

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA



Estudiante: José Miguel Sidro Castellet

TUTOR: Pablo Marco Dols

**PROYECTO FIN DE GRADO
Graduado Universitario Senior**

Universitat Jaume I

Curso 2023/2024

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
-------------------	---

CAPÍTULO I LOS COMIENZOS

1-1	Primer proyecto ferroviario en España.....	6
1-2	Ferrocarril Español La Habana-Güines.....	7
1-3	Ferrocarril Mataró Barcelona.....	9
1-4	Otras líneas ferroviarias.....	11
1-5	Ley de Ferrocarriles de 1855.....	13
1-6	Las Compañías ferroviarias del siglo XIX.....	15
1-7	Las primeras estaciones.....	21
1-8	Los oficios ferroviarios.....	24

CAPÍTULO II

2-1	El Estatuto Ferroviario de 1924.....	27
2-2	Compañía de los Ferrocarriles del Oeste.....	28
2-3	La Electrificación.....	30
2-4	Europa y el ancho de vía.....	32
2-5	Los trenes de viajeros a principios del Siglo XX.....	34
2-6	Estaciones del Siglo XX.....	36

CAPÍTULO III

3-1	El Nacimiento de Renfe.....	40
3-2	La década de los años 50.....	43
3-3	La década de los años 60.....	46
3-4	La década de los años 70.....	49
3-5	El Sevillano, el tren de la inmigración.....	53
3-6	El Talgo.....	54
3-7	Tren Expreso Rápido o tren Ter.....	56
3-8	El Ferrobús.....	58
3-9	El Electrotren.....	60

CAPÍTULO IV

4-1	La década de los años 80.....	61
4-2	La década de los años 90.....	64
4-3	La Red de Cercanías.....	66
4-4	La llegada de la Alta Velocidad a España.....	68
4-5	El Euromed.....	73

CAPÍTULO V

5-1	La entrada en el nuevo milenio	75
5-2	Ley Sector Ferroviario 2003.....	78
5-3	Renfe Operadora.....	79
5-4	Adif.....	81
5-5	El Ave de la Meca.....	83

CAPÍTULO VI

6-1	La segunda década del 2000.....	85
6-2	Estaciones para el Siglo XXI.....	89

CAPÍTULO VII

7-1	Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.....	95
7-2	Trenes Turísticos Españoles.....	98
7-3	El Metropolitano.....	103

CONCLUSIONES.....	109
--------------------------	------------

BIBLIOGRAFIA.....	111
--------------------------	------------

WEBGRAFIA.....	112
-----------------------	------------

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo ha sido intentar hacer un recorrido en la historia ferroviaria española desde sus lejanos comienzos, a finales de la segunda década del siglo XIX hasta la actualidad, en donde ya es posible recorrer en tren trayectos en muy poco tiempo, cuando antaño esos mismos trayectos tardaban en recorrerse largas horas que se hacían interminables.

La historia ferroviaria española es muy amplia, y tampoco ha sido una historia fácil. La aparición del ferrocarril en España se produjo unos años después que ya estuviera funcionando en otros países. A los problemas orográficos de la Península se unían las dificultades económicas para poder llevar a cabo inversiones para la puesta en marcha de una red ferroviaria de garantías y también hay que decir que al principio despertó muchos recelos en la población, las primeras locomotoras de vapor que circularon se las veía como un invento diabólico que iba sembrando terror. Poco a poco fueron cambiando estas primeras impresiones y las dudas iniciales fueron quedando en el olvido y se pasó finalmente a admitir lo vital que supuso para el país y su población la puesta en marcha del ferrocarril.

Dentro de muy poco se van a cumplir ya doscientos años de la aparición del ferrocarril en territorio español si tomamos como referencia el primer proyecto de 1829 de José Diez Imbrechts con el fallido intento de crear una línea ferroviaria para el transporte de vinos producidos en Jerez. Unos años más tarde empezó a funcionar el primer ferrocarril español, pero no fue en la península sino en La Habana, colonia española en aquel entonces. Poco a poco se fue implantando el ferrocarril en territorio peninsular, la primera fue la de Barcelona a Mataró. Le siguieron la creación de nuevas líneas, la aparición de las grandes compañías ferroviarias del siglo XIX, la creación de las primeras estaciones, el nacimiento de Renfe, la electrificación, la modernización con la llegada de la alta velocidad, la liberalización de servicios, las modernas y a la vez funcionales estaciones. Toda una serie de hechos que han contribuido a engrandecer la historia del ferrocarril español asumiendo sin duda también las épocas de enormes dificultades vividas.

Dentro de mis posibilidades y desde la modestia de este trabajo se ha intentado abordar la historia de ferrocarril español desde sus comienzos, haciendo un recorrido de su trayectoria desde sus inicios hasta prácticamente fechas muy recientes como por ejemplo la inauguración del último tramo de alta velocidad con llegada a Asturias. Abarcar toda la historia dada su amplitud es muy difícil y seguro que van a quedar muchos temas en el tintero que no aparecerán en estas páginas al ser tantos los hechos que han sucedido a lo largo de los casi dos siglos que nos tenemos que remontar desde que se empezaron a desarrollar los primeros intentos de poner en marcha el ferrocarril en suelo hispano.

Sin tener ningún vínculo familiar ni personal, ya de niño me sentí atraído por el mundo de los trenes. Recuerdo que, al terminar el colegio, muchas veces le pedía a mi abuelo que me llevara a la antigua estación de Castellón. Allí veíamos llegar el entrañable Ferrobús que venía de Valencia, recuerdo también a media tarde al salir del colegio, la parada del expreso que procedente de Barcelona se dirigía a Sevilla o la llegada del elegante TER. Mi domicilio se encuentra muy cerca del antiguo trazado ferroviario que cruzaba la ciudad y me encantaba ver los trenes cuando llegaban o salían de la estación, eran muchas las noches que veía pasadas las diez de la noche la llegada del Sevillano con dirección a tierras andaluzas o el Ferrobús que a última hora de la tarde se dirigía a Tortosa. También me acuerdo de que alguna iba con mis

padres a Valencia y para mí la estación del Norte valenciana era como un mundo mágico y nuevo durante el periodo de mi niñez.

Aprovechando mi matriculación en la Universidad de Mayores de 55 años, que mejor ocasión que realizar un trabajo de algo que siempre he tenido presente en mi vida y dentro de mi modestia rendir homenaje a un medio de vida y transporte tan querido y entrañable, que creo que en unos casos en mayor grado y otros en grado menor, forma parte de la vida de todos los ciudadanos y que de una manera u otra nos sentimos identificados con él y que a mi particularmente admitiendo que la evolución y modernización que ha experimentado el ferrocarril en los últimos años es totalmente necesaria y positiva, siempre quedará la nostalgia de esos Ferrobuses, expresos, TER o electrotrenes que tanto me gustaba ver llegar a la antigua estación de Castellón.

Finalmente, quiero agradecer a mi tutor Pablo Marco Dols, sus aportaciones y consejos que me ha dado para desarrollar este trabajo y el cariño que demuestra tener a todo lo relacionado con el mundo ferroviario, al personal de la biblioteca de la UJI y de la biblioteca de Rafalafena de Castellón, por su ayuda en la facilitación del material para poder desarrollar este trabajo, a Dan Gila y Tonet Morella por su desinteresada colaboración y ayuda, a Mónica, siempre predispuesta a echarnos una mano a los estudiantes, a todos ellos infinitas gracias por su colaboración y ayuda prestada, imprescindible para poder haber realizado este trabajo.

CAPÍTULO I

1-1 EL PRIMER PROYECTO FERROVIARIO EN ESPAÑA

En el año 1829, cuando en Inglaterra estaba a punto de concluir la famosa línea ferroviaria entre las ciudades de Manchester y Liverpool, cuyo padre fue el ingeniero J. Stephenson, paralelamente en España ya se había solicitado la concesión de un camino de hierro por parte del empresario gaditano José Diez Imbrechts. En la ciudad de Jerez, la industria vitivinícola iba adquiriendo cada vez mayor relevancia y el transporte de los barriles de vino que se producían era efectuado por carros hasta la bahía de Cádiz. Este medio de transporte resultaba muy lento. “El objetivo de esta línea era construir un camino de hierro de aproximadamente 5,83 Km de longitud ente Jerez de la Frontera y la localidad del El Portal donde, sobre el Rio Guadalete” (Torrejón, 2006), se pensaba construir un muelle, cuyo objetivo era embarcar los barriles de vino que llegaría por medio de la línea férrea y transportarlos con lanchas hasta la bahía de Cádiz para posteriormente cargarlo en los navíos fondeados en el puerto gaditano y proceder a su distribución mundial.

La concesión para desarrollar este proyecto fue otorgada a Diez Imbrechts por Real Decreto el 23 de septiembre de 1829 por un periodo de 50 años y posteriormente fue ratificada por otro Real Decreto de 16 de Julio de 1830. Una vez que fue concedida la concesión, el empresario gaditano contactó con Marcelino Calero, uno de los promotores del ferrocarril de La Habana. El primer paso fue conseguir apoyo económico para la puesta en marcha del proyecto. Pero a las primeras de cambio aparecieron las primeras dificultades, lo que originó que Diez Imbrechts desistiera del proyecto inicial y que este pasara manos de Marcelino Calero. “Calero modifico la idea original e intento conseguir una nueva concesión ferroviaria entre las localidades de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, el Puerto de Santa María y Rota. Se le otorgo la concesión por un periodo de explotación de 25 años y Calero fundo la empresa camino del Hierro de María Cristina para llevar a cabo dicho proyecto”. (Piquer, 2016)

Se intentaron recabar fondos para la realización del proyecto mediante la emisión de acciones, pero esta emisión constituyó un rotundo fracaso. Fueron emitidas sobre unas 4.000. Calero, al igual que Diez Imbrechts, desistió de continuar adelante con el proyecto y este cambio nuevamente de mano pasando a Francisco Fesio, un industrial catalán. Fesio disponía anteriormente de los permisos para establecer una pequeña línea entre las localidades de Reus y Tarragona. Al igual que sus antecesores, Fesio se encontró también con los mismos obstáculos y la falta de capital y apoyos hicieron que el proyecto no pudiera realizarse. Las concesiones caducaron por inoperancia en el año 1838 y el proyecto quedó definitivamente en el olvido. Los problemas de financiación, intereses locales y también la desfavorable situación producida por las guerras carlistas fueron los principales inconvenientes por lo que el primer proyecto ferroviario en la península Ibérica no pudiera llevarse a cabo. Unos años más adelante, concretamente en 1848, fue inaugurada la primera línea de ferrocarril en territorio peninsular, la que unía las ciudades de Barcelona y Mataró.

1-2 EL PRIMER FERROCARRIL ESPAÑOL LA HABANA-GÜINES

Todavía a día de hoy está todavía muy extendida la creencia que el primer ferrocarril que empezó a andar en España fue el que cubría la distancia entre las localidades catalanas de Barcelona y Mataró. Nada más lejos de la realidad, el primer ferrocarril que entro en funcionamiento en territorio español fue el que unió las localidades cubanas de La Habana y Güines, en territorio español, eso sí, pero no en la península Ibérica sino en territorio de ultramar, en la isla de Cuba. Allí fue donde se oyó por primera vez la primera locomotora de vapor española, aunque como se comentaba al principio, todavía existe la creencia muy generalizada y equivocada que la primera línea de ferrocarril española fue entre Barcelona y Mataró.

Cuando fue inaugurada esta línea en el año 1837, la isla caribeña tenía el carácter de una provincia española según lo aprobado en las Cortes de Cádiz de 1812. En la isla funcionaban instituciones similares a las de la metrópoli. Para la corona española, Cuba, no era una colonia más. Era la auténtica joya de la corona. En la isla cada vez tenían más importancia los cultivos de tabaco, café y sobre todo los de caña de azúcar. La caña de azúcar proporcionaba una gran fuente de ingresos, la mitad de la producción azucarera mundial se concentraba en la isla.

“La cada vez más pujante producción azucarera se veía muy frenada por los problemas de transporte”. (Salvador, 2022). La mayor de la producción de azúcar se encontraba en el interior de la isla y eran muchas las dificultades en llevar esa producción a los puertos de La Habana y Santiago de Cuba, donde una vez allí, se procedía a su embarque y producción.



Twitteando Historia de España on x Primer Ferrocarril en España 1837

El empresario Marcelino Calero, que fue uno de los empresarios que participaron en el frustrado intento de crear un camino de hierro entre Jerez de la Frontera y el Portal, desarrolló un ambicioso plan para sustituir el costoso transporte por mulos por una línea férrea. Calero, aparte de participar en el proyecto jerezano, había conocido las ventajas del

ferrocarril en el Reino Unido y desde el primer momento estaba totalmente convencido de sus innumerables ventajas.

Calero entregó su proyecto a la Sociedad Amigos del País, hizo de mediador el entonces gobernador Vives. Se comenzó a analizar las ventajas que dicho proyecto podía aportar a la cada vez más pujante industria azucarera. La idea inicial es que se creara la línea entre La Habana y Güines, si bien el gobernador indicaba la posibilidad de ir extendiendo poco a poco dicha línea.

El proyecto poco a poco fue madurando y tomando cuerpo. Se procedió a la contratación de dos ingenieros estadounidenses de gran prestigio, Alfred Cruger y Benjamín Wright. Las obras se iniciaron el 9 de diciembre de 1835 y para llevarlas a cabo se trajo a una importante colonia de obreros irlandeses afincados en Estados Unidos y también se contrató posteriormente a trabajadores procedentes de las islas Canarias. Hubo que sortear innumerables dificultades, sobre todo las fiebres, que hicieron muchos estragos en los trabajadores y los precios de hierro y de las materias primas que aumentaron hasta un 60% y un obstáculo inesperado fue la oposición al proyecto del Capitán General Miguel Tacón, llegándose incluso a paralizar las obras, lo que ocasionó un gran perjuicio económico. Finalmente, el 19 de noviembre de 1837 fue inaugurado el primer tramo de 17 millas entre las localidades de La Habana y Bejucal, doce años más tarde desde que había inaugurado el primer ferrocarril público inglés. “Fue el primer ferrocarril en América Latina y también como se ha comentado anteriormente, el primero también en España y el segundo en las Américas, solo después de haberse puesto en funcionamiento el primero en Estados Unidos”. (Ríos, 2021)

A finales de 1839 el ferrocarril caribeño fue completado, alcanzando finalmente su destino en la ciudad de Güines. En esa fecha la localidad era un próspera comarca agrícola y azucarera situada al este de La Habana.

Hay que indicar que un principio primó claramente los intereses privados, porque se buscaba principalmente conseguir que la producción azucarera llegara a los puertos principales de la isla para luego posteriormente exportar su producción.

La implantación del ferrocarril en la isla caribeña no resultó una tarea fácil, todo lo contrario, fue realmente costosa. Las locomotoras que se utilizaron, las Novelty, construidas a imagen y semejanza de las de Stevenson eran lentas y de un mantenimiento muy complicado lo que obligó a importar nuevos modelos. Hay que indicar que las locomotoras y los carriles de hierro procedían de Inglaterra, pero poco a poco se fueron superando las dificultades iniciales.

La implantación del ferrocarril en La Habana empezó a dar sus frutos rápidamente. En el primer año de su explotación completa, los ingresos superaron los 307.000 pesos de lo que el 56% correspondió a tráfico de viajeros. En lo que respecta a la producción agrícola, no solo se benefició de la producción azucarera, también fueron importantes, el transporte de maíz, aguardiente, café, mieles, tabacos y plátanos.

El ferrocarril en la isla caribeña resultó un medio de transporte rápido y muy cómodo. Poco a poco fue convirtiéndose en objeto de deseo para otras zonas de la isla y fueron naciendo sociedades ferroviarias con una muy importante participación española. “Además de la línea de la Habana, posteriormente se desarrollaron otras redes ferroviarias como fueron las de Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos y Sagua la Grande en el occidente y centro de la isla, en todos estos lugares es donde se encontraba primordialmente la producción azucarera”. (García Álvarez, 1987)

1-3 FERROCARRIL MATARÓ-BARCELONA

Los ecos del indiscutible éxito obtenido de la implantación del ferrocarril en Cuba se trasladaron rápidamente a la península Ibérica. Desde principios del siglo XIX se había intentado implantar en España diversas líneas ferroviarias. Estos proyectos no llegaron a buen puerto como el fracasado intento anteriormente señalado de Marcelino Calero en Andalucía. Reinaba Fernando VII y su reinado se caracterizó por una época de gran inestabilidad política y a ello se le unió la falta de capital que pudiera llevar a cabo proyectos que llegaran a culminarse.

En 1838 Miguel Biada, marino mercante español, regreso de Cuba hasta su ciudad natal, Mataró, y comenzó a impulsar un proyecto destinado en un principio a transportar mercancías que uniera las ciudades de Barcelona y Mataró, separadas a 30 km de distancia. Mataró en aquella época era una pequeña población agrícola y pesquera que estaba iniciando un proceso de industrialización, estaba adquiriendo cada vez más importancia la industria del sector textil. La idea era que la línea ferroviaria facilitaría el envío de la producción textil a la ciudad de Barcelona y una vez allí, exportar la producción al resto del mundo.

Esta arraigada la creencia de atribuir a Miguel Biada la creación de la línea y hay que indicar que, sin la implicación de Josep María Roca, quizá el proyecto no hubiera llegado a materializarse. Miguel Biada contacto con Roca, prestigioso industrial catalán, este consiguió implicar a un importante sector de la burguesía catalana en el proyecto, aunque a la par no resulto nada fácil convencer a los posibles inversores potenciales para que arriesgaran su capital en un proyecto que exigía un gran desembolso económico.



Llegada a Mataró del primer tren de Barcelona Foto: Jesús Fraiz Ordoñez (La Vanguardia)

Reinaba en aquel entonces una gran inestabilidad política y económica que no ayudo en nada a los promotores del proyecto. Gobernaba el general Espartero, que estaba de regente durante el periodo de minoría de edad de Isabel II y su autoritarismo le fue grajeando la animadversión de buena parte de la población.

Los promotores argumentaron que los puntos a favor eran que el ferrocarril, además de ser un medio de transporte, rápido, practico y económico es que la línea inicialmente previsto podría extenderse con el tiempo a las ciudades de Girona y Figueres. (Beltrán, 2016)

Se partió con un presupuesto inicial para realizar el proyecto de 20.000.000 reales (unos 30.000 euros al cambio) que fueron fraccionados en 10.000 acciones de 2.000 reales (3 euros).

En 1845 fue constituida la compañía de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa con su correspondiente reglamento, una vez que fue constituida la compañía se procedió a adquirir los terrenos donde debería trazarse la futura línea férrea.

La adquisición de los terrenos fue muy lenta y las obras de construcción no se pudieron iniciar hasta 1847. Estalló un gran conflicto en torno a los terrenos ocupados por la compañía. Con el propósito de aminorar el coste de las expropiaciones, la empresa decidió hacer discurrir el trazado por las líneas del Maresme, lo que provocó la rebeldía de los afectados, sobre todo fue más intensa en la ciudad de Badalona, donde tuvo que intervenir la autoridad gubernativa, ordenando al alcalde que protegiera la construcción de las obras.

La explanación de las obras se inició en febrero de 1847, los trabajos fueron diseñados por Josep Locke y Joseph Robson fue el encargado de dirigir la obra.

El 18 de octubre de 1847 fue adjudicado a la empresa británica Mackenzie & Brasey el contrato para ejecutar las obras de movimientos de tierras y de aportar el material fijo de la obra por un importe de 112.849 libras esterlinas. A su vez la casa Jones & Ports, también británica, recibió el encargo para construir cuatro locomotoras, a la compañía Wright se le encargó la construcción de 62 coches de pasajeros, 30 vagones descubiertos para mercancías y dos vagones especiales para el transporte de carros y carruajes.

Tras algunos meses de retraso y tras haber vivido momentos críticos, sobre todo por el desplome de la bolsa de Londres, que hizo tambalear el proyecto, el 4 de octubre de 1848 se realizó la primera prueba del primer tren. Uno de los principales promotores, Miguel Biada no pudo asistir a esta inauguración porque unos meses antes había fallecido a causa de una neumonía. El día 8 de octubre se efectuó la demostración oficial con un convoy formado por 11 coches que transportaron a 400 personas.

El 28 de octubre de 1848 fue el día de la inauguración oficial de la línea. A primeras horas de la mañana, pese a que la noche anterior había llovido torrencialmente, en la estación de Barcelona comenzaron a llegar miles de personas que no querían perderse un acontecimiento histórico. Los periódicos de la época llegaron a considerar la implantación del ferrocarril como un invento revolucionario, equivalente a la invención de la imprenta, aunque también hubo muchos detractores que llegaron a considerar el tren como un mal invento que incluso podría ocasionar enfermedades. Novecientos pasajeros tuvieron ese día el honor de recorrer los 28'6 kilómetros que separaban las localidades de Barcelona y Mataró.

Como curiosidades hay que destacar que las plazas de primera clase en este viaje inaugural costaban doce reales, nueve reales costaban los de segunda clase y los de tercera seis reales. En los vagones de primera clase había seis asientos de madera por coche, tapizados estos con terciopelo rojísimo, mientras que, en los vagones de segunda, ocho asientos por coche, estaban tapizado con pana verde. Por lo que respecta a las plazas de tercera, estas no estaban tapizadas.

“Otra curiosidad que pueda parecer sorprendente a día de hoy es que había tarifas especiales para perros”, (La Vanguardia, 28-10-2023) así como facturación de equipajes y hubo control de accesos, pero el día de la inauguración se vio totalmente desbordado

1-4 OTRAS LINEAS FERROVIARIAS

El indudable éxito que obtuvo la línea Mataró-Barcelona, propició el interés en constituir nuevas líneas ferroviarias. Estas líneas fueron impulsadas mediante iniciativas privadas, esto no quiere decir que el Estado español no tuviera interés en el desarrollo del ferrocarril, pero le costó un poco implicarse, unos años después con la promulgación de la Ley de Ferrocarriles de 1855 ya se implicó de una manera muy clara.

Fueron varias las líneas creadas que tuvieron una gran importancia, una de ellas fue la que discurría entre **Madrid y Aranjuez**.

La línea fue impulsada por el Marqués de Salamanca, José de Salamanca, hombre de negocios madrileño y muy ligado a la reina Isabel II. La línea era un ambicioso proyecto ligado a los intereses del Marqués, que pretendía establecer un enlace entre Madrid y Alicante.

Su idea fue la creación de una línea que cubriera los 48 kilómetros que separaban Aranjuez de Madrid con el objeto de transportar los productos agrícolas que se producían en la Vega del Tajo a la capital de España, especialmente destaca la fresa, de ahí que este tren fuera conocido como el tren de la fresa.

El gobierno aprobó el proyecto en 1844 pero no fue hasta diciembre de 1845 en que se constituyó con otros socios el Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez con un capital de 45 millones de reales que permitían en principio cubrir el coste que separaban la capital del Real Sitio de Aranjuez.

La puesta en marcha de esta línea también estuvo llena de inconvenientes. En 1846 Francia e Inglaterra sufrieron una gran crisis financiera y muchos socios ingleses que participaban en el proyecto se retiraron del mismo. Una vez retirados los socios ingleses, el Marqués de Salamanca aportó el capital necesario y en ese mismo año 1846 comenzaron las obras.

Al igual que sucedió con la línea de Mataró, la crisis económica y la inestabilidad política, unido a las dificultades orográficas dificultaron enormemente el proyecto, aunque fue vital el intentar superar las dificultades orográficas ya que este trazado era imprescindible para comunicar Madrid con Andalucía

La línea consiguió inaugurarse en 1851 y en 1880 se amplió hasta Cuenca y en la actualidad es el primer tramo que llevo hasta Alcázar de San Juan donde se desdobla hacia Andalucía o Levante. (Piquer, 2016).

La línea entre **Valencia y Xàtiva** fue la tercera que se construyó en territorio peninsular. Esta línea fue un proyecto muy disputado por varios empresarios y comerciantes de la burguesía valenciana. Hay que destacar la puja que mantuvieron José de Campo, futuro Marques De Campo y Gaspar Dotres. Tras la puja de ambos el proyecto fue concedido finalmente a De Campo.

Una vez concedido el proyecto a De Campo este constituyó en 1851 la Sociedad de Ferrocarriles de Valencia a Xàtiva, dando esta sociedad un rápido impulso a las obras. Fue inaugurado en un tiempo récord para la época el tramo entre el Grao y la capital, un pequeño tramo de tan solo 4,189 metros, pero que dio a “los valencianos la oportunidad de conocer de primera mano el nuevo medio de transporte llamado a revolucionar las comunicaciones en el siglo XIX”. (Olaizola, 2019).

Una vez inaugurado este pequeño tramo, la sociedad promotora se centró en completar el tramo entre Valencia y Xàtiva. Debido a las pocas dificultades orográficas las obras avanzaban a un buen ritmo. El 4 de octubre de 1852 se inauguraron 12 kilómetros entre Valencia y Silla, procediendo 20 días más tarde a la apertura del servicio al público con una frecuencia de 6 trenes en ambos sentidos.

Debido a problemas con la expropiación de los terrenos de la línea hacia el sur las obras se demoraron y también ayudó a este retraso el suministro de material y sobre todo la dificultad de superar el cauce fluvial de la Ribera Alta. Superados estos inconvenientes el 31 de mayo de 1854 se inauguraron los 3.631 metros que separaban Alzira de Carcaixent. Posteriormente el 1 de julio de 1854 se inauguraron 8.162 metros de Carcaixent a Manuel.



Primera locomotora del vapor de ferrocarril Valencia-Xàtiva. Foto de Trewor Rowe. Museo Vasco del Ferrocarril.

Las obras se culminaron el 21 de diciembre de 1854 al completar los 7.196 metros que separaban las localidades de Manuel y Xàtiva. Hay que resaltar que la conclusión de las obras se vio retrasada por diversos sabotajes provocados por los carreteros que, con razones fundadas, temían que el tren les arrebataste su tradicional clientela.

La cuarta línea de ferrocarril española fue entre **Langreo y Gijón**, esta línea tuvo como objetivo facilitar en transporte de carbón que se obtenía en las minas asturianas al puerto de Gijón.

Esta línea destacó principalmente por ser la primera en que su camino de hierro adoptó el ancho de vía internacional 1,435 metros.

El proyecto fue diseñado por el técnico inglés Charles-Green y los costes de dicho proyecto fueron asumidos por la compañía del Ferrocarril de Langreo. (Garcival, 2022).

