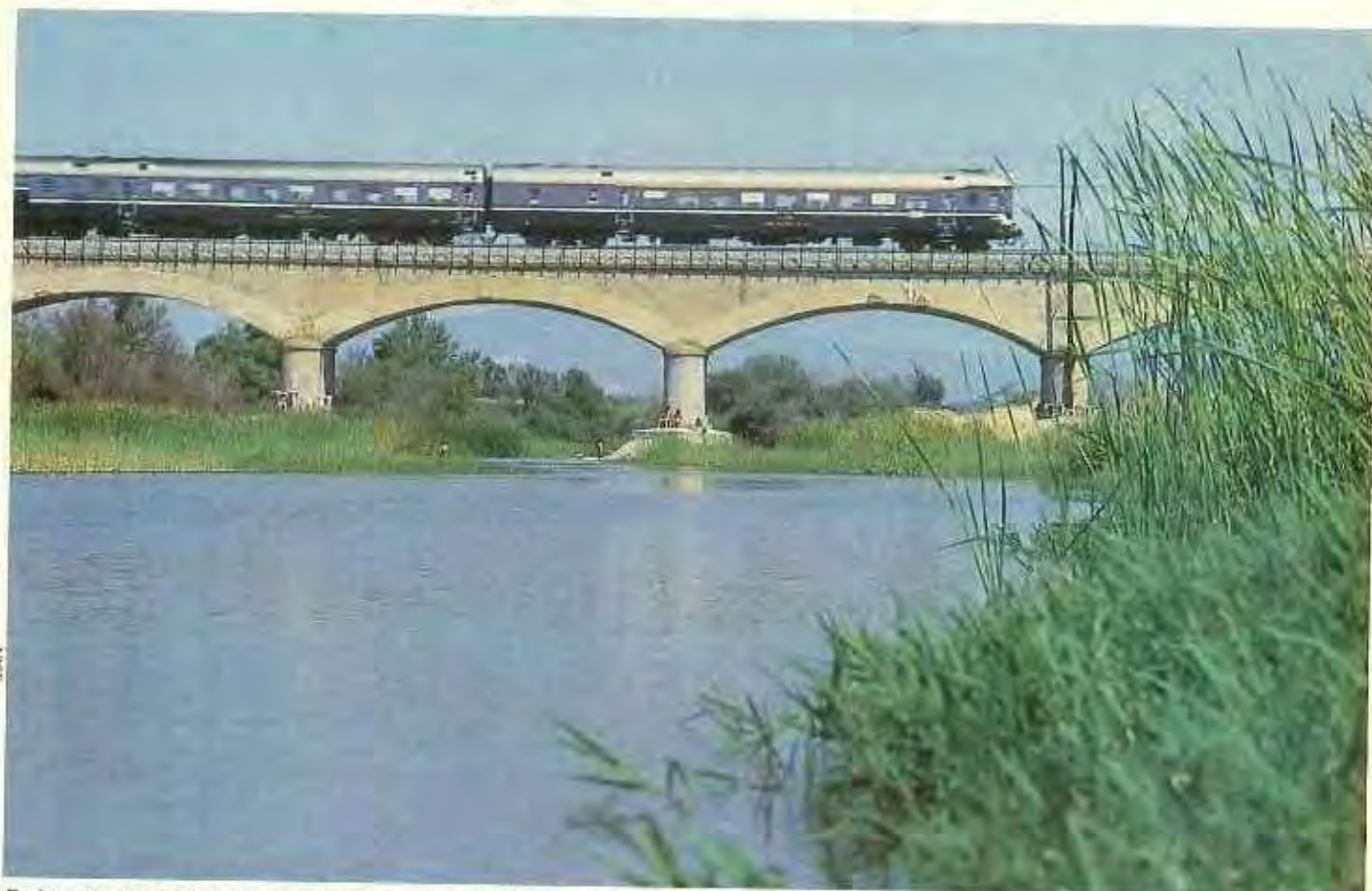


Los Ter recorren su último trecho hasta la estación de Arrigorriaga (Vizcaya), donde son desguazados

Viaje sin retorno



En los años 60 llegó el Ter, un automotor diesel formado por dos coches, uno de primera clase y otro de segunda.

Renfe está decidida a realizar una profunda renovación en el ferrocarril español. La situación en la que se encontraba la compañía ha provocado que la dirección apueste por una renovación casi total, tanto de material rodante como de la infraestructura existente. Lógicamente, esta renovación se realiza a un ritmo lento, por su magnitud, pero ya hace tiempo que en las vías españolas se pueden ver los primeros resultados del cambio: nuevos Intercitys, «Camellos», locomotoras y vagones, para el transporte de viajeros y mercancías, recorren ya los casi 12.550 kilómetros de vías férreas españolas. Todo un proceso en marcha que culminará en 1992 con la puesta en servicio del TGV.

Toda renovación de material produce dos efectos, simultáneos y contrapuestos, en la persona. La ansiedad por conocer lo novedoso y experimentar las nuevas sensaciones que pueda producir el nuevo material, así como una mayor comodidad o rapidez e incluso solamente el impacto visual de lo desconocido; y por otra parte, la pena interna de observar como unos vagones que han servido fielmente durante dos décadas caen en el mayor de los olvidos, cuando en su momento fueron objeto de admiración de quien ahora les arrincona. Sólo los nos-

tálgicos se acordarán de ellos, del mismo modo que se acuerdan hoy de la tracción vapor (1848-1974), que si no era tan veloz ni tan funcional como la actual, por lo menos sí formaba una bella estampa con el paisaje ibérico de fondo.

El tren de Alta Velocidad no llega a España para sustituir a nadie sino como motor de futuro. En los años 60 llegó, tampoco para sustituir a nadie, el Ter: Tren Español Rápido, un diesel formado por dos coches, uno de segunda clase y otro de primera, que están a punto de desaparecer.

La modernización del material rodante apaga los ecos de la nostalgia suscitados por este tren.

La puesta en funcionamiento de los «Camellos», tanto los de la primera generación como los de la segunda, han arrinconado paulatinamente al Ter. Poco a poco están siendo sustituidos y en la actualidad

se están desguzando aquellas unidades que ya no prestan servicio.

La imagen pequeña de esos dos coches azulados, con una franja blanca transversal, y de techo plateado sólo quedará en la retina de quienes los conocieron en un momento en que eran la estrella ferroviaria de Renfe. Llevan escritos en sus ruedas todos los recorridos de las líneas de Renfe, sobre todo en sus comienzos por su carácter de diesel, aunque la electrificación les fue apartando poco a poco de algunos de sus itinerarios habituales. Todavía hoy algunos siguen recorriendo España, resistiéndose a desaparecer, agarrándose a las vías, para evitar cerrar el círculo vital de la vida.



Hasta hace poco tiempo, el Ter cubría la relación Madrid-Lisboa.

Las populares unidades del Tren Español Rápido están siendo sustituidas paulatinamente por los «camellos».

El depósito de Cerro Negro, en Madrid, es su último gran reducto, donde todavía recuerdan tiempos pasados. Allí manos expertas los han cuidado, mimado y conducido durante años. A ellos también les duele cada vez que saben que un Ter les abandona para siempre.

De allí parten con destino a Arrigorriaga (Vizcaya), donde finalizarán su recorrido bajo la chispeante llama azul refulgente del soplete que los irá desgajando tira a tira, hasta dejar de ser un tren para convertirse en un amasijo de hierros, de chatarra dicen ellos, que irá directa a cualquier fundición.

El último viaje es penoso y tortuoso, ni siquiera les dejan llegar a su destino fatal por sus propios medios, sino que son remoleados por una locomotora. La distancia a recorrer no es larga, pero se hace eterna; lo que a los Ter les costaba pocas horas recorrer cuando iban de servicio, quizás ahora les cuesta días. Las paradas

Dicen que los asientos de la primera clase del Ter son de los más cómodos que ha tenido el ferrocarril español.

son continuas por las necesidades ferroviarias; pequeños pueblos que siempre les vieron pasar de largo con celeridad ahora no saludan su inesperada llegada. Sólo los más pequeños se acercan para compartir con ellos sus juegos, aunque casi siempre terminan lapidándoles como final de un ritual odioso.

Dicen los grandes viajeros que no hay primera como la del Ter. Los asientos, tapizados de un azul intenso, son de los más cómodos que ha tenido el ferrocarril español en general y los vehículos autopropulsados en particular. Unos sillones amplios, anatómicos, reclinables hasta el éxtasis, que hacen alcanzar rápidamente una sensación de descanso y confort difícilmente igualable. Todo un lujo en sus primeros años que Renfe homenajea ahora recuperándolos e instalándolos en la clase primera de algunos «Camellos», y es que el Ter no quiere abandonarnos sin dejar algún recuerdo y que mejor legado que esos maravillosos asientos de la primera.

Contrabando a bordo

Los años 60 y principios de los 70 fueron duros para todos. La crisis económica mundial afectó también a España y los

Ter se constituyeron en muchas ocasiones en la panacea que nos traía del otro lado de la frontera portuguesa el café que escaseaba en España.

El mítico Ter que realizaba el recorrido Madrid-Lisboa sustituido ahora por un moderno Talgo III, y las relaciones constantes entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, hacían posible este tráfico delicioso que colmó las necesidades de muchos que sólo podían encontrar en su mercado habitual malta, achicoria y otros sucedáneos que no tenían nada que ver con el café brasileño, de granos negríssimos y penetrante aroma, que llegaba del país de Pessoa. El café, un artículo de primera necesidad en un país de tanta tradición cafetera como España, quizás fue el primer intercambio comercial entre ambos países, enemigos por antonomasia, que posteriormente ha culminado con la entrada de ambos países en la CEE.

Los asientos de primera clase son recuperados para su instalación en los automotores.

El proceso de contrabando era sencillo. Cuentan los que vivieron aquella época que los Ter llegaban a Portugal y ya en el depósito eran cargados de café. Cualquier hueco o tubería era un buen refugio hasta que cruzaban la frontera, llegaban a España y eran descargados. Nadie sabe quién realizaba la carga y la descarga; pero lo cierto es que este proceso se realizaba bajo la complicidad de los agentes de ambas aduanas y de aquellos que prestaban servicio en el Ter, que cobraban únicamente por su silencio. Una vez en Salamanca el café era distribuido por las diferentes cantinas, donde los cantineros se encargaban de ponerlo a disposición del público.

J. A. García Bárez

