

“SHANGHAI” EXPRESO

TAMBIEN EXISTIÓ UNA COMPOSICIÓN DE BASE



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.

Expreso "Shanghai" Galicia-Barcelona (1979) - - - - - Composición CR7909

Referencia EW116

En esta serie de trabajos, saco a relucir a menudo composiciones veraniegas muy reforzadas de los expresos. Hoy invierto la tendencia y presento un "Shanghai" Vigo y A Coruña a Barcelona discreto, en lo que parece ser su composición mínima, oficial, o de base, sin los aprietes del pleno verano.

Ya salió un tren de esta relación muy al comienzo de la serie (entrega-3), pero era una excepcional composición, como era frecuente en fechas punta. Sin embargo, anoté a finales de septiembre de 1979, un par de circulaciones de lo que podríamos decir la "base" del tren.

Este esquema era bastante claro : furgón, literas y coche de 2ª clase para cada uno de los dos destinos o procedencias, complementado por el aporte de la clase superior a base de un mixto (serie 3000 ó 5000) en la rama Vigo y un mixto con bar (serie 5000, AAR), para la rama de A Coruña. Nada más.

Además de ligero, podrá ser fácilmente representado en la mayoría de maquetas, ya que todos sus coches son del surtido actual Electrotren, exacto o con ligeras licencias de interpretación (para los "imposibles" por ahora literas reales de 11 ventanas que formaban en este tren).

Expreso 718/218 de Vigo y A Coruña a Barcelona-Término. 23 de septiembre de 1979. En Miranda de Ebro :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Procede de
M	269.522		Electrotren	2638	
1	DD-8162	Furgón	Electrotren	E5229	Vigo
2	BBL-8109	2ª cl. literas	TC / Heris		id.
3	AAB-5014	1ª/2ª clase	Electrotren	5035	id.
4	BB-8664	2ª clase	Electrotren	18009	id.
5	BB-8755	2ª clase	Electrotren	18042	A Coruña
6	AAR-5029	1ª cl. y bar	Electrotren	5025	id.
7	BBL-8159	2ª cl. literas	TC / Heris		id.
8	DD-8160	Furgón	TC / Tulaton		id.

En el mismo periplo por el norte peninsular, a finales de septiembre de 1979, sin que pueda precisar la datación y localización exactas, anoté otra vez este tren, con la casualidad de que era la misma composición : posiblemente el día 24 había llegado a Barcelona y el mismo día había vuelto a ponerse en marcha hacia su destino gallego.

No hace falta repetir el cuadro, aunque sí había sufrido algún ligero cambio : los dos furgones no eran los mismos, sino los DD-8186 y DD-8166 : intuyo que el proceso de descarga y carga de los mismos ocupaba una franja horaria superior a la de descanso del tren y se trabajaba con dos juegos. Asimismo, el "literas" numero 2 (rama de Vigo) había cambiado por el BBL-8195, quizás por un posible tema de mantenimiento, revisión, etc...; los demás coches idénticos y en el mismo orden.

También recordar que por aquellas fechas, este tren ya no circulaba en Catalunya por la línea de Manresa, sino que montaba hasta Lleida por la costa y Valls. Además su rol en paquetería era mínimo, ya que circulaba paralelo (y sí, por Manresa), su

otrora escindido "Expreso Paquetería" Barcelona-León y viceversa, que acarreaba un flujo notable de vagones para paquetería, además del correo.



El 5-4-81, el "Shanghai" Barcelona a Vigo y A Coruña entra en la vía desviada de Valls para parada comercial en andén principal y cruce con otra circulación. La locomotora es la 269-521 y la composición que se observa parcialmente bien podría ser como la del tren de hoy o muy equivalente.

DETALLE DE LOS COCHES :

A/ Coches de plazas sentadas :

Coche num. 3 :



Éste es el mixto “puro” de la serie 5000, es decir, no ha sido modificado de otro sino que ya fue así en origen : 3 departamentos de primera clase y 4 de segunda, con la misma óptima amplitud. Por este motivo Electrotren no dudó en fabricarlo usando su eterno molde de 7 ventanillas iguales.

Coche num. 6 :



Siempre presente el coche bar-cafetería en este tren : ahora bien, el viajero destino Ourense ó Vigo debía hacer su consumición antes de Monforte de Lemos, ya que este coche siempre figuró en la rama de A Coruña.

El modelo es uno de los estándares Electrotren, asimismo del molde eterno de 7 ventanillas.

Coches num. 4 y 5 :



Como siempre, un par de los 2ª clase serie 8000, a mi entender el “peón de base” de Renfe en estos años 60, 70 y 80; y es que con 445 ejemplares en el parque es lógico que se notara su presencia en todas las composiciones, si o si.

