

the club MFTrain



**EI "LECHERO"
DE CENTRAL LECHERA ASTURIANA**



El "lechero" de Central Lechera Asturiana, entre Sevilla-La Negrilla y Viella, circulando por las inmediaciones de Villada (Agosto 2014. Foto: Jesús Portas)

ÍNDICE

4 EL MODELO
A ESCALA 1:160

MCI
LAS NUEVAS PLATAFORMAS
PORTACONTENEDORES **5**

12 EL "LECHERO"
DE CENTRAL LECHERA
ASTURIANA

1972 - AÑOS 80 **13**

14 AÑOS 90 - 2006
LOS TECOS
MULTICLIENTES

COMPOSICIONES RECOMENDADAS

18, 22, 25, 27, 29 Y 34

2006 - 2011
VUELTA A LA
EXCLUSIVIDAD

18

28 2011 - 2015
LOS TRÁFICOS DE
ACOTRAL

EL FINAL
DEL "LECHERO"

35

37 AGRADECIMIENTOS

EL MODELO A ESCALA N

El presente artículo tiene como principal protagonista el tren TECO de Central Lechera Asturiana, más conocido entre los aficionados al ferrocarril como el "lechero". El propósito de este nuevo número 21 de la revista del CLUB MFTrain es conocer algo más acerca de la historia y diversas composiciones de este emblemático tren, tomando como punto de partida nuestra nueva

referencia N33356, complemento perfecto para la ampliación a escala 1:160 de este tren "lechero" de Central Lechera Asturiana.

MF TRAIN[®]
Modelismo Ferroviario



4



N33356 *Nuevas Plataformas
portacontenedores MCI*

MCI

LAS NUEVAS PLATAFORMAS PORTACONTENEDORES

Como acabamos de comentar, la nueva referencia de N33356 de MFTrain es la excusa perfecta para escribir unas pocas líneas acerca del "lechero". Pero antes de analizar más a fondo este tren (tipos de composiciones y contenedores, su historia, etc...), queremos destacar el hecho de que, a través de esta nueva referencia MFTrain N33356, tenemos el placer de presentar en la escala N un nuevo tipo de vagón portacontenedores de 2 ejes de RENFE: las plataformas MCI.

Esta plataforma de 40' lleva formando parte de composiciones de trenes portacontenedores de RENFE desde su incorporación al parque de material móvil de la compañía ferroviaria en noviembre de 1988. Por lo que abarca las épocas IV, V y VI.



Plataforma tipo MCI de Renfe Mercancías estacionada en el depósito de Can Tunis (Noviembre 2006. Foto: Javier López Ortega)



Foto izq. Otra plataforma Lgnss tipo MCI, en decoración óxido, fotografiada en noviembre de 2006 (Foto: Javier López Ortega)

La referencia MFTrain N33356 está compuesta por dos plataformas de este tipo MCI en decoración azul de RENFE Mercancías y dos contenedores de 40 pies de las compañías "TasMar" y "Cronos".



Foto inferior. Contenedor de 40 pies de la empresa TasMar, reproducido a escala N dentro de la referencia MFTrain N33356 (Agosto 2020). Foto: Javier López Ortega)



Contenedor de 40' de la empresa Cronos en decoración roja (la empresa también dispone de contenedores de 40 pies azules). Versión reproducida también dentro de la referencia MFTrain N33356 (Madrid-Vicálvaro Clasificación, Septiembre 2019. Foto: MFTrain)

Las matrículas que componen esta referencia son las siguientes:

-Lgnss 22 71 443 9 878-0 E-RENFM, MCce-480.878 (con logotipo de RENFE Mercancías en fondo azul del color de la plataforma).

-Lgnss 22 71 443 3 089-0 RENFE, MCce-470.090 (con logotipo de RENFE Mercancías sobre recuadro de fondo blanco).



