

## La saga de los ómnibus : León a Gijón, el príncipe de Pajares



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan muchas de ellas 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 H0 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.

Ómnibus León-Gijón ( 1980 ) - - - - - Composición CR8002

Referencia EW53

En uno de los trabajos de esta colección, trataba al expreso "Costa Verde" Madrid a Gijón como "rey de Pajares"; que menos pues que tratar de semejante titulación real al otro gran actor del servicio ferroviario por el puerto asturiano, cual es el ómnibus 1501/1502 de León a Gijón y viceversa.

Este tren viene de antiguo, y representa el "cabotaje" o servicio fino en su recorrido por la espectacular línea de acceso a Asturias : es decir, no sólo se detiene en todas las estaciones con servicio de pasaje sino que además maneja el aspecto de paquetería y de efectos postales.

En mi viaje a Asturias en 1980, recalé en León, y por la tarde me programé el viaje hasta Oviedo en este ómnibus : la manera lenta, más detallada y sosegada, y con luz diurna de cruzar el puerto y poder observar mejor todos los detalles posibles del histórico trazado, obra de gran ingeniería y de disfrute para el interesado en estos temas como es mi caso.



Esta fue la foto de "presentación" : en la vía exterior de la estación de León aguardaba mi tren, con la composición que cabía esperar, 7700 al frente, los postales ya amarillos, los furgones de paquetería, los coches 5000, y .... sorpresa .... un invitado no previsto, un coche a literas BBL-8100 en cola !

No recuerdo si prestaba servicio o no, pero sus puertas pueden verse abiertas; deduzco que sería un traslado de material entre los talleres de León y la base de Gijón, y tal coche posiblemente figurara en la dotación para el "Costa Verde"; pero el caso es que ahí estaba, aunque me acomodé en uno de los cinco-miles.

Este es pues el tren que he tomado como referencia para la representación de hoy, pero existe abundante iconografía de él en la red, con unas formaciones parecidas y épocas no muy distantes de 1980. Por ejemplo, la foto de portada obra de F. Valle publicada en foros, y tomada con su permiso, en la que se observa un convoy casi idéntico aunque se echa en falta el "paquetero" JJPD.



Y esta otra foto "en ruta", al estilo del mismísimo maestro Phil Wormald, permite observar con más detalle la parte delantera de mi tren, en su ruta por tierras castellanas antes de abordar el puerto :



Esta era la composición ( números concretos no anotados ) :

Ómnibus-Correo 1501 León a Gijón del 9 de agosto de 1980 :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7700 *		Electrotren	2759	
1	JJPD-100 *	Furgón Auxiliar	TC		Jouef
2	FP-150 *	Furgón Postal	TC		Jouef-ARTr.
3	DGCT-3000 *	Ambulante Correo	TC		Lima
4	DD-5000 *	Furgón	Mabar	85002	
5	BB-5000 *	2ª clase	TC		Electrotren
6	BB-5000 *	2ª clase	TC		Electrotren
7	BB1-5200 *	2ª clase ex. 1ª	Electrotren	5071	
8	BBL-8100 *	2ª clase literas	TC		Heris

En este momento, el horario era de tarde en ambos sentidos, por lo que serían necesarias dos composiciones; y por cierto, el cabotaje fino sólo lo llevaba a cabo el de sentido par ( Omn. 1502 Gijón-León ), siendo el impar semi-directo.

León ( 16,30 ), Busdongo ( 17,29 ), Puente F. ( 18,23 ), Oviedo ( 19,35/19,59 ), Gijón ( ll. 20,29 ) : 4 h. total, 54 minutos en el puerto.

Gijón ( 14,50 ), Oviedo ( 15,31/15,51 ), Puente F. ( 17,12 ), Busdongo ( 18,21 ), León ( ll. 20,- ) : 5 h. 10 m., con 69 minutos en el puerto ( ascenso ).

## Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Como es demasiado habitual y notorio, este modelo de cerrado JJPD ampliamente utilizado como furgón paquetero en los 70's y 80's no tiene reproducción correcta en H0. Si bien corresponde a un tipo unificado UIC, presente en todas las redes europeas ( modelo Habis ), por lo que ha sido propuesto por multitud de marcas en tren modelo, esta versión "renfera" tiene algunas peculiaridades específicas, como por ejemplo los testeros muy reforzados ( punto en el que difiere bastante del modelo SNCF, por ejemplo ).

