

UN PASEO EN TREN POR LA MEMORIA

LA HISTORIA RECIENTE DE ESPAÑA ESTÁ VINCULADA AL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE RENFE. SON 75 AÑOS DE HISTORIAS, DE DESPEDIDAS Y REENCUENTROS, DE TRENES.

 Claudio M. de Prado

75 renfe

ADEMÁS DE ESTUDIARSE, la historia puede sentirse. El silencio y la estabilidad de un tren como en el que usted va sentado han sustituido para siempre al clásico traqueteo y a los pitidos de la locomotora de hace años. El cambio ha sido gradual, casi imperceptible para aquellos que pueden contar su vida uniendo las horas que han pasado sentados en un vagón. Pero para que usted pueda hoy viajar de Madrid a Barcelona en dos horas y media, ha sido necesario recorrer un largo camino repleto de decisiones valientes e innovaciones tecnológicas para transformar este medio de transporte en el favorito de los españoles. Un viaje al futuro que empezó hace exactamente 75 años con la fundación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. O como la hemos conocido desde entonces, la RENFE.

Las divas al tren. En los cincuenta las celebridades utilizaban el tren para desplazarse, como Sofía Loren, en una foto tomada el 10 de abril de 1956, en la estación de Príncipe Pío desde donde partían las rutas internacionales.

que operaban en el país y, aunque en esencia logró sembrar la semilla de la empresa moderna que hoy disfrutamos, lo cierto es que durante sus dos primeras décadas de vida a RENFE le costó salir del agujero de la postguerra.

Eso sí, tal y como explica el experto historiador Miguel Muñoz Rubio, más por causas externas que por falta de iniciativas internas. “Se aprobaron diversos planes como el de electrificación o el de reconstrucción, pero a pesar de eso, entre 1941 y 1955, el ferrocarril conoció una regresión extraordinaria, como también ocurrió con el resto de la economía, que le impidió hacer frente a la competencia de la carretera cuando emergió el automóvil. Pasó de tener en 1950 una cuota de transporte del 60% a poco más del 10% en 1970”.

UNA MODERNIZACIÓN NECESARIA

Lo importante es que a pesar de tener que lidiar con esta compleja situación fruto de la constante escasez de recursos económicos, RENFE se las ingenió para sacar adelante la compañía gracias a una serie de adelantos decisivos para modernizar el servicio, como la inauguración del primer centro de Control de Tráfico Centralizado de Eu-



El tren como escenario. El Talgo II Virgen del Pilar se convirtió en un tren demandado por sus espacios amplios y su servicio a bordo (arriba). Abajo, el cantante Jorge Negrete a su llegada a la Estación del Norte de Madrid, en 1948.



Foto: Archivo Hº Ferroviario (Gustavo Reder) - M. del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles / EFE.

ropa en 1958, o la instalación de la primera computadora eléctrica de España en 1960, que supuso la primera incursión hacia la informatización de nuestro país y empezaron a circular los trenes Talgo, de construcción española, que incorporaban sistemas tecnológicos y diseño muy modernos. Esta época de avances e inversiones previstas dentro del Plan de Estabilización se vio detenida bruscamente en 1959 a consecuencia de la inflación y grave crisis económica que se vivió en España. Había llegado el momento de dejar de poner parches y tomarse en serio la resurrección de la compañía, algo que comenzó a ser una realidad con la aprobación, en 1964, de un Plan Decenal de Modernización. Esta ambiciosa intención se tradujo en una importante inversión gubernamental que ayudó a Renfe no solo a mejorar su política comercial –en 1968 se estableció el llamado Sistema Electrónico de Venta de Billetes y Reserva de Plazas–, sino también a modernizar tanto el parque móvil como la red ferroviaria.

Y lo consiguió. Vaya si lo hizo. En 1978, por ejemplo, el Talgo III alcanzó los 230 km/h, récord mundial de velocidad para una locomotora diesel. Algo que sucedía solo tres años después de que el príncipe Juan Carlos, pocos meses antes de convertirse en rey, apagara en Madrid la última locomotora Mikado de tracción a vapor que quedaba en servicio para RENFE. Un acto simbólico para representar la modernización del transporte de viajeros en tren que se había llevado a cabo, y que con la llegada de la democracia sería aún mayor.

PRÓXIMO DESTINO: AVE

La ilusión no bastaba para arreglar otras deficiencias que la compañía todavía arrastraba. Y es que, a pesar de la modernización que había permitido al tren recuperar terreno frente al transporte por carretera, a finales de los 70 todavía el servicio no era rentable. Fue por eso por lo que poco después, en el año 1985, hubo que tomar una de las decisiones más difíciles y polémicas de la historia de RENFE: cerrar casi mil kilómetros de vías que apenas tenían viajeros, algo que, en palabras de Muñoz Rubio, “suscitó un gran rechazo en las localidades afectadas demostrando el papel psicológico que tenía el ferrocarril en material social”.

