

Revista del  
Ministerio de

Febrero 2016 Nº 658 3€

# Fomento



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

ZAMORA Y SALAMANCA,  
CONECTADAS A LA RED  
DE ALTA VELOCIDAD

LA RED DE AENA  
CONSIGUE MÁS DE 207  
MILLONES DE PASAJEROS  
EN 2015

EN SERVICIO LA VARIANTE  
DE BENICARLÓ-VINARÓS  
DE LA N-340

EL PUERTO DE  
MOTRIL AMPLÍA  
SU DIQUE EXTERIOR





*TREINTA AÑOS DEL TER EN EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID*

# Un tren para el recuerdo





► En la página de la izqda., dos TAF en Príncipe Pío (Madrid) hacia 1960, y Ferrobús de los servicios regionales en los años 90. En esta página, un Talgo III de los años 60.

**JULIA SOLA LANDERO. FOTOS: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

El Tren Español Rápido (TER) circuló por las líneas férreas de nuestro país entre 1965 y 1995. Tres décadas durante las que estos automotores diésel marcaron toda una época de la historia ferroviaria española. En sus inicios, su atractiva apariencia —líneas sencillas y carrocería azul y plateada— y su nuevo concepto de confort causaron sensación entre los viajeros y lo convirtieron en un emblema del progreso.

**P**ara dar a conocer la historia de este venerable tren que cubrió una parte considerable de los servicios ferroviarios españoles, el Museo del Ferrocarril de Madrid ha organizado una exposición, abierta hasta el 31 de enero, que rememora la evolución de la familia de los automotores, de la que forman parte las Litorinas, el Tren Automotor Fiat (TAF) o los ferrobuses, con los que convivió el TER. La muestra rinde homenaje a este clásico ferroviario, y recuerda a esos otros automotores que le precedieron, sus contemporáneos y los que vinieron a sustituirle. Muestra también miniaturas de varios modelos de automotores, y numerosos documentos y libros originales sobre el tema, y ofrece la posibilidad de acceder en visita guiada al interior de un TER 9710, el último TER operativo, conocido como “El último Pitufito” —por su color azul—, y una de las joyas del patrimonio del museo.

Los automotores —trenes autopropulsados por uno o varios motores que hacen innecesaria la locomotora de arrastre—, comenzaron a implantarse en España después de la Segunda Guerra Mundial y circularon hasta bien entrados los años 90, aunque poco a poco tuvieron que ceder protagonismo al Talgo III y a los electrotrenes. Los TER, pensados para realizar viajes rápidos de largo recorrido, eran trenes ligeros y sólidos (algunos de ellos recorrieron más de 5 millones de kilómetros). Estaban formados por un coche motor y un remolque con cabina, y su diseño permitía que circularan dos unidades acopladas e intercomunicadas entre sí mediante una puerta.

Inauguran una inédita preocupación por el confort, el afán de agradar a los viajeros y captar potenciales clientes. El concepto “primera clase” sustituye al de “plaza preferente”, y frente al sobrio acondicionamiento interior de sus predecesores, los TER extreman el cuidado de los detalles. Cuentan con aire acondicionado y



Justo Arenillas

servicio de cocina-cafetería, y en la primera clase se rozaba el lujo: butacas individuales, anatómicas, reclinables y orientables en el sentido de la marcha, desde donde los viajeros pueden llamar al camarero pulsando el timbre y comer, ya que la butaca también cuenta con mesa supletoria. En 1969, en el trayecto Madrid-Lisboa, se incorporó a este tren algo inédito hasta entonces: el primer servicio de azafatas de a bordo y un equipo de megafonía que transmitía música ambiental y anunciaba las paradas.

## .\ Inicios

La historia española de los TER se remonta a los años cincuenta, cuando Renfe compró a Fiat automotores TAF para afrontar el aumento del tráfico de viajeros y la renovación de una parte del parque móvil heredado de las antiguas compañías. En 1964, en plena recuperación económica y con un transporte de carretera cada vez más pujante, se impone nuevamente modernizar el servicio ferroviario prestado por los TAF, y fue entonces cuando se compró a Fiat 30 trenes TER, que en aquellos momentos eran el no va más de la moderna tecnología.