El primer tramo fue inaugurado en agosto de 1852 era el que comprendía las localidades de Gijón y Pínzales. Tuvieron que pasar cuatro largos años, concretamente el 12 de julio de 1856, para que el vial llegara a la estación de Sama de Langreo, aunque la línea no quedó finalizada del todo. Unos años más tarde se prolongó hasta el valle del Caudal para seguir posteriormente y gracias a la empresa Carbones Asturianas se añadió otro ramal hasta el valle de Samuño.

1-5 LEY DE FERROCARRILES DE 1855

“La actuación del estado español en el periodo de la aparición del ferrocarril en España se caracterizó por una gran indecisión “. (Gómez Mendoza, 1989). Esta indecisión provocó que constara mucho definir de una forma clara una política ferroviaria para España, a pesar de que en los ambientes económicos existía un clima muy favorable para llevar a cabo proyectos ferroviarios.

También sería injusto decir que el Estado se desinteresara por cualquier asunto relacionado con el ferrocarril, nada más lejos de la realidad, pero es cierto que le costó implicarse del todo en un principio.

En el año 1844 un grupo de ingenieros encabezados por Subercase recibió por parte del Gobierno el encargo de elaborar un informe que posteriormente serviría para elaborar la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. En dicha orden se reguló los requisitos que se tenían que cumplir para la concesión de una vía férrea y se aclaraba, aunque de una manera parcial, la posición futura del Estado en el desarrollo del ferrocarril. En el texto de la orden quedó establecido que la constitución de la red ferroviaria era responsabilidad del Estado con la participación de particulares.

El articulado de la Orden era muy impreciso y ambiguo, en él indicaba que, para la concesión de los proyectos, los solicitantes tenían que tener un cierto prestigio. También es de destacar que se decía en el articulado que las concesiones fueran temporales y que después de un tiempo estarían pasando a pertenecer al Estado. A raíz de su publicación en los meses siguientes se fueron produciendo movimientos especulativos de carácter financiero.

La Orden también recogió aspectos de índole técnico, el principal fue el ancho de vía. Una decisión que conllevó muy graves perjuicios al desarrollo ferroviario español, por ser el ancho de vía diferente al europeo. Esta problemática se arrastró durante decenas de años y fue como se comenta uno de los mayores problemas del ferrocarril español.

Se implantó en la península un ancho de vía de 1,674 metros, se trataba del llamado ancho ibérico, que también estaba presente en Portugal y que era muy superior al que había en Europa que tenía un ancho de 1,435 metros. Existe mucha controversia en relación a explicar los motivos de esta decisión. Entre algunas razones se decía que el mayor ancho de vía facilitaba mejor el paso a las locomotoras que tenían más potencia, también se dijo que, al tener un ancho de vía diferente al europeo, se dificultaba las conexiones internacionales y se eliminaba una posible invasión extranjera por vía férrea. Lo que no hay ninguna duda es que como se indicaba anteriormente, el tener un ancho de vía superior fue un laste enorme para el desarrollo del ferrocarril español a lo largo de muchísimos años.

El fracaso de la política era evidente al principio, el gobierno se había implicado de una forma muy timorata y no conseguía dar frutos. Esta situación originó que el Estado efectuara un giro radical y que se metiera esta vez de lleno y de una manera total en el desarrollo ferroviario y promulgara la importantísima Ley de Ferrocarriles de 1855, sin duda un antes y un después en la historia ferroviaria española.

La Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 se fue madurando poco a poco, su planteamiento fue un sistema mixto público-privado. (Velasco, 2022).

El mayor logro de la Ley de 1855 fue la adopción de un plan general para el ferrocarril. Una vez puesta en marcha se empezó a captar rápidamente capital extranjero para llevar a

1-6 LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS DEL SIGLO XIX

La Ley de Ferrocarriles de 1855 trajo una gran estabilidad al ferrocarril español. Dicha ley aportó como se ha dicho anteriormente, una legislación fiable y segura y a raíz de su puesta en marcha empezaron a nacer las primeras compañías ferroviarias.

Compañía Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante 1856 (MZA)

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) fue una empresa ferroviaria constituida en el año 1856 y que, junto con su gran antagonista, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, se convirtió en una de las grandes empresas del sector ferroviario.

La Compañía nació por el interés de un grupo francés encabezado por la banca Rothschild en la línea entre Madrid y Zaragoza, para que posteriormente esta línea conectara con Francia a través de los Pirineos. El marqués de Salamanca, que poseía la línea entre Madrid y Alicante, contactó con este grupo inversor y aportó su concesión en la creación de la Compañía de los Ferrocarriles de los Pirineos a Madrid y al Mediterráneo. El 31 de diciembre de 1856 se cambió el nombre y se denominó con el de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

Dicha Compañía se constituyó con un capital inicial de 456 millones de reales, cantidad que fue repartida en 240.000 acciones de 1.900 reales cada una. La primera presidencia la ostentó el político y jurista Alejandro Mon.



*Línea de Alicante. Estación colonia Santa Eulalia. Locomotora MZA 203.
Foto Anónima. Colección Diaz Prosper*

Una vez constituida la Compañía comenzaron rápidamente las obras, la línea de Alicante fue inaugurada en 1858 con una totalidad de 454 kilómetros y era la de perfil más favorable de las radiales del centro a la periferia de la península.

La Compañía siguió creciendo y posteriormente se firmó un acuerdo con la Compañía de Zaragoza a Pamplona, por el cual se facilitó la apertura a Europa mediante la ruta Madrid-París, vía Tudela, Pamplona y Bayona. Hay que decir que dicho recorrido era muy largo y se tardaba más de dos días en cubrir la distancia entre Madrid y la capital francesa.

También se adquirió la línea entre Castillejo a Toledo, propiedad del Marqués de Salamanca, la adquisición de esta línea logro facilitar la conexión con Andalucía. La regularidad

del terreno y que no hubiera que salvar grandes desniveles facilitó que las obras transcurrieran con gran rapidez.

En el año 1865 se inauguró el tramo comprendido entre las localidades de Málaga y Córdoba, el principal objetivo de este tramo era el de utilizarlo como transporte de minerales. Posteriormente fue inaugurado el tramo entre Córdoba y Manzanares, con la culminación de este tramo quedó definitivamente establecida la comunicación hasta el Mediterráneo por el sur de España.

También se potenció la comunicación entre las localidades de Murcia y Cartagena, partiendo desde Alicante. Esta ruta constituyó un objetivo prioritario para el entonces gobierno de la nación.

La Compañía continuó su imparable crecimiento, se crearon otras líneas como las de Ciudad Real a Badajoz, de unos 500 kms. de vía.

En 1891 era la segunda compañía férrea de España, únicamente superada por los Caminos de Hierro del Norte de España.

Hay que destacar que la Compañía llevó a cabo la sustitución de los raíles de hierro por los de acero, así como la adquisición de nuevas locomotoras, muy modernas para aquella época

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, conocida simplemente como el nombre de Norte, llegó a ser la primera línea ferroviaria española.

La línea fue creada por los hermanos Isaac y Emile Péraire, de origen francés. Contó en un principio con una capital inicial de 380 millones de reales. La mayor parte de este capital estaba asociado al grupo Péraire y al igual que en otras compañías ferroviarias contó con la asociación de un banco que era el que se encargaba de conseguir la financiación para posteriormente desarrollar los proyectos. La entidad encargada de conseguir la financiación fue el Banco Credit Mobile.



Compañía del Norte. Spanish Railway-Blog Archive

Se constituyó formalmente en el año 1858 y como objetivo de entrada tenía la construcción y explotación de la línea férrea que comunicaba Madrid con el País Vasco, para posteriormente enlazar con Francia. Era una línea de un gran valor estratégico, por lo que significaba el poder establecer comunicación con el país vecino. Esta línea fue el objetivo principal de la Compañía.

Al amparo de la Ley General de Ferrocarriles de 1.855, fue creada por escritura pública el 29 de diciembre de 1858, su red fue una de las más extensas de España, hasta que en 1941 fue nacionalizada y quedó integrada en Renfe.

Tras ser constituida la Compañía fijó su sede en Valladolid, y los primeros pasos que dio fue terminar la línea que unía la ciudad vallisoletana con Burgos y también se terminó la línea Valladolid-Medina del Campo.

Nada más terminar las líneas anteriormente señaladas, la compañía inició la construcción de la línea Madrid-Irún. Dicha construcción se dividió en dos secciones, una que unía las poblaciones de Madrid y Torquemada y la otra de Venta de Baños a Alar del Rey. Todos estos trabajos estuvieron bajo la supervisión del ingeniero Fournier.

Las obras tuvieron gran dificultad, sobre todo en la Sierra de Guadarrama, que se superaron tras concluir el túnel de Torrelodones. En el año 1863 se consiguieron completar el tramo entre Ávila y Sanchidrián de 30,41 Kms. y el comprendido entre El Escorial y Ávila de 70,27. Todas las dificultades que se tuvieron en la sierra madrileña no se tuvieron sin embargo en territorio vasco, principalmente por el escaso desnivel existente. Sin mucha dificultad se completaron los tramos entre Beasain y San Sebastián y posteriormente se consiguió llegar a Irún.

Una vez culminada esta importante línea, entre los años 1872 y 1876 la línea y a la vez la Compañía se vio afectada por las guerras carlistas. Se produjeron números ataques y sabotajes en el tramo ferroviario que atravesaba territorio vasco. Las cuentas de la Compañía se vieron bastante afectadas por la situación socio-política que se vivía. “Sin embargo, consiguió llegar a un acuerdo con su compañía rival la MZA con la que llegó a algunos acuerdos, sobre todo en el reparto del tráfico ferroviario”. (Artola, 1978).

Poco a poco la línea consiguió ir saliendo a flote, iniciando una nueva expansión con la adquisición de nuevas líneas. Entre 1876 y 1890 la Compañía logró triplicar sus beneficios. Se produjo la absorción de la Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. Esta anexión se produjo mediante un acuerdo con MZA, a cambio que Norte permitiera que MZA se anexionara la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Norte controlaba las líneas de Pamplona, Barcelona, Huesca y Lérida y el 24 de marzo de 1878 también absorbió la Compañía de Tudela a Bilbao.

Los años de 1891 y 1892 fueron dos años de una enorme expansión, llegando la Compañía a adquirir dos importantes líneas a su máximo competidor la MZA. Compró en 1891 la línea entre Almansa y Tarragona y un año después la comprendida entre Valencia y Utiel y en 1893 la línea entre Huesca y Canfranc.

Ya entrado el siglo XX la Compañía continuó con su pujanza, siendo el referente de las compañías ferroviarias españolas. En 1920 se consiguió que la compañía estuviera íntegramente controlada por capital español, especialmente por los bancos de Bilbao y Vizcaya. Tenía el control de las rutas del Norte y Este de España y controlaba con una gran plantilla de personal.

Tras la conclusión de la guerra civil, Compañía se centró en la reconstrucción de su red e instalaciones, pero su situación económica al igual que el resto de las compañías era desastrosa. En un principio el nuevo estado franquista no tocó su independencia. Pero esta situación cambió, al crearse en 1.941 Renfe, tras lo cual todas las compañías de vía ancha fueron nacionalizadas pasando en su totalidad a formar parte de la nueva red nacional de ferrocarriles españoles.

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Conocida popularmente como Andaluces, esta Compañía fue el fruto de la unión de pequeñas empresas que existían en Andalucía, creció muy rápidamente hasta convertirse en la tercera compañía ferroviaria española, detrás de las poderosas Norte y MZA. Todas sus líneas estuvieron en Andalucía a excepción de un tramo que unía Murcia con Alicante. Mantuvo una próspera existencia hasta 1920, luego entró en una grave crisis financiera hasta llegar a 1936 cuando fue incautada por el Estado para en 1941 pasar a formar parte de Renfe.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue constituida oficialmente el 30 de mayo de 1877, contando con un capital social de dieciocho millones de pesetas.

El mayor rendimiento económico de la Compañía fue el que le proporcionaba la línea entre Sevilla-Jerez-Cádiz. Debido a los buenos resultados económicos, la Compañía traspasó territorio andaluz y se hizo con la línea entre Murcia y Alicante, en un principio se pensó en unir esta línea con Andalucía, pero finalmente este proyecto no cuajó.

En 1885 inauguró una nueva línea entre las localidades de Marchena y Córdoba, en competencia con la de Córdoba y Sevilla bajo el control de MZA. Unos años después, concretamente en 1893 entró en servicio la de Linares y Puente Genil. Esta línea logró crear un nuevo acceso a Andalucía al estar ya conectado Puente Genil con Córdoba. Otra importante construcción fue la ampliación del ferrocarril entre Jerez y Sanlúcar hasta el Puerto de Bonanza.

Hasta 1890 la salud financiera de la Compañía fue de una gran bonanza, pero al año siguiente la situación fue completamente distinta, pero gracias a la mencionada anteriormente línea entre Linares y Puente Genil, ya totalmente operativa, la situación mejoró de manera considerable y en 1897 se consiguió tener de nuevo superávit. En 1898 se consiguieron grandes beneficios sobre todo por los transportes militares que usaban las líneas de la Compañía por la guerra de Cuba.

Al entrar en el siglo XX, la situación económica de la empresa volvió a resentirse, al acometer una serie de medidas como la adquisición de nuevas locomotoras y vagones, así como la renovación de una buena parte de sus infraestructuras.

En 1916, a pesar de la delicada situación económica, la Compañía consiguió en arriendo las líneas entre Linares-Almería y Moreda-Granada.

Su definitivo declive tuvo lugar en los años posteriores a la instauración de la Segunda República. El 9 de mayo de 1936, el gobierno republicano incautó la empresa, haciéndose con el control de la misma. Sin embargo, a pesar de su incautación la Compañía mantuvo su independencia financiera y contable. Finalmente, con la aparición de Renfe, en el año 1941, la Compañía conocida como Andaluces desapareció.

Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao

Esta Compañía se constituyó en 1858 y tenía como principal objetivo ser la primera sección de una línea férrea que debía conectar el Cantábrico con el Mediterráneo. Con una longitud de 258 kilómetros unía Bilbao con la localidad navarra de Castejón.

Se mantuvo como línea independiente hasta el año 1878, año en el que fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

La economía vasca destacaba en el primer tercio por ser una economía basada en intercambios mercantiles y necesitaba dar salida a los productos que producía a la meseta castellana y a diversos países de Europa. La creación de esta línea estaba pensada para ese fin.

Varios intentos de poner la línea en marcha fracasaron. Finalmente, a partir de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, trajo a primer plano la construcción de esta línea.

La concesión de la línea de Tudela a Bilbao se formalizó por Ley el 11 de julio de 1856. Tuvo una subvención de 360.000 reales por Km., así como otras ayudas directas e indirectas que elevaron finalmente las ayudas estatales a 88.510.000 reales

La Compañía fue constituida el 13 de enero de 1858, su constitución exigió un gran desembolso económico, pese a que el transporte de mercancías y viajeros fue siempre elevado, fue insuficiente para compensar la gran inversión económica que se había realizado.

El 28 de marzo de 1878, la sociedad se declaró en quiebra y la compañía fue absorbida por los Caminos de Hierro del Norte de España.

Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia

“Esta compañía catalana se fundó en 1875 y fue fruto de la fusión de las Compañías de Barcelona a Francia por Figueres (BFF) y la Compañía de Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona (TMB)”. (Alcalde, 2005). Fue la compañía que conectó por ferrocarril la ciudad de Barcelona con la frontera francesa. En el año 1889 la TBF y la MZA se fusionaron, aunque la compañía catalana continuó con su nombre inicial y pese a la fusión logró conseguir una cierta independencia.

Desde su fundación logró conseguir grandes avances en las obras ferroviarias para conectar con Francia, de manera que el 17 de diciembre de 1887 llegó el primer ferrocarril a la localidad de Figueres. Un mes más tarde, ya entrado 1888, concretamente el 20 de enero, fue inaugurado el tramo que llegaba a Portbou creando de ese modo la conexión internacional con Francia.

A pesar del éxito que obtuvo por la lograr la conexión internacional tuvo que hacer frente a problemas muy importantes. Uno de ellos fue la unión de la línea de Girona (con estación terminal a Estación de Francia) con la línea de Martorell. Tras mucho debatir donde debía pasar la conexión, finalmente se decidió construirla de forma semienterrada en la calle de Aragón.

En 1886 absorbió la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona que tenía la concesión del ferrocarril directo entre Madrid y Barcelona, pero por problemas económicos no pudo llevar a cabo dicha concesión. También un año más tarde logró absorber la Compañía de Valls a Vilanova y Barcelona.

Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

La Compañía del Ferrocarril Central de Aragón fue una empresa ferroviaria que construyó y explotó las líneas ferroviarias que unían Calatayud con el Grao de Valencia y la de Caminreal a Zaragoza, discurriendo esta por Teruel y buena parte de su provincia.

Fue fundada en 1.894 por un grupo de capitalistas belgas, con un capital social inicial de veinte millones de pesetas. Una vez constituida, rápidamente se iniciaron los trabajos de construcción y en 1.901 los trenes empezaron a circular por la línea, esta costaba de 295 kms. de longitud.

Una vez finalizada la construcción de la línea Calatayud-Teruel-Valencia, los esfuerzos de la Compañía se centraron en la explotación de esta. Este ferrocarril presentaba algunas particularidades. Una de las principales es que la vía se asentaba sobre traviesas metálicas, esto se debía a la influencia belga, ya que, en Bélgica, a finales del siglo XIX se adoptó este tipo de traviesa para sus ferrocarriles. Este fue un detalle bastante significativo que diferencio a la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón respecto al resto de los ferrocarriles españoles.



Estación del Central en Aragón en Sagunto, ya desaparecida. Ferran Llaurado

Otra particularidad de la línea fue la orografía. Si bien mientras se seguía el curso del Río Jiloca había un perfil suave, una vez se llegaba a Teruel existían numerosas rampas y pendientes que suponían una enorme dificultad para las locomotoras. Esto llevó a la Compañía a la adquisición de locomotoras Garraf, siendo una de las pocas compañías españolas que contó con este tipo de máquinas. Las Garraf pasaron a ser el emblema de la Compañía, se podían verlas tirando de los pesados trenes transitado por el Puerto del Escandón.

Pese al estallido de la Primera Guerra Mundial el Central de Aragón logró contener el temporal y mantuvo unas cuentas saneadas. En 1927 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España había adquirido a los accionistas belgas la Compañía, tras la cual esta se convirtió en una filial de Norte, aunque no se anexionó y se mantuvo independiente.

Ese mismo año 1927, la Compañía recibió por parte del Estado una concesión para la construcción de un ferrocarril que uniese Zaragoza con Camínreal, aprovechando la vía estrecha que unía Cariñena con Zaragoza, se instalaría una nueva vía de ancho ibérico. Esta línea fue inaugurada el 2 de abril de 1933 en medio de una gran celebración popular. Su inauguración supuso que las tres provincias aragonesas estaban conectadas por ferrocarril y existía la esperanza que la nueva línea de 123 km, en un futuro se convirtiera en un corredor ferroviario Valencia-Zaragoza Francia el cual acogería la exportación de naranjas valencianas y la exportación vitivinícola de Cariñena.

Sin embargo, esta ilusión se acabó muy pronto porque estas mercancías con destino a Francia se realizaron principalmente por los pasos fronterizos de Port-Bou e Irún.

Tras el estallido de la Guerra Civil la Compañía quedó dividida en dos. Las vías desde Zaragoza y Calatayud a Teruel estuvieron controladas por los militares sublevados, mientras que la zona al este de Teruel se mantuvo en zona republicana. Terminada la guerra, la Compañía igual que las otras compañías españolas existentes, mantuvo una situación económica muy difícil. Hubo que emprender obras de reconstrucción de los numerosos tramos afectados que suponían un importante esfuerzo económico. Finalmente, en 1941 con la nacionalización de los ferrocarriles pasó a formar parte de Renfe.

1-7 LAS PRIMERAS ESTACIONES

El nacimiento del ferrocarril conllevó la construcción de estaciones ferroviarias para la subida y bajada de viajeros y para la carga y descarga de mercancías. En un principio eran edificios modestos y sencillos, entendidos para un servicio público. Pero, poco a poco, estos edificios en un principio modestos fueron adquiriendo otra dimensión y su construcción pasó a significar un símbolo de progreso.

A punto de terminar el siglo XIX, la red ferroviaria española estaba prácticamente configurada. Su estructura era de carácter radial con epicentro en Madrid. En la capital de España se construyeron tres estaciones, Atocha, Delicias y Príncipe Pio y también fueron construidas otras para el transporte de mercancías, Imperial, Peñuelas y Cerro de la Plata.

La Estación de Atocha

El origen de la estación de Atocha se data en 1851. En sus comienzos, fue un edificio muy sencillo, un simple embarcadero que era utilizado por la Familia Real. Era propiedad de la Compañía MZA, poco a poco se fue adaptando al servicio de viajeros y a medida que la demanda fue aumentando la estación fue ampliándose y extendiéndose.

Un incendio ocasionado la noche del 24 al 25 de febrero de 1864 destruyó gran parte de la estructura del Embarcadero de Atocha, llevándose la peor parte la cubierta del andén por ser de madera



Estación de Atocha a finales del siglo XIX. Foto el blog de Cesar MB.

Fueron presentados varios proyectos para la renovación de la estación, la mayor parte de estos proyectos proponían el hierro como elemento principal para su construcción para así evitar posibles incendios.

En 1888 se iniciaron las obras que constaban de una nave principal de 154 metros de largo y 27 metros de altura, bajo la dirección de Alberto Palacios, que fue un colaborador del ingeniero francés Gustavo Eiffel.

Las obras de construcción tuvieron una duración de cuatro años y su inauguración fue el 8 de diciembre de 1892.

El constante crecimiento de pasajeros a lo largo de su historia, ha hecho que se haya convertido en el gran nudo ferroviario que es en la actualidad.

Ha sido testigo de muchos acontecimientos de la historia de España, como por ejemplo la partida de militares hacia Cuba, llegada de reyes y mandatarios y por desgracia también se vivió el atentado del 11 de marzo de 2004. Atocha es todo un símbolo en la historia ferroviaria española.

Estación Príncipe Pío

La estación Príncipe Pío fue la segunda estación por importancia a finales del siglo XIX. En sus comienzos se denominó estación del Norte, en la actualidad es conocida como Príncipe Pío. Esta estación era el punto de salida y llegada de los trenes que procedían de la línea Madrid-Irún.

Empezó a construirse en 1859 y hasta 1876 no pudo inaugurarse debido a la gran inestabilidad reinante en la época. Los responsables de llevar a cabo el proyecto fueron los ingenieros franceses Biarez, Grasset y Ouliac.



Estación del Norte Príncipe Pío finales del siglo XIX. Foto Castañeira y Álvarez-Madrid

La estación costaba en principio de dos edificios paralelos, luego se pasó a otro edificio definitivo en forma de L, que a la vez se dividió en tres zonas, dos edificios destinados a viajeros en el que uno acogía las llegadas y el otro las salidas, el tercer edificio quedo destinado a la carga y descarga de mercancías. Esta nueva estructura fue inaugurada el 16 de julio de 1882, se inauguró el edificio destinado a los pasajeros, mientras que el resto del proyecto no pudo ser concluido hasta 1928.

Durante la guerra civil la estación se vio seriamente dañada y posteriormente la aparición de la estación de Chamartín en la década de los 60, significo la decadencia de la estación.

Como estación de trenes de largo recorrido dejó de funcionar en la década de los 90 cuando fue cerrada para realizar una gran transformación en el interior. En la actualidad, la que fue la segunda estación más importante en los principios del ferrocarril español, es un intercambiador donde llegan trenes de cercanías, autobuses y metro.

Estación del Norte de Oviedo

La Estación del Norte de Oviedo está considerada como una de las más importantes del siglo XIX por su situación estratégica. Fue puesta en funcionamiento por la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León. El principal objetivo cuando fue diseñada fue el hacer un eje ferroviario mixto, que operara tanto en la salida de viajeros como en el tráfico de mercancías.

La estación fue inaugurada el 23 de julio de 1874 tras la apertura del tramo entre Gijón y Pola de Lena, línea comprendida en la de Gijón y León. Posteriormente, en 1883, la estación creció gracias a la apertura de la línea entre Oviedo y Trubia, esta línea tenía como principal objetivo recoger la producción de carbón de Quirós, Teverga y Proaza para transportarla hasta Trubia y posteriormente llevarla a la Fábrica de Cañones de Trubia.

En 1885 la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León quebró debido, sobre todo, a las costosas inversiones para llevar el ferrocarril a Asturias y Galicia. Entonces, la estación de Oviedo y todo el patrimonio de la Compañía fue absorbido por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Posteriormente en 1941, tras la integración de la Compañía de los Caminos del Norte a Renfe paso a manos de la empresa pública. La estación fue muy dañada por la guerra civil y en 1946 fue reconstruida siguiendo el proyecto realizado por el arquitecto Agustín Ballesteros.

Tras el final de la guerra civil, la idea que había en un principio era la de reconstruir la estación en base a como era antes de que estallara el conflicto bélico. El proyecto fue rechazado muy pronto y en el año 40 apareció uno nuevo con la forma y disposición en la que finalmente se volvió a construir, una vez reconstruida, la estación adoptó un aire más funcional y moderno.

La estación con el paso de los años fue modernizándose y ampliando servicios, entre las más importantes fueron las que se emprendieron en 1998. Estas obras iniciadas casi a finales del siglo XX tenían como objetivo cohesionar la ciudad y mejorar la integración del ferrocarril en esta y para lograrlo se optó por “colocar una losa peatonal por encima de la estación”. (Diario la Nueva España, 03-03-2019). La estación actual de Oviedo tras sus sucesivas reformas destaca sobre todo por haber adoptado formas tradicionales de la arquitectura asturiana.

En la actualidad es una moderna estación que cuenta con trece vías y cuatro andenes, ofrece servicios de Larga y Media Distancia, Regionales, Cercanías y también es parada del tren turístico Transcantabrico. También desde la llegada del Ave a Asturias acoge a este, aunque expertos reclaman una nueva estación para poder acoger el servicio de alta velocidad recién inaugurado.

1.8 LOS PRIMEROS OFICIOS FERROVIARIOS

La llegada del ferrocarril a territorio español en el siglo XIX dio lugar a la aparición de una nueva clase social, los ferroviarios.

Aparecieron una serie de oficios vinculados única y exclusivamente al mundo del ferrocarril. Los jefes de estación, factores de circulación, guardagujas, revisores, maquinistas, fogoneros, son entre otros algunos oficios que nacieron a raíz de la aparición del ferrocarril. Hay que señalar que, con la modernización ferroviaria, muchos de estos oficios han ido desapareciendo de una forma paulatina, especialmente en el último tercio del siglo XX y también anteriormente la desaparición del vapor llevó implícito que desaparecieran algunos de estos oficios. Los que aún perviven lo hacen con otras denominaciones.



