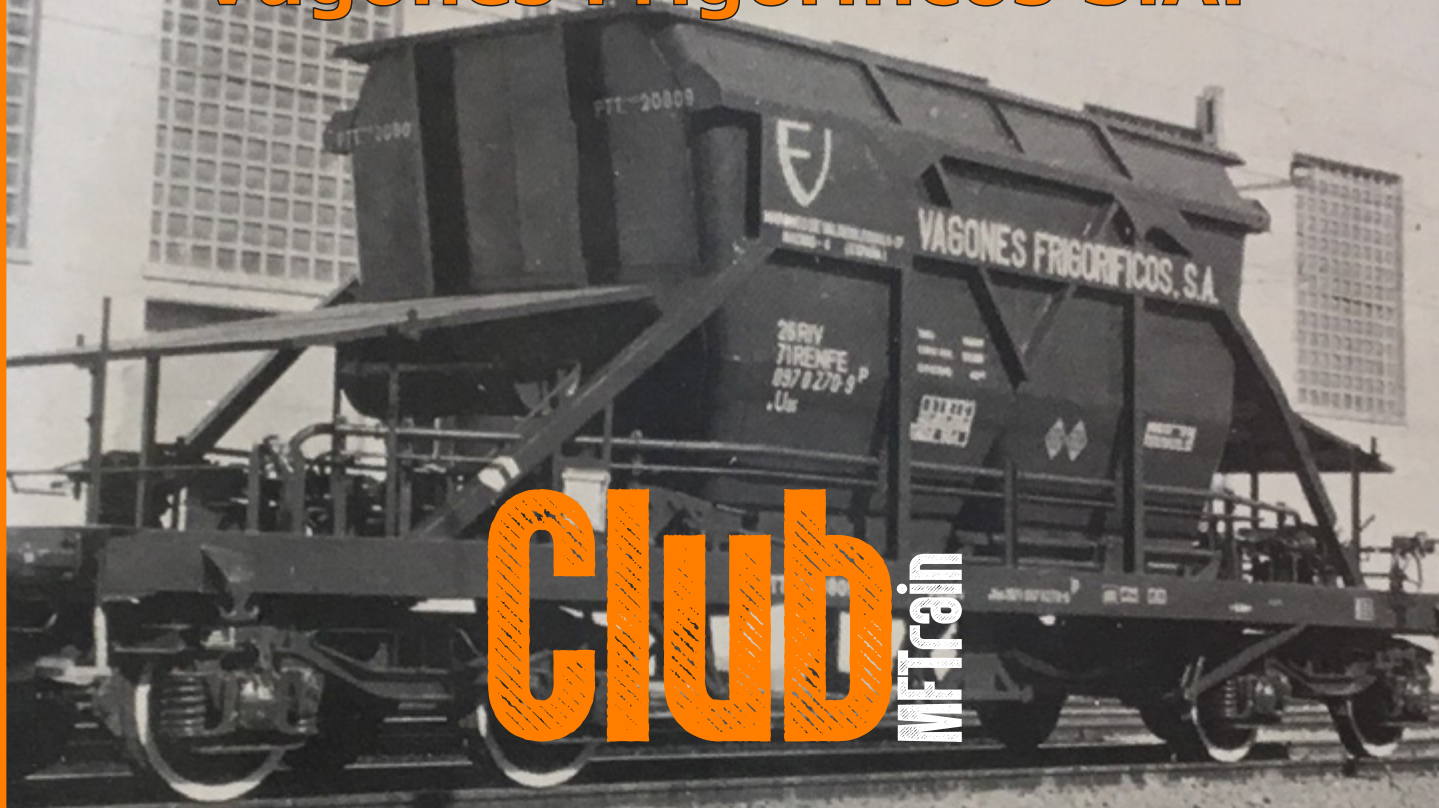


Tolvas TT9 Vagones Frigoríficos S.A.



Club
MFTrain

ÍNDICE

5
EL MODELO
A ESCALA N
1:160

16
EL
FERROCARRIL
OJOS NEGROS -
SAGUNTO

31
SISTEMA
DE DESCARGA

2
12
LAS TOLVAS
DE TRANSPORTE DE
MINERAL DE HIERRO
SOCIEDAD VAGONES
FRIGORÍFICOS S.A.

10
LA TOLVA
DE VAGONES
FRIGORÍFICOS S.A.

34
LA SEGUNDA
SERIE DE LAS
TOLVAS DE
VAGONES
FRIGORÍFICOS S.A.

13
LA SOCIEDAD
VAGONES
FRIGORÍFICOS S.A.

23/27/29
COMPOSICIÓN
RECOMENDADA

38
AGRADECIMIENTOS

La comercialización de la referencia MFTrain N71014 nos lleva en este artículo al análisis de las tolvas que se utilizaron para el transporte de mineral de hierro. Comúnmente conocidas como tolvas TT9, el presente artículo centra la atención en las versiones de "Vagones Frigoríficos".

En este nuevo número de la revista del CLUB MFTrain desglosaremos toda la información necesaria para conocer este vagón tan particular que, además, tiene un gran valor para MFTrain ya que se trata de la primera referencia que comercializamos a escala N y que nos permitió iniciar en el mes de julio del 2009 nuestra andadura en el modelismo ferroviario español hace ya más de 14 años.



En este número 30 abordaremos la información únicamente de las versiones de "Vagones Frigoríficos", dejando el resto de las versiones de estas tolvas TT9 de RENFE para un próximo artículo de la revista del CLUB.

Como siempre, esperamos que este artículo sea del agrado de todos los aficionados y sirva para conocer un

poco mejor el origen de estas tolvas TT9 de RENFE. Iniciaremos el artículo centrándonos en la versión a escala 1:160 de estos vagones.



Tren de mineral Vagones Frigoríficos S.A.



