

VIVIRAN UNA SEGUNDA JUVENTUD EN ARGENTINA

La agitada vida final de los automotores Ter

Los veteranos trenes Ter han roto su monotonía de más de treinta años de servicio, en los últimos meses de su vida en activo. Cuando por kilometraje recorrido parecía que su final sería el desgüace, los Ter regatearon el destino para vivir una aventura en Argentina.

Juan Carlos Casas

Desde su entrada en servicio entre 1964 y 1966 (ver VIA LIBRE nº 337), la principal reforma de parte de estos automotores se llevó a cabo entre octubre de 1991 y marzo de 1993. En esas fechas, doce composiciones M-Rc sufrieron modificaciones como la supresión del enganche Scharfenberg, la desaparición del furgón de equipajes, la sustitución del área de la cafetería por una máquina expendedora de bebidas y la reducción notable del número de plazas de primera clase (de 56 a 10). También cambiaron su aspecto exterior, ya que tomaron la decoración propia de la UNE de Regionales.

Atrás quedaba la larga trayectoria de las otras 48 composiciones con sus característicos tonos azules surcando las vías españolas. En la memoria del colectivo ferroviario quedaron estampas de estos automotores realizando servicios de la envergadura del Salamanca-Barcelona, Madrid-Granada y Almería o el Sevilla-Gijón, por citar sólo tres ejemplos de relaciones emblemáticas de estos vehículos construidos por Fiat o bajo su licencia en suelo español.

Los automotores Ter abandonaron con los largos recorridos por los servicios regionales de menor entidad, donde han encontrado su dorado retiro en los últimos años.

El parque de nuevos Ter sólo pudo mantenerse íntegro durante tres meses.



El Ter 9709 circuló reformado desde el 29 de septiembre de 1992 hasta el 18 de agosto de 1993.

tiempo que transcurrió desde la recepción del 9703, último automotor reformado, hasta el percance que sufrió el 9711 en junio de 1993. Y no se pudo observar otra vez a la docena de Ter modernizados en activo, ya que una vez reparado el 9711 en el TCR de Málaga, operación que duró 238 días, al regresar a su depósito de Madrid-Cerro Negro se encontró con la baja del 9709, que en agosto de 1993 tuvo un accidente en Navalcaballo, cuando cubría la relación Madrid-Soria.

Once meses. Curiosamente, dos trenes Ter sólo disfrutaron de su modernización durante once meses, ya que no llegaron al año en activo. Se trata del citado 9709 y del 9703. El primero de ellos sufrió el percance antes mencionado, mientras que el 9703 sobrepasó en abril de 1994 el kilometraje límite por el que es obligado pasar una revisión del tipo R, control este muy oneroso teniendo en cuenta la vida en activo que se presuponía para este tipo de material, por lo que fue retirado de servicio tras recorrer 4.711.000 kilómetros desde su llegada a España.

Coincidiendo con la retirada del 9703,



se conoció la firma de un contrato entre Renfe y el gobernador de la provincia argentina de Río Negro, por el cual mate-



JUAN CARLOS CASAS

nes eran esperadas en Argentina, y aunque las designadas fueron las 9704 y 9743, al final, los Ter que marcharon desde Vigo fueron el 9717 y 9729. El cambio fue motivado por un percance que padecieron los primeros automotores estacionados en el puerto gallego, por el que el 9743 sería dado de baja definitivamente, mientras que el 9704 se reintegraría al servicio, tras 22 días de baja, el 2 de mayo de 1994.

Los nuevos Ter continuarían sufriendo un goteo incesante de pérdidas. El 9748 cubría la relación Madrid-Cuenca cuando le saltó la biela del motor, siendo dado de baja tras 4.550.000 kilómetros recorridos. Semanas después, el 9718 certificó su despedida el día 12 de julio, cuando el parque de Ter ya había sido retirado de servicio de manera provisional.

El paréntesis. El primer día de julio de 1994 llegó la orden al depósito de Madrid-Cerro Negro de no dar servicio a los Ter ante las diversas ofertas del extranjero que tenía Renfe para su venta. Así, dio la sensación de que el 9711 había puesto el punto y final a los Ter con su servicio Cáceres-Madrid del domingo 3 de julio.

Sin embargo, y dado que no cristalizaron ninguna de las propuestas recibidas,

los días en que estos trenes no dieron señales de vida, pero al final resucitaron el 9704, 9711, 9736, 9744 y 9752.

En el auténtico tramo final de su carrera, los supervivientes unieron Madrid con Cuenca principalmente, aunque una vez a la semana viajaban a Burgos y a Soria. El pasado noviembre se hizo público el contrato entre Renfe y el ministro de Obras y Servicios Públicos de la provincia argentina de Buenos Aires, por el que todos los Ter tenían asegurada su vida en activo en aquel país sudamericano.

Así, el 9704 y 9744 salieron hacia el puerto de Bilbao el 15 de diciembre, donde les esperaba el 9718, para poner juntos rumbo a Argentina. Entre tanto, en Cerro Negro la actividad de los Ter fue disminuyendo hasta el 17 de enero de 1995, día en que llegó al depósito otra orden de retirada transitoria de este material. Si esta disposición fuera definitiva, el honor de haber cerrado la historia de los Ter en España le correspondería al 9752, que realizó el Regional 8756, Madrid-Cuenca, el 16 de enero pasado, regresando anecdóticamente en circulación aislada al día siguiente para no infringir la citada orden.

Buen rendimiento. Los últimos automotores que han prestado su servicio se acercaban bastante a los cinco millones de kilómetros recorridos, por lo que su rendimiento para Renfe ha sido óptimo. Su adquisición estuvo motivada en un intento de mejorar otro material que desde 1952 estaba siendo muy bien aceptado por el público, los TAF, por lo que se continuó confiando en la tecnología italiana Fiat dentro del ámbito de los automotores diesel.

Un vehículo diferente en los últimos meses al resto de la serie fue el 9711. Este automotor llevó desde su reforma, concluida con el cambio de decoración en el Taller de Pintura de Madrid-Fuencarral el 9 de febrero de 1993, un motor modificado por Patentes Talgo, en el que su principal variante consistía en incluir un sistema informático por el que mediante una tarjeta se podía comprobar todos los niveles del motor y chequear sus principales constantes.

En sus primeros meses de funcionamiento, hasta el 24 de junio de 1993, día en que tuvo un alcance por parte de una unidad 446, el equipo de conducción reglamentario se veía acompañado por un técnico de Patentes Talgo para comprobar el funcionamiento del experimento. □



JUAN CARLOS CASAS

El Ter entró en servicio en 1964 en Renfe.

rial español sería embarcado con dirección a aquella región para dar servicio en la Compañía Sefepa. Dos composicio-

el sábado 17 de septiembre de 1994 el Ter 9704 reabrió la historia de estos automotores enlazando Madrid y Burgos. Fueron 75