No todo fueron malas noticias. Casi a la vez que esta supresión se se empezaba a diseñar un Plan de Acceso a las grandes ciudades que fue el punto de partida para la implantación del actual sistema de Cercanías y se iniciaban las obras de construcción de un nuevo acceso ferroviario a Andalucía: la línea Madrid-Sevilla por Brazatortas, un hito que abría al ferrocarril español la puerta de la alta velocidad, la de la modernidad.

Fue en la inauguración de esta última el 14 de abril de 1992 la primera vez que un tren con viajeros llegaba a la capital andaluza desde Madrid en sólo dos horas y media. El futuro, ese que ahora conocemos como presente, arrancó allí. “Aunque no se pretendía en ese momento, ya que el objetivo era resolver el cuello de botella que suponía Despeñaperros, aquel AVE introdujo el ferrocarril en la Alta Velocidad”, recuerda Muñoz Rubio. “Gracias a aquello nos hemos



Foto: EFE/Vidal

Recuerdos de un premio Nobel. Una gran cantidad de público se agolpó en la Estación de Tren de Atocha de Madrid para recibir, en 1946, al dramaturgo y premio Nobel, Jacinto Benavente, tras su viaje a Argentina. Desde la ventanilla del expreso de Barcelona saluda al ministro de Educación Nacional, José Ibáñez Martín.

X Vía a vía

1941

EL NACIMIENTO DE RENFE. Tras la Guerra Civil se nacionalizan una veintena de compañías para crear la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.



1946

PLAN GENERAL DE ELECTRIFICACIÓN. Se empezaron a electrificar las líneas para abandonar la tracción a vapor. La primera, la que recorrió Madrid-Ávila-Segovia.



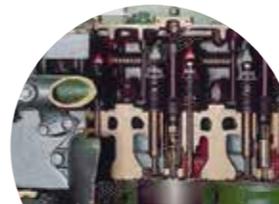
1950

SE ESTRENA EL PRIMER TALGO. Este modelo, que inició su vida comercial recorriendo la línea Madrid-Irún, ha sido la gran aportación española al mundo ferroviario.



1955

COMIENZA LA 'DIESELIZACIÓN'. El tren de vapor tenía los días contados, así que hubo que invertir para adaptar el parque móvil y las vías al futuro que llegaba.



1964

PLAN DE MODERNIZACIÓN. En pleno desarrollo de los años sesenta se aprobó una importante inversión gubernamental decisiva para que la compañía entrara en el siglo XX.



1992

EL AVE LLEGA A SEVILLA. Coincidiendo con la inauguración de la Expo'92 llega desde Madrid el primer tren que tarda dos horas y media en recorrer este trayecto.





Foto: EFE/Greenwich Film Productions.

dotado de unas líneas que tienen incorporadas las tecnologías más avanzadas, lo que ha permitido modernizar la oferta de movilidad y nuestra incursión en el mercado ferroviario mundial”, afirma.

En el camino, siguiendo las nuevas directivas económicas de la UE para facilitar la competencia y la liberalización del sector, RENFE se dividió en dos empresas, Adif, encargado de las infraestructuras, y Renfe Operadora, encargada del transporte de viajeros y cercanías en tren. A partir de ese momento comenzó la

modernización del transporte metropolitano en tren con la inversión en Cercanías y expansión de la Alta Velocidad ferroviaria en España, que llega de forma directa ya a más de 30 ciudades y beneficia a muchas más gracias a la tecnología de cambio de ancho de vía. Hace tres años el AVE pasó la frontera francesa y hace sólo unos meses abrió el camino hacia el norte peninsular con la llegada de la Alta Velocidad a León y Zamora. Y las que queda, porque para muchos, el AVE es ya parte de su día a día, de su horizonte cotidiano.

Historia del cine.

Arriba, escena de la película franco española *Ese oscuro objeto del deseo*, de Luis Buñuel en 1977. Ir a la Estación del Norte de Madrid, en 1941, también era un acto social en sí mismo (derecha).



UNA NUEVA COMPAÑÍA.

Siguiendo las nuevas directivas económicas de la Unión Europea RENFE se dividió entre Adif y Renfe Operadora.

2005



2008

LA ALTA VELOCIDAD LLEGA A BARCELONA. Y con ella, la confirmación de este servicio que, desde entonces, ha ido cubriendo la mayoría de capitales de España.

2016

LA EXPANSIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD. El AVE llega ya en España a más de 30 ciudades y ha traspasado la frontera con Francia.



Fotos: Archivo Hº Ferroviario (Gustavo Roder)-M. Ferrocarril. F. Españoles. EFE/ Renfe. EFE/Laurent Dominique.



Foto: EFE.