

España en líneas

El ferrocarril fue en el siglo pasado el gran motor de la revolución industrial. Con la convicción de que el tren era portador también del progreso, cada inauguración de línea ferroviaria se celebraba con una entusiasta fiesta popular. En España, la construcción de ferrocarriles se tuvo que enfrentar a una orografía difícil y a un gran atraso económico. Aún así, a finales de siglo, y por iniciativa de las compañías privadas, se había

construido una red ferroviaria de más de 13.000 kilómetros de líneas, de los que 2.100 kilómetros eran de vía estrecha. Las dificultades económicas llegaron con el nuevo siglo, empezando un declive que concluye en 1941, con la nacionalización de los ferrocarriles y la creación de Renfe. Tras la reconstrucción y modernización de la red, en los años sesenta, el ferrocarril pierde protagonismo y no es hasta esta última década de nuestro siglo, cuando inicia su recuperación, con la puesta en servicio de nuevas líneas de alta velocidad, velocidad alta y cercanías.



EL HONOR CUBANO

En el momento en que aparecen los primeros ferrocarriles en Europa, España tenía un sistema de transportes muy rudimentario, con apenas 4.000 kilómetros de carreteras. A pesar de ello, el nuevo y revolucionario ferrocarril encontró en sus primeros años muchas dificultades, que retrasaron su desarrollo. Entre ellas, falta de capital, desconocimiento técnico, atraso económico en general, dificultades geográficas, y sobre todo, la indiferencia por parte de las autoridades, cuando no una actitud hostil. Todo ello hizo que fracasaran los primeros proyectos, pese a que ninguno era de coste elevado.

En 1829, cuatro años después de la inauguración del primer ferrocarril del mundo,

se presenta al Gobierno español la primera solicitud de construcción de una línea ferroviaria. Su promotor era el comerciante gaditano, José Díaz Imbrechts, quien quería construir una pequeña línea de 6 kilómetros, para unir Jerez y el Muelle del Portal. Pensada para el transporte de vino que se exportaba a Inglaterra, esta línea no se construyó por falta de apoyo del Ayuntamiento, que alegó escasez de fondos públicos.

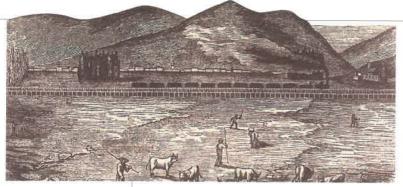
El segundo intento también surgió en Jerez, en este caso para unir esta ciudad con el puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. La falta de ayudas municipales dio también al traste con este ferrocarril. Fracasó igual-

mente, en este caso por la insurrección carlista, la concesión en 1832 de un ferrocarril desde Bilbao hasta Burgos. En 1834 en Cataluña se otorgaba la concesión para una línea pensada para el transporte de almendras, que debía unir Reus con Tarragona. Una vez más, la falta de ayuda financiera, impidió su realización.

Estos proyectos frustrados concedieron al entonces territorio español de Cuba, el honor de poner en marcha el primer ferrocarril. Fue en 1837 con un tramo de 28 kilómetros entre La Habana y Bejucal, de la futura línea hasta Güines. Este tren, pensado para el transporte de caña de azúcar, fue pionero también en Iberoamérica. Para su explotación se utilizaron locomotoras y vagones procedentes de Estados Unidos.

El primer ferrocarril español circuló en la entonces colonia de Cuba en 1837, para el transporte de caña de azúcar.





El desarrollo del ferrocarril en España fue lento debido a la difícil orografía, escasa densidad de población, débil desarrollo económico y turbulencias políticas de la segunda mitad del siglo XIX,

Hasta 1844 no aparece en España el primer texto legislativo relativo a los ferrocarriles. En él se fijaba el peculiar ancho de 1.67 metros.

EL INFORME SUBERCASE

Mientras, en España el ferrocarril era ya, para la burguesía liberal, un instrumento claro de progreso y modernización al que no estaba dispuesta a renunciar. Las múltiples solicitudes para su construcción, el interés de la opinión pública y el desarrollo de las redes ferroviarias en otros países, obligó al Gobierno a definir una política ferroviaria. Para ello, se encarga la elaboración de un informe a los ingenieros Juan Subercase, José Subercase y Calixto Santa Cruz.

El estudio que se redactó -conocido como el informe Subercase- estaba basado en las experiencias extranjeras y concluía en la conveniencia de que fuera el Estado quien construyera los ferrocarriles, aunque en su defecto recomendaba que si se recurría a la iniciativa privada, fuera "bajo condiciones que conciliaran las pretensiones siempre exageradas de las compañías, con los intereses públicos".

El mismo informe recogía además una serie de recomendaciones técnicas, entre las que se incluía la utilización de los seis pies castellanos para el ancho de vía. Es decir, se recomendaba el ancho de 1,67 metros, mientras toda Europa construía sus ferrocarriles con 1,43 metros. Los ingenieros pensaban que un mayor ancho facilitaría locomotoras más potentes y veloces.

Un error, sobre la potencialidad futura del funcionamiento del ferrocarril, que resulta más grave si se tiene en cuenta que en esa época, el 60 por ciento del comercio exterior se realizaba con Francia, Gran Bretaña y Alemania.

El informe fue, en definitiva, la base del primer decreto de ferrocarriles, que se promulgó en 1844. Este texto es la carta fundacional de los ferrocarriles españoles. En ella se fijaron temas de vital importancia para el ferrocarril como sus condiciones de financiación y técnicas. En lo que afecta a las primeras, se establecía un sistema combinado de iniciativa privada y concesión pública. Los promotores privados construían los ferrocarriles -bajo una serie de condiciones técnicas y tarifarias- y recibían beneficios fiscales y subvenciones por kilómetros construidos. En cuanto a las técnicas, además del ancho de vía se decidían aspectos constructivos como gálibo de túneles, pendientes, curvas, etc.

