

## Nuevas Plataformas para transporte de madera

Sgnss

# Bienvenida y presentación

Comienza una nueva etapa en MFTrain. Tras varios meses de trabajo, tenemos el placer de presentar el nuevo CLUB MFTrain, con el objetivo de intentar aportar nuestro grano de arena para acercar en todo lo posible el mundo del tren real a los aficionados del tren en miniatura.

En nuestra web puede encontrar un enlace al "Club MFTrain" de libre acceso y gratuito para cualquier aficionado que quiera buscar más información para la realización de composiciones a escala 1:160 que se acerquen lo máximo, en la medida de lo posible, a la realidad. Información detallada de los modelos reales y en miniatura, que no sería posible sin la colaboración desinteresada de muchas personas

que han querido ayudar a la realización de este proyecto. Amigos, aficionados, y fotógrafos a pie de vía que gracias a su trabajo (a veces muy difícil), nos deleitan con estupendas fotografías, vídeos e información que sin duda son la base de nuestra afición al mundo del ferrocarril. Desde MFTrain les damos efusivamente las gracias. Esperamos que, poco a poco, el Club vaya evolucionando y mostrando más secciones que sean de interés. Por lo que toda ayuda o sugerencia será siempre bienvenida (puede escribirnos para ello a la dirección de e-mail: [club@mftrain.com](mailto:club@mftrain.com) ).

Si quiere siempre estar al día de las publicaciones del CLUB, no dude en suscribirse a la newsletter oficial de MFTrain, que puede encontrar en nuestra página web ([www.mftrain.com](http://www.mftrain.com)). De este modo estará también puntualmente informado si se produjesen actualizaciones de los artículos presentados en el CLUB.

Por último, indicar que los artículos son de descarga libre para poder guardarlos o imprimirlos cuando desee.

Desde MFTrain, no queremos dejar de pasar la oportunidad de dar las gracias a todos los aficionados que están ayudando a que todo esto sea posible. Ya hemos cumplido nuestros primeros 10 años y ojalá podamos seguir celebrando con todos ustedes muchos años más. Les damos la bienvenida a nuestro CLUB.

Si desea visualizar las imágenes en su calidad original y con una información mas detallada, puede acceder haciendo click sobre las mismas.





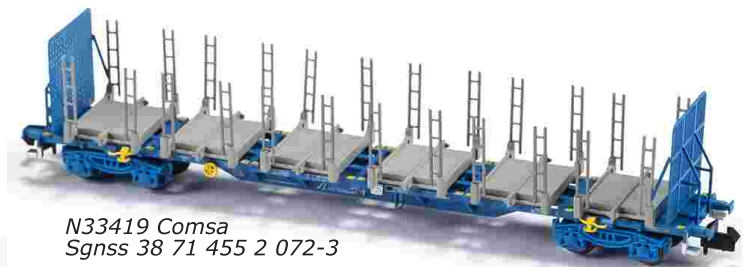
Maderero en Peares, Agosto-2010  
(Foto: Alfonso Taboada Rodríguez -Regfa-)

**PLATAFORMAS Sgnss PARA TRANSPORTE DE MADERA  
(TAKARGO y COMSA)**

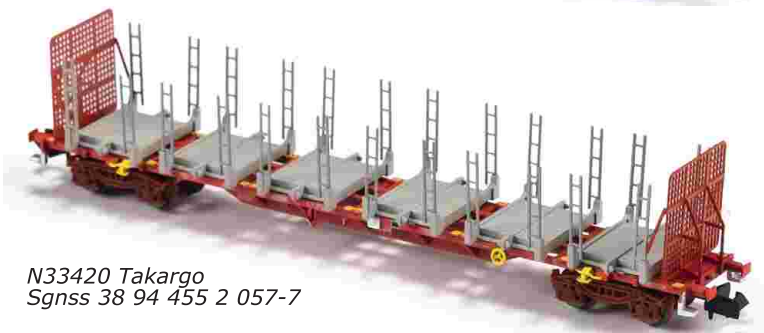




*N33418 Comsa  
Sgnss 38 71 455 2 035-0*



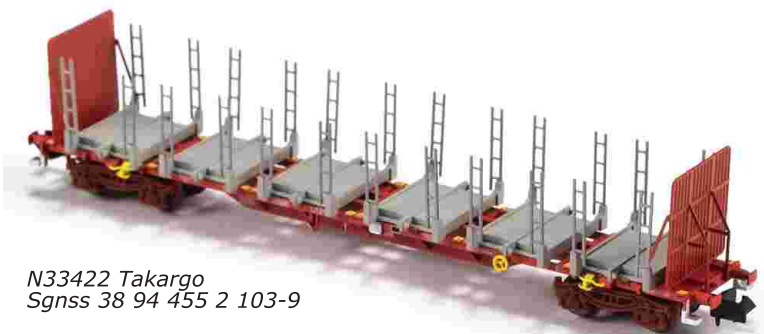
*N33419 Comsa  
Sgnss 38 71 455 2 072-3*