Vistas estas características de los modelos de MFTrain hemos de matizar que, aunque el protagonista de este artículo es el tren de Central Lechera Asturiana a escala N y la nueva referencia MFTrain N33356, hemos preferido no analizar en profundidad las características técnicas de esta plataforma MCI y su interesante historia y cambios en numeración y compañías. Preferimos realizar este análisis de una modo más exhaustivo en un futuro artículo del CLUB que verá la luz en fechas próximas.



Plataforma Lgnss tipo MCI de Renfe Mercancías formando parte de una composición (Noviembre 2016. Foto: Javier López Ortega)

8



Aun así, sí que nos gustaría señalar de forma muy breve las tres principales características que diferencian a estas plataformas MCI de sus hermanas las MC3 (modelo que ya ha sido reproducido a escala N por MFTrain en diversas referencias).

Como podemos observar, las diferencias más notables entre MCI y MC3 son las siguientes:

- Volante de freno de grandes dimensiones (al contrario que el de las MC3, mucho más reducido).

- Matrícula sobre placa exterior adosada al bastidor de la plataforma

(ninguna MC3 las porta).

-Palancas de freno tipo "isajax" con cubierta sobre las mismas (las MC3 no tiene ninguna cubierta sobre las palancas de freno).





10 Como se puede apreciar, las plataformas MC3 carecen de los detalles indicados anteriormente (Plataforma tipo MC3 estacionada en Zaragoza-Plaza, Febrero 2020. Foto: MFTrain)

Hay que indicar igualmente que, con el paso de los años, algunas de estas plataformas MCI han sufrido modificaciones que la han hecho perder alguna de estas tres características. Pero, insistimos, todos estos detalles serán objeto de un nuevo artículo del CLUB MFTrain.



Otra comparativa más para observar ambas plataformas MCI y MC3 en su conjunto y apreciar sus diferencias estéticas:



Plataforma tipo MCI de Renfe Mercancías estacionada en el depósito de Can Tunis (Septiembre 2006. Foto: Javier López Ortega)



Plataforma tipo MC3 de Renfe Mercancías estacionada en el depósito de Can Tunis (Septiembre 2006. Foto: Javier López Ortega)

EL "LECHERO" DE CENTRAL LECHERA ASTURIANA

Si hubiera que elegir un tren emblemático de mercancías de todos los que han circulado por las vías españolas, la decisión sería bastante difícil, pero sin duda uno de los grandes candidatos sería este tren TECO de Central Lechera Asturiana. Por su uniformidad de contenedores en algunas épocas, por su longitud y por la cantidad de años que ha estado

circulando, no hemos querido pasar la oportunidad de dedicarle unas líneas en nuestra revista del CLUB a tan singular tren.

De este modo, desde MFTain Modelismo Ferroviario seguimos comprometidos en ayudar al aficionado a crear trenes fieles a la realidad, bien a través de sets o de referencias sueltas que, poco a poco, ayuden a formar trenes a escala 1:160 que representen composiciones reales que han circulado o siguen circulando por el territorio español. Es

el caso del tren "lechero" de Central Lechera Asturiana, protagonista de estas líneas.

Es lógico que, tras más de cuatro décadas (circulando la friolera de 43 años, entre 1972 y 2015), el "lechero" sea uno de los trenes TECO más recordado (y añorado) por los aficionados al ferrocarril español.

12



*Locomotora 269-854 al frente del "lechero"
Viella-Madrid Abroñigal-Sevilla La Negrilla
(Ciempozuelos, Julio 2014. Foto: Javier López
Ortega)*

Las locomotoras 269-281 y 269-238 son las encargadas de dar tracción al protagonista de este número 21 del CLUB MFTrain (Alcázar de San Juan, Julio 2011. Foto: Javier López Ortega)



1972 - AÑOS 80

Central Lechera Asturiana nació en el año 1967, cuando se crea el grupo Sindical de Colonización, al que se incorporan más de 12.000 ganaderos asturianos con el objetivo de abrir un productor de leche asturiana a gran escala tras la dramática situación que estaba viviendo el campo asturiano