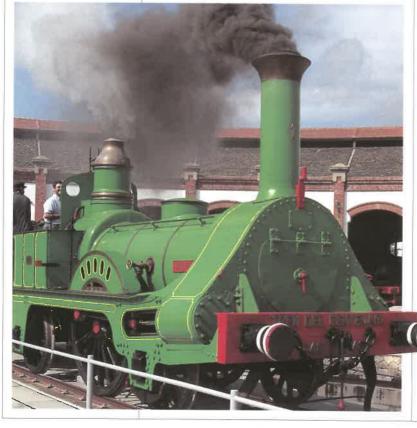
DE BARCELONA A MATARÓ

El 28 de octubre de 1848 se inaugura en Barcelona el primer ferrocarril peninsular que unía esta ciudad con Mataró. Las obras habían corrido a cargo de ingenieros ingleses, quienes también suministraron el material rodante, procedente de Inglaterra. Los trabajos más difíciles fueron la construcción del túnel de Mongat y el puente de madera sobre el río Besós.

Salvadas todas las dificultades, el ferrocarril se inauguró triunfal para admiración y entusiasmo de autoridades, cronistas y público en general. El tren estaba compuesto por veinticinco coches en los que se alojaron a novecientas personas. La locomotora remolcó una carga de 130 toneladas.

El servicio en los meses sucesivos fue un éxito. El tren tenía una velocidad comercial de 40 km/h y de 60 km/h los trenes directos. La composición normal del tren era de un coche de primera, dos de segunda, tres de tercera y un furgón.

Tres años más tarde se ponía en servicio el



ferrocarril entre Madrid y Aranjuez, promovido por el Marqués de Salamanca. A la ceremonia de inauguración de este ferrocarril, que partía de Puerta de Atocha en Madrid, asistieron los reyes de España, lo que dio mayor boato a la celebración.

El tercer ferrocarril inaugurado fue el de Valencia a Játiva, construyéndose por tramos entre 1952 y 1954. En estos años se empezaba el estudio de la primera línea proyectada únicamente para mercancías, pensada para unir el centro carbonero de Langreo con el puerto de Gijón.

En los primeros años cincuenta, el ferrocarril fue creciendo con la inauguración de pequeñas líneas de carácter local en distintos puntos de nuestra geografía, principalmente en Cataluña. Eran obra de pequeñas compañías independientes. Para proyectos más ambiciosos hubo que esperar todavía unos años. El propio George Stephenson, invitado en 1845 por financieros ingleses a visitar nuestro país, juzgó una empresa muy arriesgada el proyecto de unir la capital con algún puerto de la cornisa Cantábrica.

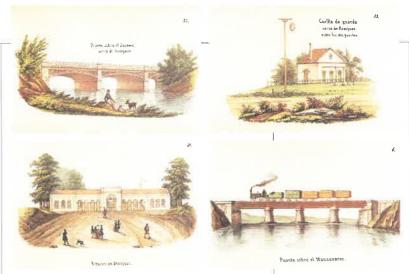


LAS GRANDES COMPAÑÍAS

En 1855, España disponía de 405 kilómetros de red. Fue en este mismo año, tras la revolución liberal, cuando se promulgó, bajo el Gobierno de Espartero, la Ley General de Ferrocarriles.

Esta Ley daba al capital extranjero -para sus inversiones en España- grandes facilidades como subvenciones, libre importación de material, garantías en caso de guerra y concesiones a 99 años. La oportunidad de negocio no fue desaprovechada y el resultado fue el nacimiento de las grandes compañías ferroviarias, que dieron un impulso definitivo a la construcción de la red.

Las dos compañías que surgieron fueron de capital mayoritariamente francés. La primera fue la de Madrid-Zaragoza-Alicante, MZA, que se creó en 1856, auspiciada por los Rothschild, capitalistas que participaron



también de forma activa en la construcción de ferrocarriles en Austria y Francia. Formaba parte también de la Compañía MZA la sociedad de crédito francesa Grand Central y el Marqués de Salamanca. Entre sus principales concesiones estaban las líneas de Madrid-Alicante, Madrid-Zaragoza y Córdoba-Sevilla. MZA empezó su política de expansión en 1875, adentrándose en Andalucía y Extremadura y afianzándose en la zona levantina.

En 1858 nacía la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España con la concesión de la línea Madrid-Irún y de la mano de la familia francesa Pereire, que disponía de concesiones también en Francia, Centroeuropa y Rusia. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España fue la primera que inició su expansión cuando en 1874 adquirió el ferrocarril de Alar a Santander. En años posteriores siguió una política de absorciones, que le permitió tan-

Las compañías de Norte, MZA y Andaluces, llegaron a explotar casi los dos tercios de toda la red de ancho ibérico.





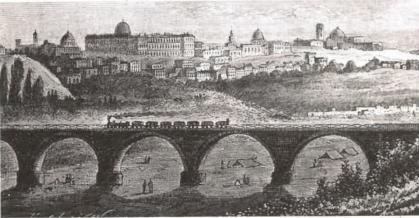
Las inauguraciones de líneas tenían siempre un carácter festivo y popular. Cientos de personas celebraban el acontecimiento con brindis, banquetes y música.

to entrar en Cataluña, como afianzarse en su vocación de dominar las comunicaciones con los puertos de la cornisa Cantábrica.

Otras pequeñas compañías -casi una veintena- surgieron en los siguientes años a la promulgación de la Ley del 55. Entre las

más importantes, de capital español, estaban la de Barcelona a Zaragoza y la de Tarragona a Valencia y Almansa.

En 1875 había surgido en Cataluña también por la suma de pequeños ferrocarriles, la compañía de Ferrocarriles de Tarragona-Barcelona-Francia, que fue absorbida por MZA en 1889.



España adoptó el sistema de concesión de licencias para la construcción y explotación de ferrocarriles, aunque el Estado mantenía un control sobre los mismos. En otros países como Gran Bretaña, una política liberal permitió que la iniciativa privada construyera su red ferroviaria. El resultado fue la proliferación de líneas -a veces incluso tendidas en paralelo- sin una planificación de red de conjunto.