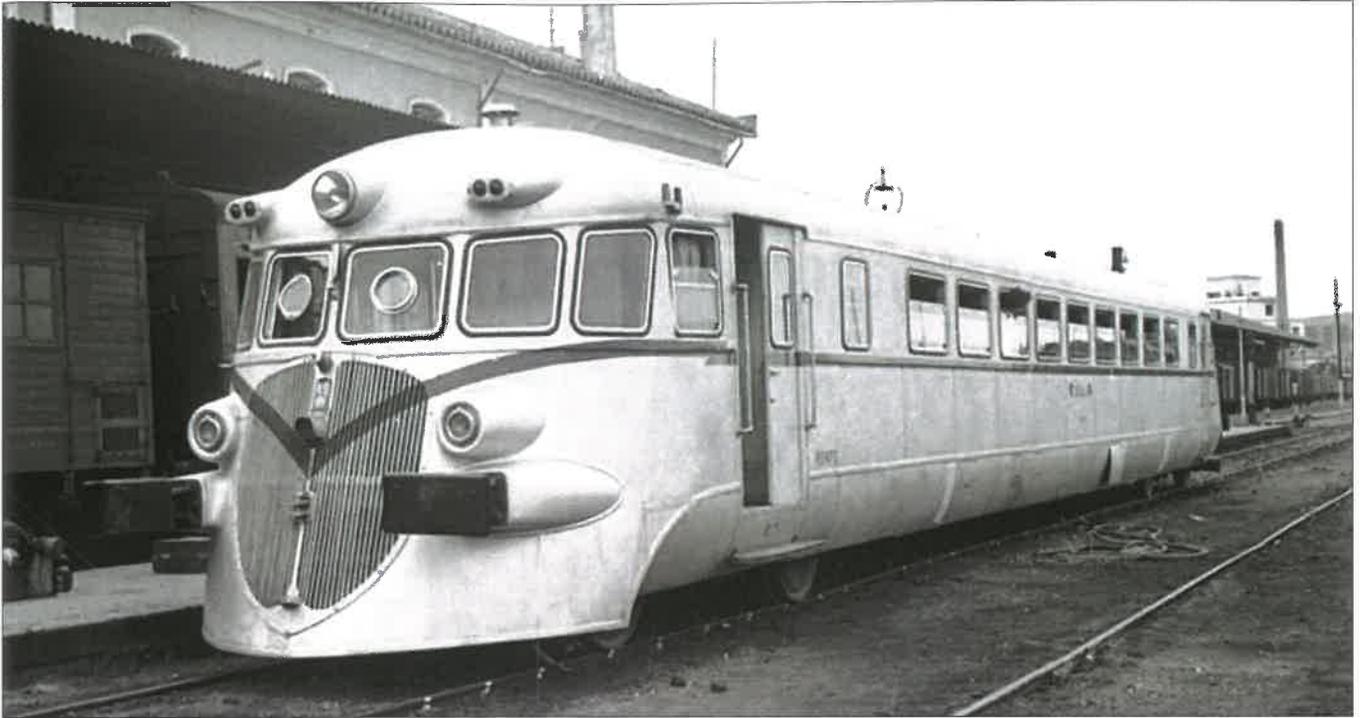
Nacido como TAR, el 8 de julio de 1965 la Comisaría de Información y Relaciones Públicas de Renfe envió un comunicado de prensa que anunciaba: "El TAR se llama TER". Así, el Tren Automotor Rápido pasó a denominarse Tren Español Rápido, un cambio de nombre ideado para evitar la confusión con el otro clásico de la época, el TAF.