La llegada del ferrocarril trajo una nueva clase social: Los Ferroviarios. Foto Treneando

Las actuales generaciones apenas tienen contacto con supervivientes de estos oficios y las futuras tendrán constancia, a través de fotos, documentos y testimonios de aquellos que ejercieron su profesión en el mundo ferroviario.

El **jefe de estación**, adquirió una gran importancia e incluso en poblaciones de pequeño y mediano tamaño, tenían una gran relevancia dentro de la sociedad local junto con el alcalde, el maestro o el médico. Los jefes de estación asumían innumerables cometidos, salida y llegada de trenes, supervisión de los billetes, la custodia del patrimonio de la compañía, como también encargarse de la carga y descarga de las mercancías. Como representantes de las compañías ferroviarias tenían la obligación de ir siempre con el uniforme reglamentario, tener una actitud modélica y mantener el orden dentro de los límites de la estación. Hasta mediados del siglo XX, vestían elegantes uniformes y símbolos de su oficio eran los faroles y los silbatos que daban para ordenar la salida del tren.

El **jefe de tren** era el encargado y responsable de coordinar el conjunto de actividades que se hacían en el tren. La jefatura se producía únicamente en el interior del tren, una vez llegados a la estación, esta recaía en el jefe de estación. Solía viajar en un compartimento especial del que solo podía ausentarse en caso de necesidad. "Era el encargado de custodiar,

los equipajes, encargos y mercancías facturadas y también tenía la obligación de estar en la estación media hora antes de la salida del tren”. (Urdangarin, 1997). Al finalizar su servicio, debía de realizar un parte en el que indicaba las incidencias que se habían producido.

“El **guardagujas** era el empleado que tenía a su cargo el manejo del cambio de las agujas en las vías de los ferrocarriles, estos recibían las ordenes de los jefes de estación” (Arreola, 2015) para su cambio, sin embargo, la conservación del mecanismo dependía de ingenieros. También tenían como misión los guardagujas, cuidar, limpiar y engrasar el aparato. Sus jornadas como la mayoría de los empleados ferroviarios de la época eran largas, fácilmente completaban las doce horas diarias de jornada laboral.

El **guardabarrera** era el encargado de la custodia de los pasos a nivel y que sus barreras estuvieran cerradas en el momento del paso de los trenes. Era una tarea de enorme responsabilidad, eran avisados del paso de los trenes por los jefes de estación más próximos, pero, aun así, debía estar continuamente pendientes de los posibles pasos de los trenes y vigilar que los alrededores de los pasos estuvieran libres de peligros, como por ejemplo el paso del ganado que pudiera cruzar las vías. Normalmente su jornada laboral constaba de doce horas y es de destacar que, en algunas ocasiones, los encargados de los pasos a nivel, solían ser matrimonios en que los dos cónyuges eran empleados de la compañía.



Mujer guardesa. Rutas con Historia

Los **revisores o interventores** controlaban los billetes de los pasajeros y más de alguna vez tenían enfrentamientos cuando había algún pasajero que subía al tren y no llevaba billete. Una de sus misiones era la de anunciar en voz alta el nombre de las estaciones a las que se acercaba el tren y ayudaba a subir y bajar a los viajeros de los vagones. Su trabajo no estaba exento de riesgo puesto que había algunos trenes que carecían de pasillo central y debía desplazarse de un vagón a otro mediante un estribo de madera que estaba en el interior. Tenían terminantemente prohibido comunicarse con el maquinista, salvo temas relacionados con el servicio.

El **guardanoches**, conocidos también como guardavías, era el trabajador que recorría las vías por la noche con el objetivo de despejarla de obstáculos o avisar de viva voz a la brigada de limpieza o de reparaciones para que acometiera la tarea precisa, conocidos también como guardavías.

Los **maquinistas** y los **fogoneros** trabajaban en equipo, ambos eran pareja imprescindible Para la conducción de las máquinas de vapor se exigía de una gran fuerza física y también de destreza. La misión del fogonero era tener siempre la caldera encendida. Tanto las jornadas de trabajo de los maquinistas y los fogoneros eran muy duras. Eran jornadas de una media de doce y catorce horas diarias, ambos oficios eran muy mal retribuidos en proporción al trabajo realizado y además se encontraban expuestos a muchas penalizaciones por retrasos o averías.



Fogonero Foto Rutas con Historia.

También es de destacar el oficio de **calzadores**, que trabajaban en brigadas a las órdenes de un capataz y que tenían como misión principal la conservación del recorrido del ferrocarril. Todos los trabajos que realizaban los calzadores se efectuaban manualmente sin ningún tipo de maquinaria. Entre las tareas específicas de este colectivo estaban las de limpiar, rectificar y calzar la vía, reemplazar traviesas y elevar las que se colocarían como nuevas, así como limpiar pasos y cunetas.

El **mozo de equipajes** esperaba a los viajeros para trasladar sus equipajes camino del tren o hacia salida en busca de otro transporte. Estos trabajadores eran por lo general hombres rudos, serios, de pocas palabras, pero a la vez amables y experimentados en el trato con el pasajero.

El **visitador** tenía como misión el golpeo de las ruedas de los trenes con un martillo cuando paraban en las estaciones. Un trabajo aparentemente sencillo pero que tenía una gran importancia, porque de esta manera los visitadores tenían la capacidad de descubrir mediante el sonido que producían si había roturas. También eran los encargados de cambiar las zapatas de los frenos cuando la ocasión lo requería.

Todos estos oficios con el paso del tiempo y el proceso de modernización fueron desapareciendo poco a poco. Podría parecer en un principio que eran oficios sencillos pero la importancia que tuvieron para que el ferrocarril pudiera ofrecer un buen servicio fue vital. Siempre van a quedar en el recuerdo de un modo muy entrañable.

CAPÍTULO II

2-1 EL ESTATUTO FERROVIARIO DE 1924

Al entrar en el siglo XX, España contaba con 11.309 km de vía ancha y 2.166 de vía estrecha. Desde 1900 y hasta el inicio de la guerra civil es de destacar que el crecimiento de las conexiones ferroviarias fue muy lento y se construyeron una media de 35 Km de vía por año.

Pese a que la posición española durante la primera guerra mundial fue de neutralidad, el país acabaría viéndose afectado por el conflicto bélico. La guerra mundial afectó de lleno al ferrocarril español. España importaba la mayor parte del material ferroviario y las fábricas francesas, británicas o belgas permanecieron inactivas durante la contienda. Todo esto obligó a las compañías ferroviarias a un considerable ajuste de presupuestos lo que retrasó la modernización y quedó patente lo obsoleto del material ferroviario.

A todos estos problemas se unió también la crisis interna que ocasionó al país la pérdida de las tierras de ultramar. Todos estos contextos hicieron por primera vez plantearse la posibilidad de nacionalizar los ferrocarriles, “idea que ya había pensado el político Francisco Cambó durante su etapa de ministro, debido a la deficiente gestión de las compañías, algunas de las cuales mantenían un parque móvil anticuado y un tendido ferroviario en muy mal estado. (Comín, 1998).

Como una de las pocas inversiones que se realizaron en esa época fue la construcción del ferrocarril Ponferrada-Villablino, proyecto que contó con el respaldo de la Administración. Era un ferrocarril de vía estrecha de unos 50 Km y buscaba dar salida a las innumerables riquezas carboníferas de la cuenca de Villablino y compensar de alguna manera la falta de suministro de carbón existente tras el estallido de la primera guerra mundial.

Todas estas situaciones hicieron promulgar al gobierno del Primo de Rivera el Estatuto Ferroviario de 1924.

El Estatuto Ferroviario fue aprobado por Real Decreto-Ley el 12 de julio de 1924, en él se desarrollaba un nuevo régimen ferroviario en el que el Estado tenía una importante implicación en la actividad ferroviaria con el objetivo de la salvaguardia de los intereses públicos. Las compañías ferroviarias podían adherirse de forma voluntaria al Estatuto. No obstante, si no se incorporaban en un plazo de tiempo determinado, luego no tendrían derecho a las ayudas económicas del Estado, lo que hizo que prácticamente la totalidad de las compañías se incorporaron al Estatuto Ferroviario.

La Compañía MZA, a raíz de las ayudas concedidas por el Estatuto Ferroviario, empleó algunas de estas para la construcción de nuevas estaciones como fueron la de Barcelona, Port Bou o Aranjuez. Las mejoras realizadas hicieron que la Compañía tuviera unos excelentes resultados, hasta que el crack de 1929 y posteriormente la guerra civil provocaron el hundimiento de la puntera compañía española.

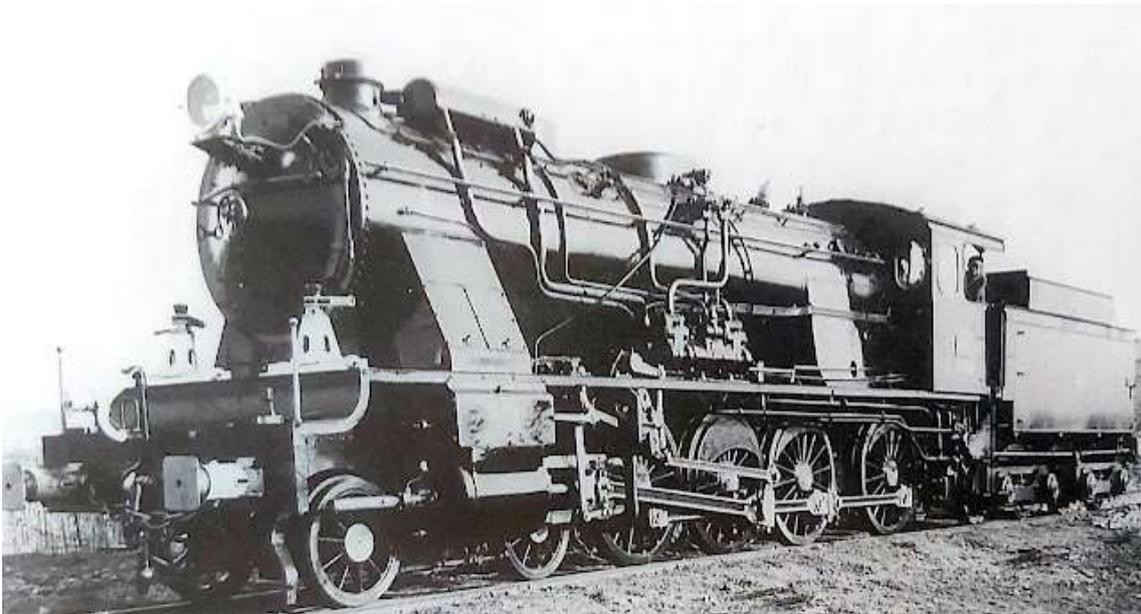
Dos años más tarde del Estatuto Ferroviario, en 1926 se promulgó el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, más conocido como el Plan Guadalhorce, por ser impulsado por el ministro de Fomento, el conde de Guadalhorce, basado principalmente en la construcción de una docena de líneas, entre ellas las de Madrid a Aranda de Duero y también algunas de vía estrecha como las líneas entre Betanzos y el Ferrol o Ávila-Salamanca

2-2 COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE

Esta Compañía fue creada a raíz del Estatuto Ferroviario y es de destacar porque supuso la primera compañía que se creó con la implicación casi total del Estado. El capital invertido era prácticamente totalidad del Estado a la vez que mantenía una pequeña inversión privada.

En 1928 las dificultades económicas de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal eran muy grandes y sus finanzas no podían mantener ya el mantenimiento de sus líneas, aunque no solo era esa Compañía la que se encontraba en problemas, había otras que se encontraban también en situación similar.

El Gobierno las obligó a fusionarse con las dos grandes Compañías, la MZA o la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, pero estas se negaron a cargar con el peso de las compañías deficitarias. El Estado finalmente fue a su rescate y pagó indemnizaciones a los accionistas y decretó la creación de una administración estatal con presencia de los responsables de las antiguas compañías, a raíz de todo esto el 8 de noviembre de 1928 se creó la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste.



Locomotora Compañía Ferrocarriles del Oeste conocida como Mil del Oeste. Fuente: trenesytiemposblogspot.com

Durante 1929, el primer año de funcionamiento de la Compañía, esta no fue muy rentable, pero al año siguiente los resultados ya fueron bastante buenos.

“El principal objetivo de la Compañía fue la renovación del parque móvil que se encontraba muy anticuado”. (Artola, 1978). Se encargaron locomotoras de la serie 1000 a la fábrica valenciana Devís y también nuevos vagones. Se buscó un tipo de locomotora que fuera el más adecuado para las necesidades de la recién creada compañía, siendo elegido el modelo Mastodonte o 2-4-0, apoyado sobre la base de la serie 1400 de la Compañía MZA. Las primeras cinco unidades que se crearon fueron entregadas en 1930 y fueron conocidas popularmente como las Mil del Oeste. Aparte del material rodante también se produjo una profunda renovación de las infraestructuras.

Entre las líneas que cubría la Compañía estaban las de Barga-Toledo, La Fuente de San Esteban-Barca de Alba, Medina del Campo-Salamanca, Betanzos-Ferrol o Pontevedra-Santiago de Compostela. Todas estas líneas reseñadas no sobrepasaban los 100 kms. de longitud. Luego estaban otras líneas que, sí sobrepasaban los 100 kms., como la de Salamanca a la frontera portuguesa, Ávila-Salamanca, Plasencia-Astorga y la más emblemática la que unía la ciudad de Madrid con la frontera portuguesa con un recorrido de 431 kms.

En 1936 con la llegada de la Segunda República, el gobierno de esta decidió la incautación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debido a su mala situación financiera. El Estado se hizo cargo de ella y la transfirió a continuación a los Ferrocarriles del Oeste con lo quedaron en poder de esta la mayor parte de líneas del Sur de España



Estación Las Delicias. Principal centro de operaciones de la Compañía del Oeste. Foto Treneando

El estallido de la guerra civil española dividió al país en dos partes, división que también afectó a los Ferrocarriles del Oeste. Durante la contienda estuvo la mayor parte controlada por los militares sublevados. El gobierno, mediante un decreto, procedió a la incautación de todas las compañías privadas y la unificación en una sola red supervisada por este. Esta medida provocó que los Ferrocarriles del Oeste desaparecieran de la zona republicana, aunque el verdadero control en las zonas republicanas lo ejercieran los obreros y sindicatos ferroviarios, sobre todo en los primeros meses de la contienda.

Con el avance militar la mayoría de las líneas de los Ferrocarriles del Oeste quedaron bajo el control franquista, a excepción de la estación de Delicias. Las líneas de la Compañía durante la guerra civil fueron muy utilizadas por el bando franquista para el transporte de tropas y material bélico. Esta circunstancia originó que las cuentas de la compañía lograran incrementarse, se dice que obtuvieron un beneficio de 26 millones de pesetas.

Una vez finalizado el conflicto bélico se intentó reanudar los servicios que la Compañía tenía antes de la guerra, pero tanto el material como las infraestructuras estaban prácticamente en estado de ruina, lo que provocó la desaparición de la Compañía una vez que se fundó la Renfe.

2-3 LA ELECTRIFICACIÓN

Una vez puestos en marcha los ferrocarriles, uno de sus principales inconvenientes fue la gran cantidad de vapor que desprendían las locomotoras. El problema se agravaba todavía más en los túneles y sobre todo en los núcleos urbanos. El problema derivado era tan grande que incluso muchas autoridades locales llegaron a plantearse la prohibición del ferrocarril en zonas próximas a las ciudades con el fin de evitar la contaminación urbana, ya de por sí elevada por la cada vez más pujante industria.

El proceso para la electrificación ferroviaria en España no fue fácil. España, tras Suiza es la orografía más accidentada de Europa. Por esta orografía a lo largo de los años, las líneas ferroviarias españolas han tenido que diseñarse para salvar importantes cordilleras, un ejemplo de ello es que todas las líneas que conducen desde Madrid al litoral tienen que atravesar una o dos líneas divisorias.

El proceso de electrificación en España fue un proceso muy largo, complicado y costoso. Tanto que se prolongó a lo largo del siglo XX de una forma muy paulatina y localizada.

Siempre se ha considerado como primera electrificación de vía ancha en España, la comprendida entre las localidades de Gergal y Santa Fe (Almería). Su inauguración fue en 1911, pero hay que indicar que cuando fue inaugurada en España había unos 100 Kms. de vía estrecha electrificada.



Tramo electrificado estación Gergal. Foto Patrimonio Industrial Andalucía

Los primeros ferrocarriles de vía estrecha en España en disponer de tendido eléctrico, fueron los ferrocarriles de Ulia (San Sebastián), el de San Sebastián a Hernani, el de Barcelona a Sarriá, el de la Loma en Linares y el ferrocarril que unía las localidades de Pamplona a Sangüesa.

“La primera electrificación española de vía ancha empezó a funcionar el 2 de febrero de 1911, tenía una extensión de 22 Kms. y correspondía a la línea entre Linares y Almería”. (La Voz de Almería, 18-12-2017). Su puesta en marcha no fue una tarea sencilla, el trayecto era de unos muy fuertes desniveles y se tuvieron que hacer trabajos muy intensos para poder superar las dificultades orográficas que se presentaban.

A medida que se iba electrificando el tramo entre Gergal y Santa Fe, se fueron construyendo nuevas estaciones y una central construida en el norte de Andarax, muy cerca de la estación de Santa Fe que era la encargada de suministrar la energía.

Posteriormente a la inauguración del primer tramo electrificado en la península se fueron sucediendo nuevos trayectos electrificados. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, comenzó a plantearse la electrificación de la rampa de Pajares, una rampa muy prolongada, con enorme pendiente durante todo el recorrido y de más de 70 túneles, con la electrificación las locomotoras al disponer de mayor potencia podrían superar con menos problemas las enormes pendientes existentes.



Estación de Gergal. Foto Gergalnet

Fueron estudiadas los proyectos presentados, principalmente fueron de empresas americanas y europeas, finalmente se aceptó la propuesta de General Electric y la inauguración fue el 1 de enero de 1925.

Debido a los buenos resultados que se obtuvieron con la electrificación de Pajares, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España decidió llevar a cabo la electrificación de los tramos de las líneas Irún-Alsasua, Barcelona-Manresa, Montcada-Sant Joan de las Abadesses y Ripoll-Puigcerdà.

El escenario ferroviario tras la finalización de la primera guerra mundial no era nada halagüeño y las compañías ferroviarias por si solas no podían hacer frente al enorme coste que suponía el proceso de electrificación por lo que tuvieron que ser ayudadas por el Estado para conseguir que poco a poco las vías férreas españolas dispusieran de cada vez más tramos electrificados.

El proceso de electrificación de la red ferroviaria ha sido un proceso largo y costoso realizado a lo largo de muchos años. A día de hoy el ferrocarril español es uno de los más electrificados del mundo. De los 15.000 kms. que gestiona Adif hay unos 10.000 que disponen de electricidad, un 66% del total, siendo una cifra importante todavía hay un importante tramo de la red que nos dispone de este servicio. A los kilómetros electrificados que gestiona Adif hay que añadir los de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, los de Euskotren, los de Serveis Ferroviaris Mallorquins, así como servicios metropolitanos de Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Valencia, Sevilla. La suma de todos ellos contribuye a convertir el ferrocarril en un medio de transporte más sostenible y ecológico.

2-4 EUROPA Y EL ANCHO DE VÍA

A comienzos del siglo XX, no solo era la electrificación el único reto al que se enfrentaba la todavía joven red de ferrocarriles españoles. A medida que el tiempo iba avanzando, se hacía más grande la necesidad de abrirse a Europa. La diferencia de anchura de la vía española a la del resto del continente europeo era un gran problema, aunque podía solventarse mediante un sistema que permitía con seguridad realizar el cambio de vía.

Como se ha comentado en un capítulo anterior, se ha especulado mucho porque se tomó la decisión de tener un ancho de vía diferente al europeo. Una de las razones esgrimidas fue que al tener un ancho de vía diferente al europeo se evitaba una posible invasión a la Península. Esto se pensaba debido a que tan solo habían transcurrido dos décadas desde la intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis y solo tres años desde la invasión napoleónica a la Península, por lo que se comentaba que al tener anchuras diferentes las vías se evitarían nuevas invasiones.

Pero esta causa no fue el motivo, la razón principal es que se pensaba que, con esta decisión, el mayor ancho de vía facilitaría mejor la circulación de locomotoras más potentes y a la vez tendrían más velocidad. Todo esto se plasmó en el llamado informe Subercasse. Fue un amplio informe redactado por el ingeniero José Subercasse en el que se recomendaba que las vías fueran de 1,674 metros de anchura frente al 1,435 del ancho europeo. El informe era un texto muy ambiguo en el que no aparecían datos económicos y científicos que avalaran esta decisión. También ha habido algunas teorías en las que decía que los integrantes de la comisión que elaboró el Informe eran la mayoría ingenieros de caminos que nunca habían salido de España y no conocían en profundidad el mundo del ferrocarril. Lo cierto es que pese a todas las dudas que existían sobre él es que se mantuvo a viento y marea el Informe Subercasse.

“Nosotros hemos adoptado 6 pies, porque sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podría conseguirse con las vías de 4,25 pies, propuesta por una de las empresas que ha hecho proposiciones al Gobierno; y mayor también de la que podría emplearse con las de 5,17 pies que más frecuentemente se han usado hasta ahora; consiguiéndose además, que sin disminuir la estabilidad se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad”. (Grijalvo, 2018).

Esta decisión española obligó a Portugal a adaptar sus vías al ancho español cuando el país vecino había comenzado ya a construir sus ferrocarriles con el ancho de vía europeo.

Además, fue un gran contrasentido que el primer ferrocarril que comenzó a funcionar en territorio español, el ferrocarril de la Habana, adoptara el ancho internacional para posteriormente en territorio español, tener un ancho de vía diferente.

Hubo intentos por cambiar el ancho de vía español y adaptarlo al europeo. De los que más se implicó en este intento fue el rey Alfonso XIII. El monarca, en primer lugar, propuso instalar un tercer carril entre San Sebastián y Biarritz, también se implicó en un proyecto internacional muy ambicioso y de gran envergadura que quería unir Europa con África por tren, mediante un ancho de carril europeo que debía cruzar la península desde Navarra hasta Algeciras, pasando por la capital de España. El rey promulgó también varios proyectos de ley para intentar cambiar el ancho de vía nacional pero lo cierto es que no se llevaron a cabo.

Todas estas propuestas del monarca español contaron con el apoyo incondicional de Francia, que colaboró activamente en las iniciativas reales.

También hubo otros intentos como el de 1927 de los Ferrocarriles de Catalunya, esta propuesta trataba de establecer un enlace entre Sant Cugat y Ripollet. Este enlace facilitaría la llegada de mercancías procedentes de Europa al puerto de Barcelona.

La Compañía del Norte se sumó al proyecto, todo parecía que funcionaba y se calculaba que para 1930, el ancho de vía europeo estaría implantado desde Puigcerdà hasta la estación barcelonesa de Sant Andreu. La mala situación política que reinaba en aquella época hizo que finalmente el proyecto no se llevara a cabo.



El ancho de vía español es más ancho que el europeo. Foto El Debate.

Todos los intentos por llevar a cabo la unificación del ancho de vía español con el europeo se fueron diluyendo. Uno de los motivos más destacados que contribuyó a que el proyecto se viniera abajo era la mala situación económica que tenían las grandes compañías ferroviarias como la MZA y la del Norte. Una vez estaba constituido el ancho ibérico, la adaptación al europeo hubiera supuesto un grandísimo coste económico, que hubiera sido muy difícil de asumir por las compañías ferroviarias de la época.

Durante muchos años la única manera de pasar de la red ferroviaria a la española fueron los transbordos tanto de pasajeros como de mercancías. El transbordo de los pasajeros era muy largo y ello hacía que los disuadiera de viajar en tren y respecto a las mercancías este procedimiento era muy caro y costoso.

Con el cambio de las ruedas de los vagones, se consiguió que los viajeros no cambiaran de tren y aunque seguía siendo el procedimiento lento, no se perdía tanto tiempo como el de cambiar de tren.

En los dos pasos fronterizos que existen en la actualidad, PortBou-Cerbere e Irún Hendaya, hay dos parejas de estaciones, una a cada lado de la frontera, ambas de gran tamaño dedicadas al transbordo masivo de mercancías.

En la actualidad todavía se mantiene el ancho de vía adoptado a raíz del Informe Subercasse. Únicamente las vías del AVE están adaptadas al ancho europeo, en todas las demás persiste los 1,674 metros de anchura.

2-5 LOS TRENES DE VIAJEROS ESPAÑOLES A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Los trenes de viajeros en España en los primeros años del siglo XX distaban mucho de tener la velocidad, seguridad y el confort del que se goza en la actualidad. Un viaje entre Madrid y Zaragoza podía durar más de diez horas. “Eran los tiempos en que el revisor comunicaba a viva voz la próxima estación donde se paraba y una vez que bajaban los pasajeros el jefe de estación les comunicaba el lugar de llegada a la voz de “parada y fonda”.(Heredia, 2021). Los trenes de viajeros de principios del nuevo siglo eran un claro reflejo de la estratificación de las estructuras sociales de la época.

Pese a que era evidente las enormes ventajas que supuso la aparición del ferrocarril en España, la realidad es que a la sociedad española en general le costó aceptar su cada vez más numerosa presencia en la vida cotidiana. El ferrocarril en España nació envuelto en una serie de prejuicios y miedos, algunos reales y otros imaginarios, sobre todo estos últimos, fueron fomentados por los intereses de propietarios de terrenos para impedir que se expropiaran sus propiedades para así pasar por ellos los ferrocarriles. Estos miedos que se comentan lo cierto es que llegaron a existir en un sector de la población española.



Gran afluencia viajeros en Atocha, década años 30. Foto Archivo Telemadrid

Tanto las locomotoras de las primeras líneas de corto recorrido de las Compañías MZA y del Norte, así como las posteriores destinadas a líneas de gran recorrido eran importadas, estaban fabricadas en Alemania, Bélgica e Inglaterra entre otras naciones. Su rendimiento en general era muy bajo y rara vez alcanzaban más de 40 Km/h y para avanzar un Km requerían un elevado uso, que oscilaba generalmente entre 15 y 20 kilos de carbón y una media de 100 litros de agua. A esto se unía el peso de las locomotoras que tenían una media de unos 30.000 kilos más el peso del convoy a remolcar, hacia a veces que el recorrer una distancia de unos 200 kilómetros se invirtiera a veces más de 8 horas.

