Renfe, Transporte Combinado y AFRO. Como veremos posteriormente, este set reproduce una época muy vistosa del famoso "San Roque", de la que daremos más detalles a lo largo del presente artículo.

En cuanto a la referencia N71010, hay destacar que los modelos reproducidos a escala 1:160 de los vagones, al igual que el resto de las plataformas de la familia "Sgnss" de MFTrain, cuentan con enganche NEM, cinemática de enganche corto y bastidor realizado en metal. Con este nuevo set son ya 5 las referencias de MFTrain que incluyen esta plataforma tipo "Sgnss" de RENFE (todas ellas con matrícula distinta) y de las que se realizará un análisis más detallado en un nuevo artículo del CLUB (disponible en próximas fechas).



N33401



N33402



N33403



N33404



MFTrain Ref. N71010

Nada más y nada menos que quince contenedores de 20 pies completan este set MFTrain N71010 del "San Roque" de RENFE.



6 EL TECO MORROT-SAN ROQUE

Antes de nada, es importante destacar que el hecho de denominar al tren "El San Roque" es debido a que así es como se le conoce popularmente entre los aficionados al tren TECO que circula entre la terminal de contenedores del puerto del Morrot, en Barcelona, y la terminal de Interquisa situada al final del ramal que sale de la estación de San Roque-La Línea (Cádiz), en la línea Bobadilla-Algeciras. Aunque el origen de este tren ha variado dependiendo de la época y de la compañía.



Una locomotora "Traxx" de la serie 253 de RENFE es la encargada de dar tracción al "San Roque" camino de Morrot (Lavern, Junio 2010. Foto: Javier López Ortega)

Además, es también importante destacar el hecho de que la referencia N71010 de MFTrain reproduce el tren en una época determinada durante su período de circulación en RENFE, ya que este tráfico ha sufrido un importante trasiego de material, contenedores, mercancías y operadoras a lo largo de toda su historia. Para que el aficionado se sitúe, el set a escala 1:160 es una reproducción a escala de este conocido "San Roque" en la época entre finales del año 2006 y mediados del 2010 (época VI).

Aunque, como veremos, tanto plataformas como contenedores se han seguido usando en otros tráficos, pero no en composiciones "puras" para Interquisa como la mostrada en la siguiente fotografía:

Locomotora 269-112 y 269-004 con la versión del TECO Morrot-San Roque reproducida a escala 1:160 por MFTrain (L'Arboç, Enero 2008. Foto : Javier López Ortega)



El "San Roque" procedente de la terminal gaditana se dirige hacia Morrot con la locomotora 250-024 al frente (Vilanova, Diciembre 2006. Foto : Javier López Ortega)



A través de la reproducción de los contenedores incluidos en este set N71010, hemos querido desde MFTrain evocar el "San Roque" en su época más "renfera" (visualmente hablando).

Como acabamos de comentar, estos contenedores eran los que principalmente utilizaba en este tren la empresa Interquisa (Intercontinental Química S.A.), principal empresa en España centrada en la producción de poliéster. La empresa está ubicada en el polígono de Guadarranque, en la localidad gaditana de San Roque, y de ahí la necesidad de transportar en tren hacia esta ubicación el material necesario para la industria del poliéster (ácido tereftálico purificado (PTA), dimetil tereftalato (DMT) y ácido isoftálico purificado (PIPA).



TECO San Roque-CIM de Zaragoza remolcado por la "Taxitone" 269-268 (Casetas, Agosto 2006. Foto: Javier López Ortega)

Contenedores azules de RENFE sobre plataformas integradas en un TECO de la compañía (Benicassim, 2005. Foto: Carlos Pérez Arnau)



En cuanto a los contenedores, en el caso los azules de RENFE reproducidos en el set N71010, éstos comenzaron a utilizarse a en la primera mitad de los años 90, cuando la compañía decidió darles un nuevo "lavado de cara", ponerlos a punto y poder seguir dando vida útil a los mismos. Se les decoró en color azul con la galleta blanca característica de la época V.