Mazo

El 17 de diciembre de 1964 se realizó el viaje inaugural, Madrid-Guadalajara, en el que los entonces príncipes don Juan Carlos y doña Sofía fueron pasajeros de honor. El primer viaje comercial del TER en España fue el 10 de enero de 1965 desde Madrid-Príncipe Pío a Gijón, trayecto que realizó en ocho horas, dos menos que su antecesor, el TAF. El éxito de estos nuevos servicios, más rápidos y cómodos, mejoró la imagen de Renfe entre los viajeros, y con la última entrega de los fabricados por Fiat y la llegada de los construidos en España, los TER fueron extendiéndose a las líneas que enlazan Madrid con Sevilla, Cádiz, La Coruña, Vigo, Alicante, Algeciras, Málaga, Irún, Bilbao, Granada, Barcelona, Castellón o Lisboa. Circuló también por la Ruta de la Plata, fue el pri-

► Ferrobús de la serie 591 en 1971 (arriba) y automotor de la compañía del Norte.



► De arriba abajo, litorina motorizada (1961) y un Talgo III en la estación de Aravaca.

mer tren de la línea Mare Nostrum que unía Alicante y la frontera francesa y, en sus últimos años, realizó servicios regionales en Pamplona, Plasencia, Soria, Cuenca, Cáceres y Alicante. El 1 de marzo de 1967 se puso en marcha uno de sus servicios más emblemáticos: el servicio que unía Madrid-Delicias y Lisboa-Santa Apolonia, con una duración de ocho horas y 55 minutos.

### .\ Aires de cambio

A finales de 1970 comienza el proceso hacia su sustitución. El TER llegó a Badajoz, mientras que se suprimieron dos servicios, el de Madrid-Málaga, "Melilla Ex-

preso" y el de conexión con el "Puerta del Sol". En esa misma década se lleva a cabo una progresiva electrificación de las líneas del norte y algunos TER, como los que conectaban Madrid con Gijón o Santander, fueron sustituidos por los nuevos electrotrenes, mientras que con los trenes liberados de aquellos servicios, se crearon otros dos de largo recorrido: el internacional La Coruña-Vigo-Oporto y el directo Madrid-Almería.

También en la década de los 70 los TER empezaron a prestar servicios regionales, sobre todo en Andalucía, donde sustituyeron a los TAF en los trayectos Sevilla-Málaga, Sevilla-Granada y Granada-Almería. Otro tanto ocurrió en Galicia, donde Renfe decidió cubrir los servicios regionales entre las cuatro provincias gallegas mediante los TER. Fue también en esas fechas cuando sustituyó a los TAF en la "Ruta de la Plata", entre Sevilla y Gijón. También se alargó el servicio entre Barcelona y Zaragoza hasta Salamanca, dándole un recorrido de 882 kilómetros. En cambio, se suprimieron servicios emblemáticos, como el Mare Nostrum, que pasó a realizarse con un Talgo III, o el servicio entre Vigo y Oporto, del que se encargaron automotores de la operadora ferroviaria portuguesa Comboios de Portugal.

El notable descenso de ingresos de explotación de Renfe corría por aquellas fechas paralelo al tráfico de viajeros y mercancías. Pronto se hablará del cierre de líneas, por lo que con la entrada de la década de los ochenta los TER sufrieron un recorte de los servicios de largo recorrido que afectó a las relaciones entre Madrid y Castellón, Granada y Almería, La Coruña y Vigo y Miranda de Ebro. Los TER iban perdiendo prestaciones frente al nue-

## Automotores

Los primeros automotores térmicos de vapor se recibieron en España en 1906. Las compañías Caminos de Hierro del Norte y Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) iniciaron la motorización ferroviaria a partir de 1932. Por entonces se utilizaban trenes con tracción a vapor, un sistema excesivamente lento y costoso, sobre todo para servicios de cercanías y líneas secundarias. Una lentitud que era un problema a resolver con urgencia en un momento en que el transporte por carretera se estaba convirtiendo en rival cada vez más potente y al que solo se podía hacer frente aumentando la velocidad y el confort. Máxime cuando las compañías ferroviarias atravesaban una severa crisis económica y resultaba vital mejorar las cuentas de resultados. En aquellas circunstancias, los automotores venían a ofrecer una buena alternativa a los trenes tradicionales: menos coste, más velocidad, coches más cómodos para el viajero, y la posibilidad de aumentar la frecuencia de los servicios.