EL AVANCE DE LA RED RADIAL

Las compañías dieron un fuerte empuje a la construcción de líneas ferroviarias que en pocos años formaron una red, de carácter radial, que alcanzaba a todo el país. Si en los diez años anteriores a 1855 se habían puesto en explotación 405 kilómetros, en los diez siguientes se abrieron al servicio 4.756 kilómetros. En 1865, España ocupaba el tercer lugar de Europa en cuanto a kilómetros de red, después de Inglaterra y Francia.

Con la construcción de la grandes líneas, como la de Madrid a Irún, Madrid a Alicante o Barcelona a Zaragoza, la red básica española quedaba prácticamente completa. Sin embargo, las expectativas económicas de las compañías no se cumplían quizás debido al escaso desarrollo económico del país- y éstas se vieron en la necesidad de pedir subvenciones al Estado. Las dificultades económicas frenaron el desarrollo de la red.

Fue en 1877 cuando se aprobó una nueva Ley General de Ferrocarriles, que vino a dar un renovado impulso a la construcción de líneas de ferrocarril. En esos momentos, Madrid constituía el punto central de la trama ferroviaria, que partía del centro hacia los diversos puntos de la periferia. Con este esquema básico, se trataba entonces de corregir los desequilibrios que se habían producido en el diseño de las líneas. Así, se proponía de nuevo la construcción de alrededor de 3.300 kilómetros más de líneas ferroviarias. Fundamentalmente, los objetivos eran compensar la red radial con algunas líneas transversales y dotar de ferrocarril al oeste de España.

La Ley abrió nuevas perspectivas al permitir la construcción de líneas -las que no se encontraban en el Plan General- con un ancho inferior al de 1,67 metros. Se abrió

paso así a la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, generalmente de ancho métrico, más baratos en tanto en su construcción como en su explotación. Al amparo de esta disposición, surgieron muchas pequeñas compañías que crearon pequeñas redes de ancho métrico, independientes de la vía ancha, sobre todo en la Cornisa Cantábrica y en la zona de Valencia. En 1912, debido a este empuje, existían en España alrededor de 3.000 kilómetros de vía estrecha, una cifra igual a una cuarta parte de la red de vía ancha.

Con arreglo a esta Ley de 1877, en el último cuarto de siglo se construyeron en España alrededor de 7.500 kilómetros más de ferrocarriles, de ellos, 5.500 kilómetros en ancho normal.

El año 1877 coincidió también con la creación de la tercera gran compañía ferroviaria española, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, de capital español y francés. Su creación es fruto de la fusión de otras compañías menores que disponían de líneas en la región andaluza y una línea aislada que unía Alicante con Murcia. Al contrario que las compañías del Norte y MZA, que extendían su red principalmente con conexiones desde Madrid, Andaluces carecía de un enlace con la capital.

Antes de terminar el siglo, en 1880, surge la Compañía de Madrid-Cáceres-Portugal, que un año más tarde inauguraría la línea entre Lisboa y Madrid.

El nuevo siglo termina con la red ferroviaria construida y dominada en su mayor parte por tres compañías importantes: Norte que sumaba 3.691 kilómetros, MZA que tenía 3.670 kilómetros y la Compañía de los Andaluces, que en tercer lugar alcanzaba los 1.500 kilómetros de línea.

El resto, un tercio de la red de ancho normal, estaba explotada por compañías menores, que disponían de líneas esparcidas por diferentes puntos de nuestra geografía y que sobrevivieron, con mayor o menor fortuna, hasta la creación de Renfe. Ninguna de ellas, a excepción de la de Madrid a Cáceres y Portugal, llegaba a disponer de 500 kilómetros. La más antigua de estas pequeñas compañías era la de Medina del Campo-Zamora-Orense y Vigo, MZOV, siglas que hasta hace muy poco ostentaba todavía una de las grandes constructoras de nuestro país, nacida al amparo del ferrocarril.



La Ley General de Ferrocarriles de 1855 dio un fuerte impulso a la construcción de líneas ferroviarias, al facilitar las inversiones extranjeras en nuestro país.





En los años veinte se agudizaron las dificultades de las compañías ferroviarias. Bajo la dictadura de Primo de Rivera se aprobaron avudas económicas y se construyeron nuevos kilómetros de vías, aunque los fallos de planificación hicieron que una parte de ellos ni tan siguiera entraran en servicio, como ocurrió en la línea que partía de Olvera a Jerez de la Frontera, localidad de origen del general y que éste favoreció especialmente.

Durante la guerra, la censura militar impedía que fueran fotografiados puentes, estaciones y trenes. Tras la contienda, se creó Renfe, que se dedicó en los primeros años a la reconstrucción del ferrocarril.

EMPIEZA EL SIGLO XX

En 1901, la red española prácticamente alcanzaba los 13.000 kilómetros, más de 10.000 en vía de ancho ibérico y en torno a los 2.000 kilómetros en vía estrecha. La red ferroviaria está formada y se inicia entonces un período en el que el tendido de nuevas líneas se hace a un ritmo mucho más lento. En su mayor parte, las nue-

vas construcciones eran líneas de carácter local y en vía estrecha.

Con el nuevo siglo llegaron también las dificultades económicas para las compañías ferroviarias. La subida del precio del carbón, consecuencia de la I Guerra Mundial que se libraba en Europa, hizo que los costes de explotación del ferrocarril se dispararan. Además las compañías, que habían invertido en nuevas construcciones, se encontraban con unas instalaciones y máquinas viejas, que necesitaban renovarse. En estas circunstancias, las empresas se encontraban al borde de la quiebra. La crisis que planeaba sobre las compañías dio en llamarse el "problema ferroviario" muy debatido entre la opinión pública, los medios de comunicación y el Parlamento.

En 1918, expertos y técnicos de toda España se reunieron para intentar buscar soluciones al problema. El entonces ministro de Fomento, Francisco Cambó, propuso la nacionalización de las líneas, aunque cediendo la explotación del ferrocarril a las compañías. Por primera vez -aunque la propuesta finalmente no prosperó- se abría la posibilidad de que el Estado se hiciera cargo del ferrocarril, cuando ya éste no resultaba rentable a las empresas privadas.



ESTATUTO FERROVIARIO

La solución vino de la mano del Estatuto Ferroviario de 1924 que se aplicó bajo al dictadura de Primo de Rivera. En el Estatuto se preveían ayudas financieras a las compañías para la renovación de material e infraestructuras, se ajustaban las tarifas del ferrocarril a los costes de explotación y se formalizaba la aportación del capital público a las compañías.

Como consecuencia de este Estatuto, hasta 1930 se realizaron inversiones muy elevadas en el ferrocarril para las renovaciones de vía, instalaciones y material rodante.

Coincidiendo con esta fase, en 1926 se aprobó el Plan Preferente de Urgente Construcción de los Ferrocarriles en el que señalaban dieciséis nuevas líneas, que se consideraban indispensables para completar la red. La idea era proporcionar comunicaciones directas entre grandes ciudades, como entre Madrid y Burgos o entre Zamora y La Coruña, llevar el ferrocarril a comarcas donde éste era muy deficiente, como Alicante o Murcia y, por último, mejorar las comunicaciones con Portugal, a través de Plasencia a la frontera. En total se construyeron 600 nuevos kilómetros.

En esta época se dio un segundo paso importante hacia la nacionalización del ferrocarril. Fue con la creación en 1928 de la empresa pública, Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, que sumó 1.587 kilómetros. La Compañía del Oeste nació de la nacionalización de una serie de líneas pequeñas, dispersas por la geografía, a la que se sumó la línea de Madrid-Cáceres a Portugal. El Estado tomaba así las riendas del ferrocarril, cuando las compañías privadas abandonaban sus servicios o quebraban por sus dificultades económicas.

La aguda crisis económica de los años treinta interrumpió la construcción de líneas. De nuevo rebrota el problema ferroviario, que en 1936 la Guerra Civil vino definitivamente a solucionar de la peor manera posible: con la ruina total de las compañías. Durante la contienda, los ferrocarriles fueron el principal medio de transporte, quedando subordinados sus servicios a las necesidades militares de uno v otro bando. El desgaste, la falta de mantenimiento y los desperfectos de la guerra aceleraron la quiebra definitiva de las compañías. Terminada la contienda, el ferrocarril pasó definitivamente a manos del Estado que pagó una indemnización a las compañías e incautó las líneas, dando paso a la creación de Renfe.

CREACIÓN DE RENFE

En 1941 el Estado rescata todas las compañías con vías de ancho de 1,67 metros y las agrupa en la nueva empresa, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Renfe. Esta operación nacionalizadora fue la mayor de las realizadas en Europa hasta

esa fecha. En Alemania y Suiza los ferrocarriles estaban en poder del Estado, fruto del sucesivo vencimiento de las concesiones, y en Francia se había formado la SNCF en 1938, pero como una compañía en la que el Estado era socio mayoritario, pero no único. En Gran Bretaña la gran compañía estatal se formó en 1948.

En el momento de su nacimiento, la empresa cuenta con 12.401 kilóme-



1941: Una única red.

En Renfe se integraron las cuatro grandes compañías existentes, MZA, Norte, Andaluces y Oeste, está última de carácter público desde su constitución. También agrupó aquellas líneas de ancho nacional que ya estaban en manos del Estado con anterioridad a la creación de la empresa, y a 19 pequeñas compañías que tenían también el mismo tipo de ancho.

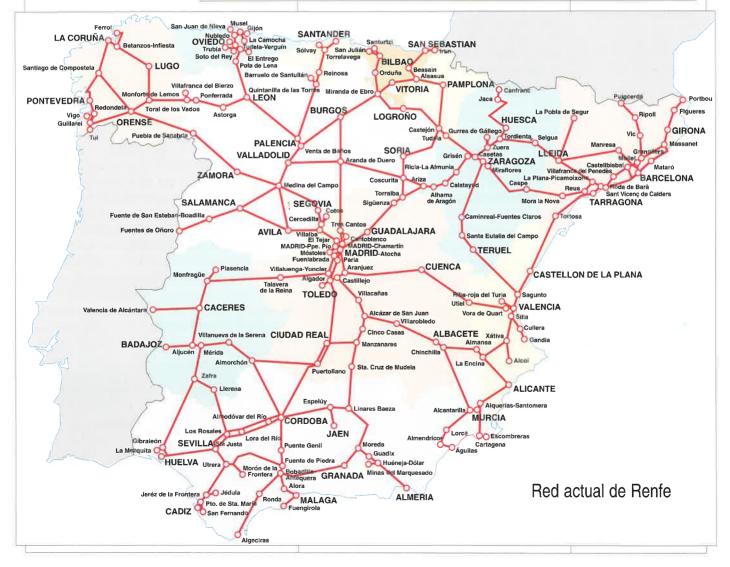
Compañías y líneas que formaron Renfe

- Caminos de Hierro del Norte de España (3.814 km)
- Madrid a Zaragoza y Alicante, M.Z.A. (3.655 km)
- Andaluces (1.617 km)
- Compañía Oeste (1.610 km)
- Central de Aragón (420 km)
- Santander-Mediterráneo (366 km)
- Zafra a Huelva (180 km)

- Lorca a Baza (168 km)
- Torralba a Soria (94 km)
- Murcia a Caravaca (78,6 km)
- Alcantarilla a Lorca (55 km)
- Baza-Guadix (52 km)
- Zafra- Portugal (47,4)
- Sevilla-Alcalá-Carmona (43 km)
- Puebla de Hijar- Alcañiz (32 km)
- Valencia-Aragón (30,8)
- Lérida a Balaquer (26,7 km)
- Silla a Cullera (25,4 km)
- Villacañas a Quintanar de la Orden (25 km)
- Cinco Casas a Tomelloso (19,7 km)
- Bilbao a Portugalete y Santurce (16 km)
- Triano (13 km)
- Villaluenga-Villaseca (13 km)

Total: 12.401, 6 kilómetros

Fuente: Miguel Muñoz. Renfe: Medio siglo de ferrocarril público.





Renfe se organizó en 1944 dividiendo la red -para la explotación de los servicios- la red en siete zonas con cabecera en Madrid, Valladolid, León, Bilbao, Barcelona, Valencia y Sevilla. Quedaban sólo unificados los departamentos centrales. Hoy el esquema de organización de la red está basado en la división por servicios de cercanías, regionales. estaciones, alta velocidad. etc..

tros de vía. Dadas las circunstancias en las que nace, Renfe tiene dos objetivos primordiales, la reconstrucción de todos los daños sufridos por la guerra y la implantación de una nueva organización única.

Ninguna de las dos tareas era fácil. La primera, por la falta de recursos económicos. España es una país con una situación social desgarrada en esos años, con una economía de subsistencia, fundamentalmente basada en la agricultura.

La segunda tarea se deriva de la necesidad de tener que unificar las distintas realidades que asumía. Valga como ejemplo, el señalar que Renfe se encontró con más doscientos modelos distintos de locomotoras, más de veinte reglamentos de circulación diferentes, más de treinta tipos de señales, etc.

En 1945, tras darse por terminados los primeros trabajos de reparación del ferrocarril, se prepara un plan ferroviario que se aprueba en 1949 bajo el nombre de Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes. Este Plan, también conocido con el nombre de Plan Guadalhorce, pues el presidente de Renfe era el conde de Guadalhorce, destinaba 5.000 millones de pesetas a la renovación de la red.

Entre las obras principales que se emprendieron estaban la sustitución y refuerzo de puentes metálicos, la ampliación de estaciones de clasificación de mercancías, la renovación de más de mil kilómetros de vía, instalaciones de seguridad y dotación de seña-

les luminosas en las líneas de más tráfico, etc. Y entre todas, quizás destaca por su trascendencia, el inicio de la electrificación de las líneas, actuación que puede decirse que concluye en los primeros años ochenta. El Plan General de Reconstrucción incluía también la renovación de material, con la adquisición de 200 locomotoras, 5.000 vagones y 400 coches de viajeros.

LA RECUPERACIÓN DE LOS CINCUENTA

Con este Plan en pleno apogeo, en los años cincuenta el ferrocarril empieza a recuperarse de los duros años de postguerra. En esta década se amplia y prorroga por dos veces el Plan General de Reconstrucción, en 1952 y 1955, dotándole con más recursos, en muy buena parte procedentes de la ayuda económica de los Estados Unidos.

La modernización del ferrocarril en la década de los cincuenta viene simbólicamente marcada por los primeros viajes del Talgo II de Madrid a Hendaya, un nuevo tren más rápido y confortable. Otra actuación emblemática de esta época para nuestro ferrocarril -por la importante mejora de servicio que supone- fue la primera renovación de vía con carril soldado, que da mayor confort a los viajeros y termina con el característico traqueteo del tren.

También la explotación ferroviaria dio un paso adelante muy importante con la entrada en servicio del Centro de Tráfico Centralizado, CTC, entre Ponferrada y Brañuelas. Con este sistema empieza la automatización en la regulación del tráfico.

Los nuevos recursos de la ayuda americana permitieron también otra serie de actuaciones de importancia, como la puesta en marcha del Plan General de Electrificación, la adquisición de las primeras locomotoras diesel de línea y de maniobras, la adquisición también de 241 locomotoras eléctricas y la sustitución de los trenes de vapor por ferrobuses (automotores ligeros diesel) en los servicios de cercanías y regionales.

Se siguió también con la renovación del parque de material remolcado, coches de viajeros fundamentalmente, y se inicia el plan de fuelización de locomotoras de vapor.

Pero pese a la sustancial mejora de los servicios, la década de los cincuenta termina con un importante descenso de los tráficos del ferrocarril, debido a la subida de tarifas.



La ayuda americana de los años cincuenta permitió poner en marcha el Plan General de Electrificación de Renfe. Esta situación, junto con el importante aumento de personal que se produjo en estos años, ponen a Renfe de nuevo ante una situación difícil en los años sesenta.

PLAN DE MODERNIZACIÓN

La crisis económica que se desató en nuestro país a finales de los años cincuenta, hizo que el Gobierno pusiera en marcha un plan de estabilización, que se tradujo en Renfe en un frenazo de las inversiones previstas. En 1962, el Banco Mundial presenta un informe al Gobierno español en el que recomienda una serie de medidas de modernización de la economía española. En lo que afectaba al ferrocarril, se aconsejaba concentrar las inversiones en la red existente, suspendiendo aquellas que estuvieran destinadas a nuevas líneas.

Las recomendaciones del Banco Mundial se recogieron en el Plan Decenal de Modernización, que tuvo vigencia desde 1964 a 1973 y en el que se contemplaban inversiones por 62.000 millones de pesetas. Sus objetivos eran modernizar el ferrocarril y conseguir que éste diera beneficios.

Entre las actuaciones que se emprendieron, destacan la renovación de 7.500 kilómetros de vía (más de 7.000 kilómetros de vía en España tenía una antigüedad superior a los 35 años), la construcción de seis nuevas estaciones de mercancías, la adquisición de 13.000 nuevos vagones para estos transportes, la sustitución de la tracción vapor por la diesel y eléctrica con la compra de más de ochocientas nuevas locomotoras y electrificación de más de 600 kilómetros de vía, la mejora del confort de los viajes con nuevos automotores, ferrobuses y coches para viajeros, eliminación de la ter-

cera clase e implantación de las literas y la mejora de los sistemas de seguridad v comunicaciones.

En estos años empezaron a funcionar en España los trenes TER con lo que se alcanzaba la velocidad de 120 km/h para los servicios de via-

jeros. Era un avance muy importante, pero hay que señalar que en los países del entorno como Francia, desde 1961 circulaban regularmente trenes a 200 km/h.

En lo que sí fue pionera, sin embargo España, es en la implantación en 1960 de la informática, que en un principio se utilizó para confeccionar las nóminas de sus agentes. Ocho años más tarde se inaugura la reserva electrónica de billetes, que sustituye a los billetes manuales.

Aunque las inversiones se dirigieron a la red principal, se finalizó en estos años la última fase de construcción de la línea de Madrid a Burgos, que se había iniciado en 1930. Se inauguró en 1968, acabándose con ella la construcción de grandes líneas en nuestro ferrocarril. Hay que esperar hasta 1992 para asistir a la inauguración de una nueva línea ferroviaria, en este caso de alta velocidad.

Pero a excepción de la línea de Burgos, las nuevas construcciones del ferrocarril se dirigen a partir de ahora a actuaciones en las grandes capitales, donde se pretende PALMA SOLLE

unificar estaciones de viajeros y conseguir una mayor integración de la red ferroviaria en las ciudades. En este ámbito destaca la inauguración del túnel de la Castellana que cruza



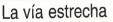
A partir de los años sesenta, el ferrocarril ve como paulatinamente se pierde su hegemonía en el transporte. Su gran competidor fue el "boom" del automóvil. Si en 1950, Renfe transportaba el 60 por ciento de los viajeros a nivel nacional, a finales de los años setenta tan sólo alcanzaba el 9 por ciento. En la batalla contra el automóvil Renfe puso en servicio trenes nuevos y mejores como los TAF, TER y Talgo.

bito

de la

ridar





En el momento de mayor expansión, en los primeros años de este siglo, las líneas de vía estrecha en España alcanzaban los 5.500 kilómetros en una red total de 18.000 kilómetros. Esta proporción es alta, si se compara con el resto de Europa, donde sin embargo la red principal alcanza una densidad mayor.

Los ferrocarriles de vía estrecha se construyeron como complementarios de la red general.

En 1965 se creó la empresa Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, Feve, agrupando a todos los de ferrocarriles de ancho inferior al ibérico y que habían pasado a manos del Estado a lo largo de los años, a medida que las compañías propietarias los abandonaban por falta de rentabilidad económica.

Feve nació para resolver los problemas que planteaban el mantenimiento de una serie de líneas descapitalizadas y dispersas en diferentes provincias, Madrid, Valencia, Alicante, Palma de Mallorca, Murcia, Asturias, Vizcaya, Santander, etc. Posteriormente se hizo cargo de ferrocarriles de vía estrecha del País Vasco y Cataluña. Feve se encargó de invertir en la modernización de servicios e instalaciones.

A partir de 1977 se inicia la transferencia de las líneas de vía estrecha a las Comunidades Autónomas, creándose nuevas empresas. En el País Vasco, con las líneas de vía estrecha se ha formado EuskoTren, en Palma de Mallorca, Serveis Ferroviarias de Mallorca, SFM, y en Cataluña y Valencia, los Ferrocarriles de la Generalitat que en el primer caso responden a las siglas de FGC y en el segundo a FGV. Por su parte, Feve explota 1.221 kilómetros de líneas repartidas entre Murcia, Asturias, León, Galicia y Cantabria.



Madrid de norte a sur o la inauguración de las estaciones de Chamartín y Sants, en Madrid y Barcelona, respectivamente.

El esfuerzo modernizador del ferrocarril no consigue, sin embargo, la recuperación de los tráficos y la reducción del déficit. En parte, esta situación es consecuencia de la fuerte competencia del automóvil, que hace perder al ferrocarril su carácter de medio universal de transporte.

LOS AÑOS SETENTA

El continuismo marca el inicio de la década de los setenta en el ferrocarril. Los planes de modernización plantean en estos años como objetivos principales, la velocidad comercial de 140 km/h en toda la red básica, el incremento de la participación de Renfe en el transporte de mercancías y la mejora de los resultados económicos. Para ello, Renfe recibe del Banco Mundial un crédito por valor de 90 millones de dólares.

Sin embargo, las perspectivas de mejora se ven truncadas con la aparición de la crisis energética de 1973, que hace que Renfe pre-

sente los peores resultados de su historia y se vea metida en un callejón sin salida en el que la empresa no puede ofrecer los servicios que la sociedad le demanda. Para paliar esta situación se intentan planes de mejora a corto plazo.

En esta perspectiva, cabe destacar la habilitación en 1975 -el mismo año en que finaliza la tracción vapor en Renfe- de un tramo experimental de vía en placa entre Ricla y Calatayud

en el que se ensayaban circulaciones a 190 km/h. Se estudiaba así una posible vía de alta velocidad entre Madrid y Barcelona. Curiosamente coincide que hoy, entre Ricla y Calatayud, se construye una nueva variante que forma parte de la futura línea de alta velocidad también entre las dos capitales.

Con la creación en 1977 del Ministerio de Transportes, se firma en 1979 el primer Contrato-Programa: el Estado aportaba los recursos necesarios para la explotación y las inversiones, y Renfe se comprometía a elevar la calidad de sus servicios y a elaborar un plan de ferrocarriles que permitiera su recuperación.

Las inversiones que se emprendieron se dirigieron principalmente a dotar de doble vía a las principales líneas, y por lo tanto, a aumentar su capacidad de transporte y a reducir los tiempos de recorrido de algunos trenes. El resultado fue un tímido avance en la recuperación de tráficos. No se logró sin embargo evitar el incremento del déficit de la empresa ferroviaria.

En el avance en la modernización de Renfe, cabe señalar que en estos años se aplicó por primera vez la electrónica de potencia en las locomotoras, se implanta el sistema ASFA que reproduce en cabina las señales e impide automáticamente el rebase de una señal en rojo y se adquieren 65 nuevos coches cama. En lo que se refiere a nuevos tramos, dejan de habilitarse en zonas rurales y se pasa a construir pequeños ramales de poca longitud, pero de mayor valor estratégico: Cullera a Gandía, Málaga a Fuengirola, Sants a Aeropuerto de Barcelona o Aluche a Móstoles en Madrid. Para mercancías se da un importante paso al construirse en Madrid, la estación de clasificación de Vicálvaro y la terminal de contenedores de Abroñigal.

LA DÉCADA DE LOS OCHENTA

Los años ochenta suponen un cambio favorable en la actitud hacia el ferrocarril de los poderes públicos, conscientes, según se señalaba entonces, de que "la carretera cuesta a la colectividad aproximadamente el doble que el ferrocarril". Además, se produce una ruptura en la tendencia de pérdida de tráficos que se venía dando en los últimos años, con incrementos de hasta un 130 por ciento en determinados servicios de largo recorrido. Renfe pudo así aumentar sus ingresos comerciales, aunque las cargas financieras no permitieron que

A partir de 1986, Renfe pone en servicio nuevo material apto para circular a 160 km/h. Los trenes de mercancías, formados por vagones plataforma, empiezan a circular a 120 km/h.



se redujera el déficit de la empresa, que en 1980 alcanzaba la cifra de 160.000 millones de pesetas.

Los primeros años de la década de los ochenta suponen la mejora de la puntualidad de los trenes, el incremento de la velocidad comercial y el aumento también en los tráficos, fundamentalmente de viajeros. La calidad del servicio mejora entre otras causas por la implantación de más sofisticados programas informáticos o la habilitación del freno de aire comprimido en todos los trenes expresos.

La década debía iniciarse con la puesta en marcha del Plan General de Ferrocarriles que Renfe había aprobado en 1979. Este Plan a 12 años, pretendía la modernización del conjunto de la red, mediante elevadas inversiones en infraestructuras, material y terminales. El cambio político que se produjo en 1982, dejó este plan congelado y se abrió una nueva etapa en la planificación ferroviaria.

Por estas fechas, Renfe mantenía el 65 por ciento de sus tráficos en tan sólo 5.000 kilómetros de vía, mientras que un 20 por ciento de las líneas de la red nacional, soportaban únicamente el 2 por ciento del tráfico ferroviario. Renfe se encuentra en una situación de elevado déficit y una pérdida importante del ferrocarril en la cuota del transporte.

En 1984, se acuerda un nuevo Contrato-Programa en el que Renfe asume compromisos de mejora de servicios, contención del gasto y mejora de la productividad. La Administración, por su parte, aporta los recursos precisos para el saneamiento financiero de la empresa y se compromete a planificar el sector del transporte evitando la competencia de diversos modos públicos.

Entre los acuerdos, figuraba que el Estado no se hacía cargo de las llamadas líneas "altamente deficitarias". A partir del 1 de enero de 1985, quedaron cerrados 914 kilómetros de ferrocarril que afectaban a 12 líneas y 132 estaciones. Otros 933 kilómetros se mantuvieron únicamente para el servicio de mercancías y 637 kilómetros se salvaron de la amenaza de cierre, gracias a las aportaciones económicas de las Comunidades Autónomas afectadas. Este cierre de 12 líneas y 132 estaciones en total, muy contestado desde diversos estamentos sociales, fue el primer y último gran recorte de la red ferroviaria que se ha producido, va que hasta entonces sólo se habían cerrado ramales secundarios.



MAS DE DOS BILLONES

Un año después del cierre de las denominadas líneas altamente deficitarias, el Ministerio de Transportes prepara el Plan de Transportes Ferroviario, PTF, que el ministro Abel Caballero, presenta a finales de 1986 y se aprueba al año siguiente.

Con el PTF se pretendía sacar al ferrocarril del letargo en el que había estado sumido en años anteriores, diseñando un plan de futuro para el ferrocarril en el horizonte temporal del año 2000. Las dos palabras claves de este Plan era inversión y especialización.

Los 2,092 billones de pesetas que se invertían en ferrocarril demostraban una apuesta firme por este medio de transporte, para el que se pretendía aplicar un criterio de ruptura. Por primera vez se planifica pensando ya en velocidades por encima de los 200 km/h y se aprueban actuaciones puntuales que suponen una mejora evidente para los servicios ferroviarios. Entre ellas, la eliminación de los estrangulamientos existentes en la red, mediante la construcción de grandes variantes, como un nuevo acceso ferroviario a Andalucía, la construcción de la variante de Guadarrama para velocidades entre 200 y 250 km/h y el enlace Vitoria-Bilbao para eliminar el cuello de botella de Orduña. Se daba preferencia al triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante para su adaptación a velocidades entre los 160 y 200 km/h y se acometía también la duplicación de vía en 1.650 kilómetros de la red principal.

En lo que hace referencia a los servicios, el PTF inicia la etapa de la especialización, es decir, orientar al ferrocarril hacia aquellos servicios en que resulta competitivo frente a otros modos.

En este sentido, se rompía con el pasado en el que el ferrocarril era un medio de servicios generalizados, pero obsoletos. Se empezaba a hablar de un "nuevo ferrocarril" que debía competir en los servicios de

En los años ochenta se decide hacer inversiones que permitan circular a los trenes por encima de los 200 km/h.

El AVE, inaugurado en 1992, ha aportado al ferrocarril servicios de elevado confort e índices de puntualidad cercanos al cien por cien.





En la década de los noventa se produce un espectacular auge del transporte de cercanías.

largo recorrido con una red Intercity de servicios diurnos basada en nuevas líneas de alta velocidad y en una red básica mejorada para circular entre los 160 y 200 km/h.

En el transporte de cercanías, el ferrocarril se diseñaba como el modo básico de transporte en las grandes ciudades y para ellos se querían mejorar los trenes, su regularidad y su frecuencia. Por último, en mercancías, el ferrocarril debía orientar sus servicios al transporte de grandes masas y en grandes distancias, impulsando los trenes puros y el

transporte intermodal.

Con estas premisas, en 1988 y con vigencia de tres años, se aprobaba un nuevo Contrato-Programa. Entre los acuerdos figuraba la compra de 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotoras de gran potencia. Este nuevo material debía prestar servicio en las nuevas líneas de alta velocidad y en las que se preparaban para velocidades entre 160 y 200 km/h.

La década de los ochenta se cierra con la aparición de un nuevo fenómeno. Se trata del espectacular crecimiento de los tráficos de cercanías en las grandes ciudades, como consecuencia de los cambios urbanísticos y de la saturación de las

carreteras. En estas circunstancias se decide dar un nuevo impulso a la mejora de estos servicios. Se aprueba una plan de actuación en las grandes ciudades, que invertía en la construcción de nuevas líneas en la red de cercanías (se realizan los primeros tramos de vía cuádruple en líneas de cercanías) y en la adquisición de nuevos trenes para estos servicios: las unidades 446 y los trenes de dos pisos 450.

La calidad del servicio ferroviario es actualmente uno de los objetivos constantes en la gestión de los ferrocarriles.

EL FERROCARRIL RECUPERA SU PRESTIGIO

En la década de los noventa se recogen los frutos del elevado esfuerzo inversor y modernizador que suponía el PTF. El ferrocarril español recupera su prestigio entre los ciudadanos. En primer lugar, por la inauguración de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, que aporta no sólo rapidez y seguridad, sino una gran calidad en sus servicios con elevado confort y índices de puntualidad cercanos al cien por cien.

Para el usuario del tren, éste es ahora un medio eficaz de transporte. A esta percepción han colaborado también las cercanías, con los trenes más modernos de Europa, las mayores frecuencias en los servicios y un elevadísismo índice de puntualidad.

Igualmente cabe señalar que los servicios ferroviarios de vía estrecha, transferidos en los años ochenta a las Comunidades Autónomas, ofrecen en ésta década una renovada imagen de modernidad. Las comunidades valenciana, catalana y vasca han realizado importantes mejoras en el ámbito de sus competencias ferroviarias y ofrecen servicios de elevada calidad, principalmente de cercanías, complementarios con los de Renfe.

De la importancia fundamental que en la presente década ha adquirido el ferrocarril para el transporte en las grandes ciudades, da cuenta las importantes inversiones que se están realizando para la ampliación y habilitación de nuevas líneas.

En Bilbao por ejemplo se inaugura el Metro en 1995 con un importante éxito de viajeros. Madrid ha inaugurado también nuevas líneas de metro y en los próximos años pondrá en servicio 20 nuevos kilómetros. También los servicios del nuevo metro de Valencia han sido bien acogidos por el público, al igual que el moderno tranvía que cruza la ciudad.

También las mercancías están experimentando importantes subidas en sus tráficos, sobre todo en lo que afecta al llamado transporte combinado. En Europa se ha montado una importante red de transporte combinado en la que España participa con núcleos de transporte tan importantes como Algeciras, Valencia, Madrid, Bilbao, Barcelona o Zaragoza.

La década de los noventa ha introducido, por último, una nueva circunstancia que está obligando a importantes cambios. Se trata de la liberalización del mercado del transporte en Europa, por la directiva 91/440, que obliga al ferrocarril a ser competitivo si quiere sobrevivir, dependiendo cada vez menos de las subvenciones públicas.

Por un lado Europa ha liberalizado las infraestructuras ferroviarias, lo que significa que la vía, propiedad del Estado está abierta

al uso no sólo de Renfe, sino también de otros operadores que quieran explotarla. De hecho en España en 1996 empezaron a circular entre Barcelona y Madrid los primeros trenes de mercancías con gestión mixta, concertada por Renfe con el sector privado, previo pago de un precio por uso de la vía y por el alquiler de las locomotoras.

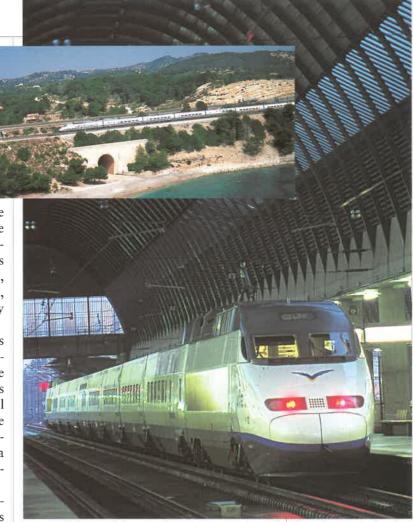
Por otro lado, los argumentos económicos empiezan a pesar cada vez más y el ferrocarril se ve obligado a ser económicamente rentable. Quiere esto decir que -salvo los servicios que se consideran de interés social como son algunos regionales y todas los de cercanías- el resto deben explotarse con criterios de rentabilidad económica, ya que la Unión Europea busca paulatina, pero decididamente, la eliminación de subvenciones.

Este hecho, ha obligado a Renfe a realizar un importante cambio en sus métodos de gestión, pasando gradualmente a sistemas propios de la empresa privada. Su actividad se descompone en áreas de negocio (cercanías, largo recorrido, regionales, mercancías, etc...) y cada una de ellas está obligada a obtener resultados económicos positivos. El nuevo esquema organizativo acaba con el modelo territorial vigente

prácticamente desde su creación y establece la necesidad de que cada unidad de negocio responda de su cuenta de resultados y de la calidad de los servicios que ofrece.

El esquema supone la descentralización de la compañía, aunque se mantiene la unidad de la empresa bajo una misma dirección y una cuenta de resultados única. Los nuevos criterios de gestión han traído la eliminación de ciertos servicios no rentables, como pueden ser los nocturnos en cochescama, algunos de regionales o el transporte de paquetería.

En lo que afecta a la planificación del ferrocarril, en 1993 se



aprueba el Plan Director de Infraestructuras con una inversión prevista de 2,9 billones de pesetas en ferrocarril en el plazo de 15 años. Las dos ideas en que se estructura el Plan, son integración e intermodalidad entre los diferentes modos del transporte.

Para el ferrocarril el objetivo repite el criterio del anterior PTF, es decir, especialización en aquellos transportes en los que es más competitivo. Así, las actuaciones más importantes que se recogen son las inversiones en mantenimiento de la red básica y cercanías, la construcción de una red de alta velocidad y la habilitación de determinadas relaciones para su circulación a velocidad alta.

Con la intención de dar un nuevo impulso a la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, se pretende la aportación de la iniciativa privada para la financiación de las grandes infraestructuras. Con este objetivo se crea en 1997 el ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF, que ha iniciado su andadura asumiendo la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona.

La entrada en la Unión Europea obliga al ferrocarril a ser competitivo, sin depender de las subvenciones públicas.

El Plan Director de Infraestructuras, PDI, aprobado en 1993, tiene previstas inversiones por casi tres billones de pesetas para mejorar y construir nuevas líneas ferroviarias.