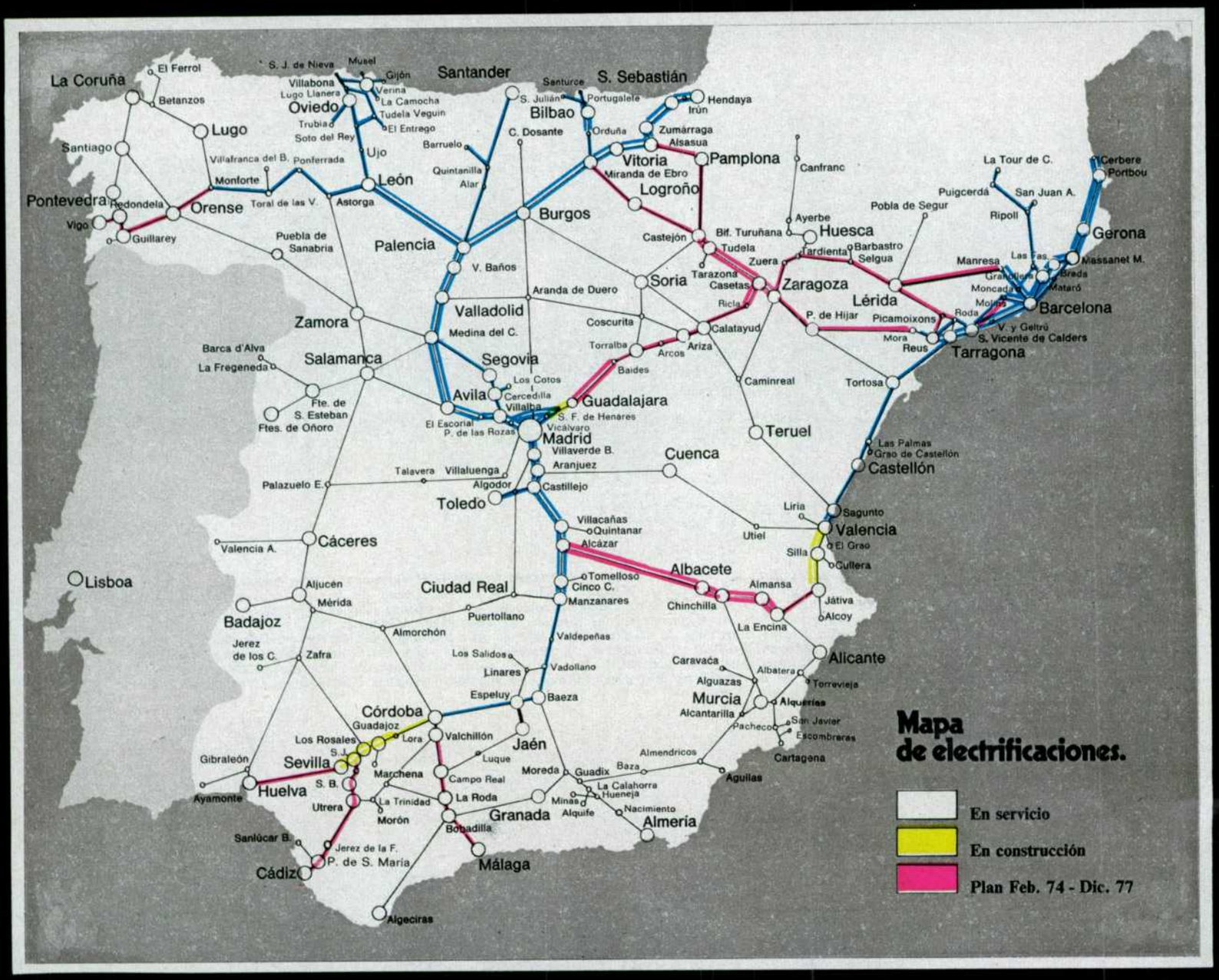
# Plan de Electrificacio




**EL Plan de Electrificaciones de RENFE 74-77, recientemente aprobado por el Consejo de Ministros, supone un paso adelante en la doble política de la Red de ofrecer mejores servicios ferroviarios, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías, y ajustar su gestión a criterios auténticamente empresariales.**

La tracción eléctrica representa para el usuario —especialmente de los servicios de viajeros— mejores características en cuanto a comodidad, limpieza, nivel de ruido y velocidad, y, por otra parte, el ferrocarril electrificado está en mejores condiciones de incorporar las nuevas tecnologías. Si, además, desde el punto de vista de empresa, la tracción eléctrica origina un menor costo por tonelada-kilómetro transportada, no cabe duda de la conveniencia de electrificar todas aquellas líneas por las que el volumen de tráfico transportado lo justifique.

