

EL PLAN DE MODERNIZACION, EN MARCHA



● El parque de coches de madera ha disminuido en 862 unidades durante los últimos cuatro años.



● Se han suprimido sesenta trenes de bajo rendimiento.

UNA de las premisas del Plan de Modernización es la supresión de la tercera clase. Este proceso iniciado hace ya unos cuatro años culminará en el actual. Con ello los ferrocarriles españoles adoptarán la norma de las dos clases vigente en el resto de Europa. Este retraso está en buena parte justificado por la necesidad de realizar dicho cambio de forma gradual para paliar en lo posible las consecuencias económicas de dicha medida sobre los usuarios de la clase más popular. Por otra parte, el cambio implica una evidente mejora en la calidad del servicio, avalada precisamente por esta evolución que permite sustituir los

el parque de coches desde la implantación del Plan de Modernización, según puede apreciarse en el cuadro siguiente:

A la vista de estos datos es precisa una aclaración. Aparte la indiscutible mejora que supone la sustitución de los coches de madera, con toda su secuela de incomodidades, podría parecer a simple vista que su disminución no ha sido compensada en toda su amplitud con el correspondiente aumento de coches metálicos. La realidad es que los nuevos trenes automotores, tanto de cercanías, como regionales y de largo recorrido, permiten por su mejor utilización ofrecer prácticamente el mismo número de plazas a

Después se sustituyó un gran número de trenes de carácter regional e interregional (dentro de esta denominación pueden incluirse también varios de largo recorrido) por unidades Diesel: Talgo, Ter y Ferrobuses.

Por último, la fase actual prevé la sustitución de la tercera clase en los trenes de cercanías y de tipo local, que en su mayor parte se sustituirán por nuevos Ferrobuses y unidades eléctricas bi-tensión.

Desde 1966 se han suprimido 60 trenes por medio de una acción de tipo económico en la que se ha tenido en cuenta fundamentalmente su bajo rendimiento. Puede afirmarse de los trenes suprimidos, que no solo era antieconómico mantenerlos sino ilógico, una vez suprimida de ellos la tercera clase. Es el caso, por ejemplo, de determinados Correos que al ser de composiciones del tipo de los Expresos, no serían utilizados por el público que elige para sus desplazamientos, en iguales condiciones de oferta de categoría de plazas, los trenes más rápidos. No obstante, incluso al suprimirse este tipo de trenes se han creado otros complementarios en recorridos parciales de su antiguo servi-

EN 1968 DESAPARECERA LA TERCERA CLASE

coches de tercera por automotores, unidades eléctricas o coches más cómodos de segunda clase.

INTERES TECNICO. Desde el punto de vista técnico para la economía de los gastos de explotación de la Red, la disminución de los tipos de coches de tres clases a dos presenta también indudables ventajas. Una de las más importantes es la unificación del material, lo que facilita las reparaciones y la conservación en general. Dada la distribución del parque, la supresión de la tercera clase supone una tendencia hacia la clase única, a dichos efectos técnicos, pues la inmensa mayoría de los coches serán ahora de segunda clase.

EVOLUCION DEL PARQUE. En este aspecto es reveladora la evolución seguida por

los viajeros, con el atractivo suplementario de un mejor servicio.

PROGRAMA. La supresión de la tercera clase, que se tiene la esperanza de poder llevarla a cabo en el presente año, obedece por supuesto a un largo proceso planificado del que, en la actualidad, asistimos a la última etapa. Dicho proceso se ha desarrollado en las siguientes fases. Al iniciarse el Plan de Modernización, una de cuyas premisas era —como se ha indicado— la supresión de la tercera clase, se realizó un balance del parque de coches de viajeros para contar con los datos necesarios al programa. La etapa siguiente —primera del proceso— fue eliminar la tercera clase en todos los trenes de largo recorrido, de composición metálica, empezando por los Rápidos y Expresos.

cio, donde era mayor su utilización, para no perjudicar al usuario.

En suma, la operación de suprimir la tercera clase vive ya sus últimas jornadas. Con ella se cumple uno más de los objetivos sociales del Plan de Modernización, que en definitiva contribuyen, tanto como los técnicos, al progreso del ferrocarril.

F. S.

(Fotos Sanz.)

● Y el de coches metálicos aumentó en 312.



PARQUE DE COCHES Y AUTOMOTORES

A ñ o s	C O C H E S				A U T O M O T O R E S					
	Madera		Metálicos		T A F		T E R		Ferrobuses	
	2 ejes	4 ejes	2 ejes	4 ejes	M	R	M	R	M	R
Enero 1.965	768	1.388	100	1.089	50	20	6	6	47	94
id 1.966	278	1.364	100	1.313	48	20	34	34	61	122
id 1.967	215	1.280	100	1.369	48	20	60	60	61	122
id 1.968	191	1.103	100	1.401	48	20	60	60	102	163