

The Club

MFTrain



El Tren Chatarrero

Este nuevo artículo del CLUB MFTrain,

centra la atención en nuestro nuevo set a escala 1:160, referencia N71003. A través de las presentes líneas, intentamos aportar algo más de información acerca de este tren, ahondando en diversos aspectos tales como composiciones, vagones utilizados, locomotoras titulares... y otro tipo de peculiaridades.

Esperamos que el aficionado, tras la lectura del presente artículo, pueda tener una idea más clara acerca de este tren destinado al transporte de chatarra, con el objetivo de poder realizar reproducciones a escala N ajustadas a la realidad ferroviaria.

The CLUB MFTrain

51 LMZ 5123, 312-302 COMSA con tren chatarrero
(Sant Sadurní, Julio-2009, Foto: Javier López Ortega -www.spanishraiblfreight.com-)



PLATAFORMAS Sgnss COMSA PARA TRANSPORTE DE CHATARRA



*Locomotora 253-103 de COMSA con tren chatarrero
(Vila-Seca, Marzo-2010, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)*

El Set en escala N

Como podrá comprobar, este set de MFTrain, referencia N71003, está compuesto por cuatro plataformas portacontenedores tipo Sgnss de la compañía COMSA, todas ellas con distintas matrículas.

Al igual que el resto de plataformas de la familia Sgnss de MFTrain a escala 1:160, los vagones incluidos en el set cuentan con enganche NEM, cinemática de enganche corto y bastidor realizado

en metal.

Por otro lado, cada vagón de este set N71003 porta dos contenedores abiertos de 20 pies que reproducen las cuatro decoraciones existentes de estos contenedores utilizados en el tren chatarrero de CELSA. En concreto, se trata de contenedores de las empresas SETRAM, LLINÁS y DEAL.

Como complemento indispensable para estos contenedores, se adjunta una bolsita con carga de chatarra auténtica a escala N, tratada convenientemente para que pueda proporcionar un aspecto

más real, y que el aficionado podrá utilizar a voluntad para llenar los ocho contenedores de 20 pies incluidos en el set.

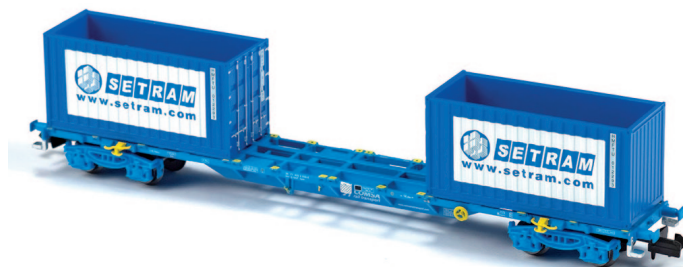
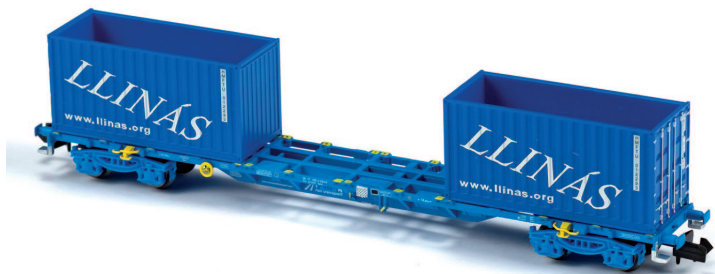
Más adelante, en este mismo artículo, podrá encontrar una propuesta de carga y personalización, que puede ayudar a dar un mayor realismo a estos contenedores.



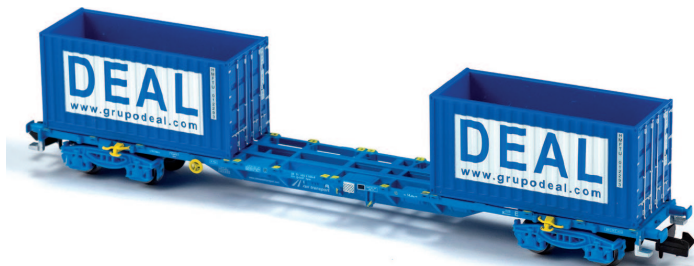
N33414 Comsa
Sgnss 38 71 455 2 033-5
Contenedores 20' Llinás

MF TRAIN[®]
Modelismo Ferroviario Español

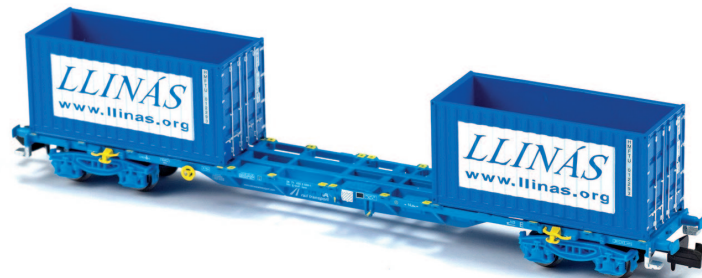
N33415 Comsa
Sgnss 38 71 455 2 042-6
Contenedores 20' Setram



N33416 Comsa
Sgnss 38 71 455 2 055-8
Contenedores 20' Deal



N33417 Comsa
Sgnss 38 71 455 2 068-1
Contenedores 20' Llinás



El tren en la realidad

Este tren es el encargado del transporte de chatarra desfragmentada para la empresa CELSA (Compañía Española de Laminación S.A.), una de las mayores empresas de recuperación de chatarra en España. Esta empresa tiene su factoría en Castellbisbal, provincia de Barcelona, y se dedica a convertir esta chatarra en producto terminado (vigas, ferralla, mallazo, etc...).

