



## Gabinet de Premsa

Nota informativa

21 de juny del 2024

# TMB retira el darrer tren de la sèrie 2000 que quedava en circulació al metro de Barcelona

Els de la sèrie 2000 van ser els primers trens amb passadís continu de circulació, sense portes de separació entre cotxes, també anomenats de tipus *cuc*. Amb la retirada d'aquesta unitat ja no queda cap tren amb amiant circulant a l'L3.

**Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** ha retirat el **darrer tren de la sèrie 2000 que quedava en circulació** a la línia 3 del metro de Barcelona. Durant la jornada d'avui, el darrer comboi d'aquesta sèrie format pels motors 2021-2022-2023-2024 i pel remolc 2306, ha efectuat la seva última volta entre les estacions de Zona Universitària i Trinitat Nova, després de 18 milions de quilòmetres (entre tota la flota de la sèrie). Ara, la Fundació TMB, sumarà una peça més al seu ampli ventall de vehicles històrics, preservant tres cotxes d'aquesta sèrie 2000: dos motors i un remolc. La retirada d'aquest tren forma part de la renovació dels combois per eliminar tot l'amiant del material mòbil de la xarxa de metro. Així, en el cas de la línia 3 segueixen incorporant-se progressivament els nous trens de la sèrie 7000.

## Els primers trens “cuc”

Els trens de la sèrie 2000 van començar a circular per **la línia 3 de metro amb passatgers el 27 de juliol de 1992**, tot i que aquest material s'havia encarregat inicialment per donar servei a l'esperada **línia 2**. De fet, la construcció de **6 trens triples de la sèrie 2000** (amb composició de 2 cotxes motors + 1 remolc) s'havia realitzat pensant en una de les fites que es volia assolir amb la celebració dels **Jocs Olímpics de Barcelona 92** i que era la inauguració de la nova **línia 2** de metro. Però els retards van fer que aquesta línia no entrés en servei fins al setembre de l'any 1995 i els trens circulessin primer per la línia 3. Al principi eren composicions de tres cotxes, a les quals es van afegir després dos cotxes motors més per fer-les quintuples.

L'any 1997, amb motiu de l'entrada en funcionament del tram Sagrada Família - La Pau de la línia 2 es posen en marxa els trens de la sèrie 2100 amb 12 cotxes motors, convertint els trens de la sèrie 2000 a composició quintuple, formada per 5 cotxes (MA1-MB1-R-MB2-MA2). La principal diferència respecte de la sèrie 2000 era que les noves unitats no



## Gabinet de Premsa

Nota informativa

incorporaven cap porta al frontal del tren. Progressivament, els trens de la sèrie 2000 es van destinar a la línia 3, on han circulat fins ara.

## Pioners a Espanya i a Europa

La característica que més destacava en aquests trens era que van ser el primers trens continus de Metro de Barcelona, però també **els primers que van entrar en servei a Espanya i els segons a fer-ho a Europa**, després del de París. Aquests metros, altrament anomenats de tipus *cuc*, disposaven d'un passadís que permetia la interconnexió interior entre cotxes. La visió sencera de tot el tren per dins representava tota una novetat i possibilitava una millor distribució del passatge a l'interior, alhora que ofería una major sensació de seguretat, especialment a les hores de menys afluència de viatgers.

Dels trens de la sèrie 2000 també es recorden els seients dissenyats per l'interiorista i dissenyadors Miguel Milà, amb la seva característica composició de seient doble amb peu i que recentment van formar part de [l'exposició Miguel Milà- Diseñador Pre industrial, que se celebra a Madrid](#) en el marc del certamen *Madrid Design Festival*.

Els sis cotxes van ser construïts per **CAF, Meinfesa i GEC Alstom**, amb motors de **Mitsubishi Electric**, i van ser concebuts amb paràmetres semblants als de les sèries 3000 i 4000. Cada unitat va suposar una inversió de 480 milions de pessetes de l'època (amb un pressupost total de 2.880 milions de pessetes).

## Remodelació i modernització

L'any 2015 va començar un procés de remodelació de totes les unitats d'aquesta sèrie amb l'objectiu d'allargar la vida útils dels vehicles i equiparar-los als més moderns. Fins fa poc, vivien a la línia 3 amb els trens de la sèrie 3000, algunes unitats de la sèrie 5000 i recentment amb els nous trens de la sèrie 7000.

La remodelació dels combois va comportar **canvis tècnics, d'estètica i d'equipament**. Entre les moltes novetats incorporades, les més visibles per a l'usuari van ser la nova disposició longitudinal dels seients, la il·luminació interior amb tecnologia LED, la nova situació dels agafadors, els nous pulsadors a la zona per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) -per tal que l'usuari amb problemes de mobilitat pogués avisar el motorista de la seva intenció de baixar del tren-, els indicadors lluminosos de tancament a les portes per millorar la seguretat dels viatgers amb dificultats auditives, així com la instal·lació d'un nou tipus de passadís entre cotxes, per facilitar les tasques de manteniment, i el canvi del paviment.



## Gabinet de Premsa

Nota informativa



## Videovigilància i climatització de cabines

Pel que fa a la **seguretat**, es van revisar totes les portes d'accés i es va implantar un sistema de videovigilància que permetia la gravació de l'interior del tren en sincronia amb els tiradors interiors d'emergència. També es va actualitzar la cabina de conducció, amb equips d'aire condicionat propis i millores en l'estanquitat, i es van instal·lar detectors de presència a la cabina contrària, cosa que augmentava la seguretat.

A banda de les feines orientades a millorar la funcionalitat i la seguretat, en la remodelació també es van dur a terme altres accions a l'interior de les unitats orientades al confort, com ara la substitució del **paviment**. A l'exterior, es va reparar tota la xapa i es van introduir petites modificacions estètiques, però alhora funcionals, com la col·locació del número de tren amb tecnologia LED i els indicadors lluminosos laterals.