

LAS UT440 DE LUNAS FRONTALES ALTAS

Por oscar440

Se trata de una serie de unidades eléctricas fabricadas entre los años 1.974 a 1.985, por varios constructores como: CAF, MACOSA, WESA, GEE, y MELCO. Las unidades eléctricas serie 440 de RENFE, fueron concebidas para circular a 3.000 V, siendo su principal cometido reemplazar las series más antiguas en circulación, a la vez que coexistieron con ellas algunos años más, tanto para los servicios de cercanías en las grandes ciudades, como para los servicios regionales, en las principales líneas electrificadas a esa tensión en la Red, pero también en las nuevas electrificaciones y en las nuevas líneas, como por ejemplo en la línea de Barcelona al Aeropuerto del Prat. Las unidades eléctricas serie 440 de RENFE renovaron e incrementaron pues, la oferta de los servicios de cercanías en las grandes ciudades durante las décadas de los años setenta y ochenta.

La serie estaba compuesta por un total de 255 unidades, siendo la serie más numerosa en cuanto a número de unidades en su momento. Dos unidades tenían tracción chopper, conformando la subserie 440.5, mientras que la composición de la unidad, era de tres coches: motor, remolque intermedio, y remolque con cabina. Las primeras unidades salieron de fábrica sin remolque intermedio, recibéndolo al poco tiempo, por una discordancia entre los plazos de entrega de los diferentes coches, fabricados por constructores distintos. La serie puede circular sin remolque intermedio, por este motivo se fabricaron diez remolques intermedios menos, en previsión de diez unidades que se asignarían a la línea del contorno madrileño Aluche-Móstoles.

Al estar fabricadas estas unidades en un período de tiempo tan largo, es normal que existan diferencias entre ellas, atendiendo a los diferentes lotes constructivos, a saber:

-En cuanto a las lunas del testero:

De la 440.001 a la 440.143 y subserie "chopper" 440.501 y 440.502, tenían las lunas altas con pequeñas lunetas térmicas antivaho.

De la 440.144 a la 440.203, tenían las lunas más pequeñas pero del mismo modelo anterior con pequeñas lunetas térmicas antivaho.

De la 440.204 a la 440.253, tenían las lunas pequeñas y blindadas con estores regulables ofreciendo más comodidad en la cabina de conducción y una mayor insonorización y seguridad.

- En cuanto a los asientos:

De la 440.001 a la 440.194 y subserie "chopper" 440.501 y 440.502, tenían los asientos fijos de skay.

De la 440.195 a la 440.253 tenían los asientos orientables al sentido de la marcha.

- En cuanto a los pantógrafos:

De la 440.001 a la 440.079 y subserie "chopper" 440.501 y 440.502 tenían los pantógrafos encarados al sentido de la marcha <>

De la 440.080 a la 440.253 tenían los pantógrafos encarados a la dirección inversa al sentido de la marcha ><

En cuanto a las características técnicas de las unidades eléctricas 440 de RENFE, se pueden resumir de la siguiente manera: masa total de 133 toneladas, potencia de 1.160 KW, y una velocidad máxima de 140km/h. La longitud de la unidad era de 80,1 metros, y disponían en origen de 280 plazas sentadas, además de varios estrapotines sitos en las plataformas de acceso. Un lavabo por cada coche, y un furgón en el coche motor, en el extremo más próximo a la cabina de conducción.

En cuanto a las unidades con lunas frontales altas, de la 440.001 a la 440.143 y subserie "chopper" 440.501 y 440.502, inicialmente se asignaron a Barcelona y Madrid. A principios de la década de los años ochenta del siglo pasado, al recibirse nuevos lotes constructivos de UT440 en Madrid, estas unidades con lunas frontales altas serían repartidas en una nueva asignación, entre Barcelona, Madrid, León, y Sevilla. Así, según la asignación de unidades por depósitos, correspondiente al año 1.987, al depósito de Barcelona-S.A.C, se asignarían un total de 85 unidades, de las cuales 75 serían de lunas frontales altas; al depósito de Madrid-Fuencarral, se asignarían un total de 60 unidades, de las cuales 41 serían de lunas frontales altas; al depósito de León, se asignarían un total de 15 unidades, de las cuales 4 serían de lunas frontales altas; y finalmente, al depósito de Sevilla-San Jerónimo, se asignarían un total de 28 unidades, de las cuales 26 serían de lunas frontales altas. La subserie "chopper" 440.501 y 440.502, sería repartida entre los depósitos de Madrid-Fuencarral (la 440.501), y Sevilla-San Jerónimo (la 440.502), las cuales ya están incluidas en el cómputo anterior, de asignación por depósitos. En la línea del contorno madrileño de Aluche a Móstoles, llegaron a circular unidades de lunas frontales altas, sin el remolque intermedio, hasta la llegada de nuevos lotes constructivos.

Una característica de estas unidades de lunas frontales altas, era que la parte superior del testero, era de color azul, y que no prolongaban la franja de color amarillo superior en el testero, a diferencia de las demás unidades de lotes constructivos posteriores.

Las unidades comprendidas desde la 440.001 a la 440.079, y subserie "chopper" 440.501 y 440.502, además de tener las lunas frontales altas, tenían los techos de todos los coches que formaban la composición, con estriado, el cual fue eliminado a los pocos años, debido a problemas de corrosión y oxidación, principalmente ocasionados por al agua de la lluvia; colocándose una plancha de acero sobre los techos, para recubrir el estriado con el cual habían salido de fábrica.