Pero la chatarra utilizada para este cometido viene de una planta desfragmentadora situada en el

municipio de Sollana, provincia de Valencia. Esta chatarra es cargada en los contenedores abiertos (reproducidos a escala N en nuestro set MFTain N71003) y se llevan en camión hasta la cercana terminal de ADIF situada en la localidad de Silla.

Unas grúas en dicha terminal se encargan de mover los contenedores desde los camiones hasta los vagones que irán en el tren que se encargará de transportar la chatarra hasta la planta de CELSA en Castellbisbal.



Vaciado de contenedores de Chatarra en la planta de CELSA (Foto: logismarket.es)



253-103-6 con tren chatarrero (Lavern, Marzo-2010, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

El chatarrero de Comsa

La empresa COMSA RAIL Transport S.A.U., actualmente CAPTRAIN ESPAÑA desde el pasado 1 de Noviembre de 2018, es la encargada de realizar este tráfico entre las estaciones de Silla y Castellbisbal y viceversa.



253-103-6 de COMSA esperando a entrar en servicio con tren chatarrero (Silla, Foto: MFTrain)

El chatarrero fue el segundo tráfico habitual de esta compañía, y empezó a realizarse en Octubre del año 2008, continuando operativo actualmente. El ciclo de circulación ha sido siempre el mismo, comenzando en Silla con los contenedores cargados destino Castellbisbal, y volviendo de nuevo de Castellbisbal a Silla con los contenedores vacíos. Esta circulación nunca ha sido diaria, produciéndose normalmente un ciclo semanal. Aunque en algunas temporadas y de forma puntual, han existido 2 ciclos por

semana. Muy excepcionalmente han llegado a haber hasta 3 ciclos semanales, si bien se recalca el carácter de muy excepcional.

A modo anecdótico, indicar que los principales números de circulación de estos trenes, generalmente, han sido los siguientes:

- Circulación 88456 para el tren cargado Silla-Castellbisbal

- Circulación 88549 para el tren vacío Castellbisbal-Silla

Si bien se insiste en la generalidad de estos números, existiendo casos puntuales en los que se han variado por distintas circunstancias, por norma general el tren suele ir directo de Silla a Castellbisbal y viceversa.

Tren chatarrero espera su salida de la terminal de Silla (Agosto-2018, Foto: José Carlos Sevillano)



Locomotoras titulares del chatarrero de COMSA

Al tratarse de un tren operado por la compañía COMSA (insistimos, actualmente CAPTRAIN ESPAÑA desde el 1 de Noviembre de 2018, aunque nos referiremos a estas compañías generalmente como COMSA, teniendo en cuenta la puntualización comentada anteriormente), las locomotoras encargadas de dar tracción al tren chatarrero para la empresa CELSA han sido siempre las que suele utilizar COMSA.

Inicialmente, en los comienzos del tren chatarrero en el año 2008, COMSA utilizó indistintamente y según posibilidad, las tres locomotoras tipo Euro4000 (335-001 a 003) y las dos locomotoras diésel de procedencia danesa tipo MZ-III (51 LMZ 5122, 312-301 y 51 LMZ 5123, 312-302) que posee la compañía.

El uso de las danesas, locomotoras ya con unos cuantos años a sus espaldas, fue debido principalmente a que el tráfico que realizaban normalmente entre Valladolid y el puerto del Musel con transporte de Clinker para la empresa CEMTOR había cesado.



Locomotora 335-003-0 tipo Euro4000 de COMSA (Sant Sadurní, Noviembre-2009, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com)



Locomotora danesa tipo MZ-III, 51 LMZ 5123, 312-302 de COMSA (Foto: MFTrain)

MZ-III danesa de COMSA con tren chatarrero (Lavern, Abril-2009, Foto Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)



Además, COMSA todavía no disponía por aquel entonces (finales del 2008) de las 253 tipo Traxx propias de la compañía, que fueron recepcionadas un año después, a partir de Octubre de 2009. Por tanto, ambas series de locomotoras (335 y danesas) fueron las primeras en dar tracción a este tren desde el año 2008, siendo la 335-003-0 la que dio tracción al primer chatarrero el 1 de Octubre de 2008.