En el año 1972, Central Lechera Asturiana no dudó en optar por el ferrocarril para poder transportar su producción de leche, aprovechando que RENFE había comenzado en el verano de aquel año a operar los Trenes Expreso de Contenedores (TECO) con la utilización de contenedores unificados aptos para el transporte tanto por ferrocarril como por carretera y mar. En el mes de diciembre de 1972 comienza la andadura de un tren operado en exclusiva para Central Lechera Asturiana y formado únicamente

por contenedores de 20 pies, transportando leche desde Asturias hasta Madrid-Peñuelas.

Durante los años 70 y comienzos de los 80, este tren fue un habitual de RENFE, portando contenedores de 20 pies con logotipo de la cooperativa asturiana. En Madrid se comenzó a descargar un tiempo después en la nueva terminal de Abroñigal tras su inauguración en 1974.

AÑOS 90 - 2006 CAPSA Y LOS TECO MULTICLIENTE

En el año 1992, la Sociedad pasó a denominarse Corporación Alimentaria Peña Santa SA (CAPSA). Se realizó un cambio de logotipos y anagramas en los productos de la marca.

Estos nuevos logotipos se trasladaron poco tiempo después a los contenedores que poseía la empresa y a los nuevos contenedores de 40' que se habían adquirido debido al aumento de la demanda. La nueva decoración tenía un llamativo color blanco y azul, simulando estar llenando el contenedor con un chorro de leche que cae desde la parte superior y



La locomotora Mitsubishi 251-004-8 con el "lechero" 50433 de los años 80, Madrid Abroñigal-Lugo de Llañera (Madrid-Príncipe Pío, Septiembre 1989; Foto: Jordi Rallo)



Composición con los nuevos contenedores de Central Lechera Asturiana (Foto: RENFE)

con logotipo de Central Lechera Asturiana centrado en los laterales del contenedor. Como acabamos de comentar, ésta fue la extrapolación a los contenedores de la nueva imagen que habían adquirido los productos de Central Lechera Asturiana a partir de ese año 1992.

Esta nueva decoración de los contenedores de Central Lechera Asturiana ha sido reproducida a escala N por MFTrain e incluidas en nuestras referencias N33341 y N33349.



Composición con los nuevos contenedores de Central Lechera Asturiana (Foto: RENFE)



RENFE comenzó posteriormente a explotar este tren como un TECO multicliente, recibiendo vagones con contenedores de otras compañías que se agregaban a los de Central Lechera Asturiana para circular hasta Madrid u otros destinos.

En el año 1996 la demanda de productos seguía aumentando y algunos contenedores de 40' de la U.N. de Transporte Combinado fueron alquilados por Central Lechera Asturiana y decorados al igual que el resto de los contenedores de la corporación. Se podían diferenciar fácilmente del resto gracias al logotipo de la citada Unidad de Negocio de Renfe que fue añadido en estas unidades.

Foto superior. TECO multicliente con contenedores de Central Lechera Asturiana al final de la composición (El Escorial, Marzo 2005. Foto: Jesús Contreras Sanz)

Foto inferior. Contenedor de Central Lechera Asturiana alquilado a la U.N. de Transporte Combinado (La Robla, Septiembre 1997. Foto: Luis Rentero Corral)



A finales de los años 90 la estación de partida de los trenes que llevaban contenedores de Central Lechera Asturiana dejó de ser Viella. El tren comenzaba en el puerto de Gijón, y en Viella se agregaban los vagones con contenedores de Central Lechera Asturiana. Circulaba diariamente hasta Abroñigal y su primer destino era León, donde se acoplaba la composición a otros trenes TECO con diversos destinos. En días de alta demanda llegó a circular un segundo tren adicional.