La antigua y famosa decoración amarilla-azul de los contenedores de RENFE convive con la azul y logotipo blanco de época V (Foto: Javier López Ortega)

Mientras se pintaban de azul los antiguos contenedores de RENFE, entró en funcionamiento la U.N. de Transporte Combinado y muchos de los contenedores pendientes de mantenimiento fueron decorados tras su reparación ya con los logotipos propios de la citada unidad de negocio.



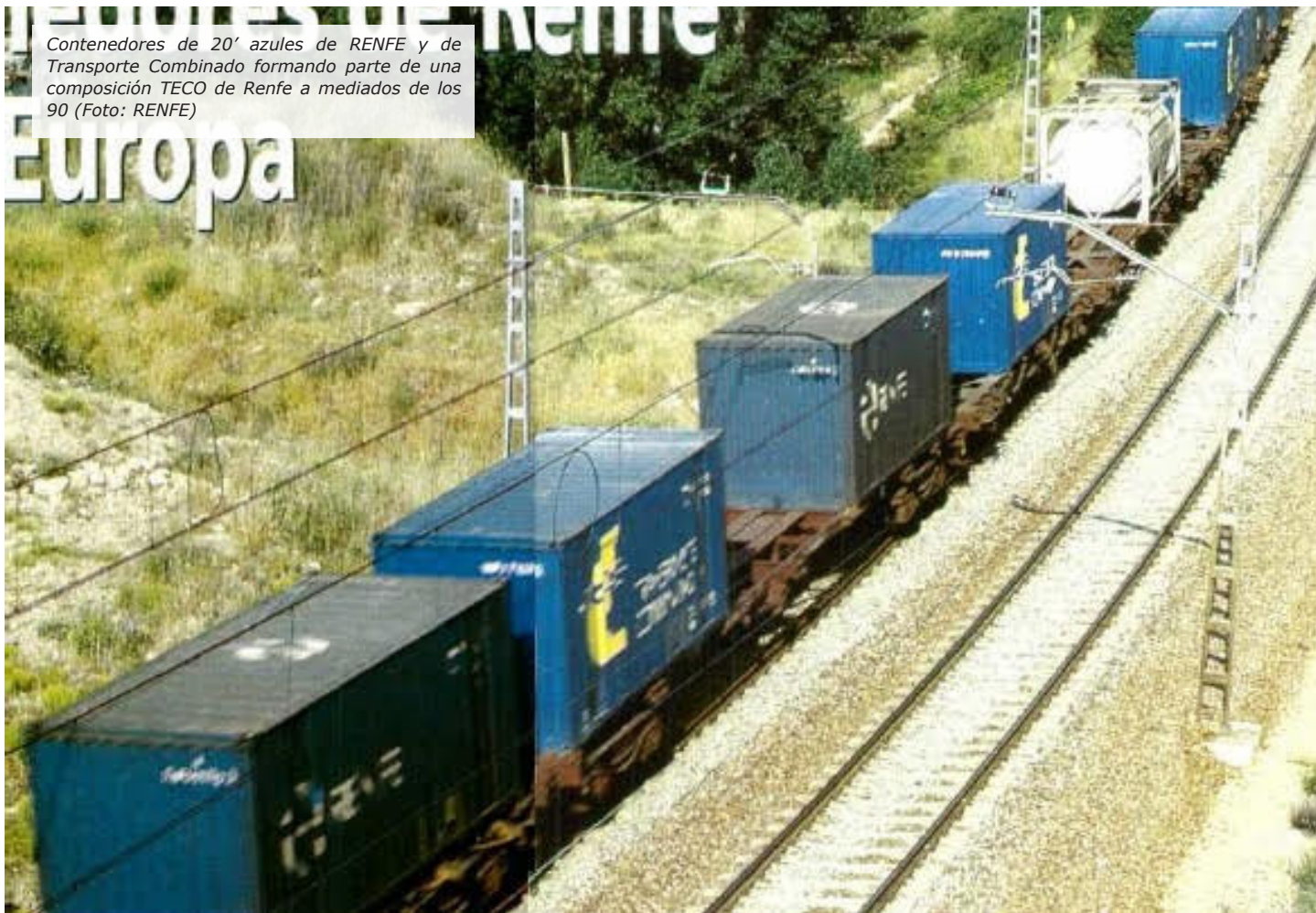
Foto superior. Contenedor de 20 pies de Renfe Transporte Combinado sobre una plataforma "Lgs" de RENFE (Benicassim, 2005. Foto: Carlos Pérez Arnau")