Posteriormente, tras la adquisición por parte de COMSA de las 253 (recepcionadas a partir de Octubre de 2009), y en función de la disponibilidad, los tráficos del chatarrero han ido alternando locomotoras del tipo eléctrico y diésel en su movimiento desde Silla a Castellbisbal o viceversa.

253-103-6 de COMSA esperando a entrar en servicio con tren chatarrero (Silla, Foto: MFTrain)




Así mismo, al formar parte COMSA, junto con la portuguesa TAKARGO, de la sociedad IBERCARGO RAIL, también es posible ver locomotoras de la serie 6000 de la empresa lusa, o de alguna de las otras 4 locomotoras tipo Euro4000 de ALPHA TRAINS que el grupo tiene alquiladas actualmente (principalmente la 335-020), al frente del chatarrero de CELSA.



TAKARGO serie 6000 al frente del chatarrero Castellbisbal-Silla (Les Palmes, Enero-2018, Foto: José Miralles Pol)



335-020 COMSA al frente del chatarrero (Sant Sadurní, Enero-2014, Foto: Javier López Ortega - www.spanishrailfreight.com-)



Tras alquilar COMSA a BEACON RAIL LEASING las 9 locomotoras tipo dual que integran la serie 601 "Bitrac", éstas también han estado al frente del tren chatarrero. Muy llamativo un corto período de tiempo (aproximadamente a comienzos del año 2011) en el que estas Bitrac, todavía decoradas con el logotipo de su propietario original "FESUR" pero ya alquiladas por COMSA, se hicieron cargo de la tracción del chatarrero.

Por último, indicar también que durante un tiempo COMSA ha tenido alquilada una de las locomotoras 333.3 "Prima" de RENFE / ROSCO. Ésta también ha dado tracción en alguna ocasión a este tren chatarrero.

Esta decoración de la 333.3 "Prima" ha sido reproducida a escala 1:160 por MFTrain, bajo las referencias N13346 y N13346E (versión envejecida).

333-314 COMSA alquilada a ROSCO / RENFE con tren chatarrero (Massalfassar, Abril-2017, Foto Jorge Herrero Gimeno)



N13346
Locomotora 333.3 Rosco Renfe



N13346E
Locomotora 333.3 Rosco Renfe
Envejecida



Como se puede comprobar, el “baile” de locomotoras para este tren incluye todas aquellas de las que la empresa dispone o tiene en régimen de alquiler.

Mencionar también algún caso esporádico, como el de la locomotora 335-025 (tipo Euro4000) de la compañía Logitren, que también ha dado tracción puntualmente a este tren debido a un requerimiento de locomotoras por parte de COMSA, que necesitaba tracción para este tren y no disponía de locomotoras suficientes por diversos motivos.

Esta situación es posible gracias a la asociación AEFPP (Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas) de la que, a excepción de TRANSFESA y LOW COST RAIL, forman parte todas las compañías privadas en España.

Gracias igualmente a esta asociación AEFPP, y por motivos similares a los del caso de la Logitren, también ha sido posible ver la locomotora 335-031 (tipo Euro4000) de la compañía FERROVIAL al frente de este tren chatarrero de COMSA.



335-025-3 de Logitren al frente del tren chatarrero
(Les Palmes, Abril-2016, Foto: José Miralles Pol)



335-031-1 de Ferrovial al frente del chatarrero de CELSA
(Mayo-2018, Foto: Andrésmt9)

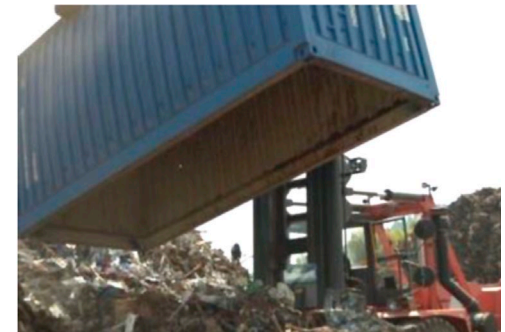
Un último dato relacionado con las locomotoras.: una vez llegado a Castellbisbal, indicar que esta estación tiene, lado Barcelona, un ramal que va hacia la empresa Gonvarri Steel Services, y otro que va hacia la planta de CELSA, destino de nuestro tren.

Si la locomotora titular del tren chatarrero es diésel o dual, generalmente la maniobra de entrada a CELSA la realizan los propios maquinistas de COMSA ayudados por personal de ADIF.

Sin embargo, debido a que este ramal no está electrificado, si la tracción del tren chatarrero la ha realizado una locomotora eléctrica (253), será un tractor 311 de ADIF que generalmente está en Castellbisbal el que haga la maniobra de meter los vagones hasta la planta de CELSA.

En unas 3-4 horas, el tren estará descargado y se le pondrán contenedores vacíos para su vuelta a Silla.