4



EL MODELO ESCALA N 1:160

La referencia MFTrain N71014 presenta un set de cinco tolvas tipo "Uas" pertenecientes a la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A., todas ellas matriculadas en RENFE y con decoración marrón (o rojo óxido típico de Renfe) y que se englobarían dentro de la ÉPOCA IV.

Además, estos 5 vagones portan logotipos y letras de Vagones Frigoríficos.



5

N71014

Set 5 Tolvas "Uas" Vagones Frigoríficos S.A.
Época IV

Con esta nueva referencia se reedita después de muchos años (y a petición de muchos aficionados) el que fue nuestro primer modelo a escala 1:160. Al tratarse de una reedición, esta nueva referencia comparte las mismas características que el vagón lanzado por MFTrain hace ya más de 15 años.

A continuación, mostramos las fotografías de los modelos que ya han sido comercializados anteriormente de estas tolvas tipo TT9 de MFTrain:

6

N34910



N34911



N34900



N34901



N34907



N34908



N34909



N34902



N34903



N34912



N34913



N34914



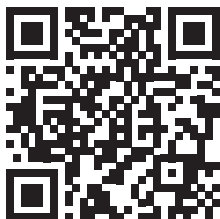
N34915



N34916



Toda la información (referencias, matrículas, hojas de despiece, recambios...) de estas antiguas referencias pueden ser consultadas en nuestra nueva web de MFTrain, en la sección "Museo Online" dentro del CLUB MFTrain.



La nueva referencia N71014 reproduce un set con cinco unidades de esta tolva, realizadas a escala N en inyección de plástico y con enganches tipo NEM sin cajetín normalizado, es decir, incorporan muelle dentro de una caja adherida al enganche. Los bogies tipo Y21 están también realizados en inyección de plástico, al igual que la carga que incluye el vagón, la cual simula mineral de hierro.

Los 5 vagones que forman el set MFTrain N71014 portan todos ellos matrículas UIC 4ª (anterior a 1980), es decir, son tolvas tipo "Uas". Dentro del parque interior de RENFE recibieron la nomenclatura PTT englobadas en la serie 20.800. Hablaremos más adelante de estos detalles cuando abordemos la información sobre el modelo real.



Imagen de uno de los vagones que incluye la nueva referencia MFTrain N71014

Las matrículas de las cinco tolvas del set N71014 son las siguientes:

*-Uas 26 71 097 0 270-9 RENFE,
PTTfvc 20809*

*-Uas 26 71 097 0 307-9 RENFE,
PTTfvc 20846*

*-Uas 26 71 097 0 305-3 RENFE,
PTTfvc 20844*

*-Uas 26 71 097 0 279-0 RENFE,
PTTfvc 20818*

*-Uas 26 71 097 0 268-3 RENFE,
PTTfvc 20807*

La referencia N71014 se presenta en la típica caja de MFTrain con espuma en su interior y plásticos para la protección de los modelos.

Una vez vistas las principales características de la versión a escala de estas tolvas, pasamos a mostrar la información referente al modelo que circuló en la realidad.



Foto de fábrica de la tolva PTT-20809 de la Sociedad Vagones Frigoríficos (Talleres de Ateinsa, Madrid-Villaverde Bajo. 1975. Foto: RENFE)



LAS TOLVAS DE TRANSPORTE DE MINERAL DE HIERRO SOCIEDAD VAGONES FRIGORÍFICOS S.A.

Antes de nada y en primer lugar, probablemente la primera pregunta que se haga el aficionado a la hora de abordar la información acerca de estas tolvas tipo TT9 puede ser la siguiente:

"¿Fue esta decoración de Vagones Frigoríficos la primera que recibieron estas tolvas TT9?"

La respuesta a esta primera pregunta es rotunda: **SÍ**.

Para llegar aquí, al origen, vamos a comenzar por el motivo por el cual se fabricaron estas tolvas y por qué

Antiguo vagón de madera matriculado en la compañía del NORTE, perteneciente a la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. (Foto: autor desconocido)

portaron los logotipos y letras de la Sociedad Vagones Frigoríficos. En este momento nos situamos en el año 1975, fecha en la que se fabrican las tolvas protagonistas de nuestro número 30 del CLUB MFTrain.

LA SOCIEDAD VAGONES FRIGORIFICOS S.A.

En la época en la que nos encontramos ahora mismo, año 1975, la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. es ya una vieja conocida en las circulaciones ferroviarias de nuestro país, ya que

fue creada en el año 1924 con el objetivo de transportar productos perecederos a través del ferrocarril.

Desde la creación de RENFE en 1941, la Sociedad Vagones Frigoríficos siempre ha mantenido una estrecha relación con la empresa nacional de ferrocarriles para intentar competir con otros medios de transporte y poder transportar productos perecederos a diversos puntos de la geografía española en el menor tiempo posible.



A finales de la década de los años 40 del siglo pasado la citada compañía consiguió de RENFE la concesión del transporte ferroviario del pescado fresco procedente de las distintas lonjas y con destino a las ciudades más importantes de España (al igual que Transfesa obtuvo pocos años después la concesión del transporte en tren de frutas y hortalizas desde España al resto de Europa).

14



La locomotora 241 4045 es la encargada de dar tracción a este tren de productos perecederos en el que se incluyen vagones de la Sociedad Vagones Frigoríficos (Palencia, años 60. Foto: Harald Navé)

Son muy conocidos por los aficionados los vagones refrigerantes propiedad de la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A., tanto de ejes como de bogies (PN y PNN) y que eran utilizados principalmente para el transporte de pescado. Estos vagones eran intercalados tanto en trenes rápidos de pasajeros como en las composiciones de trenes de mercancías que partían de los distintos puertos de origen.



Uno de los vagones de la Sociedad Vagones Frigoríficos es intercalado en esta composición de pasajeros (Foto: autor desconocido)

Tren de productos perecederos formado por vagones de la Sociedad de Vagones Frigoríficos, encabezado por la locomotora 7511 de RENFE (Año 1954. Fuente: revista Trenes)



Como acabamos de comentar, la relación entre RENFE y la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. tenía ya unos cuantos años. Vagones Frigoríficos había comenzado a colaborar en proyectos con RENFE más allá del transporte de productos perecederos, tales como el transporte de cereales o de paquetería, utilizando los vagones de los que ya disponía la sociedad.

A comienzos de los años 70 RENFE estudia nuevos planes de expansión para el transporte de mercancías. La empresa estatal y la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. acuerdan en 1971 una colaboración entre ambas para el transporte de manganeso para la empresa Hidronitro Española, entre Tarragona y Monzón. Para ello, Vagones Frigoríficos mandó a Astilleros Españoles la construcción de nueve vagones en su factoría del madrileño barrio de Villaverde Bajo. Estas nueve tolvas formarían la serie PTTfve-20.601 a 20.609 y partirían de un diseño de vagón francés de ARBEL. Como anécdota, indicar

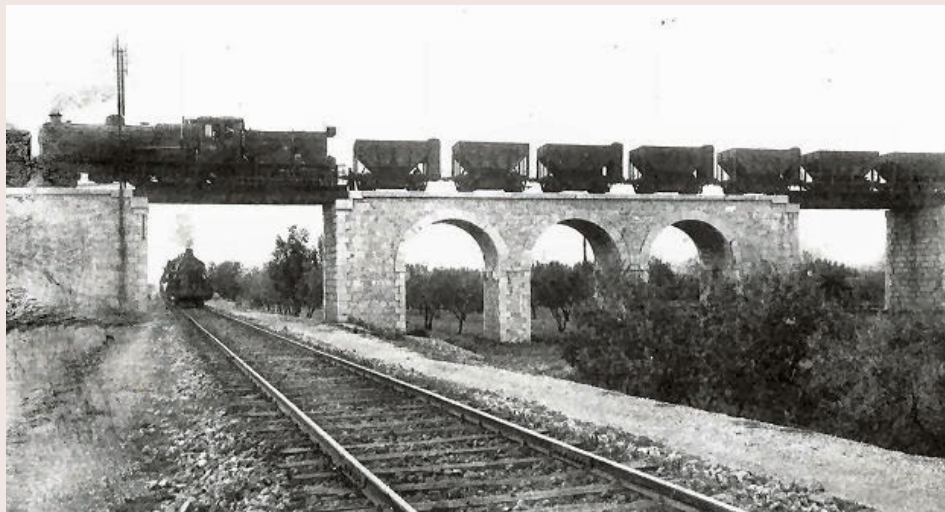
que estos vagones no dieron los resultados deseados y al poco tiempo de ser adquiridos fueron vendidos a diversas empresas.

EL FERROCARRIL OJOS NEGROS - SAGUNTO

La línea de ferrocarril que había sido utilizada durante años por la Sociedad Minera de Sierra Menera (línea de ancho métrico que discurría

en gran parte paralela a la línea de RENFE entre Teruel y Sagunto), ya había dejado de ser rentable. En el año 1972 se procede a su clausura, tras haber prestado servicio desde el año 1907.

Famosa foto de un tren del ferrocarril de Sierra Menera, entre Ojos Negros y Sagunto, pasando por encima de la línea de ancho ibérico de RENFE entre Zaragoza y Sagunto (década de los 50. Foto: autor desconocido. Fuente: blog Caminos de Ferro)



Es en ese año de 1972 cuando la Sociedad Minera de Sierra Menera suscribe un acuerdo con RENFE para que dé salida a Sagunto del mineral extraído de la explotación minera de Montiel, en Ojos Negros (Teruel). Para ello, fue necesario convertir a ancho ibérico el tramo entre las minas y la estación de Santa Eulalia, lugar donde conectaría con la línea 610 de RENFE entre Zaragoza y Sagunto, por Teruel.

En el período desde que el ramal Ojos Negros-Santa Eulalia comienza a funcionar operado por RENFE (desde 1972) hasta el año de recepción de las primeras tolvas objeto de este artículo (1975-76), Renfe utilizó cualquier tolva que tuviera disponible por aquel entonces y que pudiera transportar el mineral de hierro. Pero RENFE no disponía de tolvas suficientes para dar salida a la cantidad de toneladas de mineral que se necesitaban transportar desde la explotación minera de Ojos Negros hasta el valenciano puerto de Sagunto.



Antigua Estación de Ferrocarril de Santa Eulalia del Campo. Sierra Menera. Línea Ojos Negros - Puerto de Sagunto (Foto: autor desconocido)



Estación actual de Santa Eulalia del Campo, en la provincia de Teruel (Foto: MFTrain)

18 A consecuencia de esta falta de material, el 15 de octubre de 1973 surge un nuevo acuerdo entre RENFE y la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. para transportar mineral de hierro de la Sociedad Minera de Sierra Menera. Para dar salida al mineral de Ojos Negros de una forma más eficiente, era además necesario reducir los períodos de carga y descarga de los vagones y de este modo poder mejorar tiempos y agilizar la salida y llegada de los trenes entre Ojos Negros y Sagunto (y viceversa). De este modo, RENFE y la Sociedad de Vagones Frigoríficos (que, recordemos, trataba de expandir negocio debido a la disminución de tráficos de pescado fresco por tren y que se sumó en su plan a las necesidades de RENFE de aquel entonces), deciden utilizar un vagón que cumpla con estos requisitos. Además, la línea entre Ojos Negros y Sagunto se caracteriza por tener un trazado sinuoso con curvas cerradas y pronunciadas pendientes (hay que salvar 1.251m de

desnivel desde/hasta el mar). Hacían falta, por tanto, vagones con una tara no muy elevada, con sistemas modernos de frenado para la época y que pudieran además descargarse en el menor tiempo posible y sin vibración (preferiblemente de forma automática). Para ello, RENFE y Vagones Frigoríficas recurrieron a la sociedad francesa ARBEL, la cual disponía de una patente de descarga rápida de tolvas por sistema

automático no controlado. Vagones Frigoríficos encarga a ATEINSA la fabricación, bajo licencia ARBEL, de un total de 147 tolvas que se sumarán al parque de material móvil de la Sociedad Vagones Frigoríficos.

Foto inferior. Tolva Uas 26 71 037 0 279-0 RENFE, PTTfvc-20.818 (Foto: catálogo ARBEL)



LAS TOLVAS DE VAGONES FRIGORÍFICOS

La recepción de estas nuevas tolvas se produjo entre los años 1975 y 1976. La serie estaba compuesta por 147 unidades. Se las matriculó bajo UIC 4ª (anterior a 1980) dentro de la serie Uas 037 0. Dentro del parque nacional de RENFE se matricularon como tolvas particulares en la serie PTT-20.800. De este modo, las matrículas de la serie completa se quedaban del siguiente modo:

UIC: Uas 26 71 097 0 268 a 414, matriculadas en RENFE

Nacional: PTT-20807 a 20953



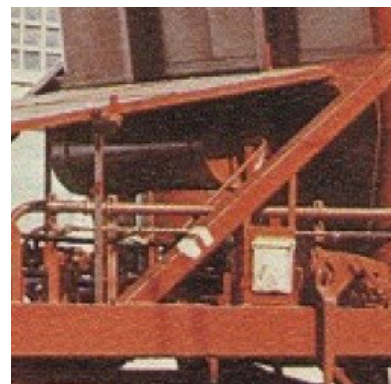
Fotografía de la placa de construcción de ATEINSA de una de las tolvas protagonistas de este artículo (Foto: MFTrain)

Paralelamente a la adquisición de las citadas tolvas, Vagones Frigoríficos SA alquiló en 1976 un viejo taller a RENFE (sin actividad en aquel momento) y que se encontraba en Zamora. En dicho taller se establecía la sede la nueva empresa filial: REFEZA S.L., encargada de la reparación y mantenimiento de todo el material móvil propiedad de Vagones Frigoríficos (en aquel momento, básicamente estas nuevas tolvas).

Se puede comprobar que las tolvas reproducidas en nuestro set N71014 pertenecen todas ellas al período de circulación previo a la implantación de la UIC 5ª en 1980. Es decir: las tolvas reproducidas habrían circulado entre los años 1975 y 1980-81.



Un detalle que caracteriza a estos vagones con UIC 4ª son las dos rayas blancas pintadas en las barras laterales que unen tolva y chasis y que son indicativas del tipo de freno en el caso de vagones con características internacionales, es decir, de los que podían circular fuera de España por la red UIC. Este marcaje de rayas fue eliminado posteriormente por la UIC 5ª de 1980. Además, con esa nueva UIC, las tolvas modificaron su nomenclatura genérica de "Uas" por la más específica de "Faos".



Este detalle también ha sido reproducido en nuestras tolvas a escala 1:160 del set MFTrain N71014:



20

Estas dos líneas blancas pueden servir para diferenciar (además de en la matrícula UIC) a las tolvas "Uas" de UIC 4ª (previas a 1980) de las "Faos" de UIC 5ª (post-1980), es decir: su período de circulación.

Las composiciones formadas por estos trenes eran bastante largas, con una media de entre 24 y 28 vagones habitualmente (independientemente de otras composiciones en los que eran incluidas una o varias tolvas con

destino los Talleres REFEZA en Zamora para su reparación y mantenimiento, lo que era constante dada la dureza del trabajo que realizaban).

Una flamante tolva con UIC 4ª (Uas) de Vagones Frigoríficos estacionada junto con una tolva de Renfe tipo TT2 (Foto: autor desconocido)





Larga composición para el transporte de mineral de hierro, formada íntegramente por las tolvas de Vagones Frigoríficos protagonistas de estas líneas (Foto: RENFE)

Una pareja de locomotoras 319 "bicabina" son las encargadas de dar tracción a este largo tren de tolvas de mineral (Foto: autor desconocido)

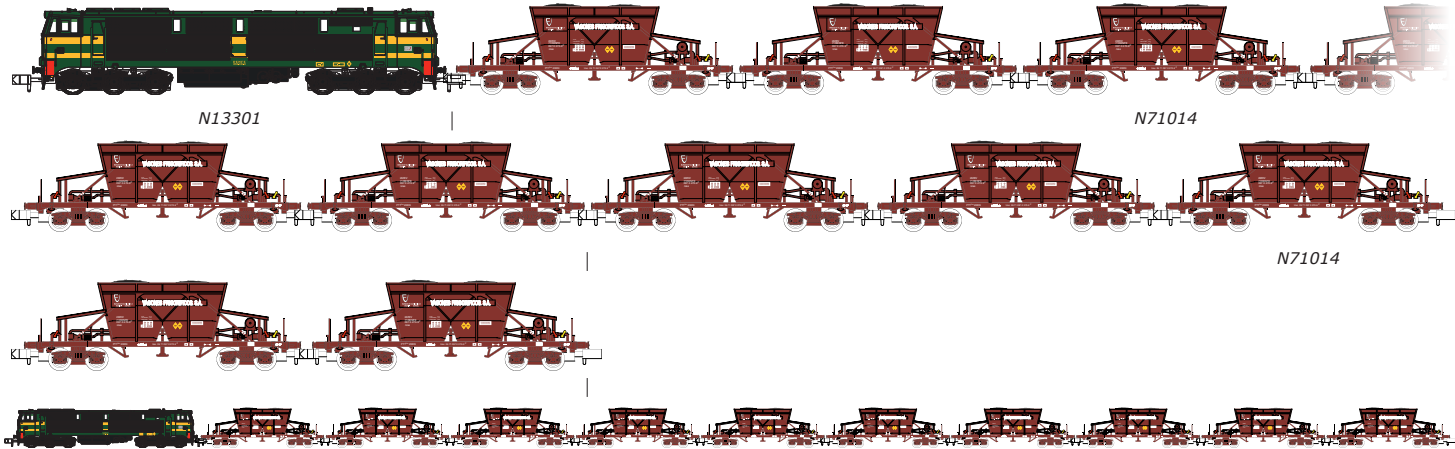


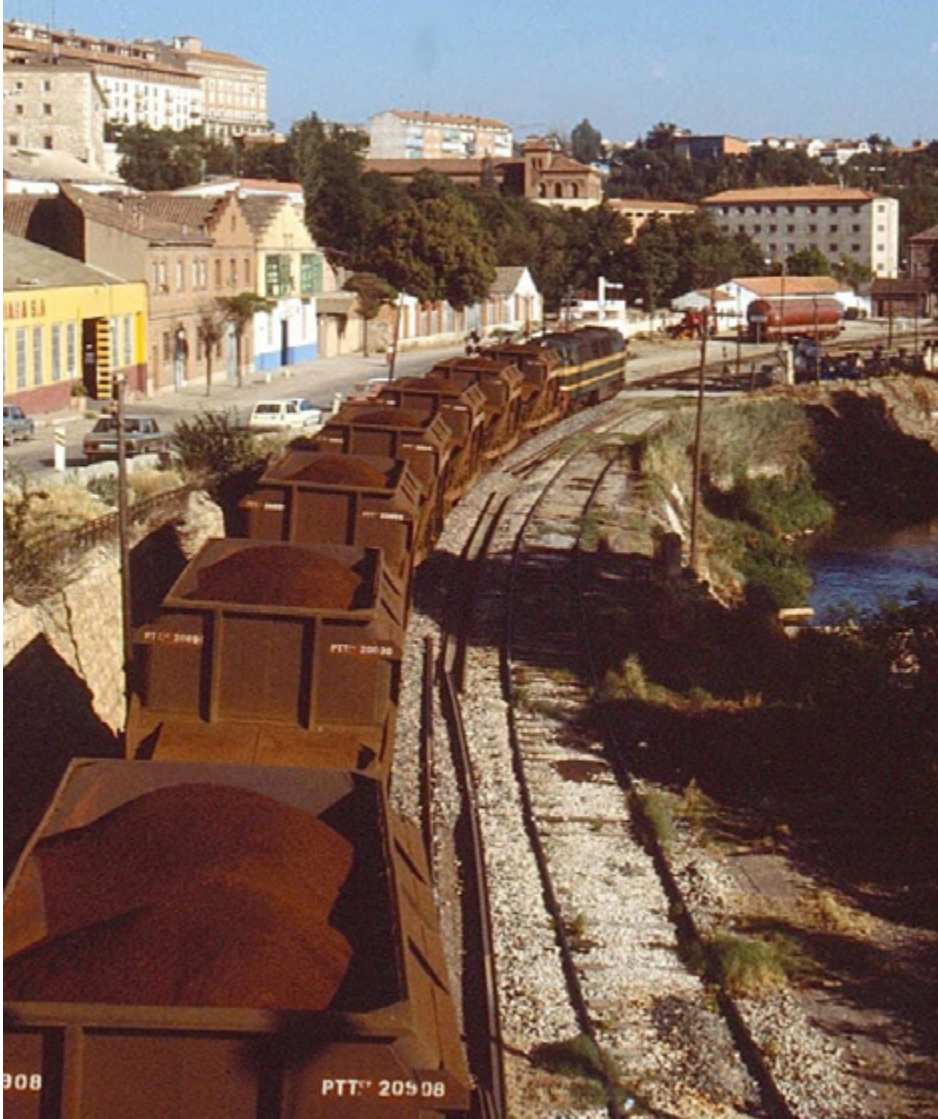
El tramo entre Ojos Negros y Teruel se solía realizar con una o dos locomotoras diésel, generalmente de la serie 319.0 (conocidas como "bicabina") o 319.2 ("retales"). También era habitual ver estas composiciones con locomotoras de la serie 333 de RENFE.



Foto inferior. La GM 333-024 entra en Teruel con este corte de tolvas de mineral de Vagones Frigoríficos (Teruel, Julio 1986. Foto: Emilio Crignola)

Composición Recomendada - Tolvas "Uas" Vagones Frigoríficos S.A.





Para poder subir la pronunciada pendiente desde Teruel hasta Puerto Escandón en ocasiones se llegaron a utilizar otras dos locomotoras. Nada más y nada menos que cuatro locomotoras diésel eran las encargadas de llevar las largas composiciones de tolvas de Vagones Frigoríficos hasta Puerto Escandón. Generalmente las dos locomotoras de apoyo se situaban en cola dando así lugar a una cuádruple tracción “push-pull” (2 en cabeza – 2 en cola). Mostramos algunos ejemplos de estas impresionantes composiciones.

Mismo tren de la fotografía anterior, en este caso con las tolvas protagonistas de este artículo en primer plano (Teruel, Julio 1986. Foto: Emilio Crignola)



Cuádruple tracción formada por locomotoras "bicabina" de la serie 319 de RENFE, con la 319-041-0 en cabeza, llevan este tren de Vagones Frigoríficos S.A. desde Teruel hasta Puerto de Escandón (Fuente: revista Carril)



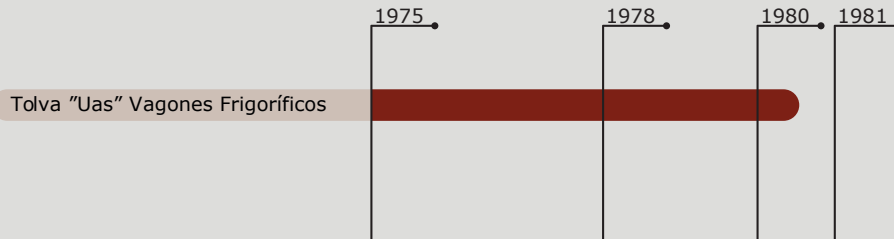
Push-Pull de cuatro locomotoras diésel llevando este tren de mineral desde Teruel hasta Puerto Escandón. Las dos primeras locomotoras pertenecen a la serie 333 de Renfe y las dos de cola son de la serie 319.0 "bicabina" (Puerto Escandón, Junio 1986. Foto: J.M.Alberdi. Fuente: revista CARRIL)

Composición Deluxe - Tolvas "Uas" Vagones Frigoríficos S.A.



Período de circulación tolvas "Uas" de Vagones Frigoríficos S.A.:

Período de circulación



A partir de 1980, como hemos comentado anteriormente, estas tolvas adquieren UIC 5ª, perdiendo las dos rayas blancas que acabamos de comentar y pasan a ser denominadas con nomenclatura UIC tipo "Faos" en lugar de "Uas". Ya con matrícula "Faos" y sin las dos rayas, las matrículas de estas tolvas de Vagones

*Tolvas de mineral de Vagones Frigoríficos ya con UIC "Faos"
(Puerto Escandón, Febrero 1986. Foto: Juan Carlos Estrela Bastida. Fuente: "La Clasi" -grupo Facebook-)*



28

Frigoríficos pasan a quedar de la siguiente manera:

UIC: Faos 83 71 662 5 000 a 146, matriculadas en RENFE

Nacional: PTT-20807 a 20954

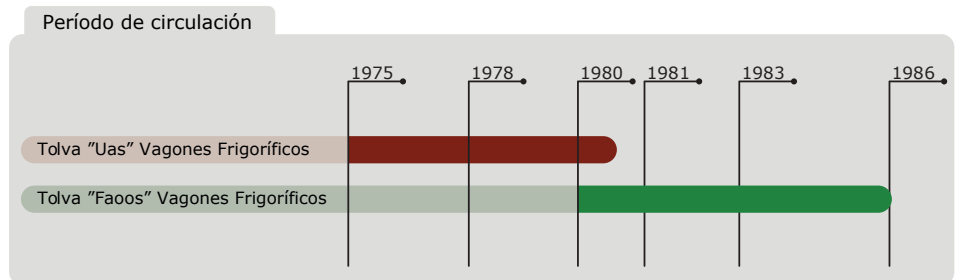
(continúan con la misma nomenclatura nacional)

Existe un breve período de circulación entre 1980 y 1981 en el que a estas tolvas se les va cambiando poco a poco la matrícula UIC. Durante este período de aproximadamente un año

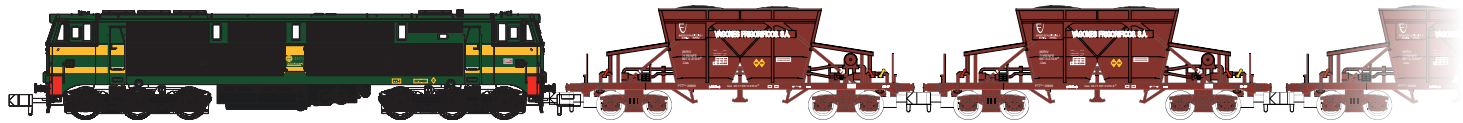
conviven tanto tolvas con la UIC 4ª (Uas) como tolvas con Faos de UIC 5ª. Todas ellas en decoración óxido y también todas ellas con los logotipos de Vagones Frigoríficos, que es la

propietaria de las tolvas protagonistas de este artículo.

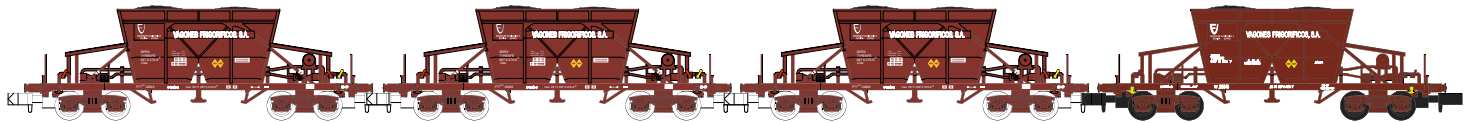
Período de circulación tolvas "Faos" de Vagones Frigoríficos:



Composición Recomendada - Tolvas "Uas/Faofs" Vagones Frigoríficos S.A.

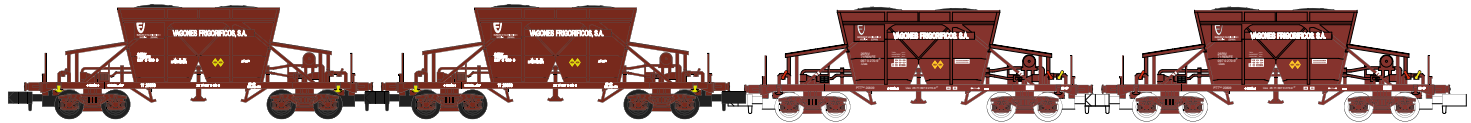


N13302



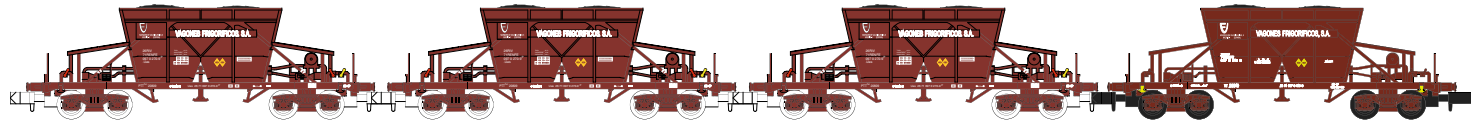
N71014

N34910



N34910

N34911



N71014

N34911



*Tolvas de mineral de Vagones
Frigoríficos ya con UIC "Faos"
(Foto: autor desconocido)*



EL SISTEMA DE DESCARGA

Como se ha comentado con anterioridad, una de las características que se buscaban con el empleo de estas nuevas tolvas era agilizar la descarga de las mismas. Las nuevas tolvas de Vagones Frigoríficos podían ser descargadas de forma automática, sin vibración, y sin intervención de ningún operario. Todo ello gracias al sistema patentado por ARBEL.

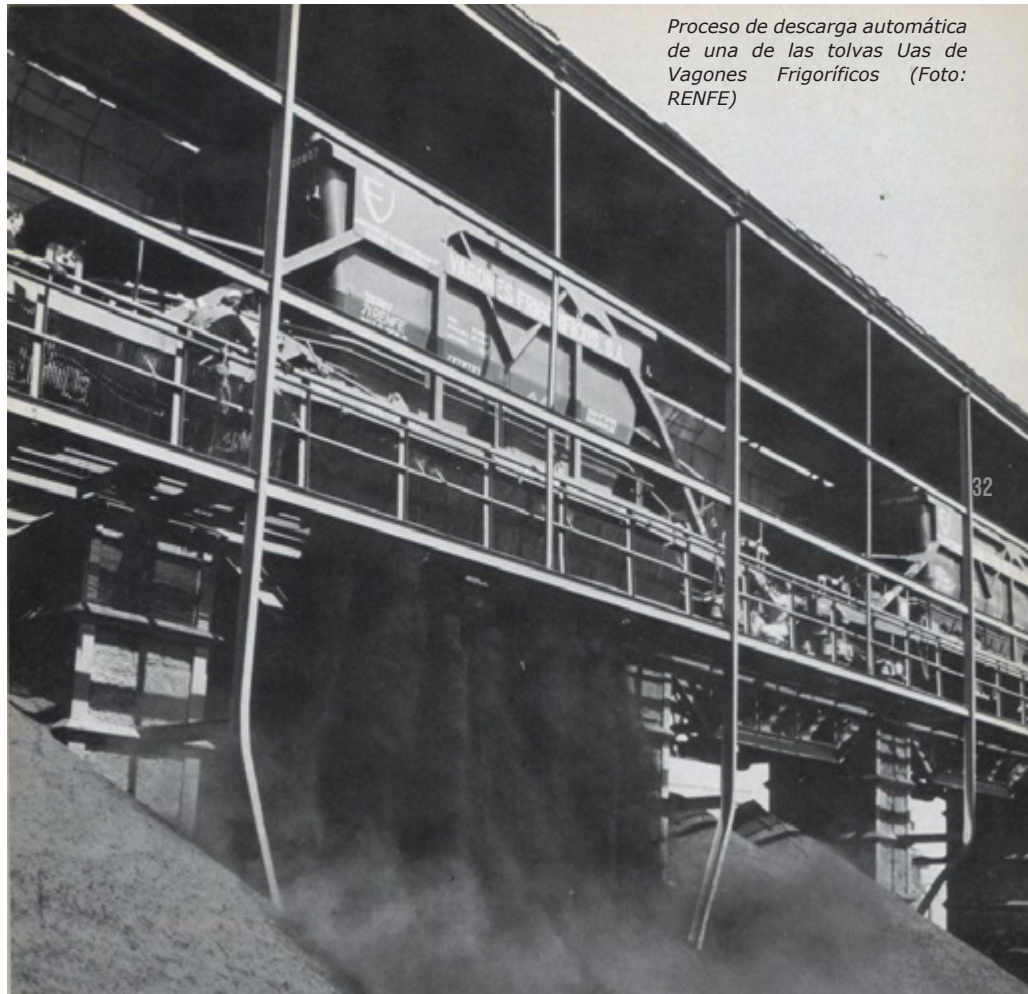
Mecanismo de apertura automática de las tolvas de Vagones Frigoríficos (Foto: RENFE)



Para ello, al llegar al punto de descarga, las compuertas inferiores eran abiertas automáticamente al accionarse la palanca de apertura situada sólo en un lateral del vagón, facilitando el vaciado de toda la tolva en aproximadamente 10 segundos, teniendo en cuenta que dicha apertura superaba la cota por debajo del plano del rail por lo que la descarga no se podría producir nunca en vías estuchadas.



Compuertas para el vaciado de las tolvas (Foto: RENFE)



Proceso de descarga automática de una de las tolvas Uas de Vagones Frigoríficos (Foto: RENFE)

Vista de la parte inferior de las tolvas una vez cerradas las compuertas tras el vaciado (Foto: RENFE)

Una vez descargadas, al pasar a través de un mecanismo especial, se volvían a cerrar esas compuertas.



Las tolvas protagonistas de este artículo esperan a ser cargadas en Ojos Negros (Foto: autor desconocido)

LA SEGUNDA SERIE DE LAS TOLVAS DE VAGONES FRIGORÍFICOS

Las tolvas de Vagones Frigoríficos estaban dando excelentes resultados, y los tráficos de mineral aumentaban. En el año 1982 la Sociedad Vagones Frigoríficos S.A. encarga un segundo lote de tolvas de iguales características.

