

EXPRESO 236 “SHANGHAI”: UN TRANSVERSAL CON MUCHA HISTORIA



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.

236 Vigo/La Coruña-Barcelona (1975) - - - - - Composición CR7529

Referencia EW04

Este es otro de los transversales que puede considerarse un “peso pesado”, por su gran recorrido y composición. Y con una larga, larguísima historia. Sin embargo, en este trabajo, ésta va a ceñirse a un coto bien concreto, cual es la circulación de este tren por la línea Barcelona a Lleida por Manresa, circunstancia que de hecho acabó en 1975; sin embargo, también se comentará la “huella” que dejó en esta línea, en forma de expreso de paquetería que sobrevivió hasta la extinción de esta modalidad de transporte.

La composición que se va a analizar y a reproducir en HO es una de las últimas de este expreso en su periplo por la línea comentada, con toda la oferta completa y en un período estival de refuerzos activados : 19 de agosto de 1975.

No resulta de ser sorprendente esta popular denominación de “Shanghai Express” a este tren, que ha marcado para siempre esta relación entre Barcelona y Galicia; no sé en qué se habrá basado el imaginario popular, ferroviario o no, para relacionar este tren con la película del mismo nombre, de 1932, protagonizada por Marlene Dietrich.

La relación Barcelona-Galicia por Miranda de Ebro, como tal, empieza en 1964; pero ya desde 1949 existió otra relación entre los mismos extremos pero por Ariza, usando la línea central-castellana de MZA entre Ariza y Valladolid; entre 1964 y 1969 ambas fueron simultáneas, aunque con periodicidad no siempre diaria; ambas, además, siempre por la línea de Manresa y Lleida, espina dorsal de Norte en Catalunya.

Cuál de los dos simultáneos es el auténtico Shanghai ? Pregunta que queda en el aire.

Remito al lector interesado a esta página web donde de una manera bastante acertada se traza la historia de esta relación, más ampliamente de lo que yo incluyo en este trabajo :

<http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=hist¬=3247>

Queda pues acotado el ámbito de este relato al tren por Manresa y Miranda, que circula entre 1964 y 1975 de manera completa, y más tarde de manera limitada, como se detallará.



Una valiente diesel 4000 arranca de Manresa con el “Shanghai”; eran los primeros tiempos del diesel en este servicio; año 1973; el coche correo que encabeza la composición es un 1000, ex.FFF, y en contra del efecto óptico que da la toma no podía estar en esta fecha pintado de amarillo. Foto de Lluís Miquel.

Sigue el detalle de la composición que se formará en HO :

Expreso 236 Vigo/La Coruña-Barcelona por Manresa, el 19 de agosto de 1975 :

Coche	Matricula	Procede	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	333-037	Miranda-Manresa		ROCO	62726	
M	7659 + 7650	Manresa-Barcelona		ET	2701	
1	DGDC-1536		Correo Amb.	TC		ET 5212
2	DDT-5006		Furgón	MABAR	85002	
3	DDT-8038		Furgón	TC		JOUEF
4	DD-8163		Furgón	TC		RIVAROSSA
5	BBL-8202	La Coruña	2ª literas	TC		HERIS 11022
6	BB4-3704	id.	2ª ex. 3ª	TC		ET
7	BB4-3340	id.	2ª ex. 3ª	TC		ET
8	BB4-3323	id.	2ª ex. 3ª	TC		ET
9	BB-8618	id.	2ª	ET	18022	
10	AAR-5044	id.	1ª y bar	ET	5025	
11	BB4-6115	Monforte	2ª ex. 3ª	TC		ET
12	BB-3609	Vigo	2ª	TC		ET
13	AAB-3615	id.	1ª y 2ª	TC		ET
14	AAB-3614	id.	1ª y 2ª	TC		ET
15	BB-8612	id.	2ª	ET	18009	
16	BBL-8200	id.	2ª literas	TC		HERIS 11022

Observaciones a esta relación :

