

LOS COCHES CORAIL, LOS PRIMEROS EN HABILITAR ZONAS DE FUMADORES

Renfe amplía las restricciones para fumar en los trenes

A lo largo del tiempo la situación para los fumadores se ha ido haciendo cada vez más difícil desde que en 1982 un Real Decreto establecía la prohibición de fumar en todos los vehículos en los que hubiera la posibilidad de viajar sin plaza de asiento, a la vez que se delimitaba el espacio donde ello era posible, en coches con la separación pertinente.

Si repasamos el pasado de nuestros transportes ferroviarios, nos encontramos que en 1980 los Coche Corail, alquilados por Renfe a los ferrocarriles franceses, para cubrir los incipientes Trenes Intercity, en ellos aparecía por primera vez una separación entre zona de fumadores y no fumadores. Se daba el caso curioso de que en estos vehículos, que eran del tipo salón con pasillo central, la prohibición era solamente en medio coche y la delimitación se establecía con mamparas de vidrio que no cerraban el pasillo, por lo que el humo podía pasar de una zona a otra. Bien es verdad que al ser vehículos climatizados con renovación de aire, la concentración de humos no llegaba a ser molesta, pero la separación total no llegó a producirse hasta el año siguiente.

Fevé por su parte prohibió a partir del 15 de junio de 1982, que se fumara en todos sus trenes, ya fueran automotores o composiciones de material remolcado.

Con la aparición del Talgo Pendular en 1981, Renfe establece ya una delimitación to-



Interior electrotren 443.

Desde el 1 de febrero, en la práctica totalidad de los trenes de Renfe no se puede fumar, ya que a la prohibición existente en Cercanías y Regionales, se extiende ahora a todos los trenes de Grandes Líneas cuyo viaje dure menos de cinco horas.

tal entre coches de fumadores y de no fumadores gracias a la menor disponibilidad de plazas por vehículo, 26 plazas en

principio se dedicó a los fumadores el coche central, igual que en las Unidades Eléctricas 440.

En otros trenes, las soluciones eran difíciles porque sectorizar un coche completo para fumadores suponía una merma importante de plazas para no fumadores, dentro del total de las ofrecidas en la composición, como era el caso de los Electrotrenes 432 y 444, en los que además había plazas de primera y segunda clases. Dividir cada coche en departamentos nunca llegó a realizarse, al estar prevista la transferencia de estos vehículos de Largo Recorrido, a Regionales donde al ofrecer al viajero clase única, se dedicaba a los fumadores el coche central.

En 1992 con la entrada en servicio de los trenes Ave y posteriormente el Euromed, la separación entre fumadores y no fumadores se establece en composiciones de mayor capacidad, lo que permite asignar un coche de cada clase a los fumadores, con el coche cafetería en el centro de la composición. Curiosamente cuando hay gran demanda de plazas muchos no fumadores deben ocupar plazas en los coches de fumadores, porque la demanda de estos tiende a disminuir, en vista de la publicidad negativa que cada vez con mensajes más directos, se aplica a las cajetillas de tabaco, lo que deriva en una mayor concienciación de la sociedad, en la certeza de que los cigarrillos afectan seriamente a la salud. **Miguel Cano Lopez-Luzzatti** □