10



Contenedores de Transporte Combinado de 40 pies junto con otros de RENFE en la decoración clásica amarillo-azul formando parte de este vistoso TECO (Madrid-IFEMA. Foto: Costa Martínez)

Contenedores de 20' azules de RENFE y de Transporte Combinado formando parte de una composición TECO de Renfe a mediados de los 90 (Foto: RENFE)



Aunque hubo una primera prueba de decoración en los contenedores de Transporte Combinado que también fue aplicada a varias unidades de 20'. Esta versión también ha sido reproducida a escala 1:160 en uno de los contenedores del set N71010.

Al igual que en el "San Roque" real, en el set N71010 acompañan a estos contenedores otros azules (con y sin logotipo) de la empresa AFRO, fotografía inferior.

Primer esquema de pintura de Transporte Combinado sobre un contenedor de 20' (Foto: autor desconocido)



(Foto: Javier López Ortega)

El "San Roque" no era el único tráfico de trenes TECO donde se podían encontrar de forma habitual los contenedores de 20 pies mostrados anteriormente, aunque sin duda es en este tren protagonista del nuevo número 22 de la revista del CLUB MFTTrain donde más se les ha visto.



Las 269-513 y 269-508 con el TECO Abruñigal-Morrot (Lavern, Junio 2010, Foto: Javier López Ortega)

Como se ha podido comprobar en alguna de las fotografías anteriormente mostradas, era habitual poder ver tanto los citados contenedores de 20 pies reproducidos por MFTrain como contenedores de gases licuados o contenedores de 20, 30 y 40 pies de otras compañías.

TECO San Roque-Morrot con las locomotoras 269-314 y 269-328 en cabeza de la composición (Moncofa, Marzo 2011. Foto: Javier López Ortega)



Hacia el año 2006 (fecha en la que comienza la versión del "San Roque" sobre la que centramos la atención de este artículo), hemos de mencionar dos importantes tráficos:

- TECO Morrot-Córdoba-San Roque (vía Valencia) Foto drch.

- TECO CIM Zaragoza-Córdoba-Morrot. Foto inferior.



"San Roque" circulando por Puçol -Valencia- con la 250-009 como titular (Diciembre 2007. Foto: Juan Estévez)



TECO entre el CIM de Zaragoza y la terminal de San Roque remolcado por la 269-276 (Purroy, Junio 2007. Foto: Javier López Ortega)

Estos trenes se mantuvieron estables hasta aproximadamente el mes de mayo de 2008.

En el caso del tren que partía desde Zaragoza, tras el cierre del CIM y la apertura en mayo del 2008 de la nueva terminal de Zaragoza-Plaza, el "San Roque" ya dejó el CIM para partir desde la nueva terminal maña.



Foto izq. Movimientos en el CIM con los TECOs a y desde San Roque (CIM Zaragoza, Agosto 2007. Foto: Javier López Ortega)

Foto inferior. TECO Zaragoza CIM-San Roque pasando por la estación de Aranjuez (Julio-2007. Foto: Javier López Ortega)



En el mes de mayo del 2009 se decidió unir ambos trenes (el CIM-San Roque y el Morrot-Valencia-San Roque), probablemente por la reducción de las cargas en ambos trenes, estableciendo un único tráfico para Interquisa. En este caso, el número de circulación del tren resultante fue el 80530 y su inverso el 80383 y el trayecto definitivo sería Morrot-Plaza (habitualmente con intervención)- Madrid-Vicálvaro Clasificación, Córdoba-El Higuero, y San Roque-La Línea.