Las Litorinas fueron los trenes ligeros con mejores prestaciones de la época para realizar servicios entre Madrid y las capitales de provincia más cercanas. Su reinado duró hasta finales de la década de los cincuenta, momento en que fueron desplazadas por el Tren Automotor Fiat (TAF), que marcó un antes y un después en la circulación ferroviaria. Fue el primer tren que ofreció aire acondicionado, servicio de restauración y una decoración interior más confortable. Atrás quedaba el vapor, el humo y la madera. El TAF era ligero y potente, y además podía adaptarse a las circunstancias del servicio mediante sus composiciones autónomas y segregables. Mientras el TAF triunfaba en los trayectos de largo recorrido, se abrieron paso los ferrobuses diésel para los trayectos más cortos, que en esas fechas adolecían de calidad y puntualidad. De fabricación alemana, el automotor Schienenbus comenzó a rodar en pruebas en 1954 y en la década de los 60 dio lugar a una numerosa serie de trenes diésel que inauguraron una nueva época en los viajes de cercanías y media distancia, sustituyendo a los ómnibus que circulaban con locomotora a vapor y coches de tercera clase. Los ferrobuses recorrieron casi todas las vías férreas españolas hasta 1988, año en el que, tras una prolongada decadencia, circuló el último entre Medina del Campo y Vilar Formoso.

El Talgo III, por entonces el tren más rápido de Europa, con velocidades que llegaron a rozar los 150 km/h, comenzó su andadura en 1964, cuando hizo, en 8 horas y 15 minutos, su primer viaje entre Madrid y Barcelona. Más adelante, el servicio se extendió a la línea Madrid-Hendaya y Madrid-Sevilla-Cádiz, líneas donde el Talgo desplazó a TER y TAF. El Talgo III aportaba novedades que superaban las prestaciones del TER: la reversibilidad de los trenes y su segregabilidad, que permitía adaptar las composiciones a la demanda; la mayor longitud del vehículo y una mejor suspensión, insonorización y acabados interiores. En 1982 se dejaron de fabricar, aunque han seguido rodando hasta alcanzar a este siglo XXI.



Vicente Garrido



Renfe

vo material adquirido, aunque aún fueron trasladados para cubrir servicios importantes como Madrid-Cuenca-Valencia-Gandía; El Ferrol-La Coruña; Badajoz-Sevilla; Madrid-Huesca y un segundo tren Madrid-Badajoz.

En estas fechas Renfe recibe automotores MAN 592 y Fiat 593 que paulatinamente sustituyen a los TER. Es el caso de Andalucía o el servicio entre La Coruña y Vigo. Fue el 30 de septiembre de 1984 cuando el Consejo de Ministros aprobó la supresión del servicio de viajeros en 1.464 kilómetros de la red ferroviaria, un cierre que afectaría a muchos de los servicios del TER, entre los que estaba la Ruta de la Plata.

## Fin de una época

Mientras se agudizaba la decadencia del TER y se imponía el automotor MAN 592, Renfe intentó mejorar las 54 composiciones TER que quedaban en activo. Solicitaron los servicios de la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), que llevó a cabo una modernización del material que afectó a los circuitos de refrigera-

► Automotos TAF en la línea Madrid-Irún, hacia 1953, y, debajo, viaje inaugural de un TAF a Barcelona en 1952.

Javier Aranguren

► Ferrobús de la línea Plasencia-Astorga, 1984 (arriba), y automotores eléctricos de la serie 442 en la misma década.