Pero hay esperanza, y por partida doble :

a/ LsModels prevé la producción del modelo, y, según parece, plantea los testeros de manera móvil, es decir, intercambiables a nivel de molde, por lo que múltiples versiones reales pueden programarse; en las primeras muestras de inyección vistas existen versiones con testeros como los españoles. Ahora bien .... para la inclusión de una serie para nuestro mercado es casi seguro que buscará un "socio" local que asuma la financiación y el riesgo de una tirada mínima .... como otras veces, y como otros tantos proyectos que por esta razón se han quedado en el tintero.

b/ Hornby prevé para este año 2018 un lanzamiento "europeo" de este vagón, además posee los moldes de sus ancestros de Lima y Jouef que pueden ser actualizados ( como sucedió con las tolvas de cereal ); ha incorporado en su folleto varias versiones, a nivel de dibujo de "render" de CAD, entre ellas dos de RENFE bajo su marca Electrotren. Tendrán los detalles adecuados, específicos y compatibles ? Permitidme que lo dude, pero está por ver y ojalá me equivoque.

Sea como fuere, por mi cuenta ya en 2003 me modifiqué un ejemplar Jouef con las labores mínimas para poder asimilarlo a un modelo de la 1ª serie que fabricó MTM en 1979 : JJPDcev 101 a 200 ( bogies Electrotren Y21, perfiles de refuerzo en testeros, nuevas toperas grandes, decoración e inscripciones aproximadas etc... ).





En el paisaje típicamente manresano ( catedral gótica incluida ), un tren de pruebas dinámicas para los nuevos JJPD visita la estación local; era el 8-septiembre-1979.

#### Furgón num. 2 :



Muy reciente en mi parque, un furgón postal "corto" en su versión amarilla, que se aplicó al parque postal a partir de 1978 aproximadamente; pertenece a la segunda serie, es decir, al lote de 8 ejemplares números altos 196 a 203, que se diferencian de los otros ( números 151 a 195 ) por el tipo y tamaño de sus ventanucos. Aunque el que se vislumbra en el tren de hoy es de la 1ª serie. El furgón se ha obtenido de una caja impresa en 3D a cargo de ARtrains, chasis y techo acortados de un coche alemán Jouef, y unos bogies "Schlieren" asimismo de origen Jouef y otros accesorios varios. A qué esperan para sacar un modelo industrial de este sencillo vehículo ??

### Furgón num. 3 :



Elemento harto frecuente en mis composiciones, este ambulante postal ( con personal a bordo y posible trabajo de clasificación en ruta ), de la serie 3000 con dimensiones y aspecto de coche 8000 de Renfe, tampoco tiene reproducción industrial en modelismo H0 ( salvo trans-kit de Tulaton ).

Mi ejemplar, ya muy añejo, fue obtenido por modificación de un coche alemán Lima, y monta unos bogies Schlieren ( y no Minden-Deutz ) como era confirmado en algunos ejemplares de esta numerosa serie ( 3001 a 3079 ).

### Furgón num. 4 :



Producto estándar de Mabar, este furgón llena un vacío importante en nuestras colecciones H0, y vino a invertir la maldita tendencia de la poca apetencia de los industriales por los furgones. Esta versión reproduce el DDTce-5015, y el real sería con calderín de calefacción a vapor ( "T" para "térmico" ) pero con cableado UIC para transmitir asimismo calefacción eléctrica ( "ce" ) entre locomotora y tren.



Como casi siempre sucede, me había adelantado a Mabár en la posesión de uno de estos furgones, en base a disponer de una caja en resina del desaparecido artesano Raolva, con un chasis Electrotren de coche 5000 bastante recortado en anchura. Este ejemplar ha circulado hoy también en este tren alternando con el “titular” Mabár y a plena satisfacción.



Coches num. 5 y 6 :





En esta posición vienen dos coches 5000 de 2ª clase, y por el conteo de ventanas parecen ser ambos asimismo originales de 2ª, es decir, 8 ventanillas. Con esta premisa, tampoco existe modelo industrial, ya que Electrotren se ha limitado desde siempre ( y para siempre .... ), al de 7 ventanillas ( origen 1ª clase o mixto ).