A pesar de esta evidencia, el crecimiento del número de kilómetros electrificados en los últimos diez años ha sido lento, debido, principalmente, a que los recursos financieros puestos a disposición de RENFE han debido ser aplicados a atender cuestiones inaplazables para el mantenimiento, en las mejores condiciones posibles, de los servicios (renovación de vía, nuevo material motor, mejoramiento de estaciones, personal, etc.).

Es ahora, tras dos años de notable aumento del tráfico como consecuencia del Plan 72-75, cuando resulta aconsejable emprender un amplio plan de electrificación viaria, en función no sólo de la calidad de los servicios, sino también de la propia rentabilidad del mismo.

Si las razones de calidad de servicio y expectativas de tráfico ferroviario en los próximos años no fuesen de por sí suficientes, ha venido a sumarse a ellas, ahora, la actual coyuntura mundial de crisis en el sector pretrolífero, que inclina definitivamente la balanza hacia la absoluta necesidad de este Plan de Electrificación, en cuya realización —en virtud de su máximo interés público— RENFE pondrá el concurso de sus medios y de sus hombres; en definitiva, de su «voluntad en marcha».

# nes de RENFE 1974-77

- **Se electrificarán 2.800 kilómetros.**
- **Con ello, la proporción de líneas con dicho sistema se elevará del 27 al 42 por 100.**
- **Las inversiones previstas superan los 18.000 millones de pesetas.**

## DESCRIPCION DE LA RED FERROVIARIA NACIONAL

Al 31 de diciembre de 1973, la Red viaria de RENFE alcanzaba 13.415 kilómetros en total, de los cuales 11.363 eran de vía sencilla y 2.052 de vía doble.

El total de kilómetros electrificados y en operación en esta fecha ascendía a 3.433 kilómetros, encontrándose en período de montaje 341,3 kilómetros (reducidos a vía sencilla) en los tramos de:

| | Vía sencilla | Vía doble |
|---|---|---|
| Cercedilla-Cotos | 18,5 | — |
| Córdoba-Lora del Río | 75 | — |
| Lora del Río-Sevilla-Plaza de Armas | | 61 |
| San Jerónimo-Sevilla-San Bernardo | | 6 |
| Madrid - Guadalajara | — | 56,9 |

## EL PLAN DE ELECTRIFICACIONES DE RENFE

A la vista de la longitud de vía electrificada en la actualidad, de los aumentos de tráfico que se prevén en el transporte ferroviario y de su menor consumo de energía, se ha preparado el Plan de Electrificaciones de RENFE, que abarca el período 1974-1977. Este Plan, a propuesta conjunta de los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, ha sido aprobado en el Consejo de Ministros que ha tenido lugar el 15 de marzo de 1974.

Con anterioridad a dicho Plan, el total de kilómetros electrificados, incluyendo las obras en curso, suponían el 27 por 100 del total de la Red.

El Plan de Electrificaciones de RENFE 74-77 prevé electrificar otros 2.800 kilómetros, con los cuales la proporción se elevará del 27 al 42 por 100. Este Plan completa prácticamente la electrificación de toda la Red Básica e incluye además ciertas líneas de la Red Complementaria en las que está justificada la electrificación, bien por la elevada densidad de tráfico o bien para unificar la tracción en determinados tramos.

Como se observa en el mapa anterior, se consiguen los enlaces en tracción eléctrica de Cataluña con Vascongadas y de Madrid con Cataluña y Valencia. Además se prolongan algunas de las líneas ya electrificadas, en Andalucía y Galicia, de forma que se unifica la tracción de origen a extremo y quedan totalmente electrificados los principales ejes ferroviarios.