Alberto García



Javier Aranguren

ción y eléctricos, los motores de tracción, bogíes y sistema de frenado. Sin embargo, se fueron encadenando un conjunto de contrariedades: la carestía de las reparaciones, la baja capacidad de oferta de los semitrenes, el excesivo número de plazas de primera clase y el óptimo rendimiento de los MAN 592. Pese a ello, aún mantuvieron el servicio internacional con Lisboa hasta 1989, en que fue sustituido por el Talgo III, tres relaciones radiales, dos transversales y el servicio de trenes turísticos que partía de Madrid, creado en 1986. Los TER reparados y repintados por CAF, con megafonía y servicio de azafatas, se encargaron de los trayectos Ciudad Monumental de Cáceres, Plaza Mayor de Salamanca y Ciudad Encantada de Cuenca. Posteriormente pasaron a

cubrir hasta diez servicios de trenes turísticos hasta que desaparecieron en 1990. También fueron asignados, en 1988, al servicio Madrid-Cáceres de los llamados "trenes Lince", que eran unidades de refuerzo para fines de semana. A pesar de todo ello, las bajas de los TER se sucedieron a lo largo de 1987.

En la década de los noventa se decidió llevar a cabo una transformación de parte del material —doce composiciones—, mientras que los ocho TER que quedaron sin transformar fueron retirados del tráfico paulatinamente, según iban alcanzando el kilometraje establecido.

## ■ Cerro Negro

Con la llegada de los trenes TAF, el Consejo de Administración de Renfe había aprobado en 1952 la construcción de un depósito específico para el mantenimiento de los automotores, que se instaló en una zona denominada Cerro Negro, donde se puso en marcha una organización de servicios que también se aplicó posteriormente a los TER y que permitía que estos trenes fueran diarios. Desde allí se regulaba la permuta de coches y remolques para efectuar servicios directos y desde estaciones de enlace, de forma que se pudiera llegar a numerosos destinos en toda la red con un número no excesivo de composiciones. Las naves de estas nuevas instalaciones fueron la ubicación centralizada de todos los trenes TAF en los primeros años, y el lugar donde se realizaban las revisiones programadas y los levantes.

Las naves de Cerro Negro continuaron funcionando como centro de material autopropulsado hasta que en



► TAF con los colores azules de TER en la década de 1980 (izqda.) y ferrobús 591 en la estación de Madrid Delicias en los años 50.

1992, con la llegada de la Alta Velocidad Madrid-Sevilla en sus terrenos se construyó el taller de mantenimiento del AVE. En 2004 se abrieron unas nuevas instalaciones en Cerro Negro que servirían para automotores, trenes de alta velocidad y cercanías. Un nuevo centro de mantenimiento con 6.000 metros cuadrados que incluye varios haces de vías y talleres para cercanías, trenes de alta velocidad, de rodadura desplazable y otro para el material autopropulsado

### ▲ “El último Pitufu”

El 16 de enero de 1995 el último TER hizo el trayecto Madrid-Cuenca. Muchas de las piezas apartadas de la circulación fueron desguazadas paulatinamente en localidades como Almendralejo (Badajoz), Aranda de Duero (Burgos), Arrigorriaga (Bizkaia) o Plasencia del Monte (Huesca). Algunos, incluso cuando llevaban a cuestas cientos de miles de kilómetros y parecían abocados a convertirse en material de desguace, tuvieron una efímera segunda vida en Argentina, a donde se trasladaron varios automotores 9717 y 9729 en 1994 tras su venta al Servicio Ferroviario Patagónico, y donde aún realizaron sus últimos viajes por la precordillera patagónica con la nomenclatura de Tren Expreso Rionegrino.

El automotor 9710 se quedó en Cerro Negro desde 1993 como único representante operativo de los automotores 9700. Su interior se había modernizado con la instalación de los asientos de 2ª clase con respaldos abatibles y más modernos, y su composición —tenía instalado un enganche Scharfenberg— hacía incompatible con otras composiciones, por lo que solo circulaba en algunos servicios concretos como la línea Madrid-



Soria-Pamplona, Madrid-Soria y, esporádicamente en la de Plasencia-Madrid.

Bautizado por los trabajadores de Cerro Negro como “El último Pitufu”, a lo largo de su vida recorrió 4.537.869 kilómetros y, después de su última revisión en 1991, aún viajó 235.110 kilómetros más. Al finalizar su hoja de servicios, Renfe lo cedió a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y hoy puede verse en el Museo del Ferrocarril de Madrid en perfecto estado de revista. ■