

DURANTE 38 AÑOS CIRCULARON ARRASTRANDO COMPOSICIONES DE TALGO

Adiós a un símbolo de la tracción en Renfe: las locomotoras 2000-T

Las últimas máquinas en activo de la serie 2000-T fueron apartadas de servicio en el pasado mes de mayo, cerrándose así un capítulo destacado en la historia de la tracción en Renfe. Estas locomotoras diesel han circulado durante casi cuatro décadas debido al excelente mantenimiento que recibieron, y gracias al cual han cesado su actividad con varios millones de kilómetros recorridos.



Locomotoras 2000-T estacionadas en la que fue su base histórica, Aravaca.

JUAN CARLOS CASAS

Fue el pasado lunes 20 de mayo cuando circuló por última vez una locomotora 2000-T por las vías de Renfe. El Talgo III número 200, Irún/Bilbao-Madrid, de esa jornada fue arrastrado por la máquina 2009-T, llegando a los andenes de Chamartín con 26 minutos de retraso debido a una avería en el CTC cuando circulaba por Villamayor de los Montes. Esa misma noche, una vez de regreso a la base de Talgo en Las Matas, los motores de la 2009-T fueron apagados, poniéndose así con casi toda seguridad el punto y final a la historia de unas locomotoras que son todo un símbolo en el parque motor de Renfe.

Junto a la 2009-T también fueron apartadas de servicio las otras máquinas supervivientes de la serie, la 2001-T y

la 2008-T. De esta manera se consumó un hecho cuya ejecución se había retrasado en el tiempo, ya que la baja de esta serie estaba prevista para marzo o abril de 2001 (ver VIA LIBRE nº422). Por lo tanto, estas locomotoras circularon un año más de lo previsto por razones internas de la UN de Grandes Líneas en cuanto a la organización de su material motor, algo que fue posible gracias al detallado mantenimiento que han disfrutado por parte de los mecánicos de Talgo. En los últimos meses de circulación de las 2000-T atendieron en exclusiva los Talgo 201, Madrid-Hendaya/Bilbao, y 200, Irún/Bilbao-Madrid. En concreto, las 2000-T cumplían viaje con la composición de Hendaya, ya que la rama de Bilbao es responsabilidad de una locomotora eléctrica desde Mi-

randa de Ebro. Al ser locomotoras monocabinas con los mandos situados en uno de los extremos de la caja, la explotación de las 2000-T siempre estuvo condicionada a que al final de su viaje hubiera un puente giratorio o un triángulo de vías.

Dada su antigüedad, las 2000-T necesitaban muchas horas de mantenimiento para que su rendimiento fuera óptimo, y desde hace años los mecánicos de Talgo tenían problemas para contar con algunas piezas de repuesto. Tal exigencia de atención era lógica, ya que 38 años es una edad más que respetable para unas locomotoras diesel siempre exigidas a dar velocidades máximas de 140 y 160 km/h. Con estas bajas, los Talgo 201 y 200 son ahora responsabilidad de las locomotoras 3000-T,

que han abandonado su zona de acción más habitual, la línea que une Madrid con Extremadura, donde han sido sustituidas en los Talgo 190 y 193 por máquinas de la serie 333 de Renfe.

Con la llegada de las primeras de estas máquinas allá por 1964 se iniciaron los servicios de las composiciones de Talgo III. En concreto, el debut de estas locomotoras fue uniendo Madrid con Barcelona desde el día 20 de agosto, ampliando después su gráfico con trenes radiales a Hendaya y a Sevilla, servicio posteriormente prolongado hasta Cádiz. Por aquellos años, las 2000-T fueron las primeras locomotoras del parque de Renfe autorizadas a circular a 140 km/h. en servicio comercial.

Los fabricantes de estas máquinas fueron Krauss Maffei

La 2001-T, líder en kilometraje



Interior de la cabina de conducción de una máquina 2000-T.

JUAN CARLOS CASAS

Muchos años en activo			
Locomotora	Nombre	Puesta en servicio	Apartada
2001-T	Virgen del Rosario	1964	22-Abril-2002
2002-T	Virgen Peregrina	1964	27-Abril-1993
2003-T	Virgen del Perpetuo Socorro	1964	8-Junio-2001
2004-T	Virgen del Camino	1964	21-Diciembre-1997
2005-T	Virgen del Carmen	1964	28-Junio-1998
2006-T	Virgen Santa María	1965	9-Julio-1999
2007-T	Virgen de la Almudena	1965	27-Febrero-1993
2008-T	Virgen de la Soledad	1965	19-Mayo-2002
2009-T	Virgen de Gracia	1965	20-Mayo-2002
2010-T	Virgen de los Reyes	1965	23-October-1994

para la primera mitad de la serie y Babcock & Wilcox para las cinco restantes. En cuanto a sus motores de tracción, cada locomotora tenía dos independientes, Maybach MD-650/1B, con una transmisión Maybach Mekydro K-104 U hidromecá-

nica que incluía un convertidor hidráulico de par, cuatro marchas y un inversor mecánico del sentido de la marcha. La potencia total de cada máquina era de 2.400 cv, y portaba además dos motores auxiliares Daimler Benz MB 846 A de 250

Durante cinco meses del año 2001 (ver VIA LIBRE 448), la Virgen del Rosario estuvo retirada de la actividad porque su concurso era innecesario dado el número de servicios grafiados y la cantidad de locomotoras 2000-T y 3000-T operativas. Sin embargo, un grave percance de la 3002-T devolvió esta máquina a la vía, y con los muchos servicios de ida y vuelta entre Madrid y Hendaya que ha realizado en los últimos meses ha conseguido una nominación honorífica, ser la locomotora de esta serie que más kilómetros ha recorrido.

En definitiva, la 2001-T se retiró con 7.443.836 kilómetros recorridos en sus 38 años de vida. □

cv cada uno para asegurar la energía eléctrica en la locomotora, y la iluminación y el aire acondicionado de los remolques.

En la hoja de honor de estas locomotoras figuran varias fechas destacadas. Por ejemplo, el día 7 de junio de 1966 la 2005-T alcanzó por primera vez en España la velocidad de 200 km/h., en régimen de pruebas entre Sevilla y Los Ro-



JUAN CARLOS CASAS

sales (ver VIA LIBRE nº236), conservándose en la actualidad el testero de esta máquina en la entrada del Museo de Vilanova i la Geltrú. Otra jornada histórica fue cuando el Talgo Pendular entró en servicio comercial entre Madrid y Zaragoza, en junio de 1980, con las 2000-T traccionando la nueva composición. El último Talgo Pendular que arrastraron este tipo de máquinas fue el Madrid-Cartagena en el año 1997.

La decoración exterior de estas locomotoras comenzó siendo la clásica y elegante de color plata con franjas rojas, y perduró durante muchos años hasta que en 1995, la 2004-T y 2003-T tomaron los colores corporativos de la extinta UN de Tracción, el negro y el amarillo (ver VIA LIBRE nº379). En cuanto a su decadencia, la primera en ser retirada de servicio fue la 2007-T, en febrero de 1993, con 5.543.765 kilómetros recorridos desde su puesta en servicio. **Juan Carlos Casas** □



Testero sin cabina de estas locomotoras de Talgo ahora retiradas.

JUAN CARLOS CASAS