El Plan de Electrificaciones comprende también diversas obras de aumento de capacidad, necesarias para hacer frente a los incrementos de tráfico previstos. Dichas obras consisten en la instalación de segunda vía en los trayectos de Molins de Rey-San Vicente de Calders (61 kilómetros) y Chinchilla-Almansa (60 kilómetros), así como la construcción de una nueva línea, en vía doble, entre Papiol y Mollet (24,5 kilómetros), que permitirá desviar el tráfico de mercancías en tránsito, que actualmente atraviesa Barcelona.

El cuadro adjunto detalla los kilómetros de cada tramo.

## OBRAS DEL PLAN DE ELECTRIFICACION 74-77

| Tramo | Kilómetros de vía: Doble | Unica | Total |
|---|---|---|---|
| Roda-Plana-Reus y Lérida-Plana | — | 120 | 120 |
| Zaragoza-Lérida | — | 184 | 184 |
| Miranda-Castejón | — | 146 | 146 |
| Castejón-Zaragoza | 93 | — | 186 |
| Guadalajara-Baides | 67 | — | 134 |
| Baides-Ricla | — | 157 | 157 |
| Ricla-Casetas | 47 | — | 94 |
| Alcázar-Chinchilla | 149 | — | 298 |
| Chinchilla-Játiva | 79 | 58 | 216 |
| Manzanares-Puertollano y Espeluy-Jaén | — | 103<br>32 | 135 |
| Córdoba-Málaga | — | 193 | 193 |
| Sevilla-Huelva | — | 110 | 110 |
| Sevilla-Cádiz | — | 157 | 157 |
| Monforte-Vigo | — | 178 | 178 |
| Lérida-Manresa | — | 118 | 118 |
| Zaragoza-Caspe | — | 112 | 112 |
| Caspe-Mora | — | 78 | 78 |
| Castejón-Alsasua | — | 141 | 141 |
| Suma | 435 | 1.887 | 2.757 |

### OBRAS COMPLEMENTARIAS

| Trayecto | Kilómetros de vía: Doble | Unica | Total |
|---|---|---|---|
| Doble vía Molins de Rey-San Vicente Calders | — | 61 | 61 |
| Doble vía Papiol-Mollet | 24 | — | 48 |
| Doble vía Chinchilla-Almansa | — | 60 | 60 |
| Suma | 24 | 121 | 169 |

## INVERSIONES PREVISTAS

La inversión global asciende a 18.174 millones de pesetas, cuya distribución anual será en resumen:

1974: 2.398 millones de pesetas.
1975: 6.163 millones de pesetas.
1976: 6.874 millones de pesetas.
1977: 2.739 millones de pesetas.

## VENTAJAS ADICIONALES DEL PLAN

La conveniencia y oportunidad del Plan de Electrificaciones RENFE 74-77, queda demostrada, de un lado, porque se presenta como el único camino deseable para atender una demanda que se prevé creciente en los próximos seis años, y de otro, porque se consiguen importantes reducciones en el coste de operación de la Red.

Cabe mencionar, sin embargo, otras ventajas adicionales, que, aunque no figuran en la operación ferroviaria, suponen un notable beneficio para la comunidad. Son, entre otras: una menor necesidad de importación de crudos por este concepto, la utilización de energía producida en el país con garantía de continuidad y suministro, y una contribución a la política del Gobierno en el sentido de emplear fuentes energéticas de menor coste y mayo rendimiento.

Finalmente, RENFE no puede olvidar que entre el bien de la comunidad se encuentra el bien de 75.000 hombres del ferrocarril y de sus familias. El nuevo Plan de Electrificaciones dará oportunidad a muchos ferroviarios de tecnificarse aún más —aumentando de esta forma su valía profesional— y permitirá la incorporación paulatina de técnicas, que ofrecerán nuevos puestos de trabajo, hacia los que canalizará el personal que haya de reconvertirse.

El Plan de Electrificaciones de RENFE representa, pues, una promesa de desarrollo tanto para el conjunto del país como para el propio personal de RENFE.