16

Durante el recorrido del tren, la tracción del "San Roque" corría a cargo de locomotoras de RENFE, ya que (insistimos) el tren era operado por esta compañía. El tramo entre Morrot y Bobadilla se hacía (salvo avería) con tracción eléctrica. Durante mucho tiempo las titulares del servicio fueron las "alemanas" 250, que poco a poco fueron cediendo paso a locomotoras 269 y 253 a medida que fueron retirándose del servicio.



TECO San Roque-Morrot encabezado por la locomotora 253-020 (Lavern, Julio- 2010, Foto: Javier López Ortega)



Locomotora 250-025 con TECO San Roque-Morrot (Lavern. Foto: Javier López Ortega)



Ya en el último tramo, entre Bobadilla y San Roque, debido a la falta de electrificación de la línea, era inevitable tener que dar tracción con locomotoras diésel, generalmente 319s y posteriormente las "Primas" 333.3.

Pareja de locomotoras diésel 319 de RENFE con un TECO desde San Roque (La Roda de Andalucía, Agosto 2006. Foto: Rafael Gutiérrez)



*Doble de locomotoras 333.3 con el "San Roque"
(Agosto 2009. Foto: cojosoft)*

Composición Recomendada



Lo interesante en este caso es que en esta época era posible ver el "San Roque" formado únicamente por los contendores de 20 pies reproducidos en nuestro set N71010 (como se ha podido comprobar ya en algunas de las anteriores fotografías), lo cual daba a la composición un vistoso color azul junto con las plataformas tipo Sgnss que generalmente formaba parte de él.

20

Estas azuladas composiciones "puras" de contendores de 20' para Interquisa circularon en múltiples ocasiones entre finales del año 2006 y mediados del año 2010.

Locomotora 269-019-6 con el TECO San Roque-La Línea a Morrot (Sant Vicenç de Calders, Junio 2007. Foto: Javier López Ortega)



Esto no quiere decir que los contenedores no siguieran utilizándose en este mismo tren después de esa fecha. Pero no se tiene constancia en fechas posteriores a mediados del 2010 de avistamientos del "San Roque" circulando únicamente con todos los contenedores para Interquisa de 20' que incluye nuestro set N71010.

El motivo de que se empezaron a ver con menor frecuencia estos contenedores para Interquisa es que en octubre de 2009 (y hasta septiembre del 2010), éstos comenzaron a formar parte de otros tráficos ya existentes entre la terminal de San Roque y Madrid-Abroñigal, y de Abroñigal a Morrot (muchas veces también con intervención en Zaragoza-Plaza). De hecho, en aquellas fechas llegaron a circular hasta tres trenes diarios con esta relación.

TECO Madrid-Abroñigal a San Roque-La Línea saliendo de Alcázar de San Juan (Mayo 2010. Foto: Javier López Ortega)



El "San Roque" camino de Morrot (Madrid-Vallecas, Diciembre 2011. Foto: David Gómez Roldán)



En septiembre de 2010 se vuelve a crear el tráfico directo entre Morrot - San Roque vía Valencia:

TECO Morrot-San Roque vía Valencia con las 269-219 y 269-206 en cabeza de la composición (Alcázar de San Juan, Julio 2011. Foto: Javier López Ortega)



22



El "San Roque" es remolcado en esta ocasión por una doble de "Primas" 333.3 rumbo a la terminal gaditana (Ciempozuelos, Julio 2012)

Pero en febrero de 2012 la situación cambia de nuevo. El tren sigue siendo directo entre Morrot y San Roque pero se vuelve a mandar vía Zaragoza-Plaza:



Las 269-236 y 249 son las encargadas de traccionar el TECO Morrot-Plaza-El Higuero-San Roque-Algeciras (Almuradiel, Julio 2012. Foto Javier López Ortega)



TECO San Roque-La Línez, Córdoba-El Higuero, Zaragoza-Plaza, Barcelona-Morrot con las Mitsubishi 269-951 y 970 al frente (Seseña, Julio 2013. Foto: Javier López Ortega)

Pasado otro año, en marzo del 2013, se suprime la extensión a Algeciras:

El fin del San Roque de RENFE llegó cuando en el mes de enero del año 2015 la empresa Logitren consiguió hacerse con el tráfico y utilizó su propio material, aunque el tren no partía desde Morrot, sino que lo hacía desde Granollers. Obviamente los contenedores de 20' de RENFE no fueron usados en este tráfico.