34 Este segundo lote estará formado por 19 vagones que serán matriculados del siguiente modo:

UIC: Faos 83 71 662 5 147 a 165, matriculadas en RENFE

Nacional: PTT-21460 a 21478

Como curiosidad, las tolvas pertenecientes al segundo lote se diferencian de las del primero por tener la capota que cubre los equipos de frenos situada más alto que en las tolvas de la primera serie.



Composición formada mayoritariamente por tolvas Faos de Vagones Frigoríficos de la segunda serie, como bien se puede comprobar observando la altura de las cubiertas que cubren los equipos de freno (Puerto Escandón, Febrero 1986. Foto: Enrique Andrés Gramage. Fuente: "La Clasi" -grupo Facebook-)

A continuación mostramos una foto comparativa de la altura de las cubiertas de la primera y segunda serie, imagen drch.



Foto superior. Tolvas TT9 de la segunda serie (capós altos) mezcladas junto a otras de la primera serie (capós bajos) estacionadas en la estación de Casetas (Foto: autor desconocido)

Las 166 tolvas (ya tipo "Faoos") que forman las dos series de estos vagones pertenecientes a Vagones Frigoríficos (147 de la primera y 19 de la segunda) continúan realizando tráficos para transporte de mineral.



Foto inferior. La "Retales" 319-204-4 encabeza esta composición de tolvas de Vagones Frigoríficos (Vinaroz, Agosto 1985. Foto: Ignacio Martín Yunta. Fuente: El Colector -grupo Facebook-)

Locomotoras 319-217 y 333-031 subiendo a Puerto Escandón con un tren de mineral de Vagones Frigoríficos (Puerto Escandón, Julio 1986. Foto: Emilio Grignola)



La serie completa de 166 tolvas de Vagones Frigoríficos queda de la siguiente manera:

UIC: Faos 83 71 662 5 000 a 165, matriculadas en RENFE.

Nacional:

PTT-20807 a 20953 (1ªserie)

PTT-21460 a 21478 (2ªserie)

El 29 de septiembre de 1986, la actividad cesa en las instalaciones mineras de Ojos Negros. Cese motivado por diversas causas, entre las cuales cabe mencionar la enorme crisis que sufrió la siderurgia española a mediados de los años 80, así como el aumento de la importación de hierro de mejor calidad que el extraído en Ojos Negros. En ese momento Vagones Frigoríficos cesa dicha actividad y decide vender las 166 unidades de esta serie a RENFE ya que no disponía de tráficos en los que pudiera utilizar dicho material. Además, tampoco la Sociedad había

dado un paso al frente en nuevos convenios con RENFE.

En una segunda parte, continuación del presente artículo, abordaremos las versiones, numeraciones, características y circulaciones de estas tolvas TT9 siendo ya su propietaria la compañía nacional de los ferrocarriles españoles.

CONTINUARÁ...



Foto superior. Faos 81 71 662 6 008-0 RENFE, TTcv-210.708, ya en propiedad de RENFE. Estas tolvas serán objeto de una segunda parte dedicada a las tolvas TT9 (Zaragoza Delicias, Mayo 1996. Foto: Jesús M. Pérez de Val)



Foto inferior. Tolva de Vagones Frigoríficos tipo "Faos" 83 71 662 5 197 RENFE, PTTfvc-20.935, fotografiada en Garraf en Julio de 1986 (Foto: Luis Rentero Corral)

AGRADECIMIENTOS

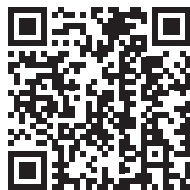
Una vez más, desde MFTrain estamos más que agradecidos con la ayuda prestada de forma desinteresada por varios aficionados que nos han ayudado a recopilar información y documentos gráficos acerca de esta interesante serie de tolvas conocidas popularmente como TT9.

Si bien nos gustaría ahondar muchísimo más en la curiosa vida del bello ferrocarril de ancho métrico entre Ojos Negros y Sagunto, no es el tema principal de este artículo.

Aún así, nos gustaría encarecidamente ofrecer unas recomendaciones por si este ferrocarril fuera del interés de los lectores: por un lado, les recomendamos la visita al fantástico archivo fotográfico sobre el ferrocarril de Sierra Menera recogido en el blog Caminos de Ferro, del que adjuntamos link para su visualización:



Así mismo, les invitamos también a visualizar este magnífico documental emitido hace unos años en el canal de la televisión de Valencia en el que, además de imágenes y vídeos, se expone muy buena documentación (en valenciano) sobre la citada línea:



Además, unos grandes aficionados al modelismo ferroviario en nuestro país disponen de un conjunto de módulos a escala N ambientados en dicho ferrocarril de Sierra Menera, los cuales son siempre un placer para la vista cuando forman parte de encuentros modulares. Les invitamos también a conocer su obra a través de su blog.



EMILIO CRIGNOLA
(mza-centro)

IGNACIO MARTÍN YUNTA

En esta ocasión, desde MFTrain Modelismo Ferroviario queremos dar efusivamente las gracias a:

ENRIQUE ANDRÉS GRAMAGE

JUAN CARLOS ESTRELA BASTIDA

FRANCISCO ROMERO PENA
(Campo Marzo)

“La Clasi – vagones españoles”
Grupo de Facebook



JOSÉ M. SILVA

“El Colector – Trenes de mercancías
por España en el siglo XX”



LUIS RENTERO CORRAL

-The Stb-



Revista CARRIL



Revista VÍA LIBRE



Y, una vez más, nuestro gran cariño y admiración a:

JESÚS M. PÉREZ de VAL





Curiosa fotografía de una de las tolvas objeto de este número 30 de la revista del CLUB MFTrain, estacionada junto a un tren de RENFE utilizado para el rodaje de películas "western" ambientadas en el Oeste de Estados Unidos (Foto: autor desconocido)



Síguenos en:



www.mftrain.com