

ESTOS AUTOMOTORES TUVIERON ASIGNADAS LAS CIRCULACIONES REGIONALES POR LA LINEA DIRECTA

Taf, ferrobuses y Ter entre Madrid y Burgos

Juan Carlos Casas

Si en algún momento de la historia contemporánea del ferrocarril español cabe hablar de un proyecto a largo plazo, es cuando se hace referencia a esta línea. El inicio de las obras se fecha en 1928, retrasándose la inauguración oficial, por unas u otras causas, hasta cuarenta años después. Los 282 kilómetros de longitud reales, a efectos de tarifas primero figuraron 340 y en la actualidad 364 kilómetros, cuentan con doce viaductos, cuarenta y cinco túneles, dieciocho estaciones y catorce apeaderos, edificios estos que estuvieron tapiados desde su misma construcción.

La estimación oficial unos días antes de finalizar las obras cifraba en más de mil millones de pesetas la inversión total efectuada, a lo largo de esas cuatro décadas, para poner en marcha esta vía única sin electrificar. A partir de 1964 se dio el empujón definitivo al proyecto, y los primeros afortunados que recorrieron el trayecto lo efectuaron en septiembre de 1967. Ingenieros y técnicos realizaron viajes de inspección, utilizando para ello un par de automotores de la serie M-9160/9166, fabricados por MMC bajo licencia Maybach en 1933, alejados ya del servicio de viajeros pero útiles aún para esa clase de desplazamientos.

Quien quiso comprobar el estado de la línea fue el entonces ministro de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz. El señor Silva y un amplio grupo de colaboradores y peritos se dieron cita la mañana del día 23 de septiembre de 1967, y una composición M+Re+Re+M de Ter les trasladó a la capital castellana, no sin antes efectuar unas cuantas paradas, la más importante en Aranda de Duero, cuyo alcalde impuso al ministro la medalla de oro de la ciudad.

Después de varios meses en que se sucedieron las lógicas circulaciones de reco-

La denominada línea directa que une Madrid y Burgos es una de las más jóvenes de la red, y desde su inauguración, sus carriles han aguantado el peso de bastante material histórico que ya ha desaparecido del álbum motor. Las últimas series de automotores que Renfe ha dado de baja fueron las encargadas de asegurar los servicios regionales durante 26 años.

nocimiento con el tipo de automotores antes citado y algún ferrobús, llegó el día de la inauguración oficial, el 4 de julio de



Los automotores Taf, ferrobuses y Ter siempre tuvieron parada en Colmenar Viejo.

1968. Una composición Talgo III encabezada por la locomotora 2002-T, Virgen Peregrina, y sobrevolada durante su trayecto por un helicóptero, mostró al Jefe del Estado, Francisco Franco, la nueva arteria ferroviaria del país.

Los primeros servicios regionales estuvieron a cargo de los ferrobuses y los Taf. De Chamartín partía a las 8'45 el omnibus ferrobús 4301/4349, con llegada a Burgos a las 13'11 horas, y por la tarde, a las 19'15, salía el semidirecto Taf 371, que cumplía viaje a las 22'53. En sentido inverso, las circulaciones eran el Taf 372 (07'45



Los ferrobuses que realizaban los servicios a Burgos partían de Madrid-Chamartín.

JUAN CARLOS CASAS



JUAN CARLOS CASAS

a 11:27) y el ferrobús 4346/4304 (17:30 a 21:49). La principal diferencia entre un servicio y otro era que el ferrobús se detenía en todas las estaciones y todos los apeaderos, mientras que el Taf sólo lo hacía en cinco estaciones.

Madrid. Tanto los ferrobuses como los Taf tenían su base en Madrid, los primeros, una docena de las series 400 y 500, en unas naves anexas a Chamartín, ya que aún no estaba construido el depósito de Puencarral, y los 9500 en el de Cerro Negro. En abril de 1969, Renfe decidió supri-

mir los servicios de cercanías que partían de Madrid y no recorrían la línea al completo, unos hasta Colmenar y otros hasta Bustarviejo, a pesar de que su implantación databa de sólo nueve meses atrás.

Los horarios fueron sufriendo ajustes a lo largo de los siguientes años, los primeros en diciembre de 1974 para los Taf, así como los números asignados a los trenes, ya en septiembre de 1971 los ómnibus se numeraron 2301 y 2302. Estos, es decir, los ferrobuses, empleaban en el viaje una media de poco menos cinco horas, por las tres horas y 45 minutos de los semidirectos. La novedad saltó en enero de 1977, cuando durante varias jornadas un automotor de Fiat a prueba, el 668-0099, circuló asegurando los trenes 371 y 372.

Los últimos Taf que en el depósito de Cerro Negro tuvieron grafiado el servicio de Burgos fueron el 9518 y el 9537. Este último automotor, en julio de 1979, fue el que cerró la historia de los Taf en esta línea, tomando los más modernos Ter la hegemonía no sólo en el servicio denominado semidirecto, sino que, al desplazar también a los ferrobuses, fueron igualmente asignados al clasificado como ómnibus.

La llegada de los automotores Ter a estos servicios regionales se vio empañada por un par de percances que han sido los más importantes ocurridos en la línea. El primero, el 5 de enero de 1981, cuando el Ter 9739 alcanzó a una máquina aislada, la 333-021, entre Soto del Real y Miraflores, con un balance de seis muertos. No mucho después, el 2 de julio de 1982, el Ter 9720 chocó contra el portacoches del tren Puerta del Sol a la altura de Bustarviejo, falleciendo el maquinista, Miguel Delgado.

Con la asignación de los automotores 593 a la base de Cerro Negro, estos empezaron a realizar el servicio a Burgos en noviembre de 1982, siendo los trenes numerados 3161 y 3163 en un sentido, y 3610 y 3612 en el otro. Desde entonces, 'camellos', Ter y composiciones de material convencional arrastradas por locomotoras 333 fueron asegurando de manera alternativa esta relación. Los trenes con máquina más un par de coches se fueron introduciendo con frecuencia en sustituciones de Ter, y de forma oficial en septiembre de 1986, bajo la acepción Rápido Río Arlanzón, que circuló hasta mayo de 1988.

En este cambio de horarios en concreto, se insertó una reducción en las circulaciones, con un tren diario en cada sentido, el 5161 de Chamartín a Burgos, y su inverso, el 35610, estrenándose con ambos una nueva nomenclatura a la hora de clasificar estos servicios, la de interurbanos, que estaban a cargo de los automotores 592-593.

Especial. Unos meses antes, en el mes de enero de 1988, hubo una circulación que merece reseña a pesar de no ser un servicio regional, sino especial. La Confederación 242-2009 fue reparada en el TCR de Valladolid, y para estacionarse en la que es su base hasta hoy día, el Museo de Madrid Delicias, recorrió la línea arrastrando un par de furgones.

La cuenta de resultados, por el bajo número de clientes, fue empeorando con los años, hasta que Renfe, en abril de 1992, decidió un drástico recorte de servicios. Se suprimieron las circulaciones de lunes a viernes, manteniendo dos trenes, 5163 y 5612, los sábados, domingos y festivos. Pero los cuarenta pasajeros de media por viaje que transportaban los 592-593 no eran suficientes para sustentar la situación, por lo que en octubre de 1992, Renfe estableció un único servicio

Chamartín-Burgos los sábados, el 7301, y su inverso los domingos, el 7300, estado que se mantiene en la actualidad.

Los automotores Ter regresaron a la línea el 29 de enero de 1994, por medio del 9717, ya con la decoración

perteneciente a la UN de Regionales. Después de un breve paréntesis de dos meses en el que los automotores 593 efectuaron los servicios, los pocos Ter supervivientes retomaron esta ruta, siendo el 9736, el 15 de enero de 1995, el último Ter que circuló entre Burgos y Madrid. □



De julio de 1968 a julio de 1979. Once años con los Taf circulando por "la directa".

JUAN CARLOS CASAS