Los coches de viajeros de principios del siglo XX, eran de caja de madera, no disponían de corredor interior y tenían pequeños departamentos, cada uno con una puerta exterior, estaban divididos en mamparas que alojaban dos bancos de madera enfrentados. Se accedía a los departamentos mediante un estribo exterior que recorría el vagón por un costado. Los

viajeros y los revisores tenían que caminar por ese estribo exterior para pasar de un vagón a otros, muchas veces se hacía con el tren en marcha con el gran peligro de poner caer a las vías.

Como se indicaba al principio, los trenes de viajeros españoles de principios del siglo XX eran un fiel reflejo de cómo era la sociedad española de aquella época, estratificada en clases de una manera muy evidente. Aunque hay que indicar también que no fue una iniciativa española introducir la diferencia de clases en el ferrocarril. Los países pioneros que marcaban las pautas para el innovador medio de transporte, fueron los encargados de dividir a los viajeros del ferrocarril en clases. El ferrocarril español comenzó su andadura, con primera, segunda y tercera clase, a excepción del ferrocarril de Aranjuez que contaba con cuatro clases.

En un vagón de primera clase, la capacidad era por término medio de unos 25 viajeros, en uno segunda era de unos 40 viajeros y en los de tercera solía haber unos 60. Cada viajero pagaba en arreglo a la categoría del billete que adquiría, aunque, en proporción aportaba menos uno de primera que el que adquiría un billete de tercera clase.

Con la aparición de los trenes expresos y más tarde de los trenes correo, los coches de terceras clases fueron poco a poco reduciéndose, estando solo presentes en los trenes mixtos. Estos trenes permitían viajeros de las tres clases e incluso ganado y mercancías, tenían paradas en todas las estaciones y debían ceder el paso a trenes de mayor categoría.

Los viajes duraban una eternidad y para aquellos desafortunados viajeros de tercera clase era un auténtico suplicio un viaje desde Madrid a San Sebastián donde podía invertirse fácilmente unas 12 horas. La clase de tercera se mantuvo durante largos años.

“Los viajeros por norma general llevaban la comida de casa o en menor medida solían comprar alimentos en las cantinas donde los trenes efectuaban parada”, (Heredia, 2021) aunque poco a poco la venta de comida en las estaciones, e incluso a bordo prosperó, las mujeres y los niños de los pueblos de alrededor de las estaciones solían llevar viandas que ofrecían a los viajeros recorriendo los vagones. Se llegaron a instalar en muchas estaciones puestos de productos autóctonos que llegaron a tener fama como los bizcochos borrachos de Calatayud, las yemas de Medinaceli, almendras garrapiñadas de Alcalá o los polvorones de Estepa. Estos productos se anunciaban cantándolos y el viajero se percataba en donde estaba en ese momento.

Los coches se alumbraban con lámparas de aceite hasta prácticamente 1910. A partir de esa fecha se pasó a usar una especie de mecheros de gas hasta 1923, año en el que se introdujo el alumbrado eléctrico. Había muchos frenazos y aceleraciones bruscas lo que ocasionaba que muchas veces estos mecheros cayeron al suelo con el peligro de ocasionar algún incendio. Para combatir el frío, los viajeros debían pertrecharse bien antes de la salida, con ropajes y abrigos, aunque, en los coches de primera clase se solían repartir ollas con agua caliente en el interior que solían reponerse en las estaciones. La calefacción con tuberías de vapor no apareció en los trenes españoles hasta el año 1927, para la puesta en marcha del aire acondicionado nos tendríamos que ir hasta el año 1952.

Aunque la implantación de los coches-cama comenzó en 1880 en la línea Madrid-Hendaya, a lo largo de los primeros años del siglo XX fue de manera progresiva. En los años 30, los coches-cama se metalizaron para ofrecer mayor seguridad, distinguiéndose de los demás vagones y se construyeron diez coches, fabricados en su totalidad en España.

2-6 LAS ESTACIONES DEL SIGLO XX

Las estaciones de tren, como ahora pueden ser los aeropuertos, fueron el gran acontecimiento de finales del siglo XIX y principios del XX. Hay que decir que en los primeros pasos del ferrocarril en España eran edificios bastantes sencillos, pero poco a poco fueron adquiriendo mayor relevancia y su diseño constituyó un enorme filón para los arquitectos y diseñadores de la época.

“Las estaciones de principios del siglo XX fueron estaciones monumentales, ecléticas, funcionales y a día de hoy muchas de ellas son un importante patrimonio de herencia arquitectónica”. (Diario de Cádiz, 25-05-2013).

Cuando empezaron a construirse las estaciones se intentó acercarlas al casco urbano, aunque esto fue una tarea muy complicada, las compañías no diferenciaban el tráfico de viajeros y el de mercancías, lo que implicó que había que buscar grandes extensiones de terreno, lo cual chocaba con intentar situarlas cerca de las arterias principales de las ciudades.

Debido a lo dicho anteriormente que necesitaban de grandes extensiones de terreno, fue lo más habitual encontrar estaciones en los límites de la ciudad y fruto del crecimiento de estas, al final las estaciones ferroviarias pasaron a formar parte de las zonas céntricas de las ciudades junto a otros edificios como podrían ser las plazas de toros, campos de fútbol o mataderos.

Fueron varias las estaciones que se construyeron de gran importancia ferroviaria y que a la vez han a día de hoy un rico patrimonio arquitectónico y cultural.

Estación del Norte de Valencia

La estación del Norte de Valencia fue inaugurada el 8 de agosto de 1917, fue diseñada por el arquitecto modernista Demetrio Ribes. Declarada Monumento Histórico en 1961 y catalogada como Bien de Interés Cultural en 1983, además de ser considerada “Estación Histórica” por parte de Adif. A día de hoy es uno de los lugares más frecuentados de Valencia y también uno de los lugares más fotografiados de la ciudad, sobre todo gracias a su fachada, claro ejemplo de la arquitectura modernista.

La primera estación de ferrocarril en Valencia se ubicó en donde hoy es la plaza del Ayuntamiento, un edificio clásico que fue inaugurado el 21 de marzo de 1852 con la apertura de una línea de 6 km que unía Valencia con el Grao.

Sin embargo, estas primeras instalaciones ferroviarias pronto se vieron insuficientes para satisfacer la cada día más pujante demanda ferroviaria.

Por todo ello, la Compañía del Norte decidió encargar al arquitecto modernista Demetrio Ribes el proyecto de la construcción de la nueva estación de la Compañía. Se presentó en 1906 un proyecto que previa separar el tráfico de viajeros y el de mercancías. Las obras comenzaron en 1907 y finalizaron en 1917 con una inauguración sin grandes estridencias. La nueva estación tenía una superficie de más de 15.000 m² frente a los 5.000 m² de la anterior y estaba cubierta con una amplia marquesina metálica de 24,5 m de altura.

Tras su entrada en funcionamiento, la estación gozó de un gran esplendor, siendo cabecera de entre otras líneas las de Valencia-Almansa, Valencia-Tarragona. “Desde sus andenes salían trenes con destino a Castellón, Xàtiva, Utiel, Gandía, Barcelona y Madrid”. (Torrecilla, 2023). La estación disponía de numerosas instalaciones, además del monumental

edificio de viajeros. Hay que resaltar que el arquitecto Demetrio Ribes dio a la estación todo el toque modernista de la época.

La guerra civil dañó de forma considerable las instalaciones de la estación valenciana, las autoridades llegaron a construir debajo de los cimientos de la estación un refugio antiaéreo. Al desaparecer la Compañía del Norte, Renfe se hizo cargo de sus instalaciones.



Estación del Norte Valencia 1930 Foto Pinterest

Tras la inauguración de la estación Pintor Sorolla, la antigua Estación del Norte es el punto de partida de trenes de cercanías y de media distancia, con un enorme tráfico diario de pasajeros.

Estación de Francia

Aunque la línea entre Barcelona y Mataró, inaugurada en 1848, fue la primera línea que se creó en territorio peninsular, lo cierto es que Barcelona no disponía de una estación en consonancia de lo que era la ciudad.

A comienzos del año 1870 ya se presentaron los primeros proyectos de lo que luego sería la Estación de Francia, el ayuntamiento de Barcelona cedió unos terrenos de la “Ciudadela a cambio de construir una estación monumental, proyecto aprobado por Orden Real de 25 de junio de 1871”. (Aguilar, 1998). Sin embargo, la construcción se fue demorando y no fue hasta el año 1929, coincidiendo con la Exposición Universal de Barcelona, cuando fue inaugurada por el rey Alfonso XII, siendo los arquitectos Pedro Muguruza y Ramón Duran.



Vestíbulo Estación de Francia años 30. Fotografía Autor desconocido

La Compañía del Norte ubicó la estación en un lugar muy estratégico, fue la única estación que se encontraba dentro de las murallas de la ciudad, lo cual obligó a perforar la muralla de mar y se tuvo que construir un puente para salvar el foso. Es de destacar la curvatura de las vías que presenta la estación tanto a la entrada como a la salida de ella, fue diseñada así para sortear la fortaleza militar que había cerca y también a la vez la línea que unía Barcelona con Mataró.

La estación constaba de dos partes, los andenes con doce vías y 7 andenes con una marquesina metálica de 29 metros de alto por 195 de ancho y un amplio vestíbulo para pasajeros. Para su construcción se emplearon materiales lujosos como el bronce y el mármol.

Como todas las estaciones de la época, durante la guerra civil sufrió importantes daños y una vez terminada la contienda, con la aparición de Renfe, la estación pasó a formar parte de la red de ferrocarriles españoles.

En 1988, coincidiendo con los grandes eventos que se iban a celebrar en España en 1992, se inició una profunda rehabilitación de todas sus instalaciones.

Con la inauguración de la Estación de Sants, la Estación de Francia perdió relevancia de pasajeros y de líneas, los servicios de larga distancia han sido absorbidos por Sants, la Media Distancia todavía tiene un importante tráfico y sigue contando con elevado servicio de trenes de cercanías. La Estación de Francia fue cabecera de las rutas internacionales, sobre todo de trenes nocturnos, hasta que estos fueron suprimidos en 2013.

Fue puerta de entrada, lo primero que veían los inmigrantes que llegaban a Barcelona a buscarse una nueva vida lejos de sus hogares de origen.

Estación de Canfranc

La estación de Canfranc es una de las estaciones españolas más emblemáticas. En 1885 España y Francia suscribieron un convenio para impulsar diversas conexiones a través de los Pirineos, una de ellas haría necesario que hubiera un paso por la localidad oscense de Canfranc.

Una vez suscrito este convenio, tanto el gobierno español como el francés decidieron llevar a cabo un ambicioso proyecto que posibilitara salvar la barrera pirenaica y crear una gran estación ferroviaria, en la que confluyeran las líneas férreas de ambos países.

Hubo una gran disputa por ubicar la estación, el gobierno francés se decantaba por la localidad de Forges de Abel, localidad situada en el valle de Aspe, pero finalmente triunfó la propuesta española y fue la localidad de Canfranc la elegida para la construcción de la estación.

“En 1915 dieron comienzo los trabajos de relleno de la explanada de los Arañones, lugar donde se ubicaría la futura extensión, constaba de una extensión de 200.000 m² de superficie, equivalente a veinte campos de fútbol”. (Mustienes, 2022).

Las obras no se iniciaron hasta 1921 y lo extremo de la climatología pirenaica hizo que las obras avanzaran a un ritmo muy lento y el objetivo principal de la construcción fue que toda la actividad ferroviaria se hiciera bajo cubierto, de ahí la gran extensión de la estación en relación con el tráfico previsto de viajeros. La estación tenía 241 metros de longitud, la segunda más grande de Europa, solo superada por la de Leipzig.

Debido a la orografía de la zona, las obras llevadas para su construcción fueron colosales, como el túnel de Somport de 800 metros, se llegaron a construir 24 puentes y túneles de menor envergadura.

La estación fue inaugurada finalmente el 18 de julio de 1928 con la presencia del rey Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Gastón Doumergue.

La década de los años 30 fue la época dorada de la estación, era frecuentada por un sinfín de viajeros y de mercancías, pero a partir de la segunda guerra mundial la estación entró en una profunda decadencia. “Entre 1939 y 1945 fue el escenario del paso de wolframio de las minas gallegas hacia la Francia ocupada, tributo que la dictadura franquista tuvo que pagar a Hitler”. (Heraldo de Aragón, 14-08-2001).



Estación Internacional de Canfranc-Foto Carlos Castro.

Pasada la segunda guerra mundial se volvió a reanudar el tráfico, pero la estación de Canfranc nunca volvió a tener el esplendor de sus comienzos. En 1970, el derrumbe de un puente situado en zona francesa acabó con el tráfico internacional. Se ha llegado a comentar que ese derrumbe fue provocado intencionadamente, sea cierto o no, lo que sí es verdad que por parte francesa nunca se llevó a cabo su reconstrucción. Poco a poco se fueron suprimiendo líneas hasta únicamente llegar a la estación el llamado tren Canfranero, que unía Sabiñánigo-Jaca y Canfranc.

Se ha intentado sin éxito, por parte española, su reapertura, pero nunca han terminado de cuajar estas iniciativas. Aunque es de destacar que el 21 de abril de 2015 fue inaugurada junto a la antigua estación una nueva estación ferroviaria que podría servir de impulso a una posible reapertura con conexión a Francia.

El 27 de enero de 2023 fue inaugurado un hotel de gran lujo dentro del edificio de la estación internacional.

CAPÍTULO III

3-1 EL NACIMIENTO DE RENFE

Finalizada la guerra civil, las estructuras ferroviarias españolas quedaron en un lamentable estado de conservación, bien por los daños ocasionados por la contienda, bien por no haber habido mantenimiento de estas debido a la guerra. El estado franquista se hizo con el control de la red ferroviaria y se estableció el monopolio estatal sobre los ferrocarriles españoles.

La idea de nacionalizar las compañías ferroviarias españolas hay que indicar que no era un proyecto nuevo. El político catalán Francesc Cambó, llegó a proponer la unificación de toda la red ferroviaria, aunque su proyecto no llegó a cuajar. Llegaron a existir numerosas compañías, lo que a la par daba lugar a una gran diferencia entre unas y otras, originando un perjuicio en los derechos de los viajeros. Al existir tales diferencias también había una gran diferencia entre el parque móvil y las infraestructuras de las diferentes compañías.

Cuando estalló la guerra civil, el Gobierno de la República, fue el que se incautó de las redes ferroviarias, aunque las que quedaron en zona nacional fueron explotadas por militares. Una vez concluida la contienda, tanto en una zona como en otra, el tendido ferroviario prácticamente en su totalidad se encontraba inservible, la mayoría de las estaciones estaban destrozadas al igual que las máquinas y los vagones. El nuevo gobierno se encontró con una red de comunicaciones destruida casi en su totalidad, este se hizo cargo de todas las compañías ferroviarias, la nacionalización de estas se produjo entre los años 1939 y 1941.

Fueron absorbidas por el Estado un total de diecinueve compañías, a la vez que el Estado incorporaba otras nueve líneas.

Al inicio se mantuvo la estructura heredada de las Compañías, la cual estaba basada en límites territoriales, zona norte y zona sur.

La promulgación en 1941 de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera, significó el espaldarazo definitivo para que las diversas compañías ferroviarias anteriores a “la guerra civil quedaran unificadas en una sola empresa, dando nacimiento a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) cuyo primero director fue Gregorio Pérez Conesa”. (Piquer, 2016).

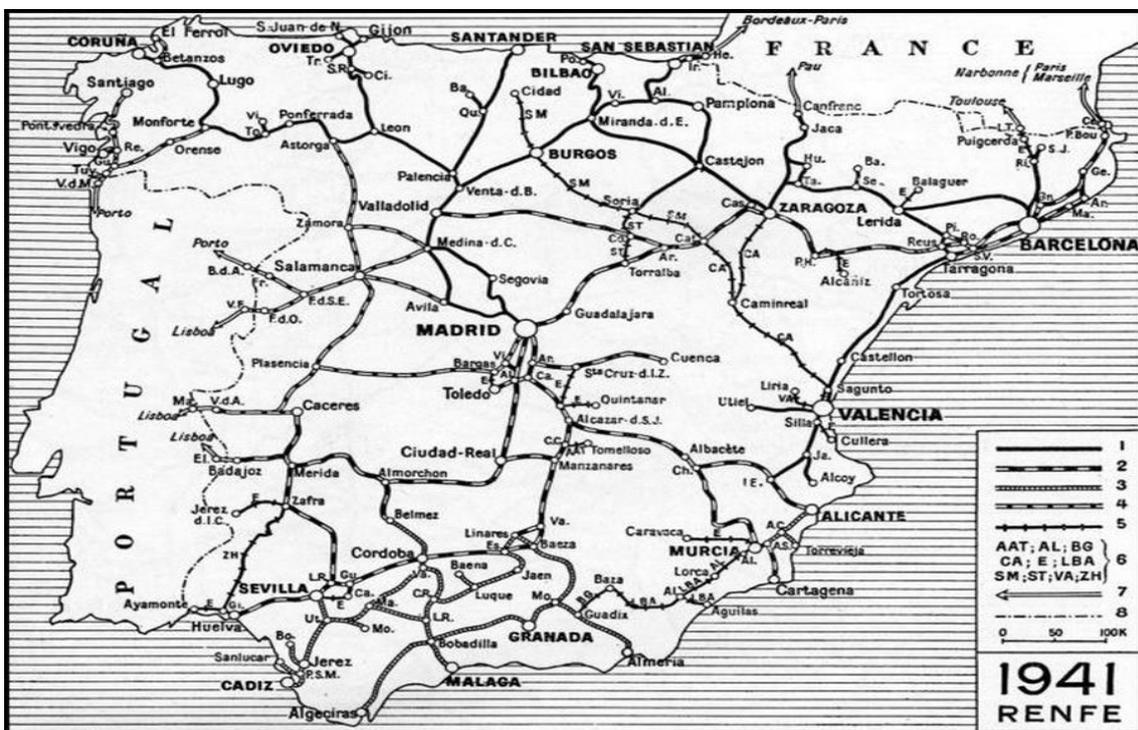
La creación de Renfe llevó a la par a la desaparición de las grandes Compañías existentes, como la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste.

El resto de las Compañías ya habían pasado a formar parte del Estado antes de 1936 y las que no lo habían hecho eran de menor entidad, como por ejemplo pudo ser la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón o muy pequeñas líneas como la de Cercedilla-Navacerrada.

A partir de la publicación de la Ley de Bases el 24 de enero de 1941, cuyo objetivo tenía nacionalizar las compañías ferroviarias, Renfe se constituyó formalmente el 1 de febrero de 1941, pero hasta el 1 de agosto de este mismo año no anduvo en plena propiedad. Esto fue debido en gran medida a la gran complejidad que originaba el paso de las compañías de ser privadas a pasar a ser estatales. El Gobierno estableció un periodo de transito de seis meses. Durante este periodo, siguieron vigentes los órganos de dirección de las Compañías privadas.

Para que Renfe se constituyera hubo que establecer elevadas indemnizaciones a los propietarios de las Compañías absorbidas. Era la época de la posguerra y el pago de esas indemnizaciones supuso un fuerte golpe a las ya débiles arcas estatales. Las Compañías fueron las primeras en cobrar, a continuación, les siguieron los accionistas y en último lugar fueron las sociedades corporativas. Una vez dado este paso Renfe ya emprendió el camino como única autoridad en el panorama del ferrocarril español.

Renfe se encontró con una red ferroviaria de poco más de 12.000 kilómetros de vía férrea, prácticamente la totalidad en muy mal estado. Los primeros años fueron muy duros, hubo que dedicar todo el tiempo a reorganizar el material disponible y reconstruir la mayoría de las infraestructuras, todo ello con escasísimos medios económicos. Pese a estas grandes dificultades iniciales se emprendieron algunos proyectos como la electrificación de las líneas de Madrid a Ávila y Segovia y se llegaron a construir 32 nuevos tramos destacando las líneas entre Santiago y La Coruña y Soria-Castejón



Plano de líneas ferroviarias en España en el año de creación de Renfe- Foto Rail Motif

Las grandes diferencias entre las distintas Compañías ferroviarias también fue uno de los principales problemas que había que resolver. Había material y parque móvil muy diverso lo cual originó que la unificación de las Compañías fuera una tarea muy ardua. Cada Compañía contaba con un reglamento interno distinto y a esto se le unió el reciclaje de los empleados. Resultó especialmente complicado el reciclaje de los maquinistas para adaptarse al nuevo tipo de locomotoras, algunas muy diferentes a las que habían usado hasta la fecha.

En un principio se puso al frente de la empresa a directivos de las antiguas compañías. Se adoptó la medida de agrupar las líneas en las tres grandes zonas que abarcaban las tres compañías principales, la de Norte, MZA y Oeste Andaluces. También se estructuró la nueva empresa estatal en cinco grandes divisiones: Explotación, Material y Tracción, Vía y Obras, Eléctrica y Comercial.

Los primeros objetivos de la recién construida compañía fueron intentar reorganizar el servicio ferroviario con el escaso material útil que se encontraba disponible y continuar con las obras que habían quedado paralizadas tras el estallido de la guerra civil. Se creó un Plan de Electrificación de Ferrocarriles mediante el cual se pretendía electrificar 2.649 Kms. de vía en una primera fase y una segunda fase de 4.181 Kms. A continuación de este Plan, en 1941 se creó la Comisaria de Material Ferroviario que tenía como objeto principal la reconstrucción y reparación del material ferroviario heredado. Se pretendía unificar todo el material heredado que era muy heterogéneo al provenir de diferentes compañías. Pese a ser dos planes muy ambiciosos no pudieron desarrollarse en toda su plenitud debido a la situación económica en la que se encontraba el país.

Se incorporaron 400 máquinas de vapor, 220 locomotoras eléctricas, 200 de Diesel y 20 automotores TAF. Estos automotores TAF constituyeron una autentica innovación. También se renovaron los vagones de viajeros, muy distintos de unas Compañías a otras, fueron modernizados poco a poco. Se adquirieron 500 coches metálicos, 190 de madera, así como unos 1.600 vagones de diferente tipo y se instalaron equitación de freno en unos 18.000

Sería injusto no decir que la situación del ferrocarril durante los primeros años de Renfe fue mejorando, pero el proceso de adaptación era muy largo y complicado y sobre todo el país salía de una guerra civil, lo cual había ocasionado una grave situación, tanto económica como social. Pese a todas las dificultades existentes hay que indicar que Renfe en los primeros años de su existencia logró aumentar de manera importante el número de viajeros transportados. De los 86 millones de viajeros en el año de su constitución en 1941 se pasó a transportar a 107 millones antes de entrar en una nueva década.

También el transporte de mercancías registró un considerable aumento en los primeros años de andadura de la empresa, se pasó de transportar a principios de la década unos 3,6 millones de toneladas a 8,5 millones al final.

A este complicado panorama se le unieron otros infortunios cuando, recién estrenado el año 1944, concretamente el 3 de enero, en Torre del Bierzo, sucedió el accidente más grave de la historia ferroviaria española, cuando en el interior de un túnel se produjo una colisión entre un tren correo, una locomotora que se encontraba en maniobras y un tren de mercancías. La locomotora del tren correo no frenaba y entró en el interior de un túnel y ahí embistió a una locomotora que se encontraba en maniobras. El impacto provocó que saltaran las señales y un mercancías que circulaba en sentido contrario chocó, ocasionando una auténtica tragedia. "Nunca se supo con exactitud el número exacto de víctimas, se dijo en primer lugar que fueron unas 58, luego se pasó a 83, aunque estudios que se realizaron años más tarde avalaron una cifra superior a las 150 víctimas". (León Noticias 03-01-2022).

Renfe durante muchos años llevo emparejada la imagen de ser una compañía ruinoso, muy poco eficiente, con muy malos servicios y considerables retrasos en los horarios de salida y de llegada de los trenes. Esta imagen se mantuvo durante muchos años y costó mucho eliminarla, hasta bien entrada la democracia no se consiguió.

3-2 LA DECADA DE LOS AÑOS 50

A comienzos de los años 50, se asistió a una ligera mejoría de la situación socioeconómica del país. La ONU en 1950 decretó el fin del aislamiento de los gobiernos democráticos al Estado franquista y tres años más tarde se firmaron los acuerdos bilaterales con Estados Unidos, lo que permitió la instalación de bases militares en Torrejón de Ardoz, Zaragoza, Mora y Rota. A cambio de estas concesiones, “España quedó incluida dentro del Plan Marshall y a la par recibió el apoyo económico necesario para revitalizar, aunque de una manera bastante tímida la industria”. (Rubio, 2022).

Evidentemente la red ferroviaria no fue ajena a estos cambios y junto a las mejoras introducidas en la década anterior se empezaron a recoger los primeros frutos.

Para llevar a cabo los planes de reestructuración y modernización, Renfe contó con importantes ayudas internacionales que llegaron a través de préstamos y créditos. El Export Import Bank concedió a Renfe un crédito de 7,5 millones de dólares, fue el primero de los créditos obtenidos por la Red en el extranjero.

Es de destacar que en el año 1952 entraron en servicio los automotores Diesel TAF. La entrada de estos automotores supuso un gran salto cualitativo en los viajes de larga distancia. Tuvieron un gran resultado, de hecho, se mantuvieron hasta casi la década de los años ochenta, el último TAF que circuló en España fue el 28 de septiembre de 1980, fue la línea entre Huelva y Sevilla. Estos automotores trajeron un enorme confort a los viajes en tren por España, fueron los primeros trenes de pasajeros que llevaron aire acondicionado en sus vagones.



Automotor Diesel TAF-Estación Norte Valencia finales años 50-Foto Juan Bautista Cabrera.

Renfe fue incorporando personal a media que pasaban los años y en 1953 contaba con 134.738 trabajadores.

En el año 1954 fue inaugurado el primer centro de control de tráfico centralizado entre las estaciones de Ponferrada y Bañuelos. Dicho control se trataba de un dispositivo mediante el cual se podía controlar el tráfico ferroviario desde un único puesto de mando, en él se vigilaban las señales y los desvíos en un panel de control, estos paneles registraban el estado de las vías y la circulación de los trenes. Todavía estaba muy vivo el recuerdo del accidente que se produjo en Torre del Bierzo en 1944 y la instalación de este primer control de tráfico suponía un gran avance, porque hasta entonces el control del tráfico ferroviario estaba en manos de los encargados de las estaciones que cubrían las líneas. Poco a poco se fue implantando este nuevo dispositivo y con ello aumentó la seguridad del tráfico ferroviario.

