



## Punto final para los electrotrenes 444 de Renfe

Tras veintinueve años de servicio, este año 2009 ha supuesto el final de los electrotrenes 444. Esta segunda generación de electrotrenes fue puesta en servicio en 1980 y a ellos se les ha asignado varios de los mejores servicios de larga distancia de nuestro país, particularmente del primer servicio Intercity español. Su estreno coincidió con la andadura comercial del Talgo pendular.

La configuración de las dos generaciones de electrotrenes era también semejante: un coche motor con cabina de conducción y furgón con 72 plazas de 2ª clase, un remolque intermedio con 88 plazas de 2ª clase –incorporado entre 1975 y 1979 en los 432– y un remolque con cabina de 1ª clase y cafetería, con 52 plazas.

Desde un punto de vista mecánico, los 444 iban equipados con los mismos bogies y motores de las unidades 440, proporcionando 1.160 kW de potencia repartidos a razón de 290 kW en los cuatro motores de cada tren. Otra novedad relevante de los 444 fue el hecho de ser monotensión a 3 kV, en lugar de bitensión a 1500-3000 V como los 432, ante el retroceso de las electrificaciones a 1500 V. Puede decirse que los 444 eran herederos tanto de los 432 como de las unidades

**L**El 25 de diciembre de 2008 dejaron de prestar servicio comercial los electrotrenes de la serie 444, aunque la baja oficial del parque de los tres supervivientes se haya producido en febrero de 2009.

El contexto en el que hay que situar el nacimiento de los electrotrenes 444, en 1980, es el éxito de los servicios rápidos con tracción eléctrica iniciado por Renfe en 1971 con los electrotrenes 432, antecesores de los 444. Ello, unido a la ampliación de la demanda de mejores servicios ferroviarios y a la extensión de las líneas electrificadas hizo que Renfe se planteara el encargo de una

segunda generación de electrotrenes.

Los catorce nuevos electrotrenes aunque no mejoraban la velocidad máxima ni la potencia de los 432, ofrecían mejoras relevantes sobre todo en aspectos relacionados con el confort: suspensión neumática, mejor insonorización, mayor fiabilidad y nuevos interiores. Exteriormente, los 444 continuaban la tradición del vistoso color rojo de base de los 432 sobre el que, en lugar de las sobrias franjas plateadas del 432, se pintaron llamativos y gruesos adornos amarillos que evocaban los trazos del logotipo de Renfe.

440, respecto de las que los 444 no son sino una versión adaptada a servicios de larga distancia.

El primer servicio de los 444, por el que aún son recordados, fue el servicio Intercity Madrid-Valencia, vía Albacete, primera relación de este tipo creada en España, el 1 de junio de 1980. Este servicio fue diseñado ex profeso para ser atendido por los 444, contando inicialmente con cuatro pares de trenes diarios, uno de ellos prolongado a Castellón, todos a velocidades medias superiores a los 100 km/h, restauración en primera clase incluida en el billete, megafonía, prensa, azafatas, entre otras atenciones.

Por vez primera se prestaba en España un servicio de larga distancia con ese número de trenes de altas prestaciones, sirviendo de modelo para la

extensión de los servicios Intercity a otros corredores, además de la ampliación y mejora del Madrid-Valencia, de óptimas condiciones como queda patente al observar la pujanza y fortaleza de la relación hasta la actualidad.

El hecho de atenderse el servicio intercity Madrid-Valencia con los nuevos electrotrenes hizo que fueran conocidos por el nombre del servicio ofrecido, intercity, aunque también realizaron tempranamente otros servicios considerados "electrotrenes" desde el mismo año de su puesta en escena. Entre estos la exitosa relación Barcelona-Sevilla, germen del actual García Lorca, además de una segunda relación diurna Madrid-Sevilla y poco después, un segundo servicio de larga distancia entre Barcelona y Málaga, servicios estos tres con el común denominador de prestarse con los 444 en servicio electrotren y no Intercity.

Además, en los años ochenta fueron haciéndose cargo progresivamente de los servicios

prestados por los 432, mientras que, desde 1987, con la puesta en servicio de los nuevos 444-500 eran a su vez relevados de algunos de sus servicios característicos, entre ellos el Intercity Madrid-Valencia. Además de los trayectos señalados, los 444 atendieron otras muchas relaciones: de Madrid a Málaga-Fuengirola, Zaragoza, Alicante, Hendaya, Gijón; de Barcelona a Valencia, Alicante, Irún, Bilbao, Gijón, Vigo, Zaragoza; Vigo-Hendaya; Alicante-Valencia-Bilbao, entre otras.

También en 1987 se les encomendó su primer servicio Regional Exprés, el "Pullman L'Ampurdá" Barcelona-Figueras, precedente de una incipiente red de servicios regionales de calidad, embrión en Cataluña de la actual red Catalunya Exprés. A finales de los ochenta, con la irrupción de los electrotrenes 444-500 y de nuevas generaciones de remolques Talgo, los electrotrenes comenzaron a ser asignados al tráfico regional, siendo agrupados desde septiembre de 1988 los 432 a Fuencarral y los 444 a San Andrés Condal. Tal trasvase afectó directamente a los 444 que se encargaron de los servicios atendidos hasta entonces por los 432.

Por aquellas fechas experimentaron ciertas transformaciones aún acordes con el servicio de larga distancia que prestaban. Entre 1990-91 perdieron sus colores iniciales, reemplazados por los nuevos colores asignados a los trenes de largo recorrido, azul y blanco. En esta misma reforma fueron sustituidos los asientos de 1ª clase y, ya al final de sus días como trenes de larga distancia, entre 1992 y 1994 fueron suprimidas las puertas de los testeros y desmantelada la cafetería, renovados los asientos de 2ª clase, amén de diversos cambios menores. Entre 1989 y 1992 realizaron sus últimos servicios de larga distancia en trenes transversales a y de de





## Electrotrenes 444

Tipo de unidad	Automotor media distancia
Denominación	Electrotren 444
Apodos	Patriota, Español, Españolito
Explotador	Renfe-Operadora
Constructor	CAF, Macosa y Westinghouse
Años de puesta en servicio	1980
Unidades en servicio	4
Tipo de tracción	Eléctrica
Tensión	3 kV cc
Ancho de vía	1.668 mm
Disposición de ejes	Bo' Bo'+ 2' 2'+ 2' 2'
Velocidad máxima (km/h)	140 A
Longitud (m)	79,86
Altura (máxima en m)	4,196
Anchura (máxima en m)	2,95
Peso vacío (tm)	151
Diámetro de ruedas	1 m
Potencia	1.160 kW
Motores	4 de corriente continua. MB 3165 C de 290 kW cada uno
Composición	M-Ri-Rc
Capacidad	212
Distribución de plazas	52 en 1ª (2+1) y 160 en 2ª (2+2). En venta clase única

Barcelona, pasando a lo largo de 1992 a la base barcelonesa de San Andrés Condal con los nuevos colores corporativos de Regionales, blanco y naranja. Ello hizo posible la ampliación de los servicios y frecuencias de la red Catalunya Exprés.

Desde aquel importante viraje, los 444 no han modificado la tipología de sus servicios pero sí su dotación, menguada desde los catorce trenes originales a los cuatro con que Renfe contaba en 2005, debido a la venta de diez unidades a la compañía de los ferro-

carriles chilenos (EFE) en dos lotes. En el primero, entre 2000 y 2001, fueron enviados los trenes 444-001, 008, 009, 010 y 014 tras ser sometidos a una profunda remodelación en el TCR de Málaga.

EFE adquirió un segundo lote de otros cinco trenes en 2004, los trenes 444-003, 005, 007, 011 y 013, cuyo envío concluyó a finales de 2005. De este modo, los 4 supervivientes -444-002, 004, 006 y 012, continuaron prestando servicios Regional Exprés, simultaneando los servicios Catalunya Exprés con origen y destino en Barcelona, con otros servicios también exprés en la zona de influencia de Zaragoza, y menos frecuentemente por el corredor noroeste del Ebro a Castejón, Logroño, Pamplona, Miranda y Vitoria. Desde 2005 hasta finales de 2008 esos han seguido siendo sus servicios, tras menguar en una unidad la dotación desde agosto de 2008 al accidentarse la rama 444-004 entre Selgua y Monzón, dada oficialmente de baja 22 de ese mes y actualmente apartada en San Andrés Condal. El resto de los trenes ha seguido asignado a Barcelona hasta el final de sus días, tras valorarse su asignación al depósito de Miranda, finalmente no llevada a cabo.

La baja formal de las tres unidades restantes se ha producido en febrero de este mismo año, el día 1 el 444-002, actualmente en Mora desde el 25 de enero y destinado al museo de Vilanova. Por su parte, los trenes 444-006 y 012 fueron dados de baja el 9 de febrero encontrándose actualmente en Castejón, tras haber pasado antes por Miranda.

Como curiosidad, señalar que el último servicio prestado por los 444 fue el Regional Exprés 15016 Zaragoza-Barcelona de las 16.48 del día 25 de diciembre. ■

ALFONSO MARCO

(CUADRO COMPLETO DE TODOS SUS SERVICIOS EN [WWW.VIALIBRE.ORG](http://WWW.VIALIBRE.ORG))