Foto superior. Vista de la fotografía completa, con el Diurno 10.620 "Lagos de Covadonga" en dirección a Gijón pasando al lado de los contenedores de Central Lecher Asturiana (La Robla, Septiembre 1997. Foto: Luis Rentero Corral)

Foto inferior. La locomotora 269-060-0 es la encargada de dar tracción al TECO Gijón-Abroñigal (Valladolid, Agosto 2004. Foto: Javier López Ortega)

Composición Recomendada



18

2006 – 2011 VUELTA A LA EXCLUSIVIDAD

Es a partir de finales de 2006 cuando RENFE deja de utilizar muchos de los trenes multicliente y ADIF pasa a gestionar las terminales de mercancías. Fue aquí cuando las nuevas compañías privadas operarían en igualdad de condiciones y, en consecuencia, RENFE perdió muchos clientes y trenes.



El TECO Viella-Abroñigal-La Negrilla con la 269-322 al frente, circula por Valdemoro hacia la capital hispalense (Julio 2007. Foto: Javier López Ortega)

No es el caso del "lechero". El tren sigue operado por RENFE pero ahora vuelve a convertirse en un tren exclusivo de Central Lechera Asturiana, entre otros motivos porque también desapareció el tráfico que venía desde el puerto de Gijón.

La relación pasa a ser semanal y el nuevo destino es Sevilla-La Negrilla, debido a que Andalucía era uno de los principales consumidores de productos lácteos en España y, además, la cooperativa asturiana

tenía una planta de fabricación de yogures en Sevilla.

El tren recorría 1.163 kilómetros hasta su destino final, siendo el número de tren 80200/80201 entre Viella y la estación de Vicalvaro Clasificación en Madrid, y continuando como 80033/80032 entre Madrid y Sevilla-La Negrilla.

Es en esta época cuando el "lechero" de Central Lechera Asturiana pasa a convertirse en uno de los trenes TECO más largos que surcan las

vías de ancho ibérico, con una longitud de aproximadamente 500 metro e infinidad de contenedores (principalmente de 40 pies).

El tren estaba formado principalmente por plataformas portacontenedores de dos ejes del tipo MC3 y MCI (ambas reproducidas a escala 1:160 por MFTrain en diversas referencias, siendo las plataformas MCI las que

Foto inferior. 269-852-0 con el "lechero" circulando por Villanueva de la Tercia (Enero 2008. Foto: Javier López Ortega)



Locomotora 269-709-2 al frente del TECO Viella-Sevilla La Negrilla (Las Infantas, Abril 2009).
Foto: José Carlos Sevillano



componen nuestra nueva referencia N33356, como se ha comentado al comienzo de este artículo). En ocasiones también se han incluido plataformas del tipo MMC3e (reproducidas también a escala N bajo nuestras referencias N33401, N33402, N33403 y N33404)

Además, hay que destacar la uniformidad de contenedores que formaban el tren, en la mayoría de las ocasiones portando todos

ellos decoración de Central Lechera Asturiana, salvo alguna excepción como la de la siguiente fotografía:



269-715-9 al frente de un lechero al que se le ha "colado" un contenedor de 40 pies de RENFE (Mieres, Enero 2009. Foto: Severiano Chamorro Alonso)

Al tratarse de un tren con productos perecederos, el contrato que se realizó con RENFE exigía un enorme compromiso por parte de la compañía ferroviaria para asegurar la circulación del tren en cualquier condición. Renfe, además, debía proporcionar tracción extra si así lo requerían las condiciones meteorológicas o igualmente debería tener una locomotora disponible en caso de avería para poder continuar el servicio.



La locomotora "Prima" 333.348 da auxilio a esta composición del "lechero" por avería en sus locomotoras titulares, retrocediéndola desde Pinar de las Rozas hasta Vicálvaro Clasificación, para poder ser llevada más tarde de nuevo a Viella (Pinar de las Rozas, Marzo 2011. Foto: Juan Estévez)

22 Composición Recomendada



Así mismo, tenía que estar garantizada la disponibilidad de maquinistas de RENFE para la circulación del "lechero" en fechas señaladas como Navidad o Fin de Año, o incluso en días de huelga (el tren fue declarado como "Servicios Mínimos").