Como se puede comprobar a través de las diversas fotografías que ilustran este artículo, las dobles tracciones no son necesarias en este tren. Las locomotoras que se hacen cargo del mismo cuentan con la potencia suficiente como para poder hacer el tráfico sin dificultades. Si bien en puntuales ocasiones, ha habido locomotoras que han sufrido algún tipo de percance, y han tenido que ser auxiliadas por otra, como es el caso de la siguiente fotografía:



Contenedor en proceso de descarga en CELSA
(Foto: logismarket.es)



Contenedores Setram para transporte de chatarra
(Foto: eurocontainer.es)

253-102-8 dando socorro a la danesa de COMSA y tren chatarrero.
(Albuixech, Julio-2011, Foto: Jorge Herrero Gimeno)

Locomotoras empleadas en el chatarrero.

Locomotoras	Matrículas
Comsa (Euro 4000)	335-001 a 004
Comsa MZ-III (Danesa)	51 LMZ 5122 / 23 312-301 / 2
Takargo (Euro 4000)	6001 a 6007
Alpha Trains	335-020, 021, 037 y 038
Comsa (Traxx)	253-001 a 003
Comsa (Bitrac)	601-001 a 009
Renfe Rosco	333-314
Logitren (Euro 4000)	335-025
Ferrovial (Euro 4000)	335-031

Cuadro-resumen locomotoras empleadas en el chatarrero de COMSA

Vagones en el tren chatarrero de COMSA

Indistintamente de la locomotora titular (se acaban de comentar las posibilidades de tracción para este tren), vamos ahora a centrar la atención en los vagones que forman parte de composiciones de este tren chatarrero.

Sgnss de COMSA

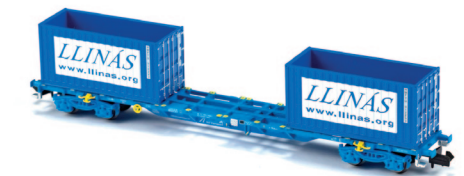
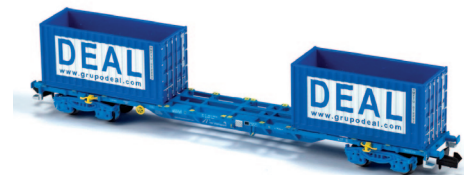
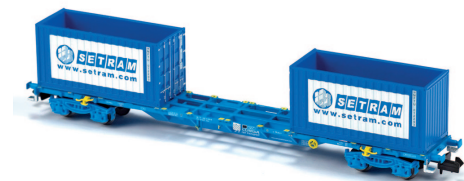
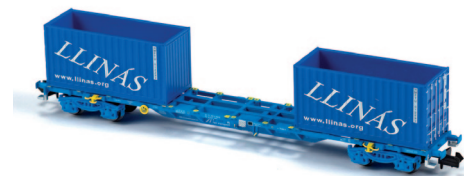
El set realizado por MFTrain bajo la referencia N71003, incluye cuatro plataformas tipo Sgnss propiedad de COMSA, matriculadas en GMF (Gestor

de Material Ferroviario). COMSA tiene 40 de estos vagones en su parque de material remolcado, que comprenden el siguiente rango de matrículas:

Sgnss 38 71 455 2 033 a la 072 RIV E-GMF
(Total: 40 unidades)

En concreto, las matrículas que portan los vagones del set MFTrain N71003 a escala 1:160 son:

- Sgnss 38 71 455 2 033-5
- Sgnss 38 71 455 2 042-6
- Sgnss 38 71 455 2 055-8
- Sgnss 38 71 455 2 068-1



Plataforma COMSA, Sgnss 38 71 455 2 056-6 E-GMF (Silla, Agosto-2008, Foto: José Carlos Sevillano)

Plataformas Sgnss de COMSA en tren chatarrero
(Sant Sadurní, Septiembre-2009, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)



Sgnss de VTG

Pero éstos no han sido los únicos vagones utilizados para este tráfico de chatarra entre las estaciones de Castellbisbal y Silla. Desde los comienzos de este tren, COMSA ha utilizado plataformas Sgnss alquiladas a la compañía VTG, idénticas al resto de Sgnss / MMC3e que poseen RENFE, TAKARGO, COMSA y CONTINENTAL RAIL (todas estas últimas reproducidas igualmente a escala N por MFTrain). Las Sgnss de VTG fueron, junto con las propias de COMSA, las primeras plataformas encargadas de llevar los contenedores de LLINÁS, SETRAM y DEAL para el transporte de chatarra desfragmentada para la empresa CELSA.

A medida que se iban recepcionando más Sgnss propias de COMSA, anteriormente comentadas, era posible ver trenes chatarreros con mayor número de plataformas Sgnss de COMSA formando parte de este tren.

Como en la siguiente fotografía.



Plataforma de VTG recién construida, Sgnss 34 71 455 2 012-3 E-VTGES (Medina del Campo 2007, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)



Plataformas Sgnss de VTG y COMSA formando parte del tren chatarrero (Laverna, Marzo-2010, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

Sgnss de TAKARGO

Al igual que ocurre con las locomotoras, al formar COMSA y TAKARGO la sociedad IBERCARGO RAIL, también es posible ver vagones Sgnss de la empresa lusa.