1/El cambio de tracción en Manresa era de rigor; sin embargo, una doble tracción de eléctricas 7600 en el tramo Manresa a Barcelona era excepcional, máxime en este sentido; sería quizás para evitar un retorno de máquina aislada; no obstante, y en contra de la opinión general, el tramo Manresa-Terrassa presenta notables rampas en este sentido, entre St.Vicenç de Castellet (190 m. s.n.m.) y Torrelblanca (340 m. s.n.m.), en el túnel de la divisoria de la cordillera costera; el descenso real hasta nivel de mar no empieza hasta el actual apeadero de Terrassa-Est, ya que la línea en Terrassa se mantiene por sobre de los 300 m. s.n.m.

2/La composición base para La Coruña la forman los coches 5-9-10; la base para Vigo son los 14-15-16; los demás pueden considerarse refuerzos temporeros; los 3 furgones y el postal sí son básicos, y manejaban en la época un gran volumen de Paquete-Exprés en Sabadell, Terrassa y Manresa.

3/La foto de cabecera presenta un “Shanghai” de sentido inverso de la misma época que el reseñado, y que lleva una composición casi idéntica. En este día la doble tracción de 7600 sí sería justificada para el ascenso desde nivel de mar hasta Terrassa.



Foto : Ricard Ricón Serra / “Shanghai” 235 a 1 km. de entrar en Manresa.

TRACCION

A/ período 1964 a 1970 : tracción VAPOR.

En este momento, el cambio de tracción eléctrica-vapor se realizaba en Sant Vicenç de Castellet, a 8 km. de Manresa sentido Barcelona, donde existía la reserva y las instalaciones para mantenimiento y aprovisionamiento de las vaporosas. La tracción eléctrica ya era a base de las Alsthom 7600 de Barcelona-Vilanova, números 7601 a 7611, que en invierno circulaban acopladas a furgón calderín VT. El modelo de vapor era variado, desde "Renfe" 240F a Mikado, y mayormente las 241F-2200 "Bonita"; a menudo dobles tracciones, ya que no son de broma las rampas entre Manresa, Calaf y Sant Guim de Freixenet; estas "Bonita" debían separar tender para su inversión en la placa y sólo aparecían por esta línea con este tren. En invierno, ellas mismas suministraban la calefacción. Las composiciones eran similares a las de 1975, pero con menos refuerzos, y además, con la cabeza de tren limitada siempre a un furgón y un postal (furgón DD o DDE 300 exMZA, 600 de madera exNorte, algún nuevo 8000, o DD-5000 o DV-340100 en algunos casos; postales ambulantes 1500 ó 2000). También era típico el "pescadero" PN ó PNN en cabeza del 236 dejado en Manresa a menudo.

B/ período 1970 a 1975 : tracción DIESEL.

Ahora ya cambio de tracción eléctrica-diesel en Manresa. Siguen las Alsthom 7600, ahora ya sin calderín en invierno ya que la calefacción se encarga a los furgones DDT. En Diesel, vienen las 4000 en un primer momento, y las 333 desde su estreno en 1974. A menudo y en épocas concretas, sirven las 1900, tanto de caja española como americana, auxiliadas a veces en doble por una 10800. Empieza a crecer el numero de furgones (auge Paquexpres) y son del tipo 8000, reforzados por JPD a menudo.



En esta foto de Ricard Ricón, lo que fue una imitación de un "Shanghai" de inicio de los 70 en una jornada 12 horas Asvicaf: una 1900 americana AMF, furgón 5000 y correo 1500 artesanales.



Un ejemplo de lo que comento; en este período 1970/75 un "Shanghai" se apresta a salir de Manresa, al mediodía, con una doble 1900 + 10800; la composición parece ser máxima. Foto de Ricard Ricón.