A finales del 2009 los contenedores de Central Lechera Asturiana comenzaron a ser repintados con un nuevo logotipo de la compañía dentro de un óvalo azul. Dicha decoración ha sido también incluida dentro de nuestras referencias MFTrain N33340 y N33350.



Mezcla de contenedores de Central Lechera Asturiana en este "lechero" traccionado por la 251-025-3 (Madrid-Parque Juan Carlos I, Marzo 2011. Foto: José Carlos Sevillano)



Locomotoras 269-035-2 y 269-054-3 con el "lechero" Viella-Vicálvaro Clasificación-La Negrilla con mezcla de contenedores de Central Lechera Asturiana (El Romeral, Mayo 2011).
Foto: Javier López Ortega)



24

Otro "lechero" más con mezcla de contenedores de Central Lechera Asturiana, en este caso con las Mitsubishi 269-059-2 y 269-052 a la cabeza (Golpéjar de la Tercia, Mayo 2010).
Foto: Javier López Ortega)



Composición Recomendada



A medida que se fueron pintando los contenedores con el nuevo logotipo, existió un largo período de transición (hasta casi junio del año 2011) en el que se podían ver composiciones con una y otra decoración mezcladas y composiciones que ya incluían todos los contenedores con la nueva librea.



Uniformidad en los contenedores de este "lechero" hacia Sevilla-La Negrilla (Valdemoro, Abril 2011. Foto: José Carlos Sevillano)



Esta vez es la 269-855 la encargada de llevar el TECO hacia La Negrilla, dos meses después de la anterior foto, en el mismo punto (Valdemoro, Julio 2011. Foto: José Carlos Sevillano)



Pareja de Mitsubishis 269 al frente de este blanco "lechero" a su paso por la estación de Ujo (Febrero 2011. Foto: Severiano Chamorro Alonso)

Composición Recomendada



2011 – 2015 LOS TRÁFICOS DE ACOTRAL

A partir de noviembre de 2011, Renfe aprovecha la vuelta desde la Negrilla del tren para dar servicio a Acotral, empresa contratada por Mercadona para el transporte de algunos de sus productos entre Sevilla y León (con destino final el centro logístico de Mercadona en Villadangos).

Para ello, Acotral comenzó utilizando contenedores de 40' de Renfe Mercancías, tanto en decoración gris como "Pantone". Estos contenedores han sido igualmente reproducidos por MFTrain a escala N e incluidos en nuestras referencias N33338 y N33352.

Hay que destacar que estos contenedores fueron comprados a la empresa Pascual cuando cesaron sus tráficos desde Aranda de Duero.

TECO Viella-Vicálvaro Clasificación-La Negrilla con contenedores para Acotral de Renfe Operadora (Madrid-Vallecas, Mayo 2012. Foto: David Gómez Roldán)





Otra muestra más de contenedores de Renfe Mercancías integrados dentro del "lechero" Viella-La Negrilla (Vilches, Julio 2012. Foto Javier López Ortega)

Composición Recomendada





Espectacular estampa del 'Lechero' La Negrilla-Viella captado en la Estación leonesa de Busdongo. Locomotora 251-023. (Febrero de 2013. Foto Regfa)

Debido a la alta demanda de productos para Mercadona, Acotral utilizó también contenedores de las empresas TasMar y Cronos, que fueron incorporándose poco a poco a los tráficos del "lechero".

Foto drch. Contenedores de TasMar incluidos en esta composición hacia Sevilla-La Negrilla del "lechero" (Madrid-Ifema, Enero 2015. Foto: José Carlos Sevillano)

Foto inferior. Contenedores de TasMar y de Cronos incluidos en el Viella-La Negrilla (Seseña, Julio 2013. Foto: Javier López Ortega)



Estos dos contenedores de 40 pies de las empresas TasMar y Cronos son los reproducidos a escala 1:160 en nuestra nueva referencia MFTrain N33356 y que pasan a formar ahora parte importante de este tren.

En el citado tráfico entre Sevilla y León, ya que el "lechero" venía vacío desde Sevilla, lo que se hacía era subir la composición con los contenedores de Central Lechera Asturiana y los usados por Acotral (especificados unas líneas atrás y que portaban los productos para Mercadona hasta León). Toda la composición se quedaba en León para que fueran vaciados los contenedores para Mercadona (los que utilizaba Acotral). Se recogía la composición que se había quedado en León la semana anterior para ser vaciada y se llevaba toda ella hasta Viella, donde se cargaban de nuevo los contenedores de Central Lechera Asturiana. Una vez cargados, se iniciaba de nuevo el viaje rumbo a Sevilla para llevar los productos lácteos, cargar de nuevo en Sevilla los contenedores usados por Acotral y vuelta de nuevo rumbo hacia León con los contenedores de Central Lechera Asturiana vacíos y los usados por Acotral llenos.



Esta composición del "lechero" con contenedores de Central Lechera Asturiana, TasMar, Cronos y Renfe Mercancías circula por Cabezón de Pisuerga traccionado por una pareja de locomotoras Mitsubishi 269 de Renfe (Marzo 2015. Foto: Alberto Otazo)



De nuevo mezcla de contenedores en el "Tachero" a su paso por Valdemoro (Julio 2014. Foto: Luis Díaz Patino)



Contenedores TasMar y Cronos incluidos en esta composición recorriendo el puerto de Pajares (Octubre 2014. Foto: Severiano Chamorro Alonso)

Composición Recomendada



34

Indicar a modo de curiosidad que, durante un breve período de tiempo en el año 2011, el “lechero” era descargado en el Puerto de Sevilla, en lugar de en la terminal de La Negrilla. Respecto a Acotral, hay que indicar también que en alguna ocasión se han utilizado antiguos contenedores pertenecientes a la empresa Transmallorca (con logotipos ya borrados o “intento de...”) o contenedores propios de Acotral.



EL FINAL DEL "LECHERO"

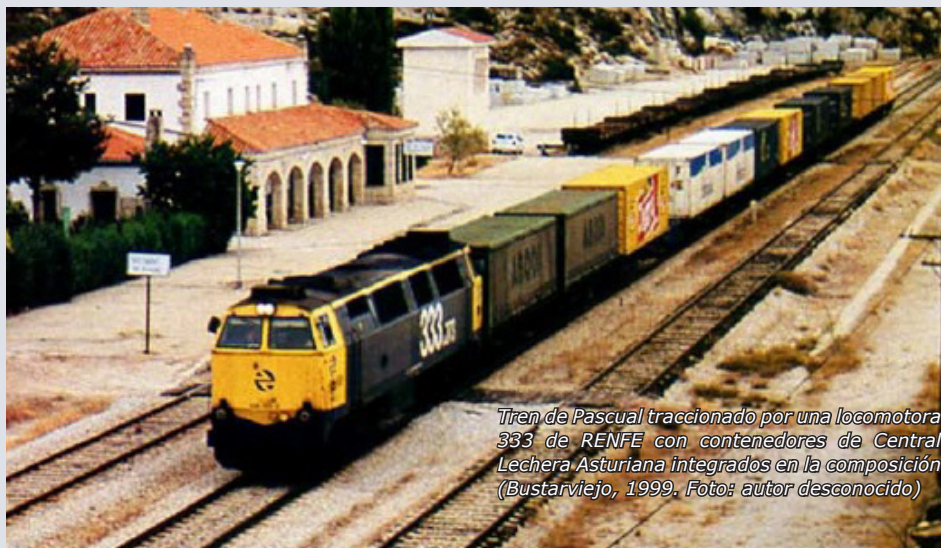
Lamentablemente, el "lechero" de Central Lechera Asturiana dejó de circular el 29 de junio del año 2015. Lo hizo sin el tráfico de Acotral, siendo una semana antes, el 22 de junio de 2015, la última vez que lo hizo con el tráfico de Acotral.