Durante la época en la que Logitren operó el "San Roque", los tráficó se realizaban los lunes y los jueves desde Granollers, retornando los martes y los viernes.



El "San Roque" de Logitren con una locomotora 335 de dicha compañía (Torredembarra, Enero 2015. Foto: Javier López Ortega)

24

Primer tráfico del "San Roque" Granollers-San Roque de Logitren (Montornès del Vallès, 12 Enero 2015. Foto: Javier López Ortega)



El tráfico con Logitren no duró mucho, ya que a partir de abril del 2017 fue la empresa COMSA la que se hizo con la adjudicación del tren, comenzando el tráfico en Granollers pero volviendo a situar al poco tiempo el origen de la circulación en el puerto del Morrot de la capital condal.

Actualmente el "San Roque" sigue en manos de COMSA pero ya desde Noviembre de 2018 esta empresa pasó a ser CAPTRAIN España. Por lo que es realmente CAPTRAIN la que opera a día de hoy este TECO entre Morrot y San Roque.

Primeros tráficos a cargo de COMSA del TECO entre Granollers-Centre, Córdoba-Mercancías y San Roque-La línea (Lavern, 3 Abril 2017. Foto: Javier López Ortega)



"San Roque" de Captrain atravesando Vallcarca, camino de la terminal gaditana (Octubre 2020. Foto: Javier López Ortega)

Además, una de las ventajas de CAPTRAIN para este tráfico es que cuenta con las locomotoras duales de la serie 601, las "bitrac", lo cual permite dar tracción al San Roque en todo su recorrido, gracias a que pueden operar tanto en líneas electrificadas como en modo diésel.

Quizás por este hecho (que suponemos no será el único) RENFE no se ha hecho de nuevo con este tráfico del "San Roque". Por lo que, desde MFTrain y gracias al set N71010, hemos querido reproducir a escala 1:160 esa época en la que el tren era casi más una imagen corporativa de RENFE que un TECO multicliente.

26

Foto superior. Locomotora 601 "Bitrac", en concreto la 008, al frente del "San Roque" (Lavern, Abril 2021. Foto: Javier López Ortega)

Foto inferior. El "San Roque" en su más puro estilo RENFE con las 269-035 y 269-104 dando tracción (La Gornal, Noviembre 2007. Foto: Javier López Ortega)



AGRADECIMIENTOS

Agradecemos enormemente la ayuda especial de los colaboradores, todos ellos habituales (lo cual es siempre un placer para nosotros), que han hecho posible poner imagen al presente artículo. Sin su ayuda este trabajo quedaría bastante "desaliñado" y nos alegra enormemente poder contar con sus aportaciones. Una vez más invitamos a los aficionados a visitar sus respectivos perfiles y páginas web donde poder "deleitarse" con estupendas fotografías, además de las mostradas en este número 22 y en otros de la revista del CLUB MFTrain. Infinitas gracias a:

CARLOS PÉREZ ARNAU



COJOSOFT



COSTA MARTÍNEZ



DAVID GÓMEZ ROLDÁN
-renfealvia-



RAFAEL GUTIÉRREZ
-rafaguti-



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



JUAN ESTÉVEZ



TECO Morrot-Plaza-San Roque traccionado por las locomotoras 269-092 y 269-090, a su paso por el viaducto de Duesaigües (Septiembre 2009. Foto: Javier López Ortega)



www.mftrain.com



Síguenos en:

