



Talgo II “Virgen de Aránzazu”

Talgo II “Virgen de Aránzazu”

Diseño: Patentes Talgo

Constructor: American Car and Foundry Company (ACF). Estados Unidos

Datación: 1949

Nºs inventario: IG 00107, 00693 y 00694

Nave de Tracción

Museo del Ferrocarril de Madrid

El proyecto Talgo (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol) arrancó en la década de 1940, cuando el empresario y político José Luis Oriol Urigüen otorgó su apoyo financiero

al proyecto del ingeniero Alejandro Goicoechea Omar. Solo un año más tarde se iniciaron las pruebas con el prototipo Talgo I entre Madrid y Guadalajara, que consiguió alcanzar los 135 km/h. Pero no sería hasta 1950 cuando el Talgo II, construido en Estados Unidos en los talleres de ACF a partir del proyecto evolucionado por Goicoechea, comenzase su servicio comercial en la línea Madrid-Irún.

El Talgo fue un tren absolutamente revolucionario para la época. Su cabeza tractora aerodinámica, color plateado con franjas rojas, baja altura y un coche salón panorámico en cola, le daban un aspecto que nada tenía que ver con las composiciones de tren habituales de entonces, formadas por locomotoras de vapor y coches con incómodos asientos de madera.

Este tren incorporó un buen número de innovaciones técnicas y de seguridad. Los coches estaban unidos por un sistema de rodadura articulado en forma de "V", donde los ejes se situaban entre las cajas de los coches, no debajo de ellos, lo que le permitía adaptarse más fácilmente a las curvas. La carrocería de aluminio aligeraba el peso del tren y el centro de gravedad era muy bajo, proporcionando una mayor estabilidad durante la marcha.

La tracción se realizaba con locomotoras diésel-eléctrica del tipo Bo-Bo que podían alcanzar 140 km/h. Siguiendo la costumbre que mantuvo la empresa entre 1949 y 2004, estas máquinas fueron bautizadas con advocaciones marianas; la conservada en el Museo ostenta el nombre de “Virgen de Aránzazu”, patrona de Guipúzcoa.

El Talgo II inauguró un nuevo concepto de confort en el viaje: puertas de acceso a nivel de los andenes, butacas anatómicas y reclinables, aire acondicionado, ventanas panorámicas y servicio de comida en el propio asiento. Uno de sus mayores inconvenientes fue que se trataba de un tren irreversible, es decir, los coches no podían separarse entre sí ni de la locomotora, formando una unidad indeformable. Por este motivo, al final de cada línea, para dar la vuelta al tren, era necesario contar con una “raqueta”, una vía en forma de bucle, que permitía girar la composición 180º sin necesidad de desacoplar la locomotora.

Tras más de dos décadas de servicio, a partir de 1964 los Talgo II fueron sustituidos progresivamente por los Talgo III, siendo su último servicio comercial el 15 de enero de 1972 en el trayecto Madrid-Palencia.



Interior del coche-observatorio situado en la cola del tren