Se apunta a que RENFE y Corporación Alimentaria Peñasanta (poseedora de Central Lechera Asturiana desde 1992) tuvieron diferencias a la hora de renovar el contrato, por lo que finalmente aquel 29 de Junio de 2015 fue la última vez que el "lechero" circuló y los aficionados dejamos de disfrutar de tan emblemático tren, tras 42 años y miles de kilómetros recorridos.

Llegados a este punto, queremos indicar que los contenedores de Central Lechera Asturiana no fueron exclusivos del "lechero", sino que han formado parte también de otros trenes, como por ejemplo los tráficos de productos Pascual desde Aranda de Duero hasta la terminal de Abroñigal en Madrid.



Locomotoras 269-092 y 269-090 con TECO Viella-La Negrilla escapando de un buen chaparrón (Cuadros, Noviembre 2013. Foto: Pablo Nieto Abad)



Tren de Pascual traccionado por una locomotora 333 de RENFE con contenedores de Central Lechera Asturiana integrados en la composición (Bustarviejo, 1999. Foto: autor desconocido)

Por último, indicar también que tras la supresión del "lechero" han seguido existiendo tráficos que han integrado algunos de los contenedores anteriormente expuestos. Por poner un ejemplo, mostramos una fotografía del TECO de Transfesa entre Valencia-La Salud y León.



AGRADECIMIENTOS

Desde MFTrain Modelismo Ferroviario queremos destacar la importante ayuda de D.José Luis Fernández, ya que gran parte de la información para la confección de este número 21 de la revista del Club MFTrain ha sido extraída de su blog "Objetivo Pajares" <http://objetivopajares.blogspot.com/>

Recomendamos encarecidamente una visita al blog.



Así mismo, agradecer enormemente la amabilidad de los distintos aficionados que nos han permitido el uso de todas las fotografías que han ayudado a dar soporte visual a este artículo. Gracias a ellos hemos podido poner imágenes a toda la información mostrada acerca de este emblemático TECO de Central Lechera Asturiana. Además, nos alegra muchísimo también poder volver a contar con colaboradores habituales, lo cual nos hace especial ilusión.

Una vez más, invitamos a los lectores a acceder a los diferentes perfiles de estos aficionados a través de los enlaces que se ofrecen a continuación, haciendo "click" sobre los mismos o escaneando los códigos QR que

aparecen (en el caso de disponer de una copia impresa de este nuevo número 21 de la revista del CLUB).

Por orden alfabético, queremos dar infinitamente las gracias a:


ALBERTO OTAZO



ALFONSO TABOADA RODRÍGUEZ
-Regfa-



DAVID GÓMEZ ROLDÁN
-renfealvia-




DAVID GÓMEZ ROLDÁN
-renfealvia-




JAVIER LÓPEZ ORTEGA




JESÚS CONTRERAS SANZ



JESÚS CONTRERAS SANZ



JUAN ESTÉVEZ



LUIS RENTERO CORRAL
-The STB-



JESÚS PORTAS



JUAN ESTÉVEZ



PABLO NIETO ABAD
-rapidoelectro-



JORDI RALLO

LUIS DÍAZ PATINO



SEVERIANO CHAMORRO ALONSO



JOSÉ CARLOS SEVILLANO
-ppcharly-



JUAN ESTÉVEZ



PABLO NIETO ABAD
-rapidoelectro-



JOSÉ LUIS FERNÁNDEZ



LUIS RENTERO CORRAL
-The STB-



Locomotoras "Primas" 333.378 y 333.360 al frente del "lechero" La Negrilla-Vicálvaro-Viella (Seseña, Julio 2012. Foto: Javier López Ortega)





www.mftrain.com

Síguenos en:

