Comienza la remodelación de los trenes de la serie 2000

Ya ha salido hacia los talleres de Tradinsa, en Lleida, el primer tren de la serie 2000 que pasará el proceso de remodelación integral para actualizar la tecnología, elevar la fiabilidad y mejorar el confort interior.



ORIOL PÀMIES – 21/01/2015

Reformar trenes que pasan de los 20-25 años es una práctica habitual en la gestión del **material móvil** ferroviario, porque con un coste moderado se puede alargar la vida de los vehículos y equipararlos a los más modernos. Ahora le ha llegado la hora a la serie 2000 de Metro, que pasará por el proceso a un ritmo de dos trenes por año, de 2016 a 2018. Ahora se trabaja en el tren prototipo.

La remodelación comporta cambios técnicos, de estética y de equipamiento. Entre las acciones que se van a realizar, los más visibles son la disposición longitudinal de los asientos, la iluminación interior con **tecnología LED** y la nueva situación de los asideros. Se mantiene la reserva de dos zonas para personas con movilidad reducida, situadas en cada extremo de la unidad. Un pulsador permitirá al usuario de la zona PMR avisar al conductor de su intención de bajar del tren. Las puertas próximas a esta zona tendrán indicadores luminosos de cierre de puertas. También se instalará un nuevo tipo de pasillo entre coches que facilitará enormemente las tareas de mantenimiento.

Grabación sincronizada

Por lo que respecta a la seguridad, se prevé revisar los mecanismos de todas las **puertas de acceso** e implantar un sistema de videovigilancia que permite la grabación de todo el tren de sincronizada con los tiradores interiores de emergencia. También se actualizará la cabina de conducción, con equipos de aire acondicionado propios y mejoras en la estanqueidad, y se instalarán detectores de presencia en la cabina contraria, lo que aumenta la seguridad.

Aparte de los trabajos orientados a mejorar la funcionalidad y la **seguridad**, también se abordan otras acciones en el interior de las unidades orientadas al confort, como la sustitución del **pavimento**.

En el exterior, se reparará la chapa y se introducirán pequeñas modificaciones estéticas, pero a la vez funcionales, como la colocación del número de tren exterior con tecnología LED y los pilotos exteriores de iluminación frontal e indicadores luminosos laterales.

Fueron los primeros trenes continuos

Esta serie estaba destinada a dar servicio a la línea 2, pero entró en funcionamiento comercial inicialmente en la línea 3. Las seis unidades (30 coches) se recibieron **entre 1992 y 1997**. Al principio eran composiciones de tres coches, a las que se añadieron después dos coches motores más para hacerlas quíntuples. Se puede decir que marcaron una época, la de los trenes continuos o de tipo "oruga", ya que fueron los primeros en tener pasillo de interconexión entre coches. Que se pudiese ir de una punta a la otra por el interior fue toda una novedad para los barceloneses.

Los trenes 2000, construidos por **CAF, Meinfesa y GEC-Alsthom** y equipados con motores Mitsubishi, fueron concebidos con parámetros similares a los de las series 3000 y 4000. Han estado destinados los últimos años a la línea 3, donde conviven con los de la serie 3000, ya reformados, y algunas unidades de la 5000.