*N33420 Takargo  
Sgnss 38 94 455 2 057-7*



*N33421 Takargo  
Sgnss 38 94 455 2 064-3*



*N33422 Takargo  
Sgnss 38 94 455 2 103-9*



*N33423 Takargo  
Sgnss 38 94 455 2 111-2*



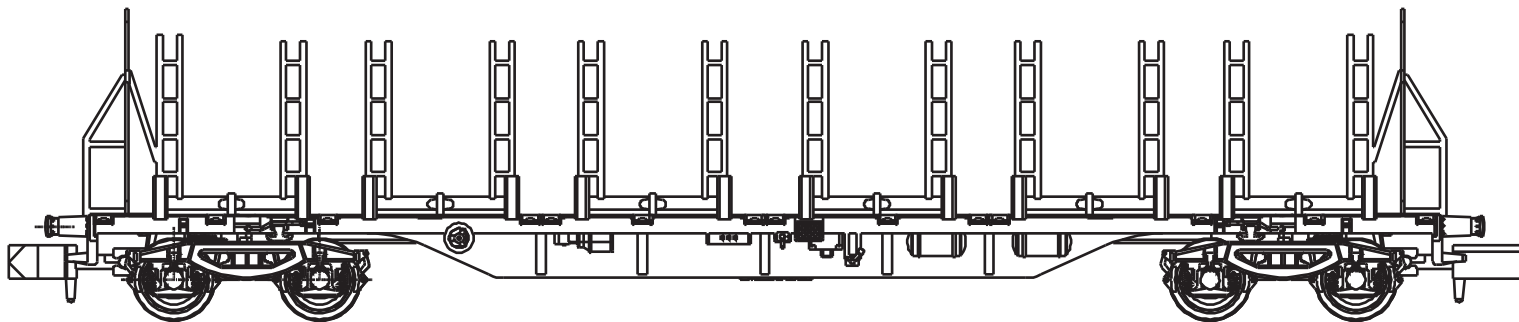
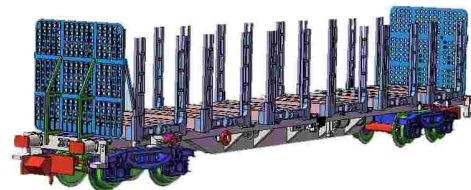
## Vagones MFTrain a escala 1:160

Este nuevo modelo reproducido a escala 1:160 por MFTrain Modelismo Ferroviario, pertenece a una variante de las plataformas Sgnss para transporte de contenedores y cajas móviles, ya comercializadas desde el pasado 13 de diciembre de 2018 y con gran acogida entre los aficionados.

En esta ocasión, y bajo 6 referencias distintas, se han realizado 4 numeraciones de las plataformas tipo Sgnss de la empresa TAKARGO para el transporte de madera (con dos tipos de testeros diferentes y cuatro matrículas distintas) y dos referencias de las plataformas Sgnss de COMSA para el mismo cometido (ambas con mismo testero pero con diferentes matrículas).

Así mismo, y como complemento imprescindible para estos vagones, las 6 referencias son comercializadas junto con una pequeña bolsa que incluye madera real para que el cliente pueda añadir (si así lo desea) a dichos vagones. Para el montaje de dicha carga, puede consultar el paso a paso que encontrará mas adelante en este mismo boletín o en nuestra web.

Al igual que en las anteriores referencias de plataformas Sgnss, los vagones cuentan con enganche NEM, cinemática de enganche corto y bastidor realizado en metal. Todos los detalles en metal fotograbado.



## El vagón real

Desde el mes de abril del año 2010, la sociedad IBERCARGO RAIL, formada por la española COMSA y la portuguesa TAKARGO, comenzó a realizar un tráfico ferroviario de transporte de madera

entre Galicia y Portugal, convirtiéndose en la primera operadora privada en establecer circulaciones regulares por vías gallegas.

Debido a que IBERCARGO RAIL no dispone de la polivalencia de vagones que pueden tener otras empresas

grandes como RENFE (que también realiza tráficos de transporte de madera en Galicia, pero a nivel nacional), el grupo tuvo que recurrir a vagones de su propio parque y adaptarlos a este nuevo transporte.