Todas las unidades de lunas frontales altas, habían salido de fábrica sin el piloto inferior de posición en los testeros, ya que la normativa de circulación de RENFE, no lo exigía en ese momento, motivo por el cual, hubo que hacerles un añadido, posteriormente, para añadir, por motivos de seguridad en la circulación, estos pilotos de posición inferiores en los testeros, a través de un empalme desde los enganches schafemberg en los bajos de los testeros, estos nuevos pilotos de posición provisionales, serían popularmente conocidos entre los aficionados como "farolillos". Algunas unidades, recibieron estos pilotos nuevos de posición directamente en la chapa, junto a las luces de posición, sin necesidad de colocar "farolillos".

La primera modificación importante en las unidades de lunas frontales altas, vendría entre mediados y finales de la década de los ochenta del siglo pasado, cuando las lunas frontales altas que de origen equipaban estas unidades, serían reemplazadas por las nuevas lunas blindadas, en la mayoría de las unidades, a imagen y semejanza de las lunas que, de origen equipaban las unidades de lotes constructivos más recientes, si bien, esta operación se prolongaría en algunas unidades, principalmente las asignadas al depósito de Madrid-Fuencarral, hasta finales de los años noventa, e incluso, en algunas unidades, ni tan siquiera se llegarían a reemplazar, siendo reformadas directamente como 440R, o 470. Estas lunas, además de aumentar el confort del maquinista, pues se ganaba en insonorización, aumentaban su seguridad, al eliminar las pequeñas lunetas térmicas antivaho, y dotar las cabinas de conducción con unas nuevas lunas blindadas fuertes ante casos de apedreamiento, las cuales evitaban su astillamiento, en caso de rotura. Estas lunas, además, equipaban unos estores regulables, de protección contra el sol, para evitar el deslumbramiento del maquinista, con lo cual aumentaba la seguridad en la conducción. Paralelamente a esta sustitución de lunas, las unidades afectadas por esta modernización también reemplazaban el "farolillo", si todavía lo conservaban, por el nuevo piloto de posición inferior, ya insertado en la chapa, con lo cual, el aspecto exterior de estas unidades de lunas frontales altas, se había asimilado a las unidades de los últimos lotes constructivos. Esta modernización fue llevada a cabo, principalmente, en los talleres del TCR de Valladolid.

Según la asignación de unidades por depósitos, correspondiente al año 1.987, todas las unidades de lunas frontales altas, asignadas al depósito de Barcelona-S.A.C, se vieron afectadas por esta modernización, si bien, previamente, dos unidades habían reemplazado ya sus lunas frontales altas, por otras lunas similares a las unidades de lotes constructivos intermedios, estas lunas no eran blindadas, y el motivo de su sustitución, fue por accidente (la 440.013), e incendio (la 440.026). Estas dos unidades también recibirían las lunas frontales blindadas, con posterioridad. Todas las unidades de la dotación de Barcelona-S.A.C, con lunas frontales altas, las tenían reemplazadas ya por las lunas frontales blindadas, conservando su color original azul con franjas amarillas, y en el momento de recibir, los por aquel entonces, nuevos colores de la UNE de Cercanías, ya no quedaba en dicho depósito ninguna unidad con las lunas frontales altas, siendo la primera unidad de dicho depósito en recibirlos, la 440.080. Si bien, se puede mencionar como dato curioso, que durante el verano del año 1.991, aparecieron por Barcelona, tres unidades con lunas frontales altas, cedidas temporalmente para los meses estivales, por el depósito de Madrid-Fuencarral, para reforzar el servicio a las playas, estas unidades fueron las 440.118, 119, y 141. Estas tres unidades generaron las protestas de los maquinistas de Barcelona, los cuales se negaron a conducirlos, alegando motivos de seguridad, por no tener las lunas frontales blindadas, para un servicio a prestar en una zona en la cual, que de por sí, lamentablemente en aquella época, eran muy habituales los apedreamientos a los trenes, concretamente en el tramo entre Cubellas y Segur de Calafell, en la línea de Barcelona-S.A.C, a San Vicente de Calders.

A las unidades asignadas al depósito de Sevilla-San Jerónimo, se les fueron reemplazando las lunas con mayor lentitud, tanto es así que algunas unidades fueron recibiendo los nuevos colores de la UNE de Cercanías, manteniendo todavía las lunas frontales altas, sustituyéndose con el paso de los años, en la totalidad de la dotación. A las unidades con lunas frontales altas asignadas al depósito de Madrid-Fuencarral (de la 440.100 a la 440.143, y la 440.501, así como alguna unidad más, de la dotación de Barcelona-S.A.C, que sería requisada por Madrid a finales de la década de los ochenta del siglo pasado, para hacer frente al incremento de la demanda en los servicios de Cercanías de Madrid), se tardó bastante en reemplazar las lunas, tanto es así que, en la mayoría, pero no en la totalidad de las unidades, se optó por prolongar la franja amarilla superior en el testero, conservando las lunas frontales altas. Prácticamente toda la dotación de Madrid-Fuencarral fue pintada con los nuevos colores de la UNE de Cercanías, conservando las lunas frontales altas, a pesar de que, en alguna unidad, se había eliminado el departamento furgón, por un nuevo departamento para los viajeros (como por ejemplo la 440.089, en la cual se practicó además, una modernización interior que no prosperó). Si bien, con paso de los años, las lunas frontales altas serían reemplazadas por las nuevas lunas blindadas, de una manera más tardía, siendo el último ejemplar que las conservó, la 440.108, hasta finales de los años noventa del siglo pasado. Digno de mención es, el caso de la 440.131, que todavía conservando sus lunas frontales altas, recibió un nuevo esquema de prueba que no prosperó, basado en los colores que iban recibiendo las unidades "suizas" modernizadas como serie 435, que consistía en testeros de color amarillo, y laterales de color blanco y gris.