En 1956 entraron en funcionamiento las primeras locomotoras eléctricas 7600 y 8600, según la antigua numeración de Renfe. Estas locomotoras fueron fabricadas por la francesa Alstom, fueron conocidas popularmente como las francesas, aunque también algunas fueron fabricadas en España. Estas locomotoras fueron utilizadas tanto para el transporte de viajeros como de mercancías. Se ocuparon de empujar a los míticos expresos y rápidos. Estas populares locomotoras presentaban un atractivo diseño exterior, pero a la vez las cabinas de los pasajeros eran muy pequeñas y estrechas lo que dificultaba las tareas de los maquinistas. Con el paso de los años fueron reduciéndose progresivamente y finalmente en el año 1997 dejaron de prestar servicios de una manera definitiva.



Locomotora 7600 años 50 en el puerto de Pajares-Museo del Ferrocarril de Asturias

A finales de la década de los 50 empezó a prestar servicios la Serie 436 que eran 146 unidades de trenes automotores eléctricos. Se recibieron las primeras unidades en 1958 y fueron conocidas como las suizas por haber sido construidas las primeras quince unidades en Suiza. Su destino principal fueron los servicios de cercanías, pero también realizaron trayectos largos, como el servicio entre Gijón y Monforte de Lemos, cuatrocientos kilómetros recorridos en ocho horas.

Fueron unidades que dieron un gran resultado, la prueba de su robustez y fortaleza es que estuvieron prestando sus últimos servicios hasta 1993.

También es de destacar que en 1956 Renfe introdujo y unificó la traviesa bi-bloque, que estaba formada por dos bloques de hormigón en los extremos. La introducción de estas traviesas supuso reducir el coste de materiales y a la vez alargar la vida de estos elementos al no de ser madera. Renfe presentó un concurso público para la fabricación de estas traviesas. Tras presentarse varias empresas, la concesión fue adjudicada a la empresa PRECON (Prefabricados y Contratas).

Cuando estaba a punto de terminar la década de los años 50 se intentó crear un Plan de Estabilización para la compañía, era un plan dentro de la situación que se vivía bastante ambicioso, pero este se vio bruscamente detenido en 1959, debido principalmente a la gran inflación y a las graves crisis económica que estaba viviendo España a finales de los años cincuenta. Pese a todas estas circunstancias negativas, Renfe continuó buscando financiación para sus proyectos y el último año de la década de los 50 consiguió un crédito de 14 millones de dólares concedido por el Development Loan Fund.

Por lo que respecta al proceso de electrificación durante los años 50, en los primeros cinco años de la década fue bastante lento, con una media de unos 21 kms. de vía electrificada por año, en los siguientes cinco años se mejoró la media y paso a ser de unos 42 kilómetros. El avance más significativo fue la electrificación del enlace desde Barcelona hasta varios puntos de Girona y Tarragona, tanto bordeando la costa (Mataró) como por el interior (Martorell). También fue inaugurada en el año 1954 la tracción eléctrica entre Torre y Ponferrada y la comprendida entre Reinosa y Santander. En los últimos años de los cincuenta, como se decía se mejoró un poco el ritmo, electrificándose casi 300 kms. de vía en Asturias, Santander y Galicia. Uno de los principales motivos que durante la década de los cincuenta la electrificación no avanzara al ritmo esperado fue en las graves dificultades con las que se encontró el sector eléctrico para abastecerse de materias primas. Todo esto unido a la deficiente gestión condicionó de una manera importante el proceso de electrificación.

También en esta década estaba prevista la realización de algunos proyectos que finalmente no pudieron llevarse a cabo por motivos económicos. Como el ambicioso proyecto, diseñado inicialmente en 1855 de trazar una línea entre Madrid-Zamora-Vigo-Orense. Esta iniciativa fue desaconsejándose a lo largo del discurrir de los años por motivos económicos y también por la complicada orografía que presentaba. En la década de los cincuenta se intentó retomar el proyecto, pero la crisis económica lo impidió.

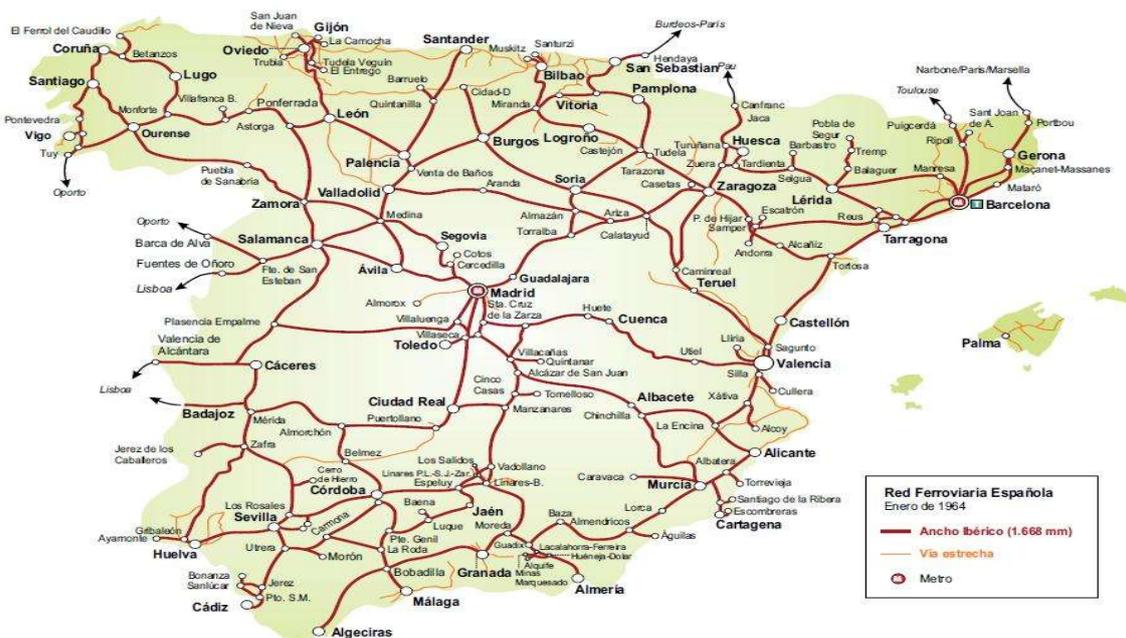
“El transporte de viajeros por ferrocarril en la década de los años 50 fue el más utilizado, representaba más del 60% del total”. (Seijo, 2006). Sin embargo, durante esta década comenzaron a tener cada vez más la competencia del transporte automovilístico, dándose la paradoja que esta competencia estaba impulsada precisamente por el Estado a través de empresas públicas como Enasa y Seat. El resultado fue que la cuota a favor del transporte ferroviario cayera de manera muy importante, se pasó del 60% total a un 31% a final de la década, en diez años bajo prácticamente a la mitad. Hubo que realizar una total y radical modernización si se pretendía que el ferrocarril sobreviviera. Las modernizaciones se produjeron de forma significativa en las décadas venideras.

3-3 LA DÉCADA DE LOS AÑOS 60

A la entrada de la década de los sesenta en España, seguían existiendo importantes dificultades económicas, pese a ello por lo que respecta al ferrocarril se caracterizó por una etapa desarrollista en que se consiguieron algunos avances importantes.

Al estrenar década el parque móvil de Renfe constaba de 3.250 locomotoras de vapor, 300 locomotoras eléctricas, 140 unidades eléctricas, 40 locomotoras Diesel de línea, 40 locomotoras Diesel de maniobras y 115 automotores. Por los datos aportados se ve claramente que en la década estrenada todavía era preponderante en el ferrocarril español el uso del vapor, sobre la tracción eléctrica. Con el avance de los años 60 se fueron sustituyendo las locomotoras de vapor, en 1966 pasaron a ser 2.355, y se produjo un aumento de máquinas eléctricas y de Diesel pasando a 363 eléctricas y a 449 Diesel.

Se mejoró de manera muy importante la red rodante, poco a poco se fueron electrificando las líneas y se implantó la doble vía en muchos tramos, aunque también es justo decir que todas estas mejoras solían aplicarse principalmente en las líneas de mayor tráfico y recorrido, sobre todo en el tramo comprendido entre Madrid y Barcelona. Muchas líneas continuaron durante largos años muy olvidadas. A día de hoy todavía existen en España muchos tramos de vía férrea con muy poca inversión realizada para su mejora, por ejemplo, tramos en que todavía existe un único carril en ambas direcciones.



Red Ferroviaria española años 60. Fuente Bloggeotren

A principios de la década, Renfe, por recomendación del Banco Mundial, abandonó varios proyectos de líneas para concentrarse en las mejoras de las ya existentes. Los nuevos proyectos que se pretendía llevar a cabo eran iniciativas que se habían propuesto anteriormente y que se habían quedado ancladas en el pasado. Entre estos proyectos destacaba el ferrocarril Baeza-Sant Girones que pretendía unir Andalucía con Francia o el que desde Santander desembocaría en la costa mediterránea. Estos proyectos databan ambos del año 1927 cuando las necesidades del país y las condiciones económicas eran muy diferentes.

En esta década fue la última en que se entregó a Renfe la última locomotora de vapor construida en España la serie 282-0430, hasta desaparecer definitivamente en 1975.

La dieselización aumentó de una manera muy considerable el número de modelos disponibles. A partir de la segunda mitad de los 60 es cuando se produjo el boom de las máquinas Diesel en España. La década de los años 60 fue la década de la desaparición definitiva de las máquinas de carbón-vapor.

Durante los años 60 se consiguió un importante aumento de los kms. electrificados, logrando completar el primer ciclo de electrificación de la red, lo cual produjo que se pasara de los 722 Kms. electrificados de 1953 a 3.140 kms. a finales de la década. Con un ritmo anual de 149,7 kms. electrificados por año, el porcentaje de la red que se dotó de la electrificación aumentó por cuatro.

En este periodo la longitud total de la red mantuvo su nivel, se abrieron nuevas líneas, llegando a alcanzar una longitud de 622 Kms. pero a la par se cerraron otras con una longitud de 569 kms. El desdoblamiento de líneas aumentó en un 10%, se renovaron las traviesas y los carriles y aumentaron los sistemas automatizados de señalización.

Los trenes Talgo fueron entrando cada vez más en servicio. Es de resaltar que el 1 de junio de 1969 el Talgo completó su primer viaje entre Barcelona y Ginebra. Esta fecha fue muy importante en la historia ferroviaria española porque se ponía el punto final a la desconexión entre el ferrocarril español y el europeo, poniendo fin a más de 120 años de aislamiento.

En los años 60, la conflictividad laboral empezó a surgir en los talleres de Renfe, con plantas y huelgas. Aunque como muchas otras cosas el régimen franquista se encargó de que no salieran a la luz pública. Estos conflictos laborales no cesaron de crecer a lo largo de los posteriores años y trajo el despertar del mundo obrero y la aparición de nuevas organizaciones obreras clandestinas.

También en este periodo se introdujeron mejoras sociales para los trabajadores de la empresa. Renfe favoreció la construcción de viviendas para su personal mediante préstamos económicos a las cooperativas de trabajadores a través de la creación de un programa basado en la asistencia social y mejoras al personal. Se crearon colonias ferroviarias en donde vivían los trabajadores como las de Villaverde Bajo, Madrid Delicias, Las Matas, León o Valencia. “Dentro de este plan asistencial, posteriormente fue inaugurados los dos primeros supermercados para la ampliación de la red de economatos”. (Amigos del Ferrocarril Villalba, 16-01-22). La inauguración tuvo lugar en Madrid y Barcelona y al poco de esta se fueron inaugurando otros.

“En abril de 1960 se puso en marcha el primer centro de cálculo de Renfe, donde se instaló el primer ordenador un IBM 650 Magnetic Drum Calculator”. (Museo del Ferrocarril, 20-11-2020). Este equipo contenía una memoria de 1 Kb y su peso rondaba los 900 kg y el espacio ocupado por estas unidades era de 1,5x0,9x1,8 metros, tenía un coste muy elevado y muy pocas empresas lograron adquirir estos modelos, toda una modernidad para la época. Con la adquisición de este equipo Renfe se convirtió en la empresa pionera de la introducción de la informática en España. Entre algunas de sus funciones es de destacar que con esta adquisición se gestionaron las nóminas de los empleados de la Compañía.

Renfe intentó potenciar durante los sesenta el tráfico de mercancías a larga distancia y aunque se consiguió un importante tráfico también tuvo como gran competidor el transporte

por carretera, con el que empezó ya a competir a final de los años cincuenta. Debido a la cada vez mayor competencia que el transporte de mercancías por carretera estaba haciendo al transporte ferroviario, se intentó que hubiera una coordinación entre estos dos medios de transporte, pero no se consiguió un resultado que fuera beneficioso para ambas partes. No solo se intentó la coordinación en esta década, se ha intentado a lo largo de los años, pero nunca se ha llegado a una solución satisfactoria y siempre ha existido competencia.

En 1962 se publicó en el Boletín Oficial del Estado un Plan de Inversiones de Renfe. Los aspectos más destacados de este fueron que cada tren debía tener 112 plazas en clase preferente y 160 en general con la posibilidad de desdoblarse en 56 y 80 plazas, también tenían que tener los trenes una velocidad comercial media superior a los 60 km/h y que estuvieran dotados de cocina-bar con la posibilidad de servir comidas en la clase preferente. También se indicaba que debía existir la opción de que los trenes llevaran aire acondicionado y se puso en servicio de literas en los trenes nocturnos.

En este periodo comenzaron a circular por las vías férreas españolas nuevos trenes como los Ferrobuses y TAF para trayectos no muy largos y los Talgos y TER para servicios de media y de larga distancia. Ello derivó en que se fuera modernizando el material rodante y se incrementara la calidad de la oferta ofrecida.

En esta década Renfe subdividió su red en tres niveles Básica, Complementaria y Secundaria. Esta subdivisión dio lugar a una discriminación en las inversiones realizadas, provocando que la primera recibiera más del 60% del total invertido, lo que a la par provocó que las dos restantes subdivisiones se fueran deteriorando progresivamente.

Pero sobre todo el hito más importante de esta década supuso la publicación en el BOE en diciembre de 1964 del **Plan de Modernización del Ferrocarril (PMF)**. Este plan inauguró claramente una segunda etapa en la historia del ferrocarril español.

Pese a llevar poco más de veinte años de vida, Renfe era una empresa anticuada y que presentaba cada año enormes pérdidas, poco eficaz, eran conocidos los enormes retrasos que normalmente llevaban sus trenes y prestaba un servicio muy poco adecuado.

Con el Plan de Modernización se intentó conseguir que Renfe fuera una red moderna para que pudiera asumir con plena eficacia el servicio que tenía encomendado dentro del conjunto de los transportes españoles. También se pretendía que Renfe pudiera conseguir una cierta rentabilidad financiera, mediante la reconstrucción y mejora de las instalaciones, muy deterioradas y envejecidas y la mejora de la calidad del servicio.

El Plan de Modernización como se ha comentado contempló grandes inversiones y también llevó a cabo una profunda modernización y reorganización de la dirección de Renfe. Se llevó a cabo una reducción de personal y hubo nuevas relaciones laborales. El Plan de Modernización trajo consigo la creación de viviendas para el personal, bien mediante la construcción directa de ellas o a través de créditos.

Se produjo el cierre de líneas que eran poco productivas, salieron unas tarifas que estaban más relacionadas con los verdaderos costes reales y se mejoró la coordinación de los transportes, aparte de otras medidas complementarias.

El mejoramiento de la red ferroviaria permitió que en 1967 la velocidad máxima de algunos trenes alcanzara los 140/Km hora.

3-4 LA DÉCADA DE LOS AÑOS 70

El comienzo de la década de los setenta trajo con ella una paralización de la evolución tecnológica de Renfe, sobre todo derivada de la crisis del petróleo de 1973. La imagen de Renfe continuaba ligada a la dictadura, era una empresa sin ningún tipo de afán competitivo al disponer del monopolio ferroviario. La empresa cada año acumulaba grandes pérdidas económicas y el servicio que daba era muy poco eficiente, los grandes retrasos de las mayorías de las líneas seguían constituyendo un gran talón de Aquiles. Todas estas circunstancias hicieron que una vez ya entrada la democracia en el país, los políticos que hicieron posible la transición democrática buscaron dar un giro tanto a la imagen como la infraestructura y servicios de la compañía, pero para que eso se produjera tuvieron que pasar todavía unos años.

Pese a la mala imagen de la Renfe hay que destacar que, en 1970, tras 30 años de existencia, la compañía consiguió acabar con beneficios, concretamente se consiguió un superávit de 417 millones de pesetas.

El primer año de la recién estrenada década trajo consigo la renovación de unos 900 kilómetros de vía y la puesta en circulación de los nuevos coches-cama que constituyó en aquella época una auténtica innovación. “Fueron conocidos popularmente como los “alemanes,” (Cardona, 1986) ya que fue un modelo puesto en circulación en Alemania y formaron parte de la mayoría de trenes expresos nocturnos y de los trenes ómnibus y correos. Funcionaron durante muchos años hasta quedar definitivamente retirados en 1997.



Locomotoras serie 333 en Sant Vicent del Calders (Tarragona). Foto de Xavier Marañón

También se produjo en esta década el récord de velocidad en aquel entonces de un Talgo de la serie 353. Sucedió en el tramo comprendido entre Guadalajara y Yunquera de Henares, este modelo consiguió alcanzar en dicho tramo los 222 Kms./h, todo un récord para aquella época. Con la llegada de la Alta Velocidad a España dicho récord quedó claramente superado.

Renfe, aunque poco a poco, siguió evolucionando y no permanecía ajena a los nuevos tiempos. En 1973 se suprimieron definitivamente los billetes de tercera clase en los trenes, las azafatas de la Compañía estrenaron nuevos uniformes, se organizó por primera vez un tren chárter entre Barcelona y Tarragona y en el trayecto del Talgo entre Madrid y Barcelona.

Por lo que respecta al parque móvil, en los años 70 se incorporaron las nuevas locomotoras serie 333, locomotoras diesel-electricas. Fueron unas de las locomotoras más potentes que recorrieron las vías españolas, estando activas hasta bien entrado los años 2000. También se incorporaron las unidades 440 sustituyendo a las suizas 436, 437 y 438 que habían quedado anticuadas. Posteriormente estas unidades fueron reemplazadas por las 470 que a día de hoy todavía efectúan recorridos Regionales y de Media Distancia.

También fueron poco a poco suprimiéndose los pasos a nivel y al final de la década ya eran más de mil los que habían sido eliminados. A día de hoy los pasos a nivel con barrera, aunque alguno queda todavía, están prácticamente eliminados.

Una de las novedades más llamativas de este periodo fue la aparición del Talgo pendular, cuya principal característica era que el tren al entrar en las curvas se inclinaba hacia el interior de esta de una manera natural aumentando o manteniendo la velocidad. También se fue incorporando a los servicios los Electrotrenes e Intercitys que cubrían trayectos de larga y media distancia.

Pero lo que destacó sobre manera en esta década de los 70, fue la presentación del **Plan Renfe 1972-1975**. Este programa fue presentado con gran solemnidad, se llegó a decir que era el programa de acciones más importantes en la historia de la Red.

El Plan trajo la preparación de unos 5.000 kilómetros de la red básica para que se pudieran alcanzar velocidades medias entre 100 y 140 kilómetros. Esta medida contaba con una inversión de 14.600 millones de pesetas. Estaba previsto también electrificar 700 kilómetros de vías, suprimir casi 100 pasos a nivel, adquirir 54 locomotoras Diesel, 42 eléctricas, 42 unidades TER y otros 42 Talgos,

También se hizo hincapié en intentar elevar la comodidad de los trenes mediante el equipamiento de coches-camas y literas y mejora de las vías, se construyeron nuevas estaciones y también se mejoró el acondicionamiento de las antiguas y el servicio de transporte de automóviles de los propios viajeros.

El Plan trajo la puesta en ejecución de los planes de cercanías, como los ya iniciados en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Bilbao y Oviedo. También se inauguraron los enlaces ferroviarios que unían los aeropuertos del Prat y Barajas.

El tráfico de mercancías a partir de la puesta en marcha del Plan Renfe, registró un considerable aumento. En el momento su presentación se tenía uno de los porcentajes más bajos de la historia, había caído en torno al 12% cuando se llegó a tener en los años 50 más del 50%. Se consiguió recuperar bastante, pero la competencia con el transporte por carretera era grande y poco a poco fue cediendo ante el empuje de este.

“Se fomento la política social, mediante la revisión de los salarios, se implantaron incentivos, se mejoró la formación de los trabajadores y se continuo con la construcción de viviendas para los empleados” (Vía Libre, 01-09-2016) y la renovación tecnológica mediante la generalización de los frenos de aire comprimido, la instalación de ejes de ancho variable, acondicionamiento eléctrico de los trenes y la supresión del vapor como medio de tracción, fueron entre otras medidas la aportación tecnológica que trajo en nuevo Plan.

La inversión total prevista en el Plan Renfe 1972-1975 era de unos 54.000 millones de pesetas a desembolsar en un cuatrienio.

Pese a que en 1970 se consiguieron por primera vez beneficios, era una realidad que la contabilidad de Renfe no era satisfactoria y que debía por todos los medios intentar

equilibrar los balances. Con la puesta en marcha del Plan se confiaba que, si las cosas conseguían funcionar de una manera adecuada, Renfe conseguiría beneficios a partir del año 1975. Sin embargo, se chocó con la realidad y pese a que el Plan tenía muy buenas intenciones, la compañía siguió acumulando pérdidas muy grandes y tuvieron que pasar todavía muchos para que Renfe consiguiera ser una empresa rentable. Fue un proceso muy lento y los resultados para obtener las mejoras señaladas no empezaron a producirse hasta bien entrada la década de los años 80.



Red Ferroviaria en España década años 70. Fuente Bloggeotren.

Al Plan Renfe 1972-1975 le siguió en 1979 el primer Contrato Programa que firmaron el Estado y Renfe, también conocido como **Plan General de Ferrocarriles**. Era un Plan a largo plazo, concretamente a doce años, dependería de la disponibilidad de recursos y de la evolución del entorno. Estaba previsto desarrollarlo en periodos plurianuales y contaba con un presupuesto de 322.249 millones de pesetas.

El Plan General de Ferrocarriles representaba una reestructuración general, la empresa se comprometía a optimizar sus servicios y elaborar un plan de puesta al día. Una de las propuestas más importantes fue el intentar desviar al ferrocarril ciertos tráficó de mercancías, sobre todo las peligrosas.” (Piquer, 2016).

Con el Plan se intentaba también conseguir un servicio público que fuera adecuado y homogéneo, intentar lograr altas cotas de independencia y buscar el ahorro energético.

Otro de los objetivos era que los servicios diurnos interurbanos serian realizados por trenes capaces de desarrollar velocidades de 160 Km/h, esto unido a la modificación de los trazados y a la disminución en el número de paradas existentes, se buscaba una reducción media de los tiempos de viaje del 40%.

Por lo que respecta a los servicios nocturnos con recorridos superiores a los 350 Km., se buscaba aumentar considerablemente el número de plazas. Una vez terminado el Plan se calculaba que el número de estos servicios triplicara a las que había al comienzo de dicho Plan.

En los servicios regionales con recorridos máximos de 350 Km. se emplearían vehículos autopropulsados o trenes convencionales con una velocidad no inferior a los 80 km/h, esto originaría que los viajes se redujeran prácticamente a la mitad.

Los objetivos del Plan por lo que respecta a la infraestructura eran entre otros, la transformación de 2.400 kilómetros de vía única en doble, renovar 5.459 kms. de vía, reducción significativa de los pasos a nivel y electrificación de 5.642 kms. de vía.

Como ocurrió con el Plan anterior, las mejores tardaron en producirse, empezando a notarse también bien entrada la década de los años 80.



El 23 de Julio de 1.975 el Príncipe Juan Carlos apago la caldera que hacía funcionar a la última máquina de vapor que prestos sus servicios en España. Foto Bermejo.

El año 1975 fue crucial para la historia de España, Franco fallecía y la democracia comenzó a abrirse paso, también esta fecha fue decisiva para la historia de Renfe, al ser el fin definitivo de la tracción vapor. Hay que decir que ya eran pocas las máquinas de vapor que funcionaban por las vías españolas, pero, aun así, podían verse en algunas vías de segundo orden o arrastrando trenes de mercancías.

“El 23 de julio de 1975 en presencia de por aquel entonces príncipe Juan Carlos, presidio la ceremonia que ponía fuera de servicio a la última locomotora de vapor en la estación de Vicálvaro en Madrid, el príncipe fue el encargado de apagar la última caldera que hacía funcionar a una máquina de vapor en territorio español”. (El Correo, 21-06-2015). En la nueva España que surgió tras la transición política, Renfe fue iniciando un camino imparable hasta convertirse en una red ferroviaria como ejemplo a seguir.

3-5 EL SEVILLANO, EL TREN DE LA INMIGRACIÓN

Conocido popularmente como “el sevillano” era el tren que partiendo desde la estación sevillana de Plaza de Armas y recorriendo el sudeste de la Península Ibérica llegaba a la estación de Francia en Barcelona. Fue un tren muy emblemático, empezó su andadura en los años 40, prolongándose hasta casi el final de los 70 y en sus vagones llegaron más de un millón de viajeros que buscaban en Cataluña una vida mucha mejor de la que tenían.

El sevillano, ya desaparecido, fue la historia de aquellos trenes con asientos de madera, maletas de cartón, de hombres que viajaban en solitario o de familias completas que iban a buscar una nueva vida. En el sevillano se alimentaba la esperanza y se forjaban nuevos sueños mientras permanecía a la vez el miedo a lo desconocido.



El Sevillano, fue el tren de la inmigración andaluza a Cataluña. Foto Autor desconocido.

Era un tren muy lento, al principio de su existencia tardaba más de un día en completar el recorrido entre Andalucía y Cataluña, con el paso del tiempo la duración se fue reduciendo, pero siempre era como mínimo unas 18 horas de viaje. Es de destacar que durante el trayecto se hacían bastantes cambios de máquina, debido sobre todo a que predominaban los tramos que no estaban electrificados.