6004 TAKARGO con maderero (Sarriá, Abril-2011, Foto: Javier López Ortega)





335-002-2 COMSA con maderero vacío (San Pedro Do Sil, Febrero-2014, Foto: Javier López Ortega)

**Las plataformas** Sgnss de COMSA (MFTrain N33405) y de TAKARGO (MFTrain N33408 y N33409) fueron las elegidas por varios motivos. Primero, debido a su tamaño (19,74 metros), que permite una mayor carga de madera por vagón.

Otro de los motivos fue el hecho de que se estaban recepcionando poco a poco nuevas plataformas Laagrss pertenecientes al parque de vagones de COMSA (MFTrain N33144, N33145 y N33146), por lo que éstas últimas estaban sustituyendo en parte a las Sgnss en los trááficos de esta empresa dedicados principalmente al transporte de papel.



6006 de TAKARGO con plataformas Sgnss adaptadas para tráfico de madera (A Coruña, Junio-2015, Foto: José Carlos Sevillano)



Plataforma Laagrss de COMSA (Foto: MFTrain)



N33144 Comsa



N33146 Comsa

En los primeros meses de circulación del denominado "Maderero", las Sgnss de Takargo comenzaron a formar parte de las circulaciones entre la estación de Lugo-Mercancías y Figueira da Foz (Portugal). Para ello, fue necesario adaptar un gran número de plataformas Sgnss, incorporando testeros fijos acoplados al vagón y un sistema de sujeción provisional



Sgnss de COMSA y TAKARGO ya adaptadas para el tráfico de madera (Valença do Minho -Portugal-, Foto: MFTrain)

Detalle sujeciones madera en una Sgnss TAKARGO

Estas sujeciones ocupan el equivalente a unos 10 pies (hay 6 sujeciones por vagón), y se aprovechan los anclajes de estas Sgnss para acoplar ahí cada una de las sujeciones. A través de un tornillo especial, se evita que la sujeción se pueda desprender del vagón. Posteriormente, en torno a los meses de Febrero y Marzo del año 2011 lo hicieron de igual manera un número importante de Sgnss pertenecientes a COMSA.







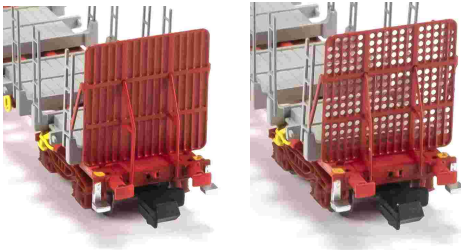
Sgnss de COMSA, ya reformada con testeros (Foto: Javier López Ortega)



Sgnss 38 94 455 2 XXX-x de TAKARGO (Foto: Javier López Ortega)

En cuanto a los testeros, éstos impiden que la carga de madera pueda invadir la zona reservada al personal de maniobras o su deslizamiento fuera de los límites del vagón. En las plataformas Sgnss de TAKARGO, existen dos tipos de testeros distintos, reproducidos ambos por MFTrain en estas nuevas referencias a escala N.

Las Sgnss de COMSA para transporte de madera, sin embargo, fueron dotadas de un único modelo de testero, chapa perforada con pequeños agujeros, reproducidos ambos por MFTrain en 2 referencias.



Detalle testero Comsa



## No todas las plataformas

(de entre un total de 125 de TAKARGO y 40 de COMSA de la serie Sgnss) fueron relegadas a este tren desde sus comienzos. Además, las unidades modificadas fueron añadidas al maderero de forma paulatina, a medida que el tráfico de madera entre Galicia y Portugal se incrementaba y eran necesarias más vagones. Por poner un ejemplo, en el año 2010 se movieron desde la capital lucense unas 80.000 toneladas de madera de eucalipto, y ya en el 2014 la cifra había ascendido hasta las 230.000 toneladas.



335-002-2 con maderero (A Áspera, Septiembre-2014, Foto: Javier López Ortega)



6004 con Sgnss con testereros en papelerero (Ávila, Junio-2014, Foto: Jesús Jiménez Prieto)

Igualmente es de destacar que no sólo el tráfico de madera ha aumentado. Lo mismo ha sucedido con el tráfico de papel. Por este motivo, algunas de estas plataformas Sgnss (ya modificadas con los testereros), han sido utilizadas de nuevo para su cometido original: el transporte de cajas móviles con papel prensado. Por lo que se las ha podido ver formando de nuevo parte en composiciones del denominado "Papelerero" de IBERCARGO (prescindiendo, eso sí, de las sujeciones de los troncos).