Plataforma TAKARGO, Sgnss en servicio para el tren "Papelero" (Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

Las Sgnss de las tres compañías (COMSA, TAKARGO y VTG), pueden ir mezcladas indistintamente en una composición del tren chatarrero de COMSA:

Estas plataformas Sgnss de TAKARGO han sido reproducidas a escala N por MFTrain, bajo las referencias N33408 y N33409. El sistema de anclajes de los contenedores en la reproducción a escala 1:160 permite intercambiar entre los vagones, contenedores MFTrain de diversas medidas.



Tren chatarrero formado por plataformas Sgnss de TAKARGO (Silla, Agosto-2013, Foto: José Carlos Sevillano)



N33408
Portacontenedores
Sgnss / MMC3E Takargo Rail
Sgnss 38 94 455 2 012-2



N33409
Portacontenedores
Sgnss / MMC3E Takargo Rail
Sgnss 38 94 455 2 032-0



Plataformas Sgnss de TAKARGO formando parte del tren chatarrero (Silla, Abril-2013, Foto: José Carlos Sevillano)



Sgs de ERMEWA (4º y 5º lugar) entre plataformas Sgnss de VTG en tren chatarrero
(Les Palmas, Julio-2014, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

Sgs 454 2 de ERMEWA

Durante un tiempo, el grupo ha tenido alquiladas unas largas plataformas de algo más de 20 metros de longitud, del tipo Sgs serie 454 2 de la empresa ERMEWA, y que han formado eventualmente parte de este tren chatarrero (entre otros cometidos).



Plataforma Sgs 83 71 454 2 024-1 E-ERMWA en servicio para tren TECO (Mayo-2010, Foto: Javier López Ortega -www .spanishrailfreight.com-)

MMC2-MMC3 / Sgss de RENFE

En función de las necesidades ya no sólo de este propio tráfico, sino también del resto de trenes que opera COMSA, ésta se vio en la necesidad de alquilar a RENFE plataformas portacontenedores de la serie MMC3-MMC2 / Sgss en decoración azul, ligeramente distintas a las MMC3e.

Estas plataformas fueron trasladadas desde Madrid-Vicálvaro hasta Silla por una locomotora de maniobras de la serie 311 alquilada para la ocasión a ADIF, a fin de incorporar estas plataformas RENFE al tráfico del chatarrero.

Es decir, llegados a este punto (Julio del año 2014), es posible ver trenes chatarreros para la empresa CELSA que, operados por COMSA, con locomotoras utilizadas por COMSA y con los mismos contenedores abiertos de 20 pies, llevan sin embargo vagones de RENFE (recordemos, en régimen de alquiler).



MMC2-MMC3 / Sgss de RENFE alquiladas a COMSA para el transporte de chatarra (Foto: MFTTrain)

COMSA 51 LMZ 5122, 312-301 con chatarrero formado por MMC2-MMC3 alquiladas a RENFE (Catarroja, Agosto-2014, Foto: José Carlos Sevillano)



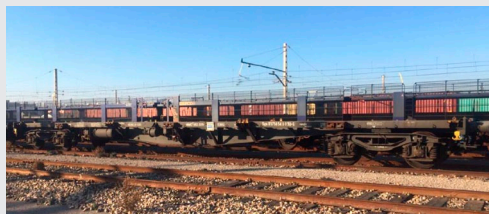
MMC-MMC1 / Sgs de RENFE

Por el mismo motivo que las anteriores, también las más antiguas de las plataformas MMC, las MMC-MMC1 / Sgs de RENFE, igualmente en decoración azul, han sido alquiladas por COMSA para el transporte de contenedores de chatarra. Estas MMC-MC1/Sgss son distintas a las MMC3e-Sgnss y a las MMC3-MMC2 Sgss.

Actualmente, algunas de estas plataformas RENFE MMC-MMC1 / Sgs han sido repintadas por ROSCO / RENFE en color gris claro, y también forman parte de la composición de este tren chatarrero de COMSA. Se insiste en el hecho de que están alquiladas.



Plataforma MMC-MMC1 RENFE, Sgs 81 71 454 9 071-7 (Mayo-2007, Foto: Javier López Ortega)



Plataforma Sgs 81 71 454 0 038-5, MMCc-452.039 de ROSCO-RENFE (Valencia-Fuente de San Luis, Febrero-2019, Foto: MFTrain)



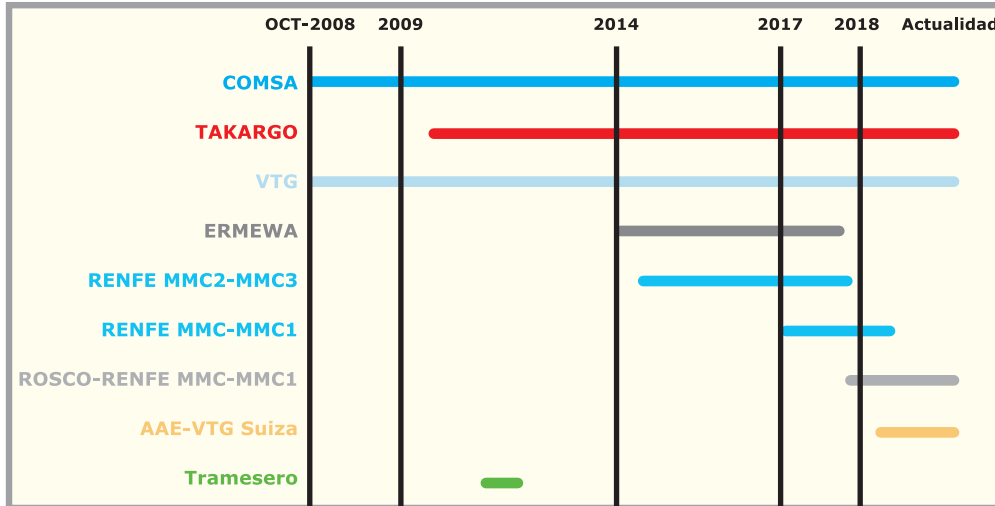
335-020-4 COMSA con chatarrero formado por MMC1 alquiladas a RENFE (Benicassim, Mayo-2017, Foto: José Miralles Pol)



Plataformas MMC1 RENFE alquiladas por COMSA para el tren chatarrero (Cuiper, Junio-2017, Foto: andresmt9)

Sggmrss de VTG-Suiza

Por último, como parte también de este tren chatarrero operado por COMSA (una vez más recordar que desde el 1 de Noviembre de 2018, COMSA pasa a ser CAPTRAIN ESPAÑA), muy recientemente se han empezado a utilizar plataformas grises articuladas Sggmrss de 90 pies de la empresa VTG Suiza y alquiladas a COMSA, que además son de reciente fabricación (2017). Estas plataformas son muy habituales en otros tráficos como el "Papelero" de COMSA, por ejemplo, pero desde hace muy poco tiempo están formando parte también del tren chatarrero.



Cuadro-resumen fechas de circulación de las distintas plataformas empleadas en el tren chatarrero de COMSA.

Las últimas circulaciones del chatarrero realizadas por CAPTRAIN ESPAÑA incluyen mayor número de vagones alquilados a RENFE que los propios de la compañía o su sociedad. A modo de ejemplo de circulación reciente, analizamos la acontecida el pasado 01 de Abril de 2019: la composición estuvo formada por 12 plataformas Sgs gris claro (alquiladas a ROSCO / RENFE), 4 plataformas Sgns de COMSA y 1 plataforma articulada Sggmrss (alquilada a VTG-Suiza).

La locomotora titular fue una "Bitrac" de la serie 601. Como último apunte al tema de vagones y composiciones, hemos considerado interesante añadir un último dato a todo lo explicado. Si recuerdan, anteriormente en este artículo se ha comentado que los ramales lado de Barcelona en la estación de Castellbisbal, uno se dirige hacia CELSA, y el otro va hacia la empresa Gonvarri Steel Services. A este respecto, indicar que COMSA realizó durante un tiempo tráficos para Gonvarri utilizando el comúnmente denominado tren "Tramesero".

Se dio ocasionalmente la circunstancia de existir alguna circulación vacía del tren chatarrero (Castellbisbal-Silla), a la que se acopló la composición también vacía del Tramesero de Gonvarri, Castellbisbal-Sagunto Cargas. De este modo, la locomotora que por aquel entonces (en torno a Septiembre del año 2011) se estaba haciendo cargo del tren chatarrero (danesa MZ-III de COMSA), pudo bajar las dos composiciones vacías unidas (recordemos que esta MZ-III de COMSA no se prodiga precisamente en potencia,

pero dos composiciones vacías sí que podía llevarlas).

Por lo que ha sido posible ver una composición con MZ-III danesa de COMSA en cabeza, tren chatarrero detrás y tramesero en cola. Una vez llegado a Sagunto-Cargas, el Tramesero era desacoplado y el chatarrero continuaba su marcha hasta Silla.



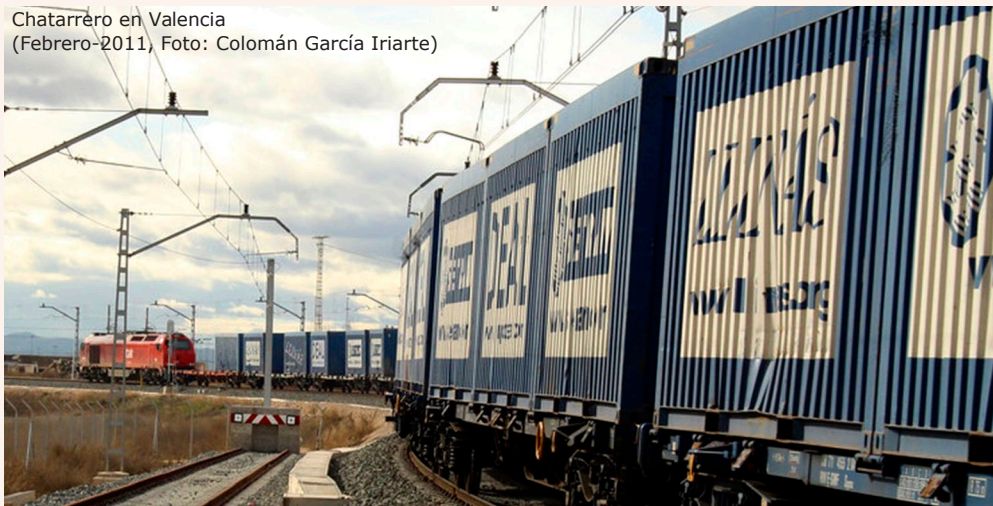
253-103-6 con "Tramesero" Castellbisbal-Sagunto (Lavenr, Septiembre-2011, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

LOS CONTENEDORES en las composiciones del Tren Chatarrero de COMSA.

Por norma general, todos los vagones que integran la composición suelen llevar encima 2 y hasta 3 contenedores abiertos de 20 pies, en función de las necesidades. Poco habitual, pero también factible, es que los vagones vayan cargados con un único contenedor. En la fotografía de la derecha es posible apreciar una composición del chatarrero con vagones cargados con las tres posibilidades (1, 2 o 3 contenedores abiertos de 20 pies).

Matizar que todas las composiciones han llevado siempre las cuatro decoraciones de contenedores abiertos de 20 pies que se han descrito anteriormente. Por norma general, estos contenedores son los únicos contenedores utilizados en estas

Chatarrero en Valencia (Febrero-2011), Foto: Colomán García Iriarte)



composiciones, si bien en alguna ocasión es posible ver algún contenedor de iguales características, pero sin logotipo alguno (supuestamente debido a alguna revisión o desgaste del logotipo y posterior pintado en azul para su pronta utilización...).

Como excepción, existen al menos cuatro unidades de contenedores de 30 pies abiertos con logotipo de Llinás sobre fondo blanco, también de color azul (no se tiene constancia, hasta la fecha, de más contenedores de 30 pies).

También se pueden observar fotografías donde es posible ver vagones sin carga alguna incluidos en la composición. Normalmente y salvo excepciones, estos vagones suelen formar parte del tren para aprovechar a ser trasladados hasta

los talleres que tiene COMSA en Constantí y realizar algún tipo de revisión o reparación. Por ejemplo: esos vagones pueden ser llevados hasta Tarragona-Clasificación, donde son segregados y trasladados hasta Constantí por un tractor alquilado a ADIF (serie 311 o 310).

También existe la posibilidad de que plataformas vacías vayan formando parte del tren Castellbisbal-Silla (es bastante inusual verlas en el cargado, Silla-Castellbisbal), debido a que haya una necesidad de cargar más contenedores en Silla, pero sin embargo haya falta de plataformas. Por ello que pueda darse esta situación.



Contenedor de 20 pies abierto para transporte de chatarra (Foto: MFTrain)

EL CHATARRERO de RENFE

Algún aficionado habrá podido observar fotografías en las que la locomotora titular del tren chatarrero pertenezca a Renfe.

Sin duda no es una excepción, y es que la empresa CELSA también encargó a RENFE la realización de un tráfico del mismo tipo entre su planta en Castellbisbal y la estación de Murcia-Cargas. Este tráfico comenzó después de la puesta en circulación del chatarrero de COMSA y normalmente tenía un ciclo semanal.



Chatarra desfragmentada para ser cargada en la estación de Murcia-Cargas (Septiembre-2013, Foto: MFTrain)



253-100 RENFE al frente del Chatarrero Castellbisbal-Murcia Cargas (Lavern, Mayo-2012, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)



RENFE 333.386.1 con chatarrero Murcia Cargas-Castellbisbal (Agramón, Julio-2012, Foto: Javier López Ortega -www.spanishrailfreight.com-)

El recorrido era el mismo, pero este tren continuaba vía Chinchilla y el bypass de La Encina, en Albacete, desde donde se dirigía hasta la estación murciana.

Este tren operado por RENFE, tenía tracción eléctrica (generalmente con una locomotora Traxx de la serie 253) de Castellbisbal hasta Chinchilla, y luego tracción diésel hasta la estación de Murcia-Cargas, debido a la falta de electrificación de esa línea, normalmente realizada por una locomotora de la serie 333.3 "Prima" (MFTrain N13332, N13338 y N13339).

Indicar que este tren estuvo formado sólo por material RENFE, que además de proporcionar las locomotoras, utilizó

para este transporte vagones propios del tipo MMC2-MMC3/Sgss con librea azul. Este tren dejó de operar en el año 2013.

Plataforma MMC2-MMC 3 / Sgss RENFE del chatarrero Castellbisbal-Murcia (Murcia-Cargas, Septiembre-2013, Foto: MFTrain)



Diversidad de contenedores en el Castellbisbal-Murcia (Murcia-Cargas, Septiembre 2013, Foto: MFTrain)

Curiosamente y sin motivo realmente aparente, los poco habituales contenedores de 30 pies de Llinás comentados con anterioridad, si bien difíciles de ver en composiciones de COMSA, han sido bastante habituales en las circulaciones del chatarrero de RENFE entre Castellbisbal y Murcia.

Pero, además, en el Castellbisbal-Murcia también fue posible ver otro tipo de contenedores utilizados para el mismo cometido. Si bien a modo de refuerzo y de manera mucho más minoritaria, estos contenedores también tenían la característica de ser algo inferiores en altura a los habituales utilizados por CELSA.



Contenedor abierto de 30 pies (en primer lugar, tras la 253) en el chatarrero Castellbisbal-Murcia Cargas Bellvei, Diciembre-2012, Foto: Marc Solernou)



Diversidad de contenedores en el Castellbisbal-Murcia (Murcia-Cargas, Septiembre 2013, Foto: MFTrain)

Cuatro contenedores abiertos de 30 pies



Paso a Paso

INSTRUCCIONES PARA COLOCAR LA CARGA DE CHATARRA EN LOS CONTENEDORES

Las nuevas plataformas MMC3e/Sgnss encargadas del transporte chatarra presentan en su interior una bolsita para chatarra tratada convenientemente para que pueda proporcionar un aspecto más real. Para que cada aficionado, si lo desea, pueda llenar el vagón a su gusto.

En este paso a paso queremos mostrar la sencilla colocación de la chatarra en los contenedores abiertos.

Paso a Paso:

A continuación podemos ver los contenedores y la bolsita de chatarra.

Materiales que vamos a usar:

- La chatarra
- Una pequeña cuchara
- Pegamento. En este caso, e igual que usamos para colocar el balastro en la vía, usaremos cola blanca 50% + agua 50% + unas gotas de lavavajillas.
- Dosificador, cuentagotas o similar.

Lo primero que debemos de hacer es poner una pequeña capa de la mezcla de pegamento que hemos indicado anteriormente.



El siguiente paso es llenar los dos contenedores con la chatarra, para ello utilizamos la pequeña cuchara que nos ayude a verter la chatarra en el interior del contenedor por la parte superior.



Quedaría con el siguiente aspecto una vez colocada la chatarra. Es aconsejable que la chatarra no sobresalga del contenedor, como ocurre en la realidad.



A continuación comenzamos con la fijación de la chatarra con la mezcla de cola blanca y agua descrita al principio, para ello y con ayuda de dosificado o cuentagotas, vamos a ir depositando gota a gota en la chatarra. Importante, siempre comenzar echando las gotas en las esquinas y poco a poco la mezcla de cola se va filtrando entre la chatarra. Evitar echar mucha cantidad de cola para que no se desborde del propio contenedor.



Podremos comprobar cómo la mezcla poco a poco es absorbida por la chatarra. Una vez llegado a ese punto la cola se habrá filtrado por todas las virutas y estas quedarán bien fijadas. Teniendo el siguiente aspecto.

Una vez terminado el proceso dejamos secar 24h. Y ya la tenemos lista para poder rodar por nuestra maqueta.



AGRADECIMIENTOS

Desde MFTrain Modelismo Ferroviario una vez más queremos agradecer enormemente a los fotógrafos a pie de vía que desinteresadamente han colaborado en esta publicación. Su ayuda ha sido imprescindible para la realización

de este pequeño artículo acerca del tren chatarrero de CELSA (COMSA y RENFE). El trabajo de estos aficionados es sumamente importante para cualquier amante del ferrocarril y desde MFTrain queremos felicitarles por ello y por su enorme amabilidad.

Por orden alfabético:

ANDRÉS mt9



JORGE HERRERO GIMENO



COLOMÁN GARCÍA
IRIARTE



JOSÉ CARLOS SEVILLANO



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



spanishrailfreight.com



JOSÉ MIRALLES POL



MARC SOLERNOU



RICARDO GÓMEZ



trensalamanca.com



En nuestro canal de Youtube, hemos creado una lista denominada "Tren Chatarrero CELSA". Esta lista incluye vídeos de varios autores que han tenido la oportunidad de filmar el tren protagonista de este artículo en diversos lugares. Puede acceder a esta lista a través [de este enlace](#), o bien escaneando o haciendo click sobre el código QR que aparece a continuación:

MFPLAY



MFTrain N13303



Novedad!! Nueva locomotora 333.022 Renfe Verde original



MZ-III Danesa 51 LMZ 5123, 312-302 de COM SA al
frente del chatarrero Castellbisbal Silla
(Sant Sadurni, Mayo-2009, Foto: Javier López
Ortega -www.spanishrailfreight.com -)