Tras salir de la capital andaluza efectuaba su primera parada en Córdoba, hay que decir que las paradas solían tener una larga duración, tras Córdoba, le seguía posteriormente, Ezpeluy, Linares-Baeza, Ciudad Real, Alcázar de San Juan, Socuéllamos, Albacete, Valencia, Castellón, Tarragona y finalmente Barcelona. Como anécdota es de destacar la parada en Albacete donde vendedores de navajas ofrecían sus productos a los viajeros y la reducción de velocidad que tenía el tren una vez se entraba en la zona levantina, circunstancia que aprovechaban los más avisados para bajarse del tren y coger naranjas de los huertos o ver el mar, para muchos viajeros era la primera vez que lo veían.

Los vagones eran grandes pero la capacidad de estos se veía desbordada rápidamente, había dos clases de billetes, los que tenían derecho a asiento y los que no disponían de la posibilidad de viajar sentados, una regla no escrita era dejar siempre asiento a los niños, ancianos y mujeres. Había muchos controles policiales y se solían repetir durante el trayecto. “Muy temido era el Grabao, alto cargo policial de Barcelona que, con su sequito de agentes, esperaba la llegada del sevillano a Barcelona y solía detener a cualquier viajante que creían que era sospechoso”. (Bermúdez, 2011).

3-6 EL TALGO

La aparición del Talgo, constituyó sin duda un hito en la historia del ferrocarril español. Talgo fue fundada como empresa ferroviaria en 1942. El diseñador del tren Talgo fue el ingeniero vasco Alejandro Goicoechea y contó para su diseño con la financiación de José Luis Oriol Uriguen, de ahí el nombre de Talgo (Tren articulado ligero Goicoechea-Oriol. El principal cliente fue Renfe. Durante los primeros años de la empresa, esta se dedicó al diseño de los prototipos, la explotación comercial llegó en la década de los años 50.

Talgo fue un concepto innovador de tren ligero y articulado que mejoró de una manera considerable los trenes de la época. Se intentó reducir el peso del tren hasta los límites mínimos, se quitaron las uniones roblonadas y atornilladas con pesadas cartelas, construyendo el primer vagón con todas sus uniones formadas por soldadura eléctrica. Posteriormente, debido a un accidente ferroviario, se produjeron heridos debido sobre todo por astillas de madera de los coches. A raíz de este accidente se decidió eliminar la madera de los coches y de los vagones.

El interior de los coches estaba equipado con cómodas butacas, tapizadas de color marrón con el logotipo de Renfe. La aparición del tren articulado supuso un antes y un después en el transporte de viajeros por ferrocarril, hasta entonces los viajeros tenían que convivir con las incomodidades que representaban los trenes de vapor. Un dato significativo es que para cubrir la distancia entre Madrid y Barcelona se empleaba una media entre 8-10 horas, con la aparición del Talgo esta franja de tiempo se redujo considerablemente.



El Talgo, todo un referente en la historia del ferrocarril español. Foto Philip Wormald.

Para la historia quedará grabada la fecha del 14 de julio de 1950 cuando el primer Talgo, Virgen de Lourdes, cubrió el trayecto entre Madrid y Hendaya a una velocidad media de 120 Km/hora. Salió de Madrid a las 14,30 horas, llegando a Irún seis horas más tarde. El primer trayecto comercial del nuevo tren costó a cada pasajero 400 pesetas, por aquel entonces una cifra muy elevada y muy lejos del alcance de muchos ciudadanos. En un principio la frecuencia

de trenes fue de cuatro semanales, tanto de ida como de vuelta. Posteriormente se fueron creando nuevas líneas que cubrían distintos territorios nacionales.

“El Talgo que hizo el primer trayecto comercial en España se denominó Virgen de Lourdes”. (Molina, 2013) y como se ha dicho anteriormente fue una auténtica revolución en el mundo del ferrocarril, no solo revolucionó al ferrocarril español, también se extendió a nivel internacional y se logró posicionar al tren ligero en la vanguardia de la industria ferroviaria. Hasta la fecha nunca nadie se había atrevido a colocar ruedas independientes en los ejes guiados sobre la vía a una altura más baja que las ruedas de las locomotoras.

Durante los tres primeros años de vida del Talgo, fue la empresa constructora la que se encargó de los gastos de su mantenimiento de su material y de la atención al cliente. Renfe por su parte cubrió los gastos de infraestructura, maquinistas y comercialización. Los ingresos se repartían al cincuenta por ciento. Posteriormente varió la situación y fue Renfe quien compró los remolques y Talgo se encargó de la conservación y mantenimiento de estos.

Desde el nacimiento de la empresa, Talgo no ha parado de evolucionar y de innovar, siempre se ha mantenido en la vanguardia del mundo ferroviario, con soluciones adaptadas para mejorar las necesidades del transporte y de sus clientes exportando sus productos a nivel internacional. Una característica fundamental del Talgo que los diversos modelos que se han ido construyendo comparte toda la misma base de fabricación que es el sistema de guiado de los ejes de los vagones.



La tecnología del Talgo lo convierte en todo un referente a nivel mundial. Foto Revista Ejecutivos

Sus productos se han vendido prácticamente a todo el mundo, entre algunos de ellos están el Talgo pendular en el corredor Nueva-York Boston, alcanzado los 291 km/hora.

También ha exportado sus productos a países de Oriente como Arabia Saudita o Kazajistán. Es muy frecuente que Talgo establezca acuerdos con otras empresas para realizar proyectos conjuntos.

La empresa cuenta en la actualidad con dos fábricas en España una en la localidad alavesa de Rivabellosa y otra en Las Rozas en Madrid (Las Matas) así como bases de mantenimiento en Fuencarral y Santa Catalina (Madrid), La Sagra (Toledo), Valladolid y Málaga.

3-7 TREN ESPAÑOL RÁPIDO O TREN TER

El Tren Español Rápido o más conocido como el TER, creo que ha sido uno de los trenes más elegantes que han existido en España.

El TER tuvo como antecedente a los TAF, trenes que tuvieron un gran éxito y que circularon desde 1952 hasta prácticamente 1980. En enero de 1961 Renfe tomó la decisión de adquirir un lote de automotores que fue adjudicado por concurso al consorcio formado por la guipuzcoana Compañía de Auxilios de Ferrocarriles (CAF), la zaragozana Material, Móvil y Construcción (MMC) y la italiana Fiat, que había diseñado en 1955 el tren automotor TAF. El TER 597, básicamente, se componía de un coche motor y un remolque con cabina, si bien estaba diseñado para que pudieran acoplarse tres coches más.

En un principio fue denominado como TAR (Tren Automotor Rápido) pero fue cambiado a la entrada de los horarios veraniegos por TER para que no llevara a confusión con los TAF.

El primer TER que circuló en España fue el 20 de octubre de 1964, saliendo de la madrileña estación de Atocha en Madrid para cubrir la distancia que la separaba de Alcalá de Henares. A este primer viaje del TER asistieron las autoridades y miembros del Gobierno. No obstante, hubo que esperar al 10 de enero de 1965 cuando el TER realizó su primer servicio comercial entre las localidades de Madrid y Gijón.

La etapa de mayor esplendor del tren TER fue el segundo lustro de los años sesenta. En esta etapa se le fueron asignando servicios por toda la red ferroviaria a medida que se iban recibiendo los trenes. Les correspondieron principalmente líneas que no estaban asignadas a los trenes Talgo.



El TER o Tren Español Rápido, un tren elegante y de leyenda. Foto Ignacio Martín Yunta

A lo largo de 1965 cubrieron las líneas que salían de Madrid con destino a Barcelona, Alicante, Granada, Málaga, Gijón, Algeciras, y también las líneas transversales de Alicante-Cerbere y Valencia-Hendaya. Durante el bienio de 1966 y 1967, una vez incorporados todos los trenes, se efectuaron servicios radiales a Santander, Logroño, Pamplona, Cartagena, Lisboa y los transversales Barcelona-Cerbere, Barcelona-Valencia y Valencia Granada. Entre 1968 y 1971 continuaron extendiéndose sus servicios con las líneas entre Madrid-Ferrol, Castellón, León, Almería y Badajoz, Vigo-Bilbao y Valencia-Bilbao.

A partir de 1971, con la aparición de los electrotrenes y remolques Talgo III perdieron algunas líneas, pero a la vez ganaron otras por lo que se mantuvo la posición de equilibrio. Se mantuvo hasta bien entrada la década de los 80.

Entrada la década de los años ochenta se empezaron a producir cambios en los servicios de los trenes TER. Fue incorporándose nuevo material rodante pero también hay que indicar que en 1985 se empezaron a cerrar líneas que resultaban deficitarias y esta circunstancia afectó de manera significativa a los TER, ocasionando la supresión de algunos servicios que llevaban prestando y la reestructuración de muchos que continuaron en activo. En el año 1986 el parque de trenes TER ascendía a 54 unidades, el paso de los años comenzaba a pasarles huella. Existieron varios motivos para su declive, uno que contribuyó de manera importante a este fue la casi inexistente distinción entre las plazas de 1ª y 2ª clase y también las crecientes averías de frenado debido al desgaste de las zapatas.

Ya dentro del segundo lustro de los años ochenta, en 1987 se disponían 51 TER en activo. En este mismo año se aprobó la reforma de 23 trenes, veinte fueron para servicio regular y otros 3 fueron destinados para servicios de carácter turístico. En 1988 se empezó con 49 trenes y fueron asignados a los TER servicios regionales de una mayor calidad, pero crecía el número de trenes en mal estado y se iban retirando del servicio. En 1989 se adoptó la decisión que el final de su actividad estaría en el año 1995.

En 1991 con la creación de las Unidades de Negocio (UNE) se produjo un cambio organizativo de calado en Renfe. Se culminó la creación de los servicios de Regionales, iniciada a principios de los ochenta. Esto conllevó que 20 TER que se encontraban activos en esos momentos pasaran a la UNE, la cual emprendió una reforma de mayor alcance para doce trenes. “Esta reforma eliminó el furgón, se abrieron nuevas ventanas y se colocaron diez nuevos asientos de primera clase” (Vía Libre, 11-03 2016). Fue retirada del servicio la cafetería instalándose en su lugar un espacio de máquinas de venta y se pintaron los trenes Ter con los colores de los trenes Regionales, blanco y naranja con el frontal amarillo y negro.

Los trenes que no se habían reformado fueron retirándose de la prestación de servicios, dos trenes fueron vendidos a Argentina. Llegado el año 1994 apenas contaban con cinco unidades TER y estas tenían una escasa fiabilidad en prestar adecuados servicios. Durante este año los pocos TER que todavía existían se dedicaron principalmente a cubrir los trayectos de Regionales entre Madrid-Cuenca y también en ocasiones los servicios de Madrid a Soria y Burgos.

Llegado el año 1995, concretamente el 16 de enero, los míticos trenes TER realizaron el último servicio de su historia. El TER realizó su último trayecto entre las localidades de Madrid y Cuenca. Al día siguiente, con el regreso ya de vacío a la capital de España, se ponía fin a un tren legendario en la historia del ferrocarril español, atrás quedaban innumerables servicios prestados a lo largo de su dilatada historia y 4.537.869 kilómetros recorridos.

El legendario tren TER también tuvo su página luctuosa cuando apenas hacía tres años que prestaba sus servicios. Fue en 1968 cuando el TER que cubría el servicio de Madrid con destino a Vigo y La Coruña, fue embestido por un remolque de servicio de obras de Renfe. El maquinista de la locomotora del servicio debía parar en la estación de Santa María de la Alameda (Madrid) pero al parecer no lo hizo y provocó la colisión entre los dos convoyes. El trágico accidente produjo la muerte de 28 personas y más de una treintena de heridos de gravedad.

3-8 EL FERROBUS

El Ferrobús fue un tren muy popular y entrañable que durante muchos años realizó principalmente trayectos de cercanías y también, aunque no eran frecuentes, de media distancia. Fue conocido como el “ferro” y también como el “abuelo”

Se puso en servicio en 1954 pero de modo muy reducido y es en la década de los 60 cuando se puede considerar su verdadera fecha de comienzo. Estaba compuesto de un coche motor, el FER 301 con dos cabinas de conducción y dos remolques independientes.

La aparición del Ferrobús en los años 60 fue un cambio para el viajero del ferrocarril, acostumbrado desde entonces a semidirectos conducidos por potentes locomotoras que producían humos, crujidos y chirridos y olores, pasaron a los ágiles Ferrobuses.



Ferrobús saliendo estación Barcelona, fue un tren muy entrañable. Foto Enrique Vives.

El Ferrobús como indica su nombre era un autobús, no sometido a las incidencias de la carretera, sino que circulaba por una vía férrea. Su marcha era más continuada y alegre, aunque al ser muy ligero, los saltos y los cabeceos estaban asegurados. Hay que decir que para el pasajero era un tren incómodo, con los respaldos de los asientos muy bajos. Para viajes que pasaran de más de una hora el ferrobús se volvía bastante incómodo.

Nada más ponerse en servicio empezaron a adquirir relevancia y tras los buenos resultados iniciales, Renfe adquirió 45 nuevos ferrobuses que se pusieron en servicio entre 1962 y 1963, construidos en su totalidad en Alemania. En 1964 se cursó otro pedido de unas 15 unidades más que entraron en servicio ese mismo año. La estación pirenaica de Canfranc fue la encargada de recibir todo el material importado.

Se fueron adquiriendo durante los 60 nuevos Ferrobuses y se fueron distribuyendo por la geografía española para prestar sobre todo servicios de cercanías. A final de la década se introdujeron algunas modificaciones en los ferrobuses, la principal fue la reconversión de muchos remolques intermedios en cabinas de conducción.

Los servicios que efectuaban los ferrobuses se iniciaban principalmente en la madrileña estación de Atocha, abarcando destinos como Toledo, Cuenca, Alcázar de San Juan y otras localidades cercanas. Así como trayectos por la zona de Valencia, Sevilla y Galicia. Poco a poco se fueron ampliando servicios a lo largo de toda la geografía española. Es de destacar que estuvieron prestando servicios durante largos años entre Castellón y Valencia y también fue muy popular el Ferrobús que cubría el trayecto entre Valencia y Tortosa, fue conocido como el "Tortosino". A Castellón llegaba a última hora de la tarde y al día siguiente, a primera hora de la mañana procedente de la ciudad tortosina efectuaba su parada para posteriormente dirigirse a su destino final en Valencia.

Cuando comenzaron a prestar sus servicios su tarifa era de clase única con un precio un poco superior a la de la tercera clase, con la desaparición de esta se igualó a los de la segunda clase. Los colores de los ferrobuses eran casi idénticos a los de los TAF gris metalizado y con una banda de color verde que recorría la parte inferior de las ventanillas.

Los ferrobuses continuaron su trayectoria con mucho éxito, pero a finales de los años 70 comenzaron a acusar la sobreexplotación a la que habían estado sometidos en años anteriores. Concebidos para rutas cortas se comenzaron a utilizar como semidirectos y eso acabó pasándoles factura a estos entrañables trenes. Ya en 1975 comenzaron la retirada de algunos de ellos y también se vendieron unidades a Portugal.

Sin embargo, entrado 1980 Renfe decidió la modernización de casi treinta Ferrobuses, para hacerse cargo de algunas líneas donde los automotores de la serie 592 y 593 resultaban sobredimensionados. A estos ferrobuses se les dotó de un nuevo motor que era algo más potente, se mejoró su interior y exteriormente cambiaron su aspecto con un nuevo color, color crema y burdeos sustituyendo a la franja verde exterior que tenían desde su puesta en marcha.

En cualquier caso, fue una modernización efímera, a mitad de la década de los años 80 se fueron retirando paulatinamente del servicio y eliminados trayectos. En 1984 después de sucesivos desguaces, Renfe contaba con 28 ferrobuses supervivientes. En 1987 se fueron retirando, los últimos en hacerlo fueron los de Ourense y Salamanca que estuvieron activos en 1988.

Pese a que los años anteriores ya se había iniciado una progresiva retirada de los ferrobuses, en 1991 de forma inesperada la unidad de Negocios Regionales decidió poner de nuevo en servicio varias unidades, estas llegaron a prestar sus servicios en Salamanca, partían de la capital salmantina hacia Peñaranda y Fuentes de Oñoro. Fue puesta a punto muy efímera ya que en septiembre de 1992 dejaron de prestar definitivamente sus servicios.

El ferrobús también tiene una página negra en su historia. El 21 de julio de 1972 a la altura de la finca La Junquera a tres kilómetros escasos de la estación de el Cuervo (Sevilla), el Expreso de Madrid arrolló al ferrobús que cubría la línea entre Cádiz y Sevilla. El ferrobús debía esperar a que pasara el Expreso procedente de Madrid, pero esta vez no fue así y se encontraron los dos trenes de frente circulando a unos 90 km/h, desde el Control de Tráfico Centralizado de la estación de San Bernardo en Sevilla se vieron las dos lucecitas indicativas de los trenes que se acercaban en la misma dirección, pero no hubo forma de avisar a los dos maquinistas del hecho.

El brutal impacto provocó que murieran 86 personas y 150 heridos de gravedad. Del número de fallecidos solo hubo una persona que no formaba parte del Ferrobús. Fue el segundo mayor accidente en cuanto al número de víctimas en la historia de Renfe (Diario de Cádiz, 17-07-2022).

3-9 EL ELECTROTREN

La década de los años 70 trajo consigo la aparición de los trenes Electro tren. Corría el año 1971 cuando el Electrotren modelo 432, conocido popularmente como el obispo, dio su primer servicio, su existencia se prolongó hasta el año 2010. Los electrotrenes fueron unos trenes distinguidos en la historia ferroviaria española y que junto a los talgos fueron durante mucho tiempo la base de los servicios rápidos de larga distancia.

Renfe, tras el evidente éxito de los TER, optó por encargar un modelo semejante, pero con tracción eléctrica, capaz de proporcionar una potencia y aceleración que superara los 120 km/h de velocidad media de los TER, por los 140 Km/h de los Electrotrenes. Nacieron los que fueron populares Electrotrenes 432, los obispos. En el momento de su aparición fueron adoptados para las dos tensiones eléctricas existentes, de 1500 y 3000 V. Con el paso de los años fueron naciendo nuevos modelos, pero lo que es indudable que el modelo rojo, 432, fue el más popular de toda la serie de estos históricos trenes.

Durante 1971 y 1973 fueron entregadas a Renfe 20 unidades 432. El primer servicio que efectuó el Electrotren fue el 23 de mayo de 1971 al recorrer la distancia entre Madrid y Gijón. Este fue un servicio radial al partir desde Madrid, a este posteriormente se le unieron otros servicios radiales a Santander, Bilbao y Hendaya. Por lo que respecta a los servicios transversales, el primero que funcionó fue el comprendido entre Barcelona y Bilbao. Otros servicios transversales fueron los de Irún a Gijón o Valencia-Alicante.

El viajero que utilizaba sus servicios se encontraba en el interior de sus vagones con servicios de gran calidad. Disponía de asientos de 1ª y 2ª categoría y servicios de bar y cafetería, servicios todos muy similares a los de los TER. Los servicios de estos trenes fueron denominados electrotrenes de modo descriptivo, sin embargo, este término caló entre los pasajeros y ferroviarios y se asoció rápidamente a un servicio de calidad.



Electrotren en estación de Tarragona.1978 Christian Wenger

“El éxito de la puesta en marcha del Electrotren unida a la continua electrificación de la red propicio el nacimiento de la segunda generación de electrotrenes, el modelo 444” (Vía Libre, 01-03-2005), presentados en 1980 como Intercity. Estos trenes se unieron a los iniciales 432 posteriormente en 1982 se presentó el modelo 444-450, estos modelos alcanzaron una velocidad media de 160 Km/h y tanto su renovado interior y exterior rompió con el tradicional rojo dominante. El último modelo que se creó fue el 448, cuya principal característica era mayor velocidad media.

El 25 de diciembre de 2008 tras cubrir el trayecto entre Zaragoza y Barcelona dejaron de prestar sus servicios.

CAPÍTULO IV

4-1 LA DÉCADA DE LOS AÑOS 80

La década de los años ochenta será la que marcará el inicio de la modernización definitiva del ferrocarril en España, los sucesivos años también serán muy importantes pero este periodo fue de una gran trascendencia.

Al entrar en los años ochenta, Renfe había perdido a lo largo de los años anteriores un importante número de viajeros y las pérdidas continuaban siendo considerables. En España estaba recién estrenada la democracia y tanto los gobiernos de UCD como los primeros socialistas, pusieron en marcha toda una serie de medidas, tanto de carácter legislativo, como organizativas y de estrategia. Todas estas iniciativas allanaron el camino para que Renfe revertiera la situación y alcanzara en las décadas siguientes una situación muy distinta.

1980 trajo la desaparición definitiva de los automotores TAF, también trajo la electrificación de la red básica de Renfe y la puesta en marcha del Talgo Pendular entre Madrid y Barcelona, así como la electrificación de la línea entre Madrid y Valencia.

En 1981 empezaron a prestar servicio los trenes Serie 592, “fabricados por Macosa, Ateinsa y Man, fueron conocidos popularmente por los “camellos”, (Rivera, 2019) que fueron dedicados a cubrir líneas de Cercanías y de Media Distancia. Tras haber sufrido algunas modificaciones a lo largo de años anteriores, a día de hoy todavía siguen prestando servicios.



Serie 592 conocida como “Los camellos”, Foto de Pucheta Muñiz

El trienio siguiente trajo la terminación de la electrificación de la línea entre Madrid y Barcelona, también se empezaron a instalar traviesas de hormigón de monobloque. También entraron en servicio nuevas locomotoras 251 y 250, se introdujeron nuevos automotores modelos 592 y 593 se inició la puesta en marcha del Plan General de Ferrocarriles, y en 1983 el Talgo comenzó a ofrecer el servicio de camas en el trayecto que iba de Madrid a Barcelona.

Entrado el año 1984 el déficit de Renfe alcanzó unas cotas dramáticas, de los 13.000 kilómetros de vías disponibles solo se encontraban operativas unos 5.000 Km. Esto significaba que el 62% de vía férrea española se encontraba fuera de servicio. Se elaboró un plan para ir cerrando líneas que no fueran rentables, pero a la vez estaba la disyuntiva que ocasionaba el cerrar líneas con la rentabilidad social que representaba el ferrocarril.

Esta grave situación originó que en ese mismo 1984, se elaborara un segundo Contrato Programa, el cual buscaba intentar paliar el enorme déficit que provocaba año tras año la Red y a la vez intentar su modernización.

En 1985 siendo ministro de Fomento el socialista Enrique Barón, se cerraron 900 kilómetros de vía, aunque en un principio se proponía que fueran suprimidos unos 3.000 Kms., se reservó para el uso de mercancías otros tantos y fueron suprimidas 12 líneas y 132 estaciones dejaron de prestar servicio. Se contempló en el Contrato Programa la posibilidad que las Comunidades Autónomas participaran en la financiación de los servicios. En algunos casos las negociaciones llegaron a buen puerto; en otros, fue imposible, viéndose abocadas al cierre un importante número de líneas.

Finalmente fueron suspendidos todos los servicios tanto de viajeros como de mercancías en 914 kilómetros de la red, en otros 643 se suspendieron solo los servicios de viajeros (manteniéndose el de mercancías), en 299 se mantuvo únicamente el servicio de mercancías, que era el único servicio existente, mientras que en otros 649 se lograron mantener todos los servicios gracias al acuerdo que consiguieron Renfe y las Comunidades Autónomas.

Cuando finalizó 1985 a consecuencia de la profunda remodelación y cambios el balance de Renfe fue el mejor de su historia al alcanzar la cifra de 9.000 millones de viajeros.

A partir de entonces el gobierno del Felipe González inicio una importante política inversora en el ferrocarril. En 1987 se aprobó el **Plan de Transporte Ferroviario**. Este plan, basado en un principio en un horizonte temporal hasta el año 2000, en el cual hasta la entrada del nuevo milenio se tenía previsto invertir unos 2,1 billones de pesetas, buscaba el poner al ferrocarril español en condiciones de cumplir el papel que le correspondía en el sector del transporte.

El Plan de Transporte Ferroviario definía las estructuras ferroviarias de nueva creación y las adaptaciones y mejoras necesarias de las que ya estaban implantadas anteriormente. Se buscaba la especialización de tráficos para que el ferrocarril resultara un medio de transporte competitivo, tanto en las largas distancias, como en las medianas y cortas, así como el servicio de viajeros en servicio nocturno. (Soler, 2021).

Como primeros objetivos tenía la consolidación de un eje norte-sur con velocidades medias de 200 kms., dando acceso a Andalucía mediante la variante de Brazatortas y otro al norte de España, con la variante de Guadarrama. Con el nuevo acceso ferroviario a Andalucía (NAFA) en el que se proyectaba una vía adoptada al ancho europeo, se pusieron las bases para la implantación de la alta velocidad, un sueño que se haría realidad en la década siguiente.

Otro objetivo era la adecuación del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid para que se pudieran alcanzar velocidades medias de 200 Km /h y también se pretendía la mejora del régimen de servicio con incrementos de velocidad para ahorrar tiempo total de viaje. En algunos casos se pretendía ahorrar tres horas entre Madrid y Sevilla o dos horas entre Madrid y Santander entre otros.

Durante el segundo lustro de los años ochenta es de destacar que se consiguió aumentar la velocidad máxima de los trenes españoles, llegando a alcanzar los 160 km/h. También es reseñable que Renfe implantó el servicio de reservas de billete por teléfono, de esta manera ya no era imprescindible tener que ir a taquilla para adquirir los billetes. Poco a poco también se fue incorporando la mujer a la empresa, en 1986, trece mujeres fueron nombradas maquinistas de Renfe, un hecho muy importante porque hasta la fecha había muy pocas mujeres maquinistas.



Locomotora 251, puesta en servicio en los ochenta, saliendo de Zaragoza. Foto de Dan Gila

La década de los años 80 también trajo la remodelación y modernización de las estaciones de Atocha y Barcelona-Sants. La estación madrileña de Atocha en esta década estaba empezando a dar síntomas de saturación y escasez de instalaciones. En 1985 se empezó a llevar a cabo una gran remodelación bajo la dirección del arquitecto Rafael Moreno y que consistió en la construcción de dos estaciones completamente nuevas, las estaciones de Puerta de Atocha y Atocha Cercanías. Mientras duraron las obras, el tráfico de viajeros fue absorbido por la estación de Madrid-Chamartín, en la zona norte de la capital.

El gran aumento de la población urbana en los 80, sobre todo en las zonas periféricas unido a los cambios de costumbres, hicieron que se incrementara de una manera espectacular el tráfico del servicio de cercanías en las principales poblaciones del país, lo que llevó a importantes inversiones para potenciar este servicio. Durante esta época se inauguraron las actuales redes de cercanías de Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao o Málaga. La red de cercanías se fue consolidando a lo largo de los años y ha sido una referencia para muchos países europeos, muchos de ellos han tomado como referencia a la red de Cercanías española para adaptar sus servicios a imagen y semejanza del servicio de Cercanías español.