El motivo por el que en estos papeleros las plataformas Sgnss hayan continuado con los testers puestos se ha debido a la urgencia y necesidad de vagones en períodos determinados. La caja móvil se puede poner sin necesidad de quitar los testers y esto agiliza su uso inmediato en papeleros si así se requiere. Y viceversa: en el momento que estas Sgnss son de nuevo necesitadas para el tráfico de madera, los testers ya están puestos.

Se han podido ver plataformas Sgnss de la empresa COMSA con testers y desprovistas de las sujeciones de los troncos, pero en esporádicos traslados camino de la frontera portuguesa. La fotografía de la derecha corresponde a un traslado a Portugal para terminar de acondicionar esas plataformas para ser usadas en el tráfico de madera.



*51 LMZ 5123, 312-302 de COMSA con traslado de plataformas Sgnss de COMSA con y sin testero (Salamanca\_MAR-2013, Foto Ricardo Gómez -www.trensalamanca.com)*



*Sgnss con testers formando parte de un papelero El Espartal-Vilar Formoso (Foto: José Luis Meijomil Rosado -Mejjo Ferroviario Salamanca)*



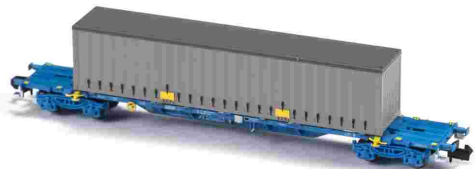
La rotación de estas plataformas con testereros se hacía del siguiente modo: Lunes, Martes y Miércoles, la composición de madera hacía un ciclo desde Portugal a Galicia, y vuelta. A la vuelta en Portugal, se desmontaban las sujeciones que transportan la madera (los testereros, obviamente, se quedaban puestos). El Jueves, Viernes y Sábado, esas Sgnss con testereros hacían el

trayecto Portugal-El Espartal (Zaragoza), en el tren papelero, es decir, transportando cajas móviles. Una vez de vuelta del papelero a Portugal, se colocaban de nuevo las sujeciones de la madera en las Sgnss, y comenzaba de nuevo el ciclo. Una vez el transporte de madera volvió a aumentar, se dejaron de realizar estos tráficós tan singulares con plataformas Sgnss reformadas.

**A modo aclaratorio**, indicar de nuevo que no todas las plataformas Sgnss de TAKARGO y COMSA fueron reformadas para ser utilizadas en el tráfico de madera. Todavía hay un gran número de ellas que siguen prestando sus servicios para el transporte de contenedores o cajas móviles. Un claro ejemplo de ello es el famoso "San Roque", que cubre la relación



Barcelona-Morrot y San Roque (provincia de Cádiz). Este TECO era operado inicialmente por RENFE, pero desde hace ya un tiempo la empresa COMSA (actualmente CAPTRAIN ESPAÑA) es la encargada de realizarlo con material propio, incluyendo Sgnss de COMSA (MFTrain N33405), entre otros vagones:



**N33405 Comsa**



*601-003-7 con el San Roque (Benifaió, Agosto-2018, Foto: José Carlos Sevillano)*

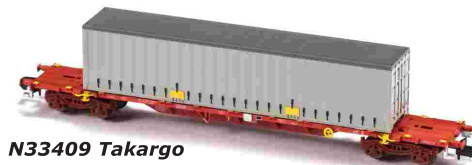


*6006 TAKARGO con plataformas Sgnss (Paialvo, Portugal, Julio-2016, Foto: Valério Do Santos)*

En cuanto a las Sgnss de TAKARGO no modificadas, la mayoría de ellas circulan en tráficos nacionales dentro de Portugal, para la propia empresa TAKARGO.



**N33408 Takargo**



**N33409 Takargo**

## COMPOSICIONES

En cuanto a número de vagones, de media se suelen emplear unas 14 plataformas Sgnss por composición, variando en mayor o menor número en función de las necesidades.

El tipo de plataforma es siempre la misma en este tren, únicamente varía la compañía (COMSA o TAKARGO). De este modo, se pueden distinguir los siguientes tipos de composiciones:

- **TAKARGO:** Composiciones formadas íntegramente por plataformas Sgnss de TAKARGO (inmensa mayoría de las composiciones)

6007 con maderero (Neda, Diciembre-2018, Foto: Javier Villanueva Rico)



Maderero con Sgnss TAKARGO (Ría de Ferrol, Marzo-2015, Foto: Javier Villanueva Rico)





- **COMSA:** Composiciones formadas íntegramente por plataformas Sgnss de COMSA (poco frecuentes).

*Maderero con plataformas Sgnss de COMSA  
(Vila Nova da Cerveira, Abril 2013, Foto Alfonso Taboada Rodríguez -Regfa)*





- **TAKARGO + COMSA:** Composiciones formadas por plataformas Sgnss de TAKARGO y de COMSA. En este caso, suele ser más frecuente ver composiciones en las que el número de plataformas TAKARGO predomina sobre las de COMSA.