Horario : en 1975 (verano) la ficha horaria de este tren era la siguiente :

Expreso 235 Barcelona Término a La Coruña y Vigo : Barcelona T. (10,43), Manresa (12,40), Lleida (15,07/15,17), Zaragoza Portillo (18,15/18,45), Miranda de Ebro (23,05), Monforte (7,07/7,30), La Coruña (11,05); Monforte (7,32), Vigo (11,30)

Expreso 236 La Coruña y Vigo a Barcelona Término : Vigo (13,35), Monforte (17,12); La Coruña (13,35), Monforte (17,10/17,33), Miranda de Ebro (2,50), Zaragoza Portillo (7,08/7,30), Lleida (10,25/10,35), Manresa (13,31), Barcelona T. (15,00)

Total alrededor de 1350 km. tanto para una como para la otra rama y tiempos algo por encima de las 24 horas en ambos destinos y sentidos.



Estos dos ejemplares van a encargarse de la tracción de esta composición; el cambio, como se ha comentado, se realizaba en Manresa, en esta época final de 1975; la 333 traía el tren desde Zaragoza o desde Miranda de Ebro, y la 7600 lo conducía a su destino en Barcelona-Término vía Montcada-Bif. y el ramal “aguas” hasta Sant Andreu Comtal.

El modelo eléctrico es el Electrotren 2701, que reproduce la 7631 en una (mala) versión época III; por mi cuenta la he dotado de transferible con matrícula UIC 276-031-2 para situarla correctamente en 1975; y digo “mala” porque Electrotren, en una actitud poco documentada o poco considerada respecto los aficionados, ha dotado todas sus 276, de todas las épocas, con traviesa frontal equipada con unas aparatosas mangueras de freno de aire, que sólo existieron en la realidad en las versiones más recientes de final de época IV, y aún no todas ellas las equiparon. Mi modelo tiene desmontados tales inútiles accesorios y limados sus soportes, como corresponde a 1975 cuando los trenes frenaban por vacío exclusivamente.

El modelo diesel es la magnífica 333-031-3 de Roco, ref. 63234, una vez superados sus problemas de tracción anémica de origen, eliminando las dos resistencias en serie que vienen de origen en la placa base, que cercenan su capacidad de tracción en beneficio de una hipotética velocidad máxima más acorde a la real (opino que si no quiero que una 333 vaya a 200 km/h. me limito a no abrir tanto el regulador analógico, pero que no me quiten la capacidad de tracción cuando es necesaria en mis rampas de maqueta). Y respecto a la idoneidad del tono del color verde.....sin comentarios !



Por si hace falta en las rampas entre Sant Vicenç de Castellet y Torreblanca, una segunda 276 está preparada para auxiliar a la titular, como en la composición realmente anotada.

DETALLE DEL TREN

Furgón num. 1 :



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. Aunque este modelo presentado tenga la matricula UIC, no la tendría el original en 1975; el parque postal no fue matriculado UIC hasta 1976, y coincidió más o menos con las redecoraciones en amarillo.

Furgón num. 2 :



Por fin un furgón Renfe de construcción industrial, perfectamente correcto; ha costado lo suyo, y ante la paradigmática pasividad de Electrotren, la firma Mabar se ha atrevido con él. Estos furgones sólo tienen de 5000 la serie, ya que estructuralmente pocos puntos comunes se observan; incluso los bogies son de un modelo algo distinto, y la caja es bastante más estrecha que un coche de viajeros; construidos en serie de 30 unidades, varios de ellos fueron dotados a posteriori de calderín para calefacción a vapor, en uno de los departamentos de furgón extremos.

Furgones num. 3 y 4 :



Presentados en multitud de ocasiones, estos dos furgones son auto-construidos a partir de un chasis Jouef y caja de resina Microtren el primero, y por chapado de un coche Rivarossi el segundo; todo ello antes de la eclosión en el mercado de los modelos en trans-kit de Tulaton.

Coches num. 5 y 16 :



De la misma manera, los coches a literas BBL-8100 correctos con sus 11 ventanas son transformaciones del coche alemán Bcm-243 que produce la firma Heris; no sirve para estos trenes el modelo de Electrotren por faltarle un departamento (1 ventanilla menos). En total tengo 3 ejemplares de este modelo, utiles para algún expreso que ya saldrá algún día que los llevaba en esta cantidad.

