



Ferrobús de la línea Cáceres-Valencia de Alcántara se dirige tras el cierre de Delicias, a Madrid-Atocha en 1970.

**EN 1994 SE CUMPLIRAN 40 AÑOS DE SUS PRIMERAS CIRCULACIONES**

## Los ferrobuses, inicio de la renovación de los servicios regionales

**Carlos García Rodríguez**

**E**l primer prototipo de ferrobús, como la unidad alemana en la que se basaba, la Schienenbus, constaba de un coche motor con dos espacios para la conducción y dos remolques sin cabinas por lo cual tras cada trayecto era necesario que el coche motor fuera reorientado en el sentido de la marcha.

Este tren contaba con dos motores Büssing V-10 de 150 CV y fue asignado al depósito de Valencia-Término para llevar a cabo sus circulaciones experimentales en la red de cercanías de la zona, concretamente hacia Castellón y Játiva, durante el año 1954, de tal modo que en breve se cumplirán los cuarenta años de sus primeras circulaciones por la red española.

Sin embargo fue mucho tiempo después, ya en 1961, cuando se produjo el pedido de 15 composiciones a las que se sumaron posteriormente a otras 45. De estas últimas, 30 fueron construidas, fundamentalmente por las empresas CAF y Macosa Material y Construcciones. Estos trenes ya dispusieron de inter-

En los primeros años de la década de los cincuenta, Renfe decidió renovar el material destinado a cubrir los servicios regionales, para de esta forma, ir eliminando, poco a poco, en ellos la tracción vapor. Por ello se solicitó a la empresa alemana Verdingen una unidad prototipo basada en su Schienenbus, comenzando la historia de los ferrobuses en Renfe.

comunicación entre sus coches, cosa que los prototipos no incluían, pues los remolques eran independientes entre sí. Además uno de los remolques contaba con cabina de conducción, así como con departamento destinado a correspondencia.

Las primeras unidades, fabricadas íntegramente en Alemania, llegaron a España sobre plataformas de ancho internacional, pues iban preparadas de origen

para circular por el ancho español, siendo la estación de Canfranc, hoy sin comunicación con Francia desde el cierre de la línea francesa en 1970, la que recibió todo el material importado.

Sobre sus características mecánicas, se puede decir que contaban con dos motores Büssing V-10 de cuatro tiempos y dos cilindros, que desarrollaban cada uno de ellos 150 CV de potencia a 2.000 r.p.m. La refrigeración se realizaba por agua, y lograba alcanzar una velocidad máxima de 90 kms./h.

El combustible se podía almacenar en sendos depósitos interconectados de 230 litros de capacidad cada uno. El freno era de aire comprimido, existiendo, además, para los casos de emergencia un equipo electromagnético de patines de frenado, así como el sistema de seguridad de hombre muerto en las cabinas.

El sistema de calefacción, constaba de cuatro radiadores colocados bajo los asientos del coche motor junto a la refrigeración de los motores, y en los remolques había dos aparatos para calentamiento del aire y un sistema de tubos laterales que recorrían el coche de lado a lado. Para acceder a los coches existían



Tren FER-FRC fuera de servicio en la estación de Atocha en septiembre de 1991.

unas puertas de fuelle plegables que se accionaban manualmente y constaban de tres elementos.

En 1966 se realiza el pedido de 34 composiciones de ferrobuses, FER 401 a 468, con dos coches motores y dos remolques intermedios cada una, mientras que en 1967 sólo se componían de dos coches motores por unidad siendo numeradas del FER 469 al 522. En 1968 se encargaron 47 coches motores, FER 523 a 569 y 41 remolques FRC 529 a 569.

Antes de recibirse este último pedido se transformaron los remolques intermedios FRI 302 a 361 y 28 de la 401 a la 468, en remolques con cabina de conducción. Una vez finalizada esta transformación y recibidos los pedidos, la dotación de ferrobuses quedó en 189 composiciones motor-remolque con cabina, FER/FRC 302 a 361, 469 a 569 y los 28 de la serie 401 a 468, a los que se sumaban 20 trenes FER/FRI/FRI/FRC y el prototipo 301 de 1954 FER/FRI/FRC.

Poco a poco los motores de origen se fueron sustituyendo por otros fabricados por la española Pegaso y de los tipos 9034/1 y 9034/2. En 1971 los ferrobuses pasaron a formar parte de la serie 591.

Los trayectos más habituales de los ferrobuses eran los que se iniciaban, fundamentalmente, en Madrid Atocha con destinos en Toledo, Cuenca, Alcázar y otras localidades no muy distantes, así como los que dependían de los depósitos de Sevilla, Valencia y Orense, siendo los de este último, sobre todo, las cercanías de La Coruña y Pontevedra.

Posteriormente, también se incorporó este material a los depósitos de Granada, Zaragoza-Delicias, Salamanca y Miranda de Ebro, quedando adscritos a este úl-

timo durante un muy corto periodo de tiempo.

Al principio de su puesta en servicio y a pesar de disponer de clase única su tarifa era ligeramente superior a la de la tercera y al desaparecer está se igualó a la de segunda clase. Los colores de los ferrobuses fueron siempre iguales a los de los TAF, es decir gris metalizado en toda su superficie con una banda color verde que recorría la parte inferior de las ventanillas.

Posteriormente, entre 1982 y 1984, los 28 trenes supervivientes a los sucesivos desguaces que se iniciaron en 1979, se componían sólo de coche motor y coche remolque con cabina de conducción y vieron como sus colores originales se cambiaron por el blanco en el techo y parte central y el marrón-rojizo entre las ventanillas y los faldones.

En 1991 se reformaron nuevamente los colores del 591-524-4-591.577-4, fabricado en 1970, después de lo cual quedó exteriormente de igual manera que los electrotrenes 432, adscritos a los servicios regionales, incluso con el correspondiente logotipo debajo de ellas ventanillas.

Ya en los años 80 Renfe vendió a los ferrocarriles portugueses una serie de unidades de las cuales todavía algunas prestan servicio por la red del vecino país en la zona de Entroncamento. Sus colores difieren muy poco de los de origen, únicamente la franja de color verde bajo las ventanillas se ha cambiado por otra roja.

La retirada final de los ferrobuses se debió a la llegada de los automotores agrupados en las series 592 y 593 que ofrecían mejores prestaciones, con una velocidad máxima de 120 kms./h, y el confort del aire acondicionado. □

## LAS GRANDES LOCOMOTORAS DE VAPOR EN ESPAÑA

Angel Maestro, doctor en Ciencias Políticas, periodista y uno de los grandes, y escasos, expertos en tracción ferroviaria, es el autor de este libro, que editado por el Centro de Estudios del Seguro, constituye un exhaustivo estudio sobre las grandes locomotoras de vapor que han circulado por la red ferroviaria española.

Desde las míticas "Montaña" y "1700" de Norte y MZA hasta "La Confederación", pasando por las "Santa Fe" y las "2700" de MZA, las "Atómicas" de Renfe, "Las Pacific" o las "1800", todas están en este libro que no se limita en la pura reproducción de datos de catálogo, sino que, de fuentes de primera mano, recoge información, gráfica y literaria, única sobre las grandes locomotoras de vapor de nuestro país.

P.V.P: 3.090 ptas  
(IVA incluido),  
más gastos de envío.

(Para los suscriptores  
de VIA LIBRE,  
precio especial).

Los pedidos de esta obra  
pueden hacerse  
directamente a Vía Libre

San Cosme y San Damián, 1,  
1ª Planta, 28012 Madrid,  
en los teléfonos  
(91) 539 12 79 y  
(91) 539 04 59 y  
en el Fax (91) 528 10 03