



Taf en a línea Madrid-Cáceres a su paso por los puentes del Tajo.

# Los TAF, ¡por fin! viajar era un placer

Juan Carlos Casas

**E**n una época en la que la sociedad española en su mayoría atravesaba penurias económicas, los servicios ferroviarios también eran de una calidad discreta hasta que con la aparición del Talgo II y de los TAF el panorama cambió de una manera importante para los miles de viajeros que necesitaban para sus desplazamientos los trenes de Renfe.

Pese a que la Guerra Civil hacía diez años que había quedado atrás, Renfe aún se resentía en el año 1949 de las múltiples consecuencias del conflicto bélico. En realidad, antes de iniciarse la contienda el estado de la red y del material motor y móvil ya no era ejemplar debido a las estrecheces que sufrían las distintas Compañías. El caso es que dos lustros después de terminada la Guerra Civil, la joven Renfe se encontraba en la obligación de hacer algo para revitalizar un servicio público, el ferroviario, de gran trascendencia en aquel momento para el país. Y lo que hizo fue un plan.

Preparado durante 1948, vio la luz pública al año siguiente

te el Plan General de Reconstrucción, también conocido como Plan Guadalhorce dado el trascendental papel que en su redacción y definición jugó el Conde de Guadalhorce, don Rafael Benjumea y Burín. En este Plan primaba, por ejemplo, dar más seguridad a la circulación, y también la adquisición de nuevo material para que los servicios ganaran en calidad. En el año 1949 el grueso del parque motor de Renfe estaba formado por 2.679 locomotoras de vapor, de las cuales más del 30 por ciento eran unas veteranas que estaban en servicio desde el siglo XIX.

Ante esa elevada cifra de máquinas de vapor, los 64 automotores, de gasolina o diésel, que tenía Renfe en servicio eran casi una anécdota en el entramado de servicios que ofrecía la empresa a través de su guía de horarios. Sin embargo, el Plan miró al futuro y tuvo muy en cuenta a la tracción diésel, aunque sin despreciar a la tracción vapor, a la que dedicó una amplia partida presupuestaria tanto para la reconstrucción de un grupo de locomotoras como para la adquisición de más máquinas. En ese apartado, el de compra de nuevo material con cargo al Plan de Reconstrucción, es donde figuraba la intención de comprar nuevos automotores diésel.

## Aire acondicionado.

El afamado fabricante Fiat, de Turín, fue el designado para entregar a Renfe veinte composiciones M+Ri+M, con un estándar de calidad no conocido hasta entonces en España. El tren correspondía al último modelo de la casa italiana, con un motor horizontal OM tipo SBD en los bajos de los coches extremos, transmisión mecánica con cinco velocidades e inversor... y fácilmente segregable, de tal manera que se podían atender servicios con tres coches (174 plazas), dos



**TAF preservado en el Museo del Ferrocarril.**



**Departamento de equipajes.**

(128 ó 110 plazas), o un coche motor único (64 plazas). Cada uno de estos, los coches motores, contaban con un furgón para equipajes, mientras que los coches remolques contaban con un espacio reservado para la cocina-bar.

Pero el primer esbozo de unos servicios diurnos más modernos no correspondió a estos automotores de Fiat porque antes, en el año 1950, el Talgo II revolucionó el panorama del transporte terrestre ofreciendo comodidades, como el aire acondicionado, y altas prestaciones, como enlazar Madrid con Irún en ocho horas y 55 minutos. Por eso, por el estudio del confort que ofrecía el tren articulado, antes de la entrega del pedido de automotores, Renfe solicitó a Fiat hacer algunos ajustes, siendo el principal para los viajeros la incorporación de equipos de aire acondicionado en cada coche, especificación ésta que no llegaron a disfrutar las primeras cinco composiciones, pero sí las quince restantes (30 coches motores y 15 coches remolques) del pedido original.

Y llegó el día en que los primeros automotores de Fiat cruzaron los Pirineos y fueron entregados a Renfe. Con sólo verlos desde fuera impresionaban. Testeros aerodinámicos, más de 80 metros de largo, una decoración elegante basada en el color plata... En mayo de 1952 se iniciaron los servicios comerciales de estos nuevos automotores ya denominados TAF (Tren Automotor Fiat), siendo las relaciones iniciales que cubrieron las primeras composiciones que llegaron Madrid-León-La Coruña/Vigo y Madrid-Palencia-Santander/Gijón. Con la entrega de más trenes por parte de Fiat ya en el invierno de ese mismo año, 1952, los siguientes servicios que tuvieron asignados fueron Madrid-Barcelona por Manresa, Madrid-Valencia y Madrid-Sevilla-Cádiz/Huelva.

De clase única -Segunda-, sus billetes contaban con unos suplementos porque, entre otros matices, esa punta de velo-

cidad de 120 Km/h. había que pagarla, tanto que en definitiva su billete se equiparaba en precio a la Primera Clase de los otros servicios. Ganando una más que justificada fama a través de los medios de información y del boca a boca, los TAF continuaron con sus servicios radiales en días alternos a esos destinos a los que llegaban desde Madrid, y eso mientras la familia TAF crecía en Italia y se enviaba hacia España, ya que se fueron recibiendo composiciones hasta el mes de diciembre de 1953. De hecho, esa familia creció más de lo apuntando inicialmente en el Plan Guadalhorce porque Renfe hizo un encargo suplementario a Fiat de diez coches motores más, llegando estos en 1954. Este lote ulterior no disfrutaba de equipos de aire acondicionado y presentando ambos testeros verticales a diferencia de los primeros 40 coches motores, que contaban con un testero aerodinámico y otro vertical.

Con todos los trenes ya en poder de Renfe y centralizados en el depósito de Madrid Cerro Negro, construido ex profeso para ellos, la multiplicación de servicios durante el año 1954 dio como resultado que muchas ciudades contaban con servicios de TAF en sus estaciones y muchos viajeros tenían a su alcance conocer que, más allá de las locomotoras de vapor y los coches de madera, viajar era un placer. Y es que hasta se podía almorzar en el asiento. Eso era gracias a la cocina del coche remolque, capaz de servir comidas que los viajeros podían degustar gracias a una mesa auxiliar que se acoplaba a los brazos de los asientos y tras el pago de unas 70 pesetas por menú. Aquello, antes de la entrada en servicio de los Talgo III y los TER, era el no va más. Los TAF estaban en la cúspide de los ferrocarriles españoles.

De estas y otras historias Vía Libre no pudo dar cumplida cuenta puesto que el nacimiento de la revista data de enero



**Cabina del coche motor.**

de 1964, pero a partir de ese momento los TAF pasan a ser de comentario obligado en muchas de sus páginas, protagonizando además estos automotores algunas portadas que aún son recordadas por su espectacularidad. Fue a los pocos años de la llegada de esos nuevos trenes antes comentados cuando Renfe decidió acometer una modernización sobre los TAF. Sus 15 años en servicio con una exigencia cada jornada de rendimiento máximo por los gráficos (existía un turno de 10.000 kilómetros al mes), había obligado a los TAF a dar de sí mecánicamente mucho, casi demasiado para unos trenes con cajas de cambios y transmisiones mecánicas.

La sustitución de su motor original, de 505 cv de potencia, por uno nuevo, también Fiat OM pero del tipo SDHR 2, de 525 cv, fue la principal modificación que sufrieron los TAF en su modernización de los años 1968-69, la cual no se llevó a cabo en talleres de Renfe, sino que fue la industria particular la que efectuó estas operaciones, en concreto, Miró Reig (Alcoy), Euskalduna (Madrid), CAF (Beasain) y MMC (Zaragoza). En cuanto a la librea, las composiciones dotadas de aire acondicionado empezaron a lucir unos tonos azules en semejanza al esquema que lucían los más modernos TER. El interiorismo también fue modificado y el grueso de trenes con aire acondicionado abandonó Madrid Cerro Negro para pasar a pertenecer a la dotación de Sevilla San Jerónimo.

Su paso a cubrir servicios regionales, básicamente en tierras andaluzas (Sevilla-Málaga, Algeciras-Granada...) con esos trenes mantenidos en San Jerónimo, degradó un tanto su aureola pasada, pero al menos, gracias a sus contadas relaciones de gran kilometraje los TAF mantenían un aire de su antigua grandeza, como cuando circulaban en el eje Sevilla-Gijón, la famosa

Ruta de la Plata, servicio que tuvieron a su cargo desde noviembre de 1969 hasta mayo de 1976. En esta década, la de los años '70, los problemas de fiabilidad aumentaron y su mantenimiento era sumamente problemático, por lo que varias unidades fueron apartadas del servicio mientras otras pasaron una intervención del tipo 'R', una gran reparación para aliviar sus principales órganos.

La última noticia que los TAF protagonizaron fue la triste de su despedida del parque motor de Renfe, cuando ya no cubrían ni un servicio de largo recorrido porque todos eran de índole regional. Fue una relación entre Huelva y Sevilla San Bernardo, en septiembre de 1980, cuando el M-9532 puso punto final a la historia de estos automotores diésel en España. Este último viaje se contó en las páginas de Vía Libre a través de la pluma de **Torres de Rocaverti**, que firmó la crónica que cerraba un capítulo en Renfe, el de la historia de un material que fue el estandarte de su modernización. Por fortuna para los nostálgicos, el patrimonio histórico cultural ferroviario cuenta con varios coches de TAF salvaguardados, como son los casos del M-9518, M-9522 y R-9520. □



**Restauración en el asiento.**