Coche num. 6 :



Coche “corto” procedente de chasis ex.Norte, inicialmente previsto en 3ª clase CC-3600 y reclasado a 2ª como BB4-3700; el cambio de centena es para no confundir con los propios originales de 2ª BB-3600, como el que se presenta un poco más adelante. El “4” es una diferenciación insuficiente.

Coches num. 7 y 8 :



Pareja de coches BB4-3300 de bastidores ex.MZA ya presentados anteriormente; se ha despreciado el ligero acortamiento respecto a un 5000 clásico; más detalles constructivos en el tutorial “Coches 3000” que publiqué en varios foros en su momento.

Coches num. 9 y 15 :



Coche clásico de 2ª clase, modelo de base Electrotren sin transformaciones; aproximación suficiente al modelo correcto aún procediendo de moldes Rivarossi en su mayor parte; no menos de 5 referencias a elegir para este modelo.

Coche num. 10 :



Modelo Electrotren sin transformaciones; siempre el “Shanghai” incorporó uno de estos coches en su rama de La Coruña; los viajeros destino Vigo debían aprovisionarse antes del corte en Monforte de Lemos.

Coche num. 11 :

Del todo idéntico a los varios 5000 ó 6000 de 9 ventanas ex. 3ª clase ya presentados en multitud de trabajos.

Coche num. 12 :



BB-3600, es un “corto” de 20,00 m. procedente de bastidor ex.Norte; en mi plan de construcción éste fue dotado de ventiladores Flettner, situación perfectamente válida en muchos coches del parque hasta el final de sus días.

Coches num. 13 y 14 :



Este es el más “corto” del parque reconstruido: sólo 19,04 m.; procedían de chasis cortos ex.Norte; el modelo fue obtenido por recortes desde un 5000 clásico, con panelado total de los laterales; asimismo remito al tutorial “coches 3000” para más detalles constructivos; dos ejemplares consecutivos en numero y en posición figuran en este tren, pero.....psiiit! no se lo digan a nadie....el otro, en la composición HO, es un básico AAB-5000 de Electrotren (ref. 5035), modelo de longitud normal pero en todo equivalente funcionalmente a éste; no es ningún disparate, ya que las composiciones anotadas certifican que tal combinación 3000 + 5000 en los AAB era posible.



Detalle de la cabeza de tren, con la tracción 333 y la sección “furgonil” al completo; debajo, las secciones “La Coruña” y “Vigo”.



LOS "JUEGOS DE COCHES" DE ESTE TREN

En 1975 me preguntaba cuantas composiciones o "juegos de coches" eran necesarios para realizar este tren con su frecuencia diaria de servicio en ambos sentidos; así que puse en marcha el experimento de anotar al detalle su composición varios días seguidos, siempre en el sentido Galicia -> Catalunya, es decir, tren 236 como el aquí presentado. La labor era facilitada por el hecho de que circulaba al mediodía y podía hacer la toma de datos desde mi casa, con unos buenos prismáticos.

Este cuadro resume los resultados obtenidos y después vendrá sacar conclusiones :

Composición	7529	7530	7531	7532	7533
Fecha	19-8-75	20-8-75	21-8-75	22-8-75	23-8-75
Base BBL	8202/8200	8211/8159	8153/8201	8158/8195	8202/8200
Base BB	8618/8612	8653/8868	8845/8843	8622/8611	8869/8612
Base AAR Coruña	5044	5053	5029	6126	5044
Base AAB Vigo	3614	3610	3630	3628	3614
Base Correo DGDC	1536	1527	1528	1536	1527
Base DD/DDT	8038/8163 5006	5021/5019 8105/8147	8167/8106 8065	8170/8143 8181	8163/5006 8049
Refuerzo Coruña 2ª BB/BB4	3704 3340/3323	3710 1270	3722/3331 6027	6023/3708 AA-6128	8792/8799 BBL-8189
Refuerzo Vigo 2ª BB/BB4	3609	AA-8048	3725		8791
Refuerzo Vigo Mixto AAB/AAB4	3615	3631	5026	5113	3615
Refuerzo Monforte	BB4-6115		BB4-5111	BB4-3340/3323	BB-3609

Resumen : después del 5º día cesé mis anotaciones, ya que el juego de coches empleado era muy similar al del 1er. día, luego había 4 juegos de coches en liza (repetían 10 de los 16 coches, aunque alguno puesto en otra posición). Coches que repiten los del 19-8-75, marcados en amarillo.

Más sorprendente es el caso del ambulante de correo, el cual repitió al 4º día, y el 5º repitió el 2º : conclusión : tal coche no llega ni a Vigo ni a Coruña, se queda por el camino y se reincorpora a una composición un día anterior a la que lo ha traído; imagino que el punto de corte debe ser León o Monforte de Lemos.

Igual para los dos coches de refuerzo BB4-3340 y 3323 marcados en color lila : si repiten al 4º día significa que no llegaron a ninguno de los dos extremos, y que probablemente fueran en refuerzo para y desde Monforte, no puedo confirmarlo ya que no anoté o no vi con claridad las placas de recorrido.

Algunos refuerzos están con coches de 1ª clase; me atrevo a pronosticar que tal asignación sería por carencias de parque y se explotarían en 2ª clase; sin embargo, Vigo siempre lleva un mixto AAB de refuerzo además del mixto AAB de base.

O sea : aunque sea posible en teoría, la rama que llega a La Coruña a las 11,05 no es la misma que sale a las 13,35; idem. para Vigo; sin duda, 2 horas y media son insuficientes para absorber los frecuentes retrasos, limpiar, remover el tren, revisar etc...; por esta circunstancia es preciso un 4º juego de coches para dar el servicio de manera adecuada.

ANEXO : LA HERENCIA DEL "SHANGHAI" EN ESTA LÍNEA

Como se ha comentado, el 6 de octubre de 1975 en "Shanghai" deja de circular por la línea de Manresa, pasando a hacerlo por la de Valls que ha sido electrificada y remozada; la ganancia de tiempo de marcha es espectacular, y elimina los cambios de tracción.

Pero con ello Renfe tiene un problema comercial: pierde el generoso tráfico "Paquexpres" de Sabadell, Terrassa y Manresa; arbitra una solución: se crea un "semidirecto" 5219/5220 Barcelona-Manresa-Lleida que conduce los 4 furgones y además 2 coches BB-8500 destinos La Coruña y Vigo para no dejar "abandonada" la línea. En Lleida, la llegada de este "semidirecto" coincide con la del expreso y maniobran: furgones y coche La Coruña en cabeza, coche Vigo en cola; en sentido inverso, misma historia, el tren se parte en dos en Lleida, uno por cada línea.

La pérdida de tiempo en maniobras se estima después excesiva y en 1978 desaparece el "semidirecto" (que ya tiene categoría de expreso), pero no la circulación, que queda estabilizada durante muchos años siguientes en forma de un expreso Barcelona-León 227/228 vía Manresa y Miranda independiente; sigue inicialmente con la misma composición (2 ó más coches de viajeros 2ª cl.), con un horario alternativo al del propio "Shanghai". Sin embargo, la fórmula no tiene éxito y a partir del día 27-5-79 dicho expreso de León queda reducido a un "expreso de paquetería", puro, alias "paquetero", que hemos conocido hasta el final del servicio Paquexpres en 1995.



En la foto de 18-2-1979, el expreso de León entra en Manresa; los coches de viajeros 2ª cl. no son visibles en esta foto.

En este período de expreso puro de paquetería (1979 a 1995), la tracción ha sido variada, y totalmente eléctrica desde 1981 en que se electrificó el tramo Manresa a Lleida: profusión de 269 verdes primero, 269.2 de la subserie "milrayas" desde 1984, y 250 después hasta el final. Antes de la electrificación total, las 1900 alternaban con las 333 la tracción más allá de Manresa (y las 7600 seguían fieles al tramo Barcelona-Manresa). En las siguientes fotos se ilustra un pequeño recorrido por esta época de este tren único e irrepetible.



Septiembre-1980 : tracción diesel todavía más allá de Manresa, en este caso la diesel 1944 al frente del expreso de paquetería que ya incorpora los nuevos JPD-100, a su salida de Manresa. Los furgones DD o DDT están en el centro del tren.



El “paquetero” puro con tracción s/250 cruza sin parada por Sant Vicenç de Castellet en 1984.



Foto para el concurso “encuentre el tren en el paisaje”; estampa bucólica a la salida de Manresa destino Rajadell, en plena campiña una vez superado el primer túnel.



Variación en la tracción para este “Paquetero” de 1984, composición habitual.



Otra estampa de este clásico a la salida de Rajadell dirección Calaf, en plena naturaleza y de nuevo en plena rampa.

La composición : variado de J-600000, DD y DDT tanto serie 5000 como 8000, ambulante de correos 1500 ó 2000, y los nuevos JJPd de gran capacidad en cuanto se entregan. No más de 2 ó 3 furgones DD ó DDT en el tren, lo mínimo para el personal de facturación y carga que el servicio conlleva; en general, estos furgones siguen a la locomotora, máxime en invierno si ésta debe dar calefacción eléctrica. Total hasta 15 ó 20 vehículos. Sin embargo el ambulante de correos desaparece pronto, antes de la supresión total de transporte postal. La carga observada en vagones selectivos hace pensar que muchos estaban asignados a una ruta concreta que seguían en otros trenes, una vez llegado el tren a León o en curso.

Queda aún un capítulo en este anexo de la herencia del “Shanghai” : y es el DESDOBLADO del propio expreso, que circula programado en ciertas épocas punta, y que vuelve a usar su antigua línea histórica; ello ocurre en varios servicios en la segunda mitad de los años 80 del siglo pasado; se trata de un expreso de refuerzo, únicamente 1ª y 2ª clase, ramas de La Coruña y Vigo acopladas, formado en exclusiva por coches 8000 que ya van tomado la nueva decoración “estrella”, pero antes de su reforma y climatización. Tracción 269 de subseries varias. Composición de 8 a 10 coches sin furgones de ningún tipo. El horario es paralelo al del expreso titular, o sea, salida de Barcelona a media tarde y regreso matinal. Las siguientes fotos ilustran este nuevo y efímero servicio.



Cerca de Manresa, en el paraje de “Can Poc Oli” el desdoblado Barcelona-Galicia; año 1988 en pleno periodo navideño. Los dos coches de 1ª así como el punto de corte de las dos ramas van en el centro del tren. El primer coche parece ser un 2ª/literas.



1989, de nuevo el desdoblado en sentido Galicia-Barcelona cruza sin parada por Sant Vicenç de Castellet, frente a un paso a nivel que actualmente está eliminado.

=====

Y aquí viene el epílogo de esta historia, que no puede ser más triste para la línea de Manresa en la cual nos hemos centrado; después del cese del “paquetero”, la línea cayó en un total abandono del que no se ha repuesto en la actualidad (tramo Manresa a Lleida), pese a la modernización integral de vías; el servicio sigue limitado a tres pares de circulaciones regionales, de marcha lentísima, sin aporte de ninguna otra circulación de viajeros ni de mercancías: basta decir que los trenes de madera que Manresa expide de vez en cuando destino Zaragoza van a dar la vuelta por Montcada, sentido Barcelona. Como si alguien se empeñara en demostrar la total inutilidad de esta infraestructura para clausurarla. Harían bien en poner un cartelón a la altura del Pont Fumat con la orden “PROHIBIDO USAR”.

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto 4 creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2013