El caso contrario (mas plataformas Comsa que Takargo), aunque menos frecuente, también lo podemos encontrar en nuestra red ferroviaria, como se puede apreciar en la fotografía inferior.



Maderero con plataformas TAKARGO y COMSA (Foto: José Carlos Sevillano)



Maderero en A Coruña (Mayo-2013, Foto Iliá Domínguez)

A continuación se adjunta un enlace para la visualización de un vídeo de la Revista ViaLibre acerca del proceso de carga de madera de estos trenes.



## LOCOMOTORAS utilizadas como tracción en los trenes madereros

Debido a que, como se ha comentado antes, los tráficos son realizados por el grupo IBERCARGO RAIL, las locomotoras titulares de estos trenes son normalmente las Euro4000 que pertenecen a TAKARGO (serie 6000) y a COMSA (serie 335). Por tanto, la relación de locomotoras encargadas de dar tracción a los trenes madereros sería la siguiente.

### TAKARGO: 6001 a 6007



6002 de TAKARGO (Salamanca, Foto: Ricardo Gómez -[www.trensalamanca.com](http://www.trensalamanca.com))



6006 de TAKARGO con maderero (Laxosa, Mayo-2011, Foto: Alfonso Taboada Rodríguez -Regfa)



**COMSA: 335-001 a 003 (decoración COMSA)**

335-003-0 (Silla, Agosto-2009, Foto José Carlos Sevillano)



335-001-4 de COMSA con maderero (Caminha -Portugal-, Abril-2016, Foto: Alfonso Taboada Rodríguez -Regfa)

**335-020, 021, 037 y 038  
ALPHA TRAINS, alquiladas a  
COMSA y TAKARGO:**



*335-038-9 Decoración Angel Trains  
(Benicassim, Mayo-2017, Foto: José Miralles)*



*335-021-2 Con maderero  
(Vila Nova Da Cerveira, Junio-2017,  
Foto: Alfonso Taboada Rodriguez -Regfa)*



**Como curiosidad**, este tren no necesita la potencia de 2 locomotoras EURO4000 para mover las aproximadamente 1000 toneladas de madera de eucalipto que se transportan en cada composición. Si se visualizan fotos o vídeos con dos locomotoras en cabeza de estas composiciones (algo bastante excepcional, por cierto), probablemente este hecho será debido bien a un traslado de material o bien a una posible avería de la locomotora titular.

La normativa legal establece que los maquinistas que circulan por las vías de ADIF tienen que contar con acreditación española y los que lo hacen por la red portuguesa, autorización de Refer. Aunque los maquinistas por norma general (salvo excepciones) efectúan relevos en la frontera hispano-lusa de Valença do Minho, las locomotoras sin embargo no cambian. Este hecho marca la ventaja del grupo IBERCARGO RAIL frente a la oferta en otro tipo de trenes (IBERIAN LINK, por ejemplo) de las dos operadoras nacionales (RENFE y CP), ya que las públicas, además de cambiar personal en frontera, también cambian locomotora en sus trenes entre España y Portugal.

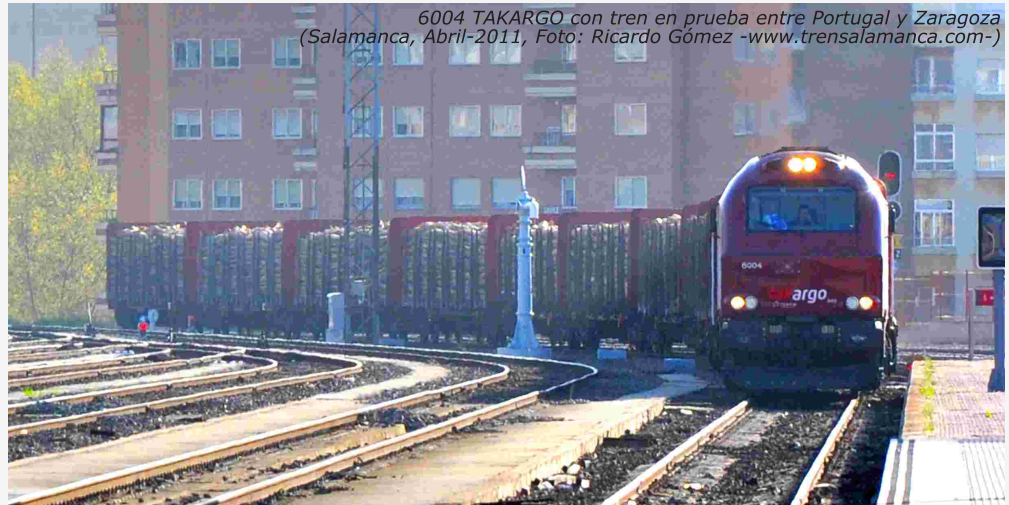
## LA CARGA

Como se ha comentado con anterioridad, el cometido de este tren es el transporte de Galicia a Portugal para suministrar madera de eucalipto principalmente a las empresas portuguesas CELBI y SOPORCERL. Estas empresas cuentan con varias fábricas en el territorio portugués. Pero también, cabe destacar una prueba que se realizó entre Portugal y Zaragoza, vía Salamanca, en Abril del 2011. La carga de madera supone más de la mitad de la actividad de TAKARGO.

La madera en sí, tiene que tener una longitud de entre 2,20 y 2,70 metros y un diámetro variable de hasta 1 metro. Los troncos deben de ser cargados en

sentido longitudinal del vagón, y sin invadir el volumen de la sujeción contigua. También es importante destacar que la carga se asegura a través de una resistente eslinga sintética que suele ir centrada respecto a la carga que hay en cada sujeción. Esta eslinga va sujeta a un anclaje fijo por uno de los lados y por un tensor en el lado opuesto.

Un dato importante a tener en cuenta es que si los vagones no son cargados completamente, la carga total del tren debe ser repartida de forma uniforme entre todos los vagones que forman la composición. Es decir, no puede haber un vagón completamente cargado en una composición y otro vacío.



*6004 TAKARGO con tren en prueba entre Portugal y Zaragoza (Salamanca, Abril-2011, Foto: Ricardo Gómez -www.trensalamanca.com-)*



## Noticias

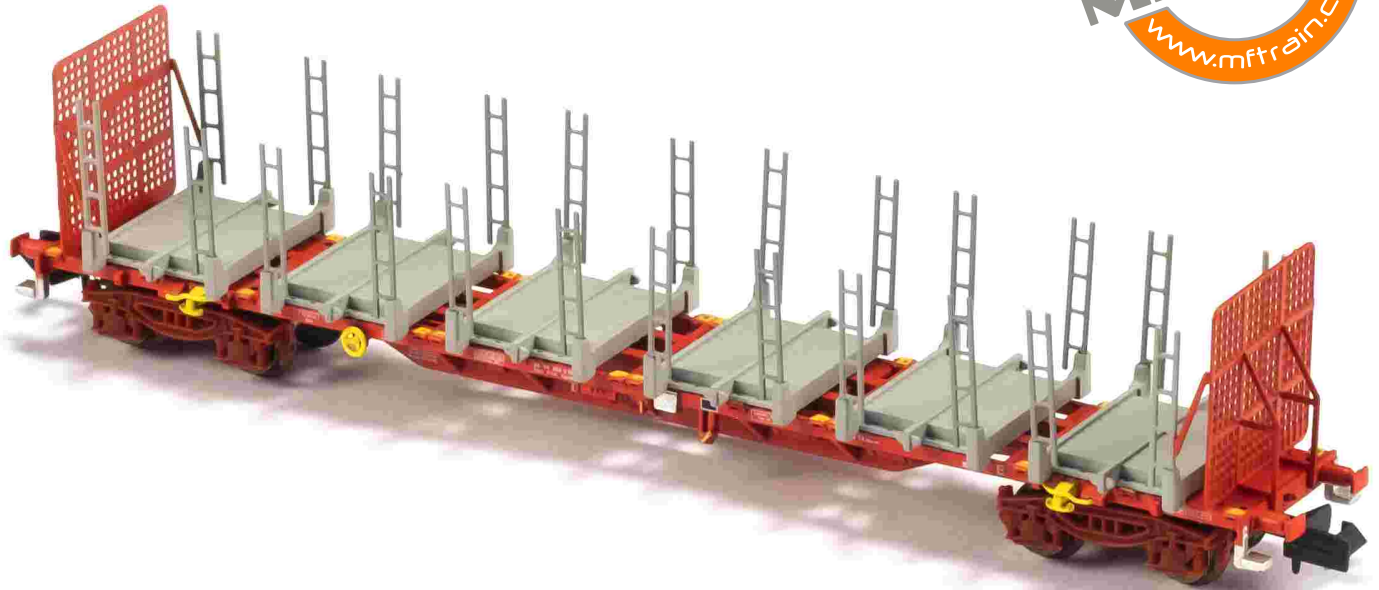
**CAPTRAIN:** actualmente la empresa COMSA RAIL Transport S.A.U. ha pasado a formar parte desde el pasado 1 de Noviembre del 2018 del grupo francés CAPTRAIN, por lo que su nuevo nombre es CAPTRAIN ESPAÑA.

Esto de momento no afecta a las circulaciones del Maderero, ya que IBERCARGO RAIL sigue estando formada por TAKARGO y (ahora) CAPTRAIN ESPAÑA.

Por el momento esta empresa no ha realizado cambios en el esquema de pintura de su material.







# Paso a Paso

## INSTRUCCIONES PARA COLOCAR LAS CARGAS DE MADERA EN LAS PLATAFORMAS Sgnss:

Las nuevas plataformas para el transporte de madera Sgnss se entregan con una bolsa con troncos de madera real a escala N. Para que cada aficionado, si lo desea, pueda cargar el vagón a su gusto.

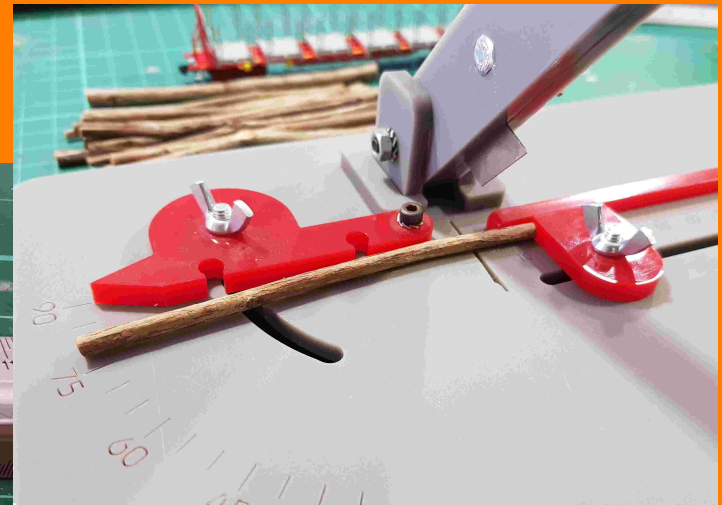
En este paso a paso queremos mostrar la sencilla colocación de los troncos en las plataformas.

Las plataformas disponen de 6 cunas donde se colocan los 6 "bloques" de troncos.

A continuación presentamos los materiales y herramientas necesarias:

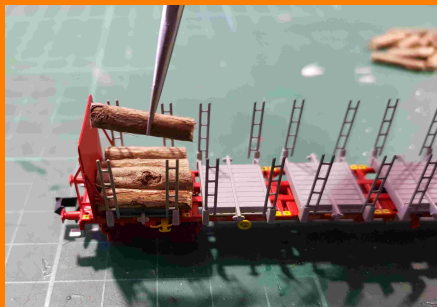
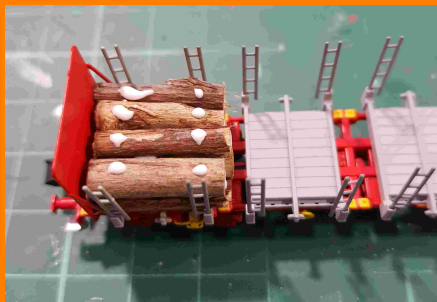
- Los troncos
- Pinzas
- Cúter, alicates de corte, guillotina o similar para cortar los troncos
- Regla
- Cola blanca

Lo primero que debemos de hacer es cortar los troncos. Según la normativa para la carga de madera en vagones, los cortes del tronco deben de ser entre 2,20m a 2,70m (a escala N 13,75mm a 16,87mm) y el diámetro máximo del tronco es de 1m (a escala N 6,25mm max.) Por lo que nosotros vamos a realizar cortes a 15mm. Para ello, vamos a necesitar un cúter, alicates de corte o una guillotina.



Una vez cortados los troncos procedemos a realizar los 6 "grupos o bloques" de tronquitos.

Para hacer los "bloques" de tronquitos vamos a necesitar cola blanca y unas pinzas. Colocamos la primera capa de troncos con la ayuda de las pinzas y a continuación le aplicamos unas gotas de cola blanca para que la primera capa quede pegada. Recomendamos evitar pegar los troncos a la propia cuna del vagón, así podremos "descargarlos" cuando deseemos.



Con este método procedemos a colocar las siguientes capas. No es necesario usar mucha cola blanca, con unas pequeñas gotas en cada tronquito será suficiente, ya que al ser trozos pequeños y de madera, la cola blanca actúa perfectamente dejando los troncos hechos un bloque sólido. Gracias a las propias cunas del vagón que nos ayudaran a mantener los troncos rectos para que queden con la forma correcta. Los troncos no deben de sobrepasar los teleros por la parte superior. Como se puede apreciar en la siguiente foto.

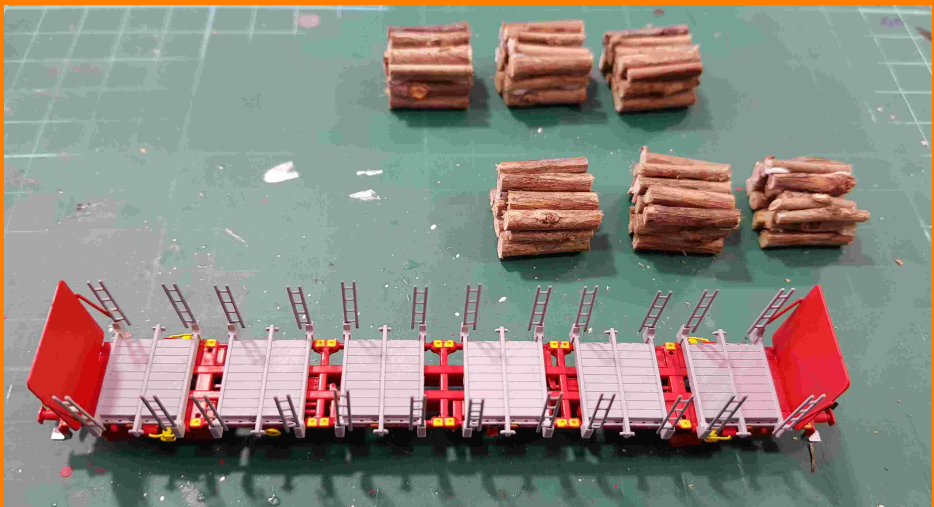




Una vez colocados y pegados todos los troncos:



Debemos dejar secar bien antes de desmontarlos del vagón. Con este método el boque de troncos quedaran bien fijados y podemos "descargarlos" cuando deseemos, para hacer circulaciones con los vagones cargados o en vacío.



# Personalización

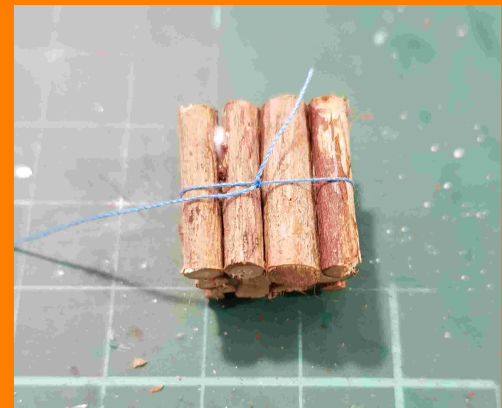
Para dotar nuestro modelo de un poco mas de realismo, podemos añadir un pequeño detalle, para quien lo desee, en este caso sería las cinchas o sujeciones que llevan cada "bloque" de troncos para evitar su caída, como medida de seguridad.

Estas cinchas suelen ser de color azul para Comsa y Takargo, en cambio Renfe usa el color naranja para este tipo de sujeciones. Para ello vamos a utilizas

un pequeño trozo de hilo de coser fino en color azul.

Podemos atar o bien pegar el hilo en la base del "bloque" de los troncos. Para que quede de la siguiente manera:

Una vez atado, nosotros hemos puesto una pequeña gota de cola blanca para evitar que el nudo se suelte y al ser la base no se verá una vez colocada en nuestra plataforma.



Esperamos que este paso a paso le haya sido de utilidad y pueda dotar a su material de un poco mas de realismo.





Una vez acabado el detalle dota al vagón de un gran realismo.

# AGRADECIMIENTOS

Desde MFTrain Modelismo Ferroviario, 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 monográfico de las Sgnss de TAKARGO y COMSA para el transporte de madera. Su trabajo es sumamente importante para cualquier aficionado al ferrocarril y desde MFTrain, una vez más, queremos felicitarles por ello y por su enorme amabilidad. Por orden alfabético:

JOSÉ MIRALLES



ALFONSO TABOADA  
RODRÍGUEZ -Regfa-



JAVIER VILLANUEVA RICO



RICARDO GÓMEZ



ILIA DOMÍNGUEZ  
(ribot85)



JESÚS JIMÉNEZ  
PRIETO



trensalamanca.com



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



JOSÉ CARLOS  
SEVILLANO



VALERIO DO SANTOS



spanishrailfreight.com



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO





MFTrain N13309



Novedad!! Nueva Serie Especial de la Locomotora 333.107 Renfe Integria

