ULTIMO VIAJE DE LOS TRENES TAF

El último viaje de los Taf fue cubierto, el 28 de septiembre de 1980, por un automotor 9532 que circuló entre Huelva y Sevilla.

DESDE el pasado 28 de septimebre, ya no circula ningún tren Taf por la Red ferroviaria española. El último servicio entre Huelva y Sevilla S. B. fue cubierto por el automotor 9532 después del mediodía de aquel domingo, en que entraba en vigor el horario de invierno de los ferrocarriles europeos. Este último servicio correspondía al enlace de Huelva con el Talgo Cádiz-Madrid, que durante la última década se ha venido atendiendo con un coche motor de la serie dotada de aire acondicionado (9511 a 9540).

Los trenes Taf marcaron el primer paso de la modernización de los Ferrocarriles Españoles. Vinieron de Italia, allá por 1952, construidos por la Fiat de Turín, para mejorar los viajes diurnos desde Madrid a la periferia española y algunos servicios transversales. La posibilidad que se presentó de dividir en ruta la composición de tres coches para alcanzar de esta forma destinos diversos, proporcionó una gran agilidad en la explotación.

Durante la primera época de servicio, hasta 1965, en que fueron sustituidos por el Ter y el Talgo, iban propulsados por motores Fiat de 505 CV. y la pintura de las carrocerías era gris plata con una franja verde por debajo de la línea de ventanillas, que venía a descender en el frente, formando un ángulo cuyo vértice quedaba equidistante entre los topes.

En 1968 fueron modernizados, dotándolos de motores más potantes, también Fiat, de 525 CV. Exteriormente cambiaron de color los coches y remolques de la dotación de aire acondicionado, adoptándose dos tonos de azul, separados por franjas blancas. Los coches sin aire acondicionado (9501 a 9510) y las unidades de frente recto (9541 a 9550) mantuvieron el color de origen, aunque con la adición de una franja azul en la parte alta de la carrocería.

Con la modernización, vino también la diversificación de las bases de mantenimiento, repartiéndose entre Cerro Negro, que había tenido desde el principio todas las composiciones; San Jerónimo, del que pasaban a depender las composiciones azules, y Salamanca, que se constituía en una Reserva de Madrid.

En esta segunda etapa de servicio, los Taf han atendido en Castilla las relaciones de Madrid a Burgos, Ciudad Real-Extremadura, mientras en Andalucía cubrían la "estrella de Bobadilla" (Sevilla-Málaga-Granada-Córdoba-Algeciras) y el Ruta de la Plata Sevilla-Gijón.

Con los años, la explotación y mantenimiento se iban haciendo más difíciles y costosos, por lo que a medida que los electrotrenes y Talgo sustituían al Ter, éstos venían a cubrir escalonadamente los servicios, siguiendo prácticamente la misma trayectoria de sus antecesores italianos.

El último automotor en servicio —9532— ha recorrido en veintiocho años, 2.689.509 kilómetros, habiendo ido acoplado en la primera etapa con el 9517 y, posteriormente, la mayoría de las veces, con el 9511. Su última RL tuvo lugar el 6 de mayo de 1979, y desde entonces ha recorrido hasta su retirada, 133.893 kilómetros. Durante los últimos meses ha llevado en el grupo de aire acondicionado un motor Pegaso de seis cilindros verticales de 140 CV. de potencia, instalado anteriormente en el automotor 9515. Este motor nacional ha funcionado con entera satisfacción, y hubiera sustituido a los Fiat de origen si el fin de los servicios no se hubiera precipitado por las nuevas electrificaciones.

En estos momentos permanecen en estado de marcha los automotores 9526 y 9532, que son arrancados periódicamente para mantenerlos dispuestos a cubrir cualquier servicio eventual en caso de emergencia.

Por último, hay que reseñar que el automotor 9522 ha sido enviado al Museo Ferroviario para su conservación. ■ **TORRES DE ROCAVERTI.**