Ahora, los trans-kit de Tulaton permiten obtener esta versión con facilidad, pero ya había yo incorporado a mi colección un par de ellos por modificación de otros tantos originales Electrotren ( panelado de la zona de ventanillas con la nueva distribución de 8 de ellas, de tamaño real 1,1 m. ). Para variedad, uno mantuvo sus bogies originales y el otro lo equipé con unos Minden-Deutz; no es un invento mío, sino que los 25 últimos ejemplares ( 5068 a 5092 ) los usaron de origen, siendo posiblemente el lote de coches 5000 de construcción más tardía ( 1963 ).

#### Coche num. 7 :



Modelo sin modificaciones de la producción Electrotren : el 5000 ex. 1ª clase de 7 ventanillas = 7 departamentos convertido a 2ª clase al final de su carrera. Se ha producido en bastantes referencias y matriculas distintas, como indica la tabla siguiente quizás no exhaustiva. Cualquiera de ellas vale en esta emulación.

REFERENCIA	NUMERO DE COCHE
5023	BB1-5247
5024	BB1-5255
5036	BB1-5263
5037	BB1-5289
5056	BB1-5224
5057	BB1-5252
5071	BB1-5235
5077	BB1-5257
5081	BB1-5219

### Coche num. 8 :



Invitado de excepción en este tren, el clásico coche de servicio nocturno con 11 departamentos transformables en literas. Como siempre, otra ausencia notable en el panorama industrial modelista, y que debe subsanarse por adaptación de un coche Heris alemán con igual distribución de ventanillas.

### **La Tracción :**

Novedad en estos trabajos, una locomotora eléctrica "Inglesa" arrastra este tren.

Otra de las "vacas sagradas" del modelismo Renfe que faltaba en la producción industrial H0 ( luego campo abonado para artesanos ), y que Electrotren en sus primeros años de singladura inglesa Hornby tuvo el acierto de producir, como modelo de nuevo proyecto y con calidad de alto nivel, tanto en aspecto técnico como en fidelidad modelista.





He elegido el modelo con las franjas plateadas en metal pulido, que era la presentación original todavía en pleno vigor en 1980; en las fotos añadidas de 1985 ya se ven bastantes con franja amarilla pintada. A mejorar quizás en tono excesivamente claro de los bogies, aspecto difícilmente acorde con el servicio activo y apenas a la salida de taller.....



Asimismo, mi impaciencia por tener un parque Renfe completo o casi ya me había movido a obtener una 7700 por mis medios; fue en 1997 ( inicio de la "edad de la resina" ) a base de una carcasa en resina del artesano P. Elvira, que acogió una motorización americana Athearn de una Alco PA, con unos ejes nuevos con rueda al diámetro correcto. Vehículo que puede ponerse sin demasiado problema al lado de las industriales actuales, pero que carece de la electrónica digital. No obstante, la franja plateada a base de recorte de papel de envolver bocadillos sufre dilatación y tiende a arrugarse ligeramente.







El "ómnibus" formado, parece estar aguardando la hora de activación en la estación de León, concurrida al fondo por un expreso de categoría .....

La siguiente foto, por cola, parece querer emular la real de la página 3.





Quién daba por hecho que el viaducto de Puente de los Fierros sería de hierro ?





Otra toma de F. Valle que permite observar la composición casi entera, sin JJPD, con su "English" 7700 ó 277 al frente.



## Epílogo :

Unas fotos para el recuerdo y reflexión :



Trajín y movimiento en la estación de León poco antes de montar en este ómnibus hoy reseñado : son las 4 y cuarto de la tarde, unidades eléctricas series 600 y 900 comparten la 2ª vía, y un TER ocupa la 1ª ( y mi tren la 3ª ).

Cuando uno ve, ni que sea a distancia, lo que han perpetrado en la actualidad en el gran León ferroviario de antaño ( estación super activa, depósito de locomotoras, clasificación, talleres etc... ) le da cualquier cosa poco saludable.



Y como no, una pasarela peatonal para hacer fotos como ésta, aunque la torre de alumbrado está de invitado no deseado. Al fondo, la bifurcación de las líneas hacia Asturias y hacia Galicia, y el paso a nivel urbano que ha generado toda la polémica del cercenamiento de tan importantes instalaciones ( aparte de la llegada de Su Majestad el Pájaro, por supuesto ).