4-2 LA DÉCADA DE LOS AÑOS 90

La década de los noventa se inició como terminó la década anterior, como el firme propósito de Renfe de impulsar si cabe todavía más la Red de Cercanías, misión que comenzó como se ha reseñado al final de los años ochenta.

El Plan de Transporte de Cercanías 1990-1993 fue otro gran impulsó para estos servicios. Estaba dotado con una inversión de 200.000 millones de pesetas, esta altísima inversión impulsó un transporte que estaba asentado sobre 15 núcleos urbanos y que contaba con una población de unos 16 millones de habitantes.

Las dos actuaciones más destacadas del Plan se llevaron a cabo en las áreas de Madrid y de Barcelona. En la capital de España la actuación estuvo vinculada al Pasillo Verde de Madrid y por lo que respecta a la Ciudad Condal se basó en los Juegos Olímpicos que se iban a celebrar en 1992.

La puesta en marcha de estas actuaciones dio rápidamente sus frutos. El número de viajeros que utilizaron los servicios de Cercanías fueron aumentando. Se paso de 164,7 millones de viajeros en 1987 a 279, 5 en 1991, llegando en 1985 a 328,7 millones. En solo ocho años se conseguido doblar el número de viajeros transportados.

La puesta en marcha del Plan dio lugar a que las Cercanías de Madrid tuvieran una extensión radial de 451,1 kilómetros, con llegadas a Aranjuez y a Guadalajara.

Por lo que respecta a Barcelona, la Red de Cercanías se apoyó en los Ferrocarriles de la Generalitat, presentado igual que Madrid una estructura radial y con ámbito regional, llegando por el norte a Massanet y por el sur hasta Sant Vicent de Calders. De los 40,2 millones de viajeros de 1987 se pasó a los 79,2 millones de viajeros de 1.995.

La Red de Cercanías en general, junto a la implantación de la alta velocidad en década de los 90, fueron las principales causas por las que Renfe recuperó mucho prestigio perdido.

En 1991 se produjo el nombramiento de Mercè Sala como Presidenta de Renfe, siendo la primera mujer en presidir la compañía.

También en 1991 se continuaron con los trabajos del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA), construyéndose en Sevilla la estación de Santa Justa, ello conllevó a la par la desaparición de las estaciones de San Bernardo y Plaza de Armas, estas obras estaban destinadas para la celebración de la Exposición Universal de 1992. También por la celebración de los Juegos Olímpicos, en Barcelona al igual que en Sevilla, se adecuaron las estaciones de Barcelona-Sants y Francia.

El año 1991 fue un año importante porque Renfe creo las Unidades de Negocio (UN). Hasta la fecha Renfe está estructurada en Zonas, las Zonas eran una división geográfica de la red viaria, cada una de ellas se encargaba de lo suyo, estas habían quedado muy obsoletas. Con la creación de las Unidades de Negocio que eran diferentes departamentos, cada unidad se encargaba de una labor. En un principio se crearon tres Unidades, Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia.

La Red de Cercanías, como se ha comentado anteriormente, estaba destinada a prestar servicios en las grandes aglomeraciones urbanas como Madrid, Barcelona, Valencia o Bilbao. Por lo que respeta a la Media Distancia la encargada de ofrecer servicios en el ámbito regional, sobre todo uniendo poblaciones destacadas con otras de menor tamaño y cubriendo generalmente conexiones con distintas provincias de la misma comunidad autónoma o

excepcionalmente también un territorio contiguo. Los trenes que cubren trayectos de media distancia son los Avant, Regionales y Regional Express entre otros. Los servicios de larga distancia ofrecían y ofrecen grandes prestaciones a bordo como cafetería, clase preferente, restauración en asientos y emisión de películas. Por regla general el nombre de cada uno de los servicios indica las prestaciones y el tipo de tren. Trenes de larga distancia, son los AVE, Avlio e Intercity. El Talgo también realiza servicios de larga distancia por vía de ancho ibérico.

A estas tres primeras Unidades de Negocio creadas en 1991 posteriormente se le unieron otras como la de Alta Velocidad, Largo Recorrido-Grandes Líneas, Mantenimiento integral de trenes, Mantenimiento de Infraestructura o Cargas.

En 1992 Renfe presentó su Plan Empresa 92-93 que recogía los aspectos más relevantes de la explotación ferroviaria, en los que analizaba y realizaba una proyección de futuro. El Plan contaba con un presupuesto de 200.000 millones de pesetas, se pretendía dar todavía más impulso al tráfico de Cercanías, Media y Larga Distancia y potenciar el transporte de mercancías que en los últimos años habría sufrido una importante disminución. También se recogía una nueva forma de contabilidad, que venía motivada por exigencias de la Comunidad Europea. (El País, 30-07-1992)

También en 1992 fue inaugurada la estación Puerta de Atocha de Madrid para acoger a los trenes de alta velocidad y los de la larga distancia, por su parte Atocha-Cercanías acogería a los trenes de Cercanías, de Media Distancia y los de Larga Distancia pasantes. Al disponer de estación de metro y de red de autobuses se convertía en un intercambiador.

El acondicionamiento de las primeras Vías Verdes se produjo en 1993. En ese año existían en España más de 7.600 kilómetros de vías que estaban en desuso o bien que nunca llegaron a prestar servicio, muchos de estos caminos fueron acondicionados para el senderismo y el turismo y a día de hoy las Vías Verdes gozan de un gran prestigio. En la actualidad en España hay 129 Vías Verdes y se han recuperado 120 estaciones principalmente para uso turístico.

En 1994 circuló el tren más largo de Renfe, fue el Talgo 200 que cubría el servicio entre Madrid y Málaga, está formado por 41 coches y tenía una longitud el tren de 605 metros.

También ese mismo año 1994 Renfe flexibilizó sus tarifas de largo recorrido en base a la demanda existente que hubiera de ellas y puso en marcha el bonocity para la relación de servicios entre Madrid-Zaragoza-Barcelona.

A finales de 1996 se aprobó el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, fue un ente público que se creó el 30 de diciembre y posteriormente el 25 de abril se aprobó su estatuto, clasificándose como entidad pública empresarial. Su creación se llevó a cabo por las medidas que estaba impulsando la Unión Europea referente al transporte ferroviario. Tenía como objetivo la ordenación de la circulación de los trenes, el mantenimiento de infraestructuras, la gestión de los sistemas de seguridad y la explotación de las instalaciones eléctricas y de comunicación asociadas. La empresa fue unida a Renfe hasta que se creó Adif y Renfe Operadora en 2005.

El 16 de junio de 1997 comenzaron a operar los servicios de Euromed, trenes de alta velocidad que cubrían y cubren el corredor mediterráneo. Dos años más tarde se iniciaron los primeros servicios de trenes Alaris entre Madrid y Valencia y un año antes de terminar el milenio, Renfe presentó una nueva página web, con un nuevo diseño y mejoras.

4-3 LA RED DE CERCANÍAS

Los servicios de cercanías se empezaron a desarrollar prácticamente desde la aparición del ferrocarril en España, fueron evolucionando a lo largo de los años, se empezó con convoyes propulsado por máquinas de vapor, posteriormente se incorporaron los automotores, más tarde aparecieron los ferrobuses y le siguieron las unidades eléctricas. Pero se puede decir sin ninguna duda que, en 1989, cuando se creó la red de Cercanías, fue un antes y un después en la historia de estos servicios tan útiles y necesarios.

Las ciudades iban aumentando de tamaño y los núcleos periféricos cada vez tenían mayor número de habitantes, los habitantes de estos núcleos necesitaban un sistema de transporte en el que facilitara sus desplazamientos desde sus lugares de residencia hasta los centros de actividad laboral, este fue uno de los motivos principales que se constituyera en 1989 la Red de Cercanías española

La Red de Cercanías estaba destinada a prestar servicios a las grandes aglomeraciones urbanas, como Madrid, Barcelona, Valencia o Bilbao. Operaban y operan estos servicios automotores que cubren trayectos cortos y como se decía cubren las necesidades de las localidades nacidas junto a las urbes de gran tamaño.



Cercanías modelo 446 en Alcázar de San Juan 1991. Autor desconocido. Automotores españoles

La instauración de la Red trajo aparejadas muchas modificaciones como la adaptación de las estaciones. El diseño tradicional de la estación de ferrocarril respondía a un modelo de grandes terminales, los motivos de los clientes que usan los servicios de cercanías son distintos a los que usan los de larga distancia. Se diseñó un modelo de estación para los servicios de Cercanías fácilmente identificable y adaptada a los servicios a prestar, son edificios libres de obstáculos y muy funcionales. A la par también se puso en marcha el billete magnético, así como los controles de acceso a las instalaciones.

Cercanías rápidamente alcanzó una identidad diferenciada del resto de transportes público (Bus, Metro) y se convirtió en una de las principales fuentes de ingresos de Renfe, llegando a ser prácticamente insustituible sobre todo en las grandes urbes como Madrid y Barcelona.

Los ferrobuses y las unidades eléctricas (también conocidos como tranvías) fueron siendo retirados y en 1989 con la constitución de la Red de Cercanías aparecieron nuevos modelos de la serie 446 y 450 a los que posteriormente se les sumarian los 447 y 451. Todos estos modelos han sido considerados como ejemplos de modernidad y desarrollo, que equipara el servicio de Cercanías español con los mejores de Europa.

La puesta en circulación de los trenes de cercanías de dos pisos consiguió atraer la atención de todos y con la transformación de los antiguos trenes 440 pasaron a ofrecer unos niveles de confort y prestación casi similares a los trenes nuevos. Pero si hay que nombrar un modelo que sea el referente de los trenes de cercanías fueron los modelos 446, primer prototipo de Renfe diseñado exclusivamente por Renfe para servicios de corta distancia, primeros cercanías con aire acondicionado y el anuncio automático de estaciones y que entraron en funcionamiento al mismo tiempo que se creó Red de Cercanías en 1989.

La Red de Cercanías desde su constitución ha tenido una constante evolución en el número de viajeros, como dato hay que indicar que el año 2019, año anterior a la pandemia de covid, 388.516 millones de viajeros utilizaron los servicios de cercanías en España.

Actualmente el servicio de Cercanías Renfe presta servicios en Asturias, Bilbao, Cádiz, Cantabria, Madrid, Málaga, Murcia-Alicante, Rodalies Catalunya, San Sebastián, Sevilla, Valencia y Zaragoza.

La red de Cercanías más extensa de España corresponde a Rodalies de Catalunya con una extensión de 462 Kms. de vías, por delante de la de Madrid que cuenta con 370 kms. y la de Sevilla con 270 kms. de vías.

Salvo en la comunidad de Catalunya, el agente que tiene la máxima autoridad respecto al desempeño de los servicios de Cercanías es el Ministerio de Transportes del Gobierno de España, puesto que no hay transferencia directa a las comunidades Autónomas. Renfe Operadora dispone de una amplia autonomía y poder gestor sobre todo la Red de Cercanías española. Esta autonomía es fácilmente observable en aspectos como la fijación de los precios y en la gran variedad de abonos de viaje disponibles, la elección de las estaciones prioritarias o la planificación de horarios y frecuencias de los trenes entre otros aspectos.

Pese al control de la Red de Cercanías por parte de la Administración Central, existen organismos a nivel local, provincial o autonómico que en grado distinto han llegado a acuerdos de colaboración con diferentes operadoras de transporte público entre ellas Renfe Cercanías. Un ejemplo de esto es el acuerdo que se hizo en el caso de Cercanías del País Vasco en materia de zonas, tarifas y descuentos, aunque con suerte dispar, funcionando mejor en la zona de San Sebastián que en la de Bilbao.

En las comunidades que existen dos lenguas el servicio ha sido traducido al idioma de la comunidad como Rodalies Catalunya, Renfe Rodalia Valencia, Renfe Aldriak Bilbao y San Sebastián.

4-4 LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A ESPAÑA

El año 1992 fue para la historia de España un año crucial por varios motivos. Uno fue los Juegos Olímpicos de Barcelona, aun recordados por ser uno de los mejores acontecimientos deportivos de la era moderna y que situaron a la Ciudad Condal en el centro del planeta. La Expo de Sevilla de este mismo año también hizo lo propio con la ciudad hispalense. La Exposición Universal en la capital andaluza estuvo acompañada de un hecho que logró impulsar de forma definitiva la modernización de las infraestructuras del país con la realización de la mayor obra de ingeniería realizada hasta la fecha en España, la alta velocidad ferroviaria.

Para que fuera realidad este servicio se tuvo que efectuar una inversión de 3.250 millones de euros, ahora ya muy poca gente duda de su rentabilidad, aunque en aquella época hubo voces que calificaron la inversión realizada como un gran despilfarro económico.

En la década de 1980 y en las décadas anteriores, las conexiones por ferrocarril con Andalucía eran muy dificultosas, el paso de los trenes por Despeñaperros era un auténtico cuello de botella, efectuar un trayecto desde Madrid suponía la mayoría de las veces más de seis horas de duración. Esta circunstancia motivó que en 1986 arrancara el proyecto AVE con el objetivo de crear un nuevo acceso que conectara Andalucía con Madrid para posteriormente implantar el servicio de alta velocidad al resto de ciudades importantes.



Primeros servicios de Ave en la estación sevillana de Santa Justa. Foto Diario de Sevilla.

En 1988 Renfe convocó un concurso internacional para adjudicar la fabricación de 24 unidades de tren de alta velocidad, se eligió el ancho de la vía internacional para la circulación del AVE. La concesión fue finalmente otorgada a la firma francesa Gec-Alsthom.

El 2 de octubre de 1989 se llevó a cabo la implantación del primer tramo de carril, cuya construcción como se ha comentado, fue una de las mayores obras de ingeniería desarrolladas en España. Los trabajos más dificultosos se realizaron en Sierra Morena, donde su orografía era mucho más complicada que el resto del trazado. La línea cuenta con 471 kms. de extensión y a lo largo de ellos se llegaron a construir 31 viaductos y 17 túneles. También es de destacar que la construcción del nuevo trazado llevó implícito el acondicionamiento de las instalaciones ferroviarias por donde circularía el AVE, lo que en muchos casos supuso la construcción de nuevas estaciones.

El primer viaje del AVE en España se produjo el 14 de abril, el maquinista encargado de llevar el tren fue Francisco Mesa Espejo. Siete días más tarde el 21, se producía el primer viaje comercial. A las siete de la mañana de ese día, el maquinista Alfredo Duran Alonso arranco la maquina Alstom y cubrió el trayecto entre Madrid y Sevilla, llegando a la capital hispalense dos minutos antes del tiempo estipulado. Al mismo tiempo desde la estación sevillana de Santa Justa, otro tren idéntico partía con dirección a Madrid, el conductor de dicho tren era Francisco Mesa España. El nombre de estos tres maquinistas quedaría grabado en la historia ferroviaria española.

En su puesta en marcha el AVE contaba con una flota de 18 unidades modelo AVE S-100, cubriéndose seis trayectos diarios por sentido a las ciudades de Madrid, Sevilla, Córdoba, Puertollano y Ciudad Real.

“A finales de 1992 se estableció un servicio que respondía a la demanda de movilidad entre Ciudad Real/Puertollano y Madrid”. (Renfe, 14-04-2022). Este servicio que se llamó AVE Lanzadera dio lugar al servicio AVANT y cubrió el trayecto que separaba las dos ciudades manchegas de Madrid en 55 minutos.



Ave de Renfe recorriendo un tramo de Alta Velocidad. Foto de David Gluber.

El éxito de la puesta en marcha en 1992 del AVE Madrid-Sevilla fue indudable, en el año de su inauguración más de 1,17 millones de viajeros fueron los que utilizaron esta línea con una media mensual de 164.000 viajeros. En 30 años de servicio el AVE Madrid-Sevilla ha transportado a 85 millones de pasajeros.

En enero de 1993 se inauguró el Talgo 200 Madrid-Málaga, este tren unía las dos ciudades con la infraestructura propia de la alta velocidad hasta Córdoba, una vez allí se alcanzaba Málaga tras cambiar el ancho de vía. Este mismo año 1993 se alcanzó el récord de velocidad ferroviaria en España, lo consiguió alcanzar el modelo AVE S-100-15, el récord fue de 356,8 kms./h.

Una vez consolidada la primera línea de AVE entre Madrid y Sevilla, los esfuerzos del gobierno se centraron en llevar la alta velocidad hacia el noroeste español, el objetivo era unir el servicio con Francia y el resto de Europa.

En 1993 se licitaron los primeros tramos de la futura línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa; para completar las obras fueron necesarios más de veinte años debido al complicado trazado por el que atravesaba el recorrido, especialmente el tramo Lleida-Martorell y la entrada a Barcelona.

En el año 2003 comenzó a circular el servicio AVE entre Madrid-Zaragoza-Lleida, primer tramo que abría el camino para llevar el tren hasta Barcelona y posteriormente a la frontera francesa. En 2005 se habilitó un tramo para que llegara el AVE hasta la ciudad de Huesca y en 2006 se inauguró el que llevaría hasta Camp de Tarragona, última parada hasta llegar finalmente el servicio a Barcelona en 2008. En enero de 2013 se completó el tramo entre Barcelona y Figueras, habían pasado veinte años desde que se concedieron las primeras licitaciones de la línea.

El 20 de febrero de 2008 se inauguró el AVE entre Madrid y Barcelona, desde su puesta en marcha hasta 2022, 84,8 millones de pasajeros han utilizado sus servicios, se calcula que unos 250.000 trenes han realizado los servicios que separan ambas ciudades. El AVE entre las dos ciudades más grandes de España ha dado un gran resultado, siendo muy utilizado y ha quitado muchos pasajeros al transporte aéreo.



Convoy de Ave circulando por la línea Madrid-Barcelona. Foto Revistatravelmanager

En 2010 se inauguró la conexión de alta velocidad que une Madrid con Valencia. Posteriormente en 2013 se inauguró el servicio hasta Alicante y en 2018 llegó a Castellón.

La conexión que une Madrid con Valencia también realiza paradas intermedias en Cuenca y Requena/Utiel y ha transportado a 33,6 millones de viajeros.

El llamado corredor Norte/Noroeste que une Madrid-Valladolid-León/Olmedo Ourense, comenzó con la inauguración del tramo Madrid-Valladolid en 2007, prologándose en 2013 con el tramo Valladolid-Palencia-León. Esta línea conecta en el término de Olmedo

(Valladolid) con la línea que llega hasta Santiago de Compostela que fue completada en 2021, logrando conectar la capital de España con Galicia.

El corredor Norte/Noroeste también realiza paradas intermedias en Segovia y desde que fue inaugurado se calcula que unos 64 millones de pasajeros han utilizados sus servicios. En esta cifra también hay que incluir los servicios prestados por Avant, Alvia e Intercity.

Se han inaugurado recientemente nuevos tramos de alta velocidad como el 18 de julio de 2022 cuando se inauguró el tramo Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz; dos días más tarde se inauguró la alta velocidad entre Valladolid y Burgos, lo que originó que se pudiera viajar en AVE desde la ciudad burgalesa hasta Madrid. El 20 de octubre de 2022 se puso en funcionamiento la alta velocidad a Murcia.



Mapa de Líneas de Alta Velocidad existentes en España, tramos construidos. Foto Enterat.com

La última implantación de AVE en España se ha producido el 29 de noviembre de 2023 cuando se ha llegado a Asturias, tras obras de más de 20 años, muy complicadas por la variante de Pajares; las obras, debido a la complejidad geológica, han llevado un retraso de casi 13 años y se han invertido unos 4.000 millones de euros. La alta velocidad ha conseguido conectar las comunidades autónomas de Madrid y Asturias en no más de 3 horas.

Respecto al material rodante la alta velocidad ha ido evolucionando mucho. El AVE comenzó con el modelo S-100 que cubrió el trayecto inaugural Madrid-Sevilla, pudiendo alcanzar una velocidad media de 300 km/h. con 8 coches y servicio de cafetería. El AVE S-102/112 comenzó a prestar sus servicios en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, son trenes que pueden alcanzar una velocidad media de 330 Km/h. El AVE S-103 cuenta con 26 unidades y este fabricado por Siemens, comenzó su andadura en 2007, alcanza una velocidad media de 350 Km/h, cuenta con tracción distribuida en todo el tren lo que le permite destinar más espacio a viajeros y ofrecer unas 400 plazas.

En 2021 empezó a prestar servicios el modelo Renfe Avlo (siglas de Alta Velocidad Low Cost), bajo la cual la compañía ofrece servicios de alta velocidad a precios reducidos. Renfe remodeló cinco trenes de la serie 112 para adaptarlos a este servicio. Ofrecen butacas de clase única, no disponen de servicio de cafetería y ofrecen 438 plazas.

Por lo que respecta al modelo Avant, Renfe cuenta con los modelos Avant S-121, S-104, S-114, todos muy bien equipados y que ofrecen unas grandes prestaciones a los viajeros que los utilizan.

El Alvia, tren de larga distancia y alta velocidad, que comenzó a circular en 2006 entre Madrid y Barcelona, dispone de los modelos Alvia S-120. Fue el primer tren de ancho variable, podía circular indistintamente por los diferentes anchos de vía peninsular circulando a una velocidad media de 250 km/h. El Alvia S-130 que también alcanza velocidades medias de 250 Kms./h. ofrece unas 300 plazas, es un modelo muy versátil porque puede combinar la tracción eléctrica y diésel.

Gracias a la alta velocidad, han quedado atrás los recorridos en que se invertía un elevado tiempo de duración. La velocidad media comercial en España es de unos 222 Km/h superior a los 218 Km/h de Japón y los 26 Km/h de Francia.

A día de hoy España cuenta con más de 4.000 kilómetros de alta velocidad, consolidando el liderazgo mundial de España en un modelo de movilidad sostenible. “España es el primer país europeo en kilómetros de alta velocidad y el segundo en el mundo, solo superado por China”. (El País, 11-12-2022)

La alta velocidad española no se ha limitado solo al territorio español. Los fabricantes españoles se encuentran en la vanguardia del mercado, lo cual ha permitido exportar sus productos y que líneas de alta velocidad cuenten con el sello de la marca España. La Alta Velocidad Española afronta un liderazgo mundial, quedando demostrado este liderazgo en cientos de proyectos dentro y fuera de España.

El AVE de la Meca, construcción valorada en más de 6.000 millones de euros es un buen ejemplo de ello. Otros lugares donde ha llegado la tecnología española de alta velocidad es en la línea Ankara-Estambul (Turquía), LAV (California) Milán-Nápoles, Oslo-Ski en Noruega y HS2 en Reino Unido, Bullet-Train (Texas), León Express y el Tren Maya de México entre otros. Renfe Operadora se ha marcado un objetivo para 2028, que el 10% de sus ingresos provengan del mercado internacional.

La aparición de la alta velocidad en las tres últimas décadas ha servido también para impulsar un transporte público más limpio y menos contaminante y que sea capaz de cumplir con los objetivos de transición energética. Renfe ha señalado en diversas ocasiones que el ferrocarril es uno de los principales elementos que contribuye a tener una economía baja en carbono, lo cual permite ahorrar a la sociedad 5.700 millones de euros desde 1992

Han pasado ya más de treinta años y más de 465 millones de viajeros transportados desde que un 21 de abril de 1992 el primer AVE que circuló por España y realizara su primer servicio al cubrir el trayecto entre Madrid y Sevilla. Este hecho fue derivando en que la alta velocidad constituyera una de las locomotoras más importantes de la internacionalización de la economía española. El ferrocarril español ya venía teniendo desde unos años atrás un fuerte impulso sobre todo desde la entrada en la Comunidad Europea y por los diferentes planes de modernización que se habían implementado, la alta velocidad fue la guinda que culminó este proceso, aunque todavía siguieron produciéndose procesos de transformación y modernidad en el panorama ferroviario español

4-5 EL EUROMED

El 16 de julio de 1997 el tren Euromed efectuó su primer servicio. El primer trayecto que realizó el nuevo tren fue la distancia que separaba las ciudades de Valencia y Barcelona, por primera vez se iban a superar los 160 Km/h, tardo en cubrir su recorrido 2 horas y 50 minutos.

Las obras de implantación del Euromed costaron 160.000 millones y fue el segundo hito de la alta velocidad tras el AVE Madrid-Sevilla.

El Euromed estaba destinado a dar servicio al litoral Mediterráneo, abarcando el tramo comprendido entre Alicante y Figueras, pasando por Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Girona. El servicio comercial comenzó cubriendo la distancia entre Alicante y Barcelona, con un total de diez frecuencias diarias en ambos sentidos. Seis de ellas eran de Barcelona a Valencia, con parada solamente en Castellón y Tarragona y las cuatro restantes eran de Barcelona a Alicante.

En septiembre de 1998 se mantuvieron las diez frecuencias comentadas, pero pasaron a ser cuatro los servicios a Valencia y seis a Alicante. A la entrada del nuevo milenio se aumentaron a doce frecuencias, dos de Barcelona a Valencia y los diez restantes, posteriormente se unieron dos nuevos servicios a Valencia los viernes y los domingos.

El primer año de su puesta en marcha el balance fue muy positivo, los servicios de Euromed consiguieron transportar 797.485 pasajeros, recaudando 116.134 millones de pesetas. Por indicar más cifras en el año 2.016 el número de pasajeros ascendió a 1.362.539 y los ingresos fueron de 40.606.459 euros.

Los Euromed eran y son vehículos de altas prestaciones, con un elevado nivel de atención al cliente, contando con servicios de cafetería, restaurante, prensa diaria, música, además de coches en silencio.

El primer material rodante de Euromed fue la serie 101. Hay que destacar que un principio esta serie estaba destinada para cubrir la alta velocidad Madrid-Sevilla. Se hizo un pedido de 24 de estas unidades, pero se consideró posteriormente excesivo y se acordó modificar seis unidades y pasarlas al ancho ibérico para ser utilizadas para cubrir el servicio del litoral mediterráneo.

Las unidades de la serie 101 estaban formadas por dos cabezas tractores y ocho remolques. Había clase preferente de 63 plazas y luego estaba la clase turista que disponía de 236 plazas. Las unidades 101 estuvieron operativas casi doce años. En 2009 fueron sustituidas por las unidades de serie 130, esta serie era de ancho variable y también se reemplazaron por locomotoras 252 Talgo. Durante todos los años que estuvieron de servicio el Euromed serie 101, recorrieron unos 22 millones de kilómetros

La serie 101 de Euromed sufrió un accidente en 2002 en la localidad tarraconense de Torredembarra. El Euromed que cubría el trayecto Alicante-Barcelona chocó lateralmente con un Catalunya-Express (convoy regional), este debía aguardar el paso en una vía secundaria, pero se incorporó a la principal chocando con el Euromed de manera lateral. El accidente ocasionó dos muertos y 96 heridos, nueve de ellos fueron de gravedad.

