



JUAN CARLOS CASAS

La convivencia entre las máquinas de las series 2000-T, 3000-T y 354 no volverá a llevarse a cabo en la nave de locomotoras de Aravaca.

El pasado mes de abril dejó de ser operativa la base de Patentes Talgo en Aravaca (Madrid) tras varias décadas de ser el centro neurálgico de la empresa al tener asignadas las tareas de mantenimiento y reparación de las distintas series de locomotoras diesel, así como de las ramas del denominado Talgo III.

Los terrenos ferroviarios de Aravaca, unos 71.000 metros cuadrados, no tardarán muchas semanas en pasar a la historia, ya que esta zona industrial de Madrid dejará paso a la construcción de 756 nuevas viviendas. Ya de entrada, estas instalaciones han dejado de ser operativas para la empresa que los utilizaba, Patentes Talgo, que durante el pasado mes de abril concluyó el traslado del utillaje a las instalaciones de Las Matas, que de esta forma pasan a ser el epicentro operativo de Talgo.

En concreto, fue el pasado martes 24 de abril cuando las locomotoras de las series 2000-

CENTRALIZA SU ACTIVIDAD FERROVIARIA EN LAS MATAS

Clausurada la base de Talgo en la localidad de Aravaca

T, 3000-T y 354 partieron por última vez de Aravaca para reanudar el servicio que tenían asignado, ya que a su regreso estrenaron base, la de Las Matas, emplazamiento que de esta forma se ha iniciado en el mantenimiento y reparación de locomotoras, ya que desde su inauguración se había especializado en exclusiva en la atención a las diferentes ramas de Talgo Pendular.

Como bien apunta **Isidoro Herrero**, que ha sido Jefe de la Base de Aravaca en estos últimos años, el traslado a Las Matas "ha sido paulatino. En primer lugar cesó la actividad en el taller de máquinas auxiliares, en el taller de motores y en la nave de remolques, para trabajar las últimas semanas sólo en el almacén y en la nave de locomotoras". Esta nave ha sido la más emblemática de la base de Aravaca, ya

que desde que se terminó su construcción, en los albores de la década de los años 60, ha albergado todas las locomotoras diesel responsables de asegurar la tracción de bastantes composiciones Talgo.

Dado el largo periodo de tiempo que ha estado operativa esta base, en Aravaca se han generado miles de noticias que bien han alegrado bien entristecido a toda la empresa. "Los accidentes graves han sido pocos, pero los ha habido, y son la cara amarga de toda explotación ferroviaria. En el lado positivo creo que es destacable el grado de fiabilidad que en Aravaca han ofrecido las locomotoras diesel, y ello ha sido debido a nuestro mantenimiento escalonado", señala **Isidoro Herrero**.

El mantenimiento ha sido tan óptimo que las veteranas

locomotoras 2000-T (la edad media de las cuatro supervivientes es de 36 años), y 3000-T (tres en servicio que alcanzan los 33 años de vida), han resistido este envite y han pasado a Las Matas, cuando los planes primitivos de Patentes Talgo apuntaban que todas ellas serían apartadas en el momento de cerrar las instalaciones de Aravaca.

En el apartado estadístico apuntar que, por un lado, la última gran reparación efectuada en Aravaca a una locomotora la sufrió la 354-007, la cual había tenido un percance en la estación de Cartagena, y, por otra parte, que las últimas máquinas en abandonar las vías de la nave de locomotoras fueron la 3001-T y la 3005-T, ya que acopladas efectuaron la circulación como máquinas aisladas entre Aravaca y Las Matas. **Juan Carlos Casas** □