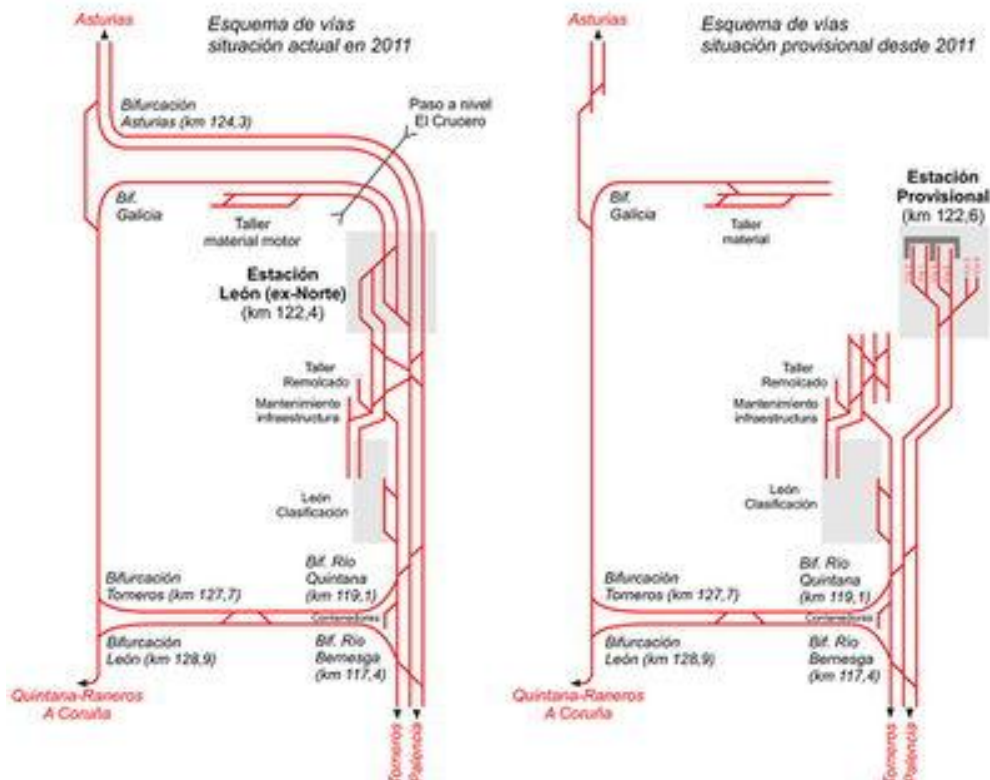




Pasarela también para esta otra magnífica instantánea cuyo autor no acabo de identificar, y que se ha publicado repetidamente en revistas y foros. Un ómnibus para Gijón casi igual al de hoy, sin el JJPD, aguarda en la misma tercera vía.

En el siguiente gráfico, el estado de las instalaciones leonesas antes de 2011 y a partir de esta fecha, como están en la actualidad. A finales del siglo pasado, no existía la ronda sur que "bypassa" las líneas de Palencia y de Galicia, ni el enlace directo Asturias-Galicia en la zona norte.





Con el actual cercenamiento, la ronda sur debe absorber todo el tráfico para y desde Asturias y para y desde Galicia, siendo dos simples vías únicas con comunicación en ambos sentidos, sin posibilidad de apartar trenes para espera, cruce etc....; la doble vía hacia Asturias, hasta La Robla, queda amortizada al llegar al complejo leonés, así como la idem. dirección Palencia que debe ceder su plataforma al nuevo trazado AVE; una unidad eléctrica, por ejemplo, para situarse en andén desde el depósito, debe dar un rodeo de 15 km. con múltiples cizallamientos e insertarse en el tráfico mercante general; en definitiva, un cúmulo de despropósitos y "cuellos de botella" bastante esperpéntico, que ni en una maqueta H0 nos atreveríamos a plantear. Minimalismo en estado puro.

En proyecto, sin embargo, la recuperación del tramo norte dirección Asturias, soterrado por supuesto, con una estación de paso frente al edificio histórico mantenido, subterránea por supuesto. Veremos.

= = = = =

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Y especialmente a F. Valle por sus fotos reales en línea.

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Agosto-2018