El Euromed sigue a día de hoy ofreciendo sus servicios, siendo un tren muy utilizado, pero también es de reseñar en su debe que los tiempos de viaje apenas se han reducido desde que empezaron a operar en 1997, este tren siempre ha llevado a sus espaldas como un tren que pudo ser mucho y que por diversas razones se ha quedado estancado.

Más de veinticinco años después, el tiempo de viaje apenas ha variado y el poco que se ha reducido lo ha hecho muy recientemente. En enero de 2020, tras terminar la variante de Vandellos (tras más de veinte años desde que se iniciaran las obras), se consiguió reducir el trayecto a 2 horas y 40 minutos y decir adiós a las más de tres horas que se habían convertido en habituales con el transcurso de los años, sobre todo a las numerosas incidencias en materia de retraso y por el cuello de botella que significaba el paso por Vandellos, un auténtico calvario para muchos viajeros. Como se puede ver todo muy lejos de los 2 horas 15 minutos que se anunciaron en 2002.



Euromed pasando por la estación de Massanasa. Foto de Tonet Morella Galán.

Desde la entrada de la variante de Vandellos, los Euromed cambiaron su recorrido habitual, alejándose de la costa y entrando por el interior aprovechando el tramo de alta velocidad entre Madrid y Barcelona y el intercambiador de Vilaseca. Esto hace que las velocidades se sitúen en una media de 160 km/h en la zona valenciana y a los 250 km/h en la zona de Camp de Tarragona

Se espera que con la implantación de la doble vía de alta velocidad entre Castellón y Vandellos y con la doble plataforma ferroviaria entre Barcelona y Valencia, una doble vía diferenciada para pasajeros y mercancías, se pueda reducir de manera importante el tiempo de trayecto.

CAPÍTULO V

5-1 LA ENTRADA EN EL NUEVO MILENIO

Cuando se entró en el nuevo milenio Renfe se había convertido por fin en una empresa contemporánea y moderna y acorde a los nuevos tiempos que se vivían.

La profunda reestructuración y renovación que se produjo en los años anteriores hicieron posible que fuera así. La Red de Cercanías que logró ser una de las más modernas de Europa, el indudable éxito de la puesta en marcha del AVE entre Madrid y Sevilla, fueron causas muy importantes para la indudable modernización que experimentó la compañía y que esta consiguiera ganar un prestigio que se había deteriorado años atrás.

El 4 de mayo de 2000 Renfe comenzó a vender billetes a través de su página web. En una primera fase se expendían para el AVE Madrid-Sevilla, también para los Talgo 2000 que cubrían el trayecto con Madrid y Málaga, Cádiz, Huelva y Algeciras y el Euromed Alicante-Barcelona. También en un primer momento se podían adquirir billetes en la página web para los regionales de Andalucía y Galicia. Posteriormente se fue extendiendo hasta prácticamente poder adquirir a día de hoy todos los billetes por este sistema. El año 2000 fue la última vez que Renfe publicó en papel sus horarios completos para toda la red. A partir de ahí están disponibles en internet.

Talgo continuó modernizando sus servicios y sacando nuevos modelos. El comienzo de la década trajo la aparición del Talgo 350, capaz de unir Madrid y Barcelona en dos horas y diez minutos. Cuando empezó a funcionar la alta velocidad Madrid-Sevilla, Talgo no disponía ningún tren para circular a la nueva velocidad, el modelo 350 vino a solventar esta carencia. Su diseño era muy peculiar con morro aerodinámico, similar a la forma de un pico y cabeza de pato, en el mundo ferroviario fue conocido como los patitos. Disponía de 318 asientos de primera y 365 de segunda.



Talgo 350. Primer Talgo de Alta Velocidad, comenzó a operar en el 2000. Foto Peter Christener

También al entrar en el nuevo milenio Grandes Líneas puso en servicio el tren Arco, el cual enlazaba diferentes estaciones del corredor mediterráneo. El proyecto fue un servicio de larga distancia que cubría Port Bou, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante y Murcia para complementar a trenes Talgo y Euromed, efectuando más paradas intermedias.

Posteriormente se puso en circulación el Arco García Lorca. El Arco no solo cubrió el corredor mediterráneo, también hubo un Arco camino de Santiago que cubría el trayecto entre Irún y la Coruña.



Tren Arco con coches 252-034 cubriendo el servicio Camino de Santiago. Foto Nelso Silva.

Fue un hecho importante la inauguración en 2002 en Madrid del Intercambiador de Nuevos Ministerios, una obra moderna y funcional que permitía la conexión con el aeropuerto, este intercambiador es todo un ejemplo de ahorro de tiempo y eficiencia en el transporte urbano. Desde el intercambiador se podía llegar al aeropuerto de Barajas en doce minutos.

La Alta Velocidad continuó con su ritmo imparable de crecimiento y en 2003 se alcanzó la cifra de 50 millones de pasajeros.



Civia supuso una gran mejora en el servicio de Cercanías en 2004. Foto CAF Soluciones

La Red de Cercanías continuó modernizándose y en 2004 se pusieron en servicio los trenes Civia. A medida que iban pasando los años, la demanda del servicio de Cercanías continuaba creciendo, sobre todo en Madrid y Barcelona. Para dar todavía un mejor servicio a esta creciente demanda, Renfe se sintió con la disposición suficiente para crear un nuevo concepto de tren de Cercanías, basado en fiabilidad, disponibilidad, eficiencia energética y respeto al medio ambiente. Se creó la Plataforma Civia en la que su principal característica el carácter articulado que poseían estos nuevos trenes, lo cual permitía reducir peso y a la par estaban dotados de mayores comodidades para los pasajeros.

El mundo del ferrocarril fue también testigo de uno de los acontecimientos más negros de la reciente historia de España. Fue la mañana del 11 de marzo de 2004 cuando varias explosiones de bombas provocaron casi dos centenares de muertos en los trenes de Cercanías en la estación de Atocha de Madrid. Esa mañana entre las 7:36 y 7:40 en plena hora punta de tráfico de pasajeros, se produjeron diez explosiones casi simultáneas en cuatro trenes de Cercanías de Madrid, la policía consiguió desactivar dos artefactos que no habían estallado. El 11 de marzo fue un día por desgracia inolvidable para los españoles, por haber vivido uno de los atentados más brutales que se recuerdan en la historia del país.

En esta primera década del año 2000 también es de destacar que se consiguió en 2006 un nuevo récord de velocidad cuando la serie 103 de Siemens consiguió alcanzar los 390 km/hora. Fue la noche del sábado 1 al domingo 2 de julio en curso de las pruebas de homologación de su serie, entre las localidades de Alcalá de Henares y Calatayud en la línea Madrid-Zaragoza-Lleida.

Las nuevas estaciones que se diseñaban o modernizaban eran modernas, funcionales y accesibles para los viajeros, obras arquitectónicas, en fin. Prueba de ello fue que en 2006 la estación de las Delicias de Zaragoza, diseñada por los arquitectos Carlos Ferrater y José María Valero, obtuvo un premio internacional de arquitectura junto a otras obras como el aeropuerto de Viena y las universidades de Baltimore y Tsingua.

Renfe puso en marcha a principios de este periodo la serie 104, en principio estos trenes estaban destinados a ofrecer servicios de Media Distancia o Regionales. Son trenes que estaban destinados a cubrir servicios de menos de una hora y media de viaje y no existía la clase club, el número de plazas de casa preferente era muy bajo, solo había 30 frente a las 205 plazas de clase turista. En la actualidad todas las plazas se comercializan como clase turista. Fueron fabricados por Alstom y CAF y en un principio se pusieron en servicio 20 unidades.

El 1 de febrero de 2005 Renfe prohibió fumar en todos los trenes que tuvieran un trayecto inferior a las cinco horas. Esta medida afectó a la totalidad de los servicios de Cercanías, Regionales y Alta Velocidad y al 70% de las Grandes Líneas, en estos estaba prohibido fumar en todos los coches, incluido también el de cafetería. “El objetivo de esta medida era cumplir con la legislación vigente sobre la limitación en la venta y consumo de tabaco y adaptarse a la normativa europea”. (El Mundo, 01-02-2005).

Siguiendo su constante evolución, Talgo en colaboración con Bombardier, puso en servicio la serie 102 de la empresa. Los primeros servicios que cubrió fue la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida, posteriormente fue cubriendo líneas como Madrid-Málaga y Madrid-León entre otras. Cada tren estaba formado por doce coches Talgo de los cuales seis eran para clase turista, tres para clase preferente mientras que la clase club estaba formada por dos vagones. Como anécdota se le denominaba pato por su forma aerodinámica.

Pero sin duda lo que marcó el comienzo del nuevo milenio fue la aparición en 2003 de la Ley de Sector Ferroviario, ley nacida a raíz de la obligatoriedad que imponía la Unión Europea de abrir el sector ferroviario. Ello derivó en la desaparición de Renfe, que dividió en Renfe Operadora y Adif. Anteriormente en la historia del ferrocarril español había habido hechos muy importantes, por ejemplo, la Ley de Ferrocarriles de 1855 o el Estatuto Ferroviario de 1924 pero la aparición de la Ley del Sector Ferroviario de 2003 tuvo una relevancia trascendental en la posterior historia ferroviaria española.

5-2 LEY DEL SECTOR FERROVIARIO 2003

La Unión Europea desde años anteriores llevaba pidiendo a los países miembros que el sector ferroviario se fuera abriendo a nuevos mercados. Ello llevó al entonces gobierno de José María Aznar a aprobar en noviembre de 2003 una nueva legislación para el sector. Esta nueva normativa se concretó en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario. La puesta en marcha de dicha Ley sufrió varios retrasos, en parte debido al cambio de Gobierno, pero tras las elecciones de 2004, el nuevo gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero puso en marcha la recién creada Ley, la cual llevó a que el monopolio de Renfe desapareciera.

La Ley comenzaba con la exposición de los motivos por la cual se llevaba a cabo y lo exponía de la siguiente manera. “El ferrocarril es un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia sobre el medio de transporte y el consumo energético. Conviene por ello potenciar favoreciendo su desarrollo y atribuyendo una misión de mayor entidad en la sociedad”. (BOE Ley 39/2003 Sector Ferroviario).

Los ejes principales por los cuales giraron la nueva normativa fueron la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia, lo que supuso como se había comentado al principio la desaparición del monopolio de Renfe, el cual se había establecido en 1940. El logro de estos objetivos requirió una profunda modificación de las estructuras y funciones que se llevaban hasta la fecha de aparición de la Ley, fue un proceso laborioso.

La reforma se habría podido hacer cumpliendo las normativas básicas que imponía la Unión Europea, sin embargo, esta Ley fue muy ambiciosa y reordenó por completo el sector ferroviario existente y sentó las bases que permitirían la progresiva entrada de nuevos actores en el ferrocarril español.

La puesta en marcha de la Ley supuso la mayor reordenación empresarial que se llevó a cabo en la historia del ferrocarril español, si exceptuamos la nacionalización de 1941. A pesar de los cambios de calado que trajo la nueva Ley, hay que decir que su ejecución se realizó sin grandes problemas, debido entre otras razones a la madurez que el proceso de liberalización había alcanzado y al buen hacer de los directivos y trabajadores de la empresa.

La Ley de Sector Ferroviario de 2003 tenía como principales objetivos, garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado para satisfacer las necesidades de la sociedad. También se pretendía que los servicios ferroviarios se realizaran con eficacia, continuidad y con las condiciones de máxima seguridad. Se buscaba fundamentalmente proteger al máximo los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que preste estos servicios.

También se estableció que el Estado y las Comunidades Autónomas cooperaran para facilitar la conexión entre infraestructuras ferroviarias y la Red Ferroviaria de Interés General.

La nueva Ley también abrió las puertas a que la competencia prestara el servicio de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y a la par permitió el acceso de todas las empresas ferroviarias que llevaran a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formaran parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte de Mercancías.

5-3 RENFE OPERADORA

Renfe Operadora es la principal empresa de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías. Es una entidad pública empresarial que depende del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Es la heredera de la antigua Renfe, creada en el año 1941.

Renfe Operadora surgió a raíz de la comentada Ley del Sector Ferroviario de 2003, mediante la cual desaparecía Renfe y se creaban dos nuevas empresas, Renfe Operadora y Adif. Ambas comenzaron a operar el 1 de enero de 2005, Renfe Operadora pasó a operar el material y los servicios ferroviarios mientras que Adif se encargó de administrar la estructura ferroviaria.

La nueva empresa constituida tenía como objetivo la prestación de servicios ferroviarios tanto de viajeros como de mercancías, el mantenimiento del material rodante y de otros servicios o actividades que fueran complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, así como también la fabricación de material. También podía realizar actividades industriales y comerciales relacionadas con el mundo ferroviario, tanto nacionales como internacionales, todo ello dentro de la legislación vigente.

Una vez constituida la nueva empresa se llevó a cabo una gran reestructuración. Las áreas operativas fueron reducidas, quedando en cuatro áreas.

- . Dirección General de Servicios Públicos de Cercanías y Media Distancia.
- . Dirección General de Servicios de Larga Distancia.
- . Dirección General de Servicios de Mercancías y Logística.
- . Dirección General de Fabricación y Mantenimiento.

Posteriormente en 2013 Renfe Operadora se dividió en cuatro sociedades anónimas, dependiendo estas cuatro de la matriz, que es la propietaria al 100% del capital de las sociedades.

- . Renfe Viajeros.
- . Renfe Mercancías.
- . Renfe Fabricación y Mantenimiento
- . Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, es la empresa de Renfe Operadora dedicada a la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Fue creada el 11 de diciembre de 2013 y se encarga de transporte de viajeros tanto a nivel nacional como internacional. Cubre todos los servicios, Cercanías, Proximidad, Regional, Media Distancia, Larga Distancia y Alta Velocidad. También media en la prestación de servicios turísticos, ofertas y comercialización de viajes.

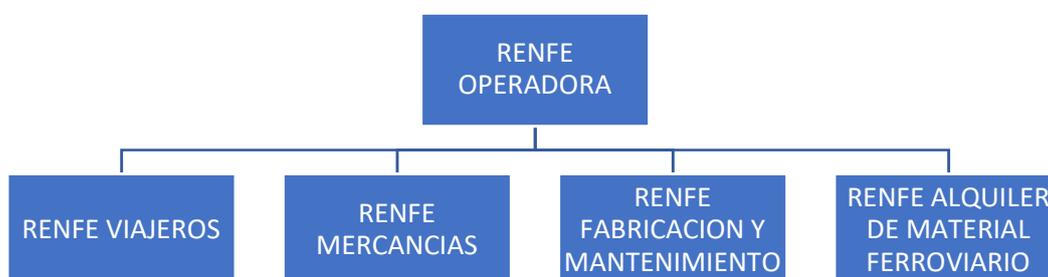
Renfe Mercancías SME S.A, más conocida como Renfe Mercancías es la empresa pública que se encarga del transporte de mercancías por ferrocarril. Ofrece una amplia oferta de transporte, muy variado, mercancías contenerizadas, siderurgia, automoción, graneles sólidos y líquidos, madera y papel, productos paletizados y transportes internacionales.

Pese a que la oferta de la empresa pública de mercancías por ferrocarril es muy amplia, el transporte ferroviario de mercancías no pasa por su mejor momento. Un transporte que durante muchas décadas fue el principal, la competencia del servicio por carretera ha sido muy grande y poco a poco ha ido disminuyendo su volumen de captación de mercancías. En la última década Renfe Mercancías solo obtuvo en 2019 beneficios y en la actualidad el Gobierno estudia la privatización parcial de la empresa con el gigante naviero MSC como socio al 50%.

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. es la empresa de Renfe Operadora dedicada al mantenimiento y fabricación de material ferroviario, surgida también en 2013 tras el nuevo organigrama en que quedó constituida Renfe Operadora.

El notable avance que ha experimentado el transporte ferroviario de pasajeros en los últimos años ha hecho que la competencia sea cada vez mayor, y la exigencia de los pasajeros por tener cada vez mejores servicios también ha aumentado. Renfe como principal operador del país ha intentado ofrecer un servicio cada vez más cómodo y eficaz. Esta exigencia también se ha trasladado a la flota de la empresa mediante un proceso de renovación para convertirla en la más moderna y completa del sector.

Renfe Fabricación y Mantenimiento engloba todas las instalaciones y todos los trabajos para que los convoyes ferroviarios presten un adecuado servicio de comodidad y seguridad. Los trabajos van desde conseguir una mayor tecnología a la gestión de los talleres o al diseño de estos. Para conseguir este objetivo hay que indicar que Renfe en 2023 ha invertido 30,5 millones de euros. Con estas inversiones se espera que el área industrial de Renfe siga siendo una referencia en el sistema ferroviario español, dado que también presta servicios a otras empresas del sector.



Organigrama actual Renfe Operadora. Elaboración propia

Renfe Fabricación y Mantenimiento dispone de 98 centros de actividad repartidos en todo el territorio, controlando anualmente unos mil trenes.

Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E. S.A. más conocida como Renfe Alquiler es la empresa dedicada a alquilar y venta de material rodante de la Operadora, tiene como objeto de su creación, la prestación de los servicios ferroviarios tanto de venta como alquiler del material rodante que es titular, así como también de sus instalaciones y de la gestión del material rodante que pueda “suministrar a terceros, además de la prestación de otros servicios o actividades complementarias”. (Renfe: Alquiler de Material Rodante).

Entre los principales clientes de Renfe Alquiler se encuentran Go Transport, Low Cost Rail y Continental Rail, empresas creadas tras la liberalización del sector ferroviario y que tienen licencia tanto para el transporte de mercancías como de viajeros.

A finales de 2022 la empresa pública cerró una operación de arrendamiento de veintiún trenes modelo Diesel Cofradía Lint 41 que son propiedad de Alpha Trans con Leo Express.

Actualmente la flota de máquinas de alquiler de Renfe Alquiler consiste entre otros modelos Serie 253, 269, 319, 333 y 1600.

Recientemente se ha creado Renfe Proyectos Internacionales, sociedad que pertenece al 100% a Renfe Operadora y que tiene como objetivo principal el negocio internacional de la compañía buscando nuevos mercados, así como la gestión y el control de los proyectos que ya tiene puestos en funcionamiento. Su ámbito de actuación es conseguir el logro de nuevos negocios, acuerdos de cooperación entre países, asistencia técnica, consultorías, formación ferroviaria o venta de material rodante entre otras.

5-4 ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es una empresa pública dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Se encarga de administrar las estructuras ferroviarias de España. Adif heredó las infraestructuras de la extinguida Renfe y también las de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), por lo cual es propietaria de la mayoría de vías férreas y del material ferroviario disponible.

Surge al igual que Renfe Operadora a raíz de la de la Ley del Sector Ferroviario de 2003, promulgada dicha ley por las directrices europeas que obligaban a que las grandes empresas ferroviarias gestionaran de forma independiente la infraestructura y la operatividad de los trenes que circulaban por ellas. El objetivo final era permitir a cualquier otra operadora pudiera circular por la red en igualdad de condiciones que los trenes de la antigua Renfe, promoviendo así la libre competencia.

En la actualidad Adif gestiona 11.689 kilómetros de vía férrea y 1.451 estaciones, mientras que Adif-Alta Velocidad (creada en 2013) lleva a cabo la gestión de 3.926 kilómetros de vía y 46 estaciones.

La nueva empresa pública que surgió tenía como objetivos la construcción de nuevas infraestructuras y la vez el mantenimiento de las heredadas. También se le asignó la gestión del tráfico ferroviario, la gestión del patrimonio y de las estaciones, la gestión de las terminales de mercancías y la explotación de los servicios de telecomunicaciones.

La división de la antigua Renfe en las dos nuevas empresas públicas, Adif y Renfe Operadora, hay que indicar tuvo algunas particularidades. Una de las más destacadas fue la que se refiere a la venta de billetes en estaciones. En un principio la encargada de su venta fue Adif, gestionando dicha venta hasta 2017, en contra de lo que ocurre con otros administradores de infraestructuras, como pueden ser Aena. También se da la particularidad que las estaciones de Cercanías son propiedad de Adif, pero están gestionadas por Renfe Operadora, esto ocurre porque las redes de Cercanías no son de libre competencia.

A raíz de la liberalización del transporte ferroviario comenzaron a operar por las vías españolas diferentes operadoras independientes. Las operadoras que utilizan las infraestructuras de Adif ente otras son Renfe Mercancías, Transfer Rail, Acciona Rail Services, Continental Rail, Coma Rail Transporte, Tracción Rail, Logitren Ferroviaria y Transita Rail. También opera en territorio español la portuguesa Takargo, primer operador privado portugués en el transporte de mercancías.

Desde su creación Adif ha ido creando nuevas líneas como el tramo Madrid-Valladolid y Cordoba-Malaga en 2007, la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona (2008), la línea de alta velocidad que une Madrid con Valencia en 2010, la prolongación del Ave desde Valladolid a León o más recientemente la llegada del Ave a Asturias.

Adif está conectada también con otras redes internacionales como la portuguesa Refer, con la que enlaza a través de los pasos de Tui, Fuentes de Oñoro y Valencia de Alcántara y Badajoz, la francesa RFF, con la que comunica los pasos fronterizos de Irún-Hendaya y Port Bou-Cerbere y también con la francesa TP Ferro que cubre la distancia entre Figueres y Perpiñán. “La transición de los trenes en las zonas de interfaz entre TPF y Adif entre TP Ferro se realiza de una manera muy dinámica sin que los trenes que circulan tengan que efectuar paradas”. (Lfp Perthus Servicios Comerciales).

En cuanto al transporte de mercancías Adif posee una amplia y extensa red para el transporte de estas. Las instalaciones de mercancías se dividen en instalaciones técnicas que ofrecen servicios de estacionamiento y formación e instalaciones para la logística. Estas instalaciones permiten la manipulación y el almacenaje, el alquiler de medios auxiliares,

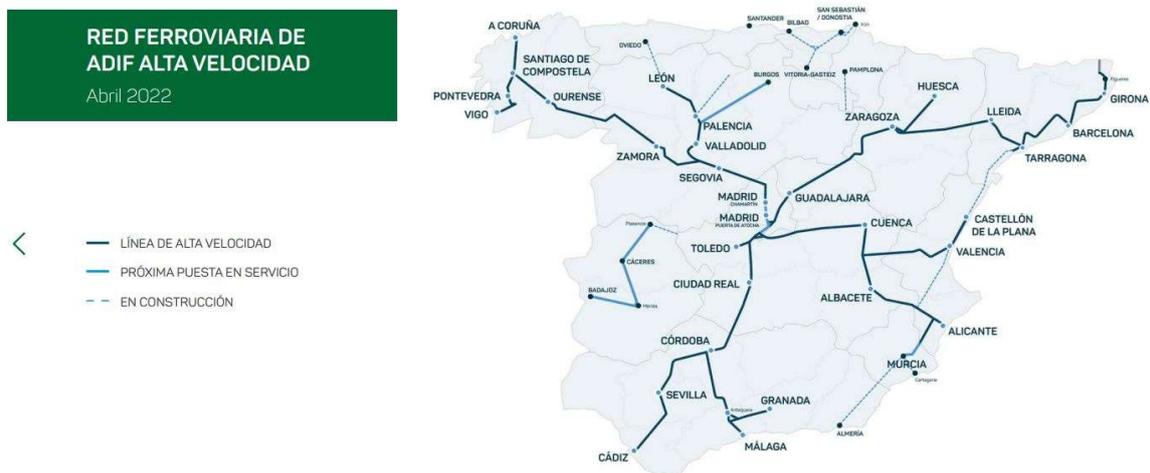
aparcamiento de vehículos, limpieza de material, transbordo de mercancías y manipulación de contenedores.

Por lo que respecta al control del tráfico ferroviario, Adif divide el territorio peninsular en seis zonas, cada una de ellas son dependientes de la Dirección Ejecutiva de Circunvalación. Las seis zonas son León, Miranda de Ebro, Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla. Los centros de control de tráfico fueron heredados de la extinta Renfe, pero una vez que pasaron a formar parte de Adif, estos se han visto enormemente modernizados.

En el año 2013 los Ferrocarriles Españoles de vía estrecha pasaron a formar parte de la estructura de Adif, haciéndose cargo esta de toda la infraestructura de vía estrecha que no estuviera vinculada con las comunidades Autónomas

El Real Decreto 15/2013 de 1 de enero de 2014 dividió a Adif en dos sociedades. Adif, encargada de la gestión de la red convencional y Adif-Alta velocidad, que es la encargada de las líneas de alta velocidad y que heredó la deuda de la primitiva Adif. Adif-Alta velocidad asumió la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de la alta velocidad, así como también otras funciones tales como la gestión de los negocios de las estaciones correspondientes a la alta velocidad o las actividades de comunicación y energía.

UL



7/30 AÑOS DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA / 1

Red ferroviaria Adif Alta Velocidad en 2002. Fotografía Adif. Fuente el Guardaguas-

En 2021 Adif adjudicó a Inse Rail un contrato valorado en 488.875 euros para la redacción de un proyecto basado en la creación de un taller destinado a albergar las labores de mantenimiento tanto del Adif como de Adif-Alta Velocidad.

El taller se ubicaría en la subbase de mantenimiento de la infraestructura Madrid-Sur de Adif y contará con conexión a la línea de ferrocarril convencional. “También dispondrá de capacidad para acometer trabajos de mantenimiento tanto de material rodante de ancho estándar, como convencional”. (Adif Alta Velocidad). Este proyecto es de destacar porque de llevarse finalmente a cabo Adif realizará funciones que realizaba Renfe Operadora.

En 2022 ha inaugurado un Centro de Formación, ubicado en un edificio histórico cercano a la también histórica estación de Aranjuez, el edificio ha sido rehabilitado y acondicionado para su nueva gestión. El recién creado centro de formación está destinado principalmente para formar a grupos de personas procedentes de las diferentes Ofertas de Empleo Público, así como para establecer competencias relacionales y de liderazgo para los mandos y supervisores de equipos.

5-5 EL AVE DE LA MECA

La segunda década del reciente estrenado siglo comenzó para el ferrocarril español con un acontecimiento histórico. El 26 de octubre de 2011, tras un intenso periodo de negociaciones, se anunció oficialmente que un consorcio español, tras