

Después de más de 30 años en servicio los ferrobuses han sido dados de baja

DESCANSEN EN PAZ

Los ferrobuses, aquellos trenes de transición entre la tracción antigua y la moderna, que incluso llegaron a formar parte de los paisajes gallegos, salmantinos y valencianos, han sido dados de baja en la Red el pasado día 29 de mayo.

Durante los últimos años se habían ido cambiando paulatinamente por los modernos automotores 592 y 593, quedando en servicio únicamente, el día de la fecha de baja, los adscritos a los Depósitos de Orense y Salamanca.

Estos ferrobuses, que a pesar de no haber incorporado nunca técnicas de vanguardia, presentaron soluciones muy interesantes, llegaron a crear escuela en el campo de los automotores ligeros.

Hace pocos meses, después de más de 30 años de servicio y con el reconocimiento de todos cuantos tuvieron relación con ellos, han pasado a ser parte de la historia de Renfe y como tales tendrán su lugar en el Museo Nacional Ferroviario de la estación de Delicias.

Sencillez, economía y ligereza fueron quizás las características principales de los ferrobuses que además, como su nombre indica, tuvieron soluciones más propias de un autobús que de un vehículo ferroviario. Por ejemplo, tuvieron un motor de potencia limitada, horizontal bajo el piso, se construyeron prácticamente en serie y su disposición interna era de departamento único sin apenas

montantes entre las ventanas etc.

A principios de la década de los años 50, Renfe se planteó la necesidad de renovar el material empleado en los servicios regionales y de cercanías, que en las líneas sin electrificar —la mayoría— eran efectuados por trenes de vapor o con automotores de motor térmico (diesel o de gasolina) procedentes de las antiguas compañías.

Renfe se interesó por el modelo UT 98,



En el depósito de Orense ya pueden ir descansando esta placa de prohibición para máquinas a la izquierda. El acceso «sólo ferrobuses» carece —lamentablemente, si se quiere— de sentido.

entonces todavía prototipo de la red alemana, por considerarlo el más adecuado a los servicios a efectuar, teniendo en cuenta los duros perfiles de la Red ya que estaban equipados con dos motores de 150 CV.

En 1954, a título de prueba, la firma Verdingen entregó a Renfe una composición formada por un coche motor y dos remolques. Desde el principio fue atribuido al depósito de Valencia e inició el servicio en 1954 en las líneas de Valencia-Castellón y Valencia-Játiva.

Siete años después de la recepción del primer ferrobús, en 1961, se cursó el primer pedido de quince trenes, contratándose en los meses siguientes 45 más, de los que 30 fueron construidos en España bajo licencia por la entidad jurídica Constructores Españoles de Material Móvil

El 28 de mayo este ferrobús cruzaba por última vez el viaducto metálico de Redondela.



Entre 1962 y 1964 se recibieron 60 ferrobuses, de los que 30 eran de construcción española.

S.A., entidad que agrupó a las empresas Caf, Euskalduna, Forjas de Alcalá, Mascosa, MMC y SECN.

Entre 1962 y 1964 se recibieron los 60 trenes, siéndoles atribuida la numeración 302 a 361, anteponiendo el código «Per» a los coches motores, «Fri» a los remolques intermedios y FRC a los remolques pilotos. El número 301 quedó reservado para el ferrobús de 1954.



Ferrobús en la estación de Toro. Los ferrobuses han sido sustituidos por los modernos automotores 592 y 593.

Los 30 trenes de construcción alemana entraron a España por la estación de Canfranc, hasta donde llegaron cargados en plataformas.

Los últimos ferrobuses

El 28 de mayo pasado, únicamente quedaban 21 Ferrobuses circulando por las líneas de la 2ª Zona, adscritos unos al Depósito de Orense y otros al de Salamanca.

De esta manera y a título de curiosidad, los últimos Ferrobuses que circularon en dicha fecha fueron el 591564-0 de Ferrol a La Coruña, el 591565-7 de Pontevedra a Vigo, el 591550-9 de Salamanca a Peñaranda de Bracamonte, el 591550-9 de Peñaranda de Bracamonte a Salamanca, el 591521-0 de Medina del Campo a Vilar Formoso y el 591559-0 de Medina del Campo a Puebla de Sanabria.

Los ferrobuses tuvieron soluciones más propias de un autobús que de un vehículo ferroviario.

El último en finalizar el recorrido fue el de Medina del Campo a Vilar Formoso, que llegó a su destino a las 22.59 de la noche del 28 de mayo. Un automotor 592 ya se hallaba preparado en dicha estación para comenzar la nueva andadura al día siguiente. JR.

LOS FERROBUSES DE LOS DEPÓSITOS DE SALAMANCA Y ORENSE

Nº	Depósito	Fecha de llegada y procedencia	km recorridos	Fecha modernización	Situación (25-05-88)
521	Salamanca	12-05-84 Valencia	1.667.000	19-06-84	Apuntado en Avila
533	Salamanca	26-08-87 Valencia	1.430.000	03-08-81	Activo
540	Salamanca	25-10-85 Valencia	1.139.000	14-12-83	Activo
550	Salamanca	01-11-87 Orense	1.357.000	17-06-83	Activo
551	Salamanca	05-11-87 Orense	1.071.000	04-05-84	Activo
556	Salamanca	27-11-76 Fuencarral	1.450.000	15-07-83	Desguace
559	Salamanca	09-04-83 Zaragoza	1.211.000	22-12-86	Activo
580	Salamanca	08-04-83 Zaragoza	1.036.000	15-17-83	Propuesto desguace
583	Salamanca	14-06-87 Alcoa	1.480.000	15-10-83	Activo
589	Salamanca	10-11-83 Zaragoza	1.670.000	20-01-83	Activo
595	Salamanca	25-09-79 Sevilla	—	11-03-85	Museo
507	Orense	15-06-87 Alcoa	1.400.356	20-03-83	Activo
509	Orense	15-06-87 Alcoa	1.305.839	29-11-83	Activo
516	Orense	28-12-86	1.592.576	22-12-82	Activo
520	Orense	26-04-86 Valencia	1.203.169	04-02-81	Activo
525	Orense	16-02-86 Sevilla	1.297.771	30-03-83	Activo
545	Orense	15-06-87 Alcoa	1.417.741	20-09-83	Activo
547	Orense	16-10-87 Valencia	1.679.765	12-02-84	Activo
548	Orense	27-02-86 Sevilla	1.189.015	14-03-84	Activo
558	Orense	19-04-70 Orense	1.547.001	01-03-83	Activo
557	Orense	09-05-70	1.078.326	16-01-81	Activo
561	Orense	20-01-86 Zaragoza	1.641.527	27-05-83	Activo
584	Orense	20-01-86 Zaragoza	1.569.019	12-05-83	Activo
585	Orense	16-02-86 Sevilla	1.113.566	28-11-83	Activo
587	Orense	16-02-86 Sevilla	1.133.479	28-10-83	Activo

Estos trenes llegaron a formar parte de los pasajes por donde circulaban.