B/ Coches de plazas sentadas/acostadas en literas :

Coches num. 2 y 7 :



Nuevamente la reticente ausencia de este modelo en los surtidos industriales H0 ha de solventarse con estos coches alemanes Heris (Modelo DB Bcüm-243), renferizados con más o menos acierto (testers, puertas de acceso de 1 hoja y 2 pasamanos, bogies MD ibéricos, pintura y marcajes etc...), pero sin alterar la zona de ventanillas ni los interiores ni el techo.

C/ Furgones :

Furgones num. 1 y 8 :



Necesarios dos ejemplares de este furgón en este tren : en este caso, parece adecuada la confección de dos piezas que ha comercializado Electrotren; pero en mi parque me hice con sólo uno de ellos, teniendo para el otro el modelo de latón a través del trans-kit Tulaton con "donante". Y por si las moscas, todavía podría entrar en juego un tercer ejemplar más primitivo, procedente del panelado lateral de un coche Rivarossi, que, con la excelente versión reciente Electrotren, duerme en el fondo de un armario.

TRACCION :

Las 269 de Miranda, sub-serie 500, se ocupaban casi siempre de este tren, con cambio de locomotoras en general en las inversiones de sentido de Miranda de Ebro y de Venta de Baños. Ignoro la razón de este gráfico aplicado, ya que desde luego este tren estaba muy lejos de requerir tracción para circular a 160 km/h.

En H0, se nota la falta de una de estas máquinas, en su versión original verde; la 269-504-7 ref. 2617 que Electrotren produjo en cierto momento es un infame bodrio modelista, ya que repintaron de verde una carrocería de una 269.2 "mil rayas", con importantes distorsiones a la realidad (cofre techo, ventanillas cabina etc...). Sin embargo operé en ella las modificaciones pertinentes para ponerla en conformidad, manteniendo sus pantógrafos girados, con codos para adentro, que eran característicos de esta única locomotora, dentro de las "verdes".



Esta es la 269-504-7, habiendo sufrido mi intervención para dejarla en conformidad con la real en un porcentaje suficiente. Sin embargo, la digitalización presenta un problema al haber quitado el cofre sobrante de techo, en cuyo interior debía alojarse el decodificador. Claro que se puede conseguir incorporar uno más pequeño, pero su interacción con el techo es algo problemática.



Así que preferí usar la clásica 269-028-7, muy conocida en estos trabajos, aunque no esté incluida en la sub-serie 500. Además, las cuatro primeras 501 a 504 en estas fechas creo que no dependían de Miranda sino de Barcelona.

Por otra parte, no sería difícil, ni para Electrotren ni para un aficionado medio, matricular una de las actuales 269-028-7 ref. 2638 con un numérico adecuado, en el rango 501-522 evitando el 504 precisamente.

CIRCULACION :





Parece que han empezado los trabajos de electrificación en St. Vicenç de Castellet, prometidos por la "autoridad" desde hace un montón de años ¡!

EPÍLOGO :



Antes de entrar en el consabido capítulo de lamentaciones, presento esta foto de lo que llegó a ser (antes de su finiquito) la evolución de este tren : del "Shanghai Exprés" al "Estrella Galicia", con esta potente tracción y un abigarrado y multicolor conjunto de coches modernos climatizados, incluyendo coches-cama. La foto está tomada en Vilanova i La Geltrú, fechada el 24-10-93. Circula sentido Barcelona en horas bastante matinales y con el sol dando de lleno lado mar.

Finalmente, un Talgo "Tren-Hotel", con plazas acostadas, marcó la última etapa de esta histórica relación, formando con dos larguísimas ramas acopladas, para ambos destinos igualmente. Esta relación se mantuvo hasta muy reciente. Sin embargo el tema pandémico supuso un alto en este camino e ignoro si en la fase actual se ha vuelto a poner en marcha o no.

Recordar que este tren, el "Shanghai" original, se creó en la postguerra y circulaba de Barcelona a Zaragoza (vía Manresa) por la red ex. Norte, de Zaragoza a Ariza por vías ex. MZA, para tomar la transversal castellana Ariza-Aranda-Valladolid (ex. Norte). Maniobrando en Valladolid y Venta de Baños, se encaminaba ya por León y Monforte hasta destino : no menos de 36 horas ...

=====

Foto de portada : el 25-9-79, el "Shanghai Exprés" Galicia-Barcelona entra en Ponferrada. La locomotora es la 269-069 y la composición también podría ser la del tren de hoy.

=====

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

Marzo-2023