

# Electrotrenes 432, 444 y 448

**A**unque de modo más extenso se citaban en la primera parte de este trabajo, los tipos de servicios ofrecidos por la dirección Renfe Media Distancia, no está demás recordarlos sumariamente para encuadrar los electrotrenes en estas categorías.

El servicio estrella de media distancia es el Avant, prestado en este momento únicamente por ramas de la serie 104 a velocidades de 250 km/h exclusivamente en líneas de alta velocidad. Por modernidad y prestaciones y ya sobre líneas convencionales, siguen los servicios R-598 y TRD, prestados con automotores diésel de las series 594 y 598.

A continuación y en un rango semejante al de los TRD, se encuentran los trenes Regional Exprés (incluyendo denominaciones regionales como Catalunya Exprés o Andalucía Exprés), tipo de servicio que supone un grupo amplio tanto en lo referido al material rodante, la tipología de los servicios prestados, como variable en cuanto a prestaciones según corredores. En esta categoría se encuadran la gran mayoría de los trenes tratados en este capítulo. Finalmente el escalón más bajo es el ocupado por los trenes regionales, algunos de los cuales son prestados con los electrotrenes.

Antes de referirse a los servicios prestados con este material, auténtico objeto de este trabajo, sólo unas pinceladas de los hitos más señalados de la historia de estos trenes. Desde 1971, año en que comenzaron a prestar servicio los electrotrenes 432, y durante más de 20 años, las tres series de electrotrenes, simultáneamente en algunos momentos, fueron parte principal de la red de servicios rápidos de larga distancia. Pero además de este papel en la larga distancia, siempre han tenido de manera fluctuante en este mismo periodo, un papel en los servicios rápidos de carácter regional. Con el tiempo la situación se ha ido invirtiendo a favor de los servicios regionales, aunque conservan un apéndice de su pasado como trenes rápidos de larga distancia, en los tres trenes aún asignados a larga distancia que se encargan del último intercity en servicio en nuestro país: el Madrid-Hendaya.



Electrotren 432 en Zaragoza.

Continuando los anteriores capítulos sobre el material rodante de media distancia diésel, es el turno del material eléctrico, las unidades eléctricas 440 y sus descendientes 470 y, en este capítulo, los electrotrenes, vehículos míticos en nuestra historia ferroviaria. Aunque en rigor ya no son los "electrotrenes", sino otra clase más de automotores eléctricos de media distancia, merecen una especial consideración de acuerdo con sus características constructivas y, sobre todo por su extensa y legendaria trayectoria.



Electrotren 448 en la estación de Francia, de Barcelona.

Servicios prestados por los electrotrenes 432, 444 y 448 (1)				
RECORRIDO	Nº	SERVICIOS	MATERIAL	GERENCIA
	SERVICIOS		RODANTE	
VITORIA-BURGOS	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
VITORIA-MIRANDA	5	Regional	432	Norte (Castilla-León)
VITORIA-PAMPLONA	2	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
VITORIA-LOGROÑO	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
VALLADOLID-LOGROÑO	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
ZARAGOZA-LOGROÑO	3	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
ZARAGOZA-PAMPLONA	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
ZARAGOZA-CASTEJON	2	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
PAMPLONA-CASTEJON	2	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
LOGROÑO-MIRANDA	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
LOGROÑO-CASTEJON	1	Regional Exprés	432	Norte (Castilla-León)
ZARAGOZA-ARCOS DE JALON	2	Regional	444/448	Centro (Centro Oeste)
ZARAGOZA-CALATAYUD	1	Regional	444/448	Centro (Centro Oeste)
ZARAGOZA-LÉRIDA	1	Regional	444/448	Cataluña (Sur)
ZARAGOZA-LÉRIDA	2	Regional Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
ZARAGOZA-MORA	1	Regional	444/448	Cataluña (Sur)
MONZON-LÉRIDA	2	Regional Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-ZARAGOZA	2	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-CASPE	1	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-FLIX	1	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-RIBAROJA	1	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-MORA	1	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-REUS	5	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-LÉRIDA	2	Cataluña Exprés	444/448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-TORTOSA	3	Cataluña Exprés	448	Cataluña (Sur)
BARCELONA-PORT BOU-CERBERE	1	Cataluña Exprés	448	Cataluña (Norte)
BARCELONA-FIGUERAS	12	Cataluña Exprés	448	Cataluña (Norte)
BARCELONA-GERONA	1	Cataluña Exprés	448	Cataluña (Norte)

(1) Servicios diarios de ida y vuelta en día laborable grafiado con estas ramas. No se incluyen trenes que hacen la sustitución de otras series asignados formalmente.

Servicios prestados por los electrotrenes 432, 444 y 448 (1)			
Bases	Dos coches	Tres coches	Total
Miranda (Norte)	432: 002, 009, 014 y 018	432: 001, 004, 006, 008, 011 y 016	10
Barcelona (Cataluña)	---	444: 002, 004, 006 y 012	4
Barcelona (Cataluña)	002	448: del 001 al 031 excepto 002, 019, 022 y 026	28 (*)

(\*) La 028 es la única rama sin reformar, además de las tres aún cedidas a larga distancia (ramas 019, 022 y 026).

432. Está prevista la reforma interior básica de todos los trenes según el modelo de cuatro de los trenes reformados hasta ahora. Estas reformas han sido detalladas en anteriores números de VÍA LIBRE.

444. En esta serie no se prevé ninguna intervención, al margen del pintado exterior de las ramas.

448. Todas las unidades serán reformadas de acuerdo con el esquema ya aplicado a 27 de los 31 trenes. Se trata de una remodelación estructural que modifica la original del tren a favor de una configuración más adecuada al tipo de tráfico desempeñado: mayores puertas, clase única, mayor número de plazas, nuevos asientos, espacio para minusválidos, furgón para bicicletas, supresión del espacio de cafetería, entre otras menores, incluyendo el pintado de toda la serie con el nuevo esquema de Renfe-Operadora.

De manera estructurada y consciente, la "regionalización" de estos trenes comenzó en 1988 por parte de la recién constituida UN de Regionales y continuó decididamente en 1989 con la asignación de todos los 432 a este tráfico. En 1992 fueron los 444 los asignados a Regionales, lo que permitió constituir y ampliar la red Cataluña Exprés y expandir los ser-

vicios regionales rápidos a otros lugares de España. Para los 448 la regionalización aún se dilataría hasta 1999, año desde el que poco a poco han sido trasvasados a servicios regionales, en un proceso que está a punto de concluir.

**Bases.** Actualmente, estos trenes prestan sus servicios en áreas geográficas

que, aunque extensas, están claramente delimitadas, a partir de dos bases, Barcelona y Miranda de Ebro, a las que pertenecen todas las ramas de las tres series, asignadas a Renfe Media Distancia.

En la base catalana de San Andrés Condal están asignados los cuatro trenes de la serie supervivientes (recordemos que fueron catorce, diez de los cuales se han vendido a los ferrocarriles chilenos en distintas etapas) y 28 de los 31 trenes de la serie 448. Este material es la base de los servicios Cataluña Exprés, en los que también participan los trenes de la serie 470. Su ámbito geográfico dominante es Cataluña, aunque también se encargan de servicios regionales con núcleo en Zaragoza, adonde llegan destacados en servicios desde Barcelona y Lérida para permanecer varios días en Aragón haciéndose cargo de los servicios regionales de Zaragoza a Calatayud y Arcos de Jalón y, en ocasiones, de los del corredor del Ebro hasta Castejón, Pamplona y Logroño.

Desde 2004, los diez trenes de la serie 432 que quedan de los veinte originales, se concentran en la base de Miranda de Ebro desde la que se encargan principalmente de los servicios del Valle del Ebro en un área comprendida entre Miranda y Zaragoza. Esta zona comprende servicios entre los dos extremos citados y varias relaciones intermedias que comprenden Castejón, Pamplona, Alsasua, Vitoria y Logroño. Este es el radio de acción más importante de los 432 aunque también se extienden hacia el oeste en inferior medida, sobre todo servicios hasta Burgos y en menor cuantía hasta Valladolid y, raramente León. No es frecuente que rebasen Zaragoza al este, hacia Aragón oriental y Cataluña occidental.

Es obvio que atendiendo a la antigüedad del material y mientras llegan los nuevos vehículos encargados por Renfe, el fin de las series más antiguas, 432 y 444, es cada vez más cercano, no así en el caso de los 448 que van experimentando una importante reforma exterior e interior decidida al tratarse de la única serie de material rodante eléctrico de media distancia que permanecerá en activo una vez se haya incorporado todo el material rodante de nueva fabricación.

Esta decisión tiene que ver, además de con su relativa juventud y su muy reciente reforma, aún en curso, con el hecho de que se trata de la única serie de trenes de media distancia con que cuenta Renfe apta para alcanzar los 160 km/h, lo que hace posible mejores tiempos de viaje y mayor regularidad. **Alfonso Marco** □