

# LA SAGA DE LOS OMNIBUS : 1301

## VALENCIA-CUENCA-MADRID



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO lo que fueran los más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad en base a anotaciones de composición personales en el periodo que va entre 1972 y 1981, una década realmente prodigiosa en cuanto a variedad y cantidad de material en circulación, y en la que el tren llegaba a todos los rincones peninsulares y al alcance de toda la población.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en muchos casos ( casi en el 50% ) se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

1301 Omnibus Cuenca ( 1977 ) - - - - - Composición CR7721

Referencia EW23

Por mucho que los expresos y rápidos copen la mayor parte de estos reportajes, los ómnibus no van a quedar marginados, y una buena saga de ellos va a reflejarse en estas composiciones.

Los ómnibus de Renfe, en los años 70 y 80 del siglo pasado, eran los descendientes de los "trenes correo" que antaño poblaban el panorama ferroviario; las antiguas compañías y RENFE en un primer momento, tenían por costumbre servir cada radial con al menos un "expreso" y un "correo". La denominación cambió a "ómnibus" en cierto momento, pero la mayoría de ellos seguían haciendo servicio postal y se detenían en todas y cada una de las dependencias de su recorrido; al fin y al cabo, los que estudiamos latín en bachillerato sabemos que "ómnibus" es un tiempo dativo plural del nominativo "omnis" y que significa ni más ni menos que "PARA TODOS", dando por sentado que nos referimos a composiciones convencionales de locomotora + coches remolcados.

En la década de los 80 todavía estaban presentes, pero después, el finiquito de los servicios postales ferroviarios y la caída de la paquetería dieron al traste con ellos, y se avanzó un paso más en la total "automotorización" actual y en el planificado e inexorable exterminio del tren convencional de viajeros.

Dedico pues este trabajo al ómnibus 1301 de Valencia Término a Madrid por Cuenca, uno de los más famosos y longevos del género.

Cuatro veces me topé con este ómnibus u ómnibus-correo en mis periplos hispánicos; dos veces en 1977, cuando en mis tardes de diversión ferroviaria en Atocha o en Villaverde se producía su llegada o su paso, otra vez en 1980 cuando visitaba Villaverde Bajo a la caza de los nuevos Intercity 444, y en 1981 a su salida de Chamartín. En las cuatro ocasiones, una imponente diesel serie 340 ( 4000 ) lo encabezaba, y por ello no pasaba desapercibido en unos años en que dichas diesel ya casi no hacían trenes de viajeros. Quizás fuera éste el último tren de viajeros que sirvieron de manera regular dichas locomotoras.

En 1977, este tren rendía viaje en Madrid-Atocha, como era normal para los procedentes de Levante; sin embargo, en verano de 1980, finalizaba en Madrid-Chamartín, dando el rodeo desde Villaverde Bajo hacia Vallecas, Vicálvaro y Hortaleza, entrando en Chamartín por la cabecera norte, vías de Barcelona. Posiblemente, la saturación de Atocha por las nuevas cercanías obligó a descargar los trenes de Levante hacia la otra terminal. Asimismo, en 1980 ya era oficialmente un "semidirecto" y no un "ómnibus", al reducirse ligeramente el número de sus paradas, con mejora del tiempo total de viaje.

Horarios de 1977 y 1980 :

TREN 1301	(1977)	(1980)	TREN 1302	(1977)	(1980)
s. Valencia T.	10,15	10,50	s. Madrid Chamartín	-	10,55
Il. Madrid Atocha	19,50	-	s. Madrid Atocha	10,15	-
Il. Madrid Chamartín	-	18,03	Il. Valencia T.	19,19	18,08

En esta línea directa por Cuenca, el servicio punta a punta estaba asimismo doblado por un Talgo-III ( en 1977 ) y por un TER ( en 1980 ), éste último con origen y final en Gandía; el servicio Talgo era a base de una sola composición, ida



por la mañana y vuelta por la tarde. Si mi memoria no falla, unos años antes existió en esta relación un servicio con Talgo-II, cuando éstos fueron excedentes de las grandes radiales, además con doble servicio, es decir, dos idas y dos vueltas, utilizando para ello dos composiciones. Ningún otro servicio, aparte de los mencionados, utilizaba esta línea de manera completa ( Madrid – Valencia ).



Esta foto, ya reproducida en portada, muestra mi encuentro con este ómnibus, aquí ya "semidirecto", en Villaverde Bajo el 26-7-1980; por cierto, me asombra el hecho que usa la última vía de la estación, la más alejada del edificio de viajeros, que es la que encamina directamente hacia el ramal de Vallecas ( bif. Rebolledo ); hasta aquí correcto, pero.....siendo ésta una vía sin andén, no me explico como el tren tenía parada comercial en esta estación ( a las 17,31 ); no recuerdo si realmente la realizó o no.....o si se detuvo en la principal y luego maniobró.

Pero no será ésta la composición a realizar en este trabajo, sino una de las de 1977, en concreto del 25-6, también tomada en Villaverde; lo que tiene la afición : de los cuatro encuentros relatados, dos con anotación y sin foto, y dos con foto pero sin anotación; i resulta difícil simultanear los dos tipos de registro !

En concreto :

Omnibus 1301 Valencia-Término a Madrid-Atocha por Cuenca, 25 de junio de 1977 a su paso por Villaverde-Bajo :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	4020		R. Sánchez		
1	DDE-3304	Furgón y Postal	TC	-	Electrotren
2	DGDC-1531	Ambulante Postal	TC	-	Electrotren
4	BB-8741	2ª	Electrotren	18010	
5	BB-8749	2ª	Electrotren	18009	

La otra composición de 1977 ( de marzo ), estaba formada por la 4029, un calderín VT ( invierno obliga y las 4000 no calientan el tren ), un furgón ex. Central de Aragón DDE-1030, un correo DGDC-1000 ex. FFF, un 2ª BB-8500 y dos BB4 de la serie 3000.

La de la foto de 1980, aunque no anotada en detalle resulta evidente : locomotora 4021 en un estado lamentable, furgón DD-1200 ex Oeste, postal serie 1000 ex. FFF, y dos BB-8500.



Foto del 4º encuentro, el 8-8-1981; sólo se vislumbran el DDE-3300, como en la composición reproducida, y un postal moderno amarillo DGCT-3200.

La reproducción HO de un tren como éste es recomendable, ya que une realismo histórico con una gran facilidad de explotación en cualquier tipo de maqueta, por lo reducido de su longitud y peso; no es lo mismo que un expreso de 16 coches como alguno de los realizados en esta colección.

#### Furgón num. 1 :



Este furgón, que no se produce comercialmente, lo obtuve a base de un trabajo de chapa a partir de un chasis, bogies y un techo de un 5000 Electrotren; los 4 paramentos laterales son confeccionados con plancha de plástico Evergreen, aprovechando ventanas de un postal Electrotren desguazado. Lo complicado del tema es que este vehículo es mucho más estrecho que un 5000 normal : el chasis se recortó por sus laterales y al techo se le amputó una rebanada central de 3,3 mm. de anchura, en el cénit, que presenta una mínima curvatura.

En la realidad, los 8 furgones de esta serie DDE-3300 proceden de otros tantos furgones de madera ex. MZA serie DD-300, siendo éstos muy estrechos al estar dotados de inter-circulación exterior ( estribos corridos ). Sin demasiada lógica, esta estrechez se plasmó asimismo en la nueva caja metálica.

Más detalles constructivos y fotos del proceso en el pdf contenido en este enlace :

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=38&t=38322>

#### Furgón num. 2 :



Ambulante postal "corto" serie 1500; no producido industrialmente, su enorme parecido con el "largo" serie 2000 que fabrica Electrotren facilita su construcción artesanal: cortar y pegar, en el sentido físico más directo; pero son no menos de 3 cortes. En 1977 tendría ya probablemente la matrícula UIC, y mantendría su color verde original pese a que ya se empezaba a oler el amarillo.



En esta toma, el ómnibus evoluciona por la nueva maqueta Asvica, en una perspectiva poco habitual.



Coches num. 3 y 4 :



2 coches BB-8500 forman el grueso del tren; el modelo Electrotren es correcto en líneas generales, es la mejor de las aproximaciones que se hay en industrial de estos archiconocidos coches; Electrotren ha sacado 5 matriculas distintas en esta versión ( 12 ventanas estrechas, verde origen, época IV UIC ); corresponden a las referencias de catálogo 18001, 18002, 18009, 18010 y 18022 ( aunque las dos primeras tienen un numero de matricula alto, erróneo para un modelo de ventanas estrechas ).



En esta foto, el ómnibus 1301 atraviesa un viaducto; la intención del fotógrafo es emular, ni que sea levemente, los viaductos de la zona de Siete Aguas de la línea que recorre en la realidad este tren.

Vamos ahora a la tracción : ¿ quién no ha deseado una 4000 exacta en HO ?

Mi pasión por esta locomotora, verdadero estandarte y leyenda de la tracción diesel en RENFE, me movió a empezar muy pronto los proyectos constructivos para obtener un modelo aceptable; hasta 2011 no empecé un proyecto serio, con mecánica de origen Roco y caja de origen Fleischmann; este proyecto no se ha completado, ya que, una vez llegado el montaje final de los elementos acabados, el encaje caja-chasis ha presentado unos problemas irresolubles por ahora ( una maldita deformación de las partes bajas de la caja ).

Por ello, cuando el artesano Rafael Sánchez propuso el modelo en latón, no me lo pensé dos veces, lo suscribí, y tras una notable espera ahora está en la tracción de este convoy y en lugar destacado de mi colección.



Pese a que circula por algunos foros una oposición bastante orquestada en contra de este artista y de ésta su obra, por mi parte manifiesto la excelente corrección del modelo, de su ratio calidad/precio, y de su funcionamiento ( mecánica Piko Expert moderna, no problem... ). Ni que decir tiene, por si acaso, que no es latón coreano industrial, hecho con grandes medios técnicos ( Norbrass, Lematec, etc... ); pero su coste se sitúa asimismo en una fracción de los mencionados. A mí me sirve, y quien quiera sacar la lupa o el microscopio, y dejarlo a la altura del betún, es libre de hacerlo.

En el pdf contenido en este enlace, se amplía información sobre estos modelos HO.

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=8&t=68200>

Además, vaya por donde, el número del modelo ( dado por el ejemplar conservado en Delicias y que sirvió de muestra ), coincide con el que yo anoté en este tren !





Foto de detalle lateral de la locomotora 4020 en latón.



Otra perspectiva de la evolución de este tren por los nuevos tableros de la maqueta Asvicaf; por cierto, la locomotora es analógica, carece de decodificador como todas las de mi parque, pero la central Lenz que gobierna el invento permite manejar un tren analógico de manera compatible a través de la dirección 0; probado con éxito, aunque el sistema de luces de la locomotora quede alterado respecto a su orden en analógico puro.





El tren emerge de un túnel en curva, en el trazado que permite enlazar los distintos niveles de la maqueta.



Reposo de la composición en la nueva estación de la maqueta Asvicaf; el tamaño y peso reducidos de este tren facilita su explotación y manejo sin duda.

Ignoro hasta qué año las 4000 sirvieron en este tren, más allá del 1980 de referencia de este trabajo; sin embargo, fotos más recientes aparecidas en los foros indican que en 1983, este ómnibus o semi-directo seguía en liza, remolcado por locomotoras General Motors serie 1900 ( 319.0 ); la composición, invariante aunque con los furgones modernizados : DDET calefactor en la mayoría de ocasiones, y postal moderno DGCT 3200 por supuesto en amarillo. Y seguía tocando Chamartín como origen y destino madrileño.



En septiembre-1982, el semidirecto 1301 arranca de Aranjuez traccionado por la 1930; composición con furgones modernos; la línea procedente de Cuenca entronca con la general de Andalucía en la cabecera sur de esta estación; foto de Joan Acón, publicada originalmente en la revista Carril y reproducida en multitud de blogs y foros.

La situación actual de esta línea y su servicio es desconocida para mí, sin embargo, siendo doblada por el nuevo trazado y servicio AVE, estimo que tal servicio se limita a algunos automotores modernos cubriendo tramos limitados de ella. Nada a ver con el "glamour" de este pretérito e irrecuperable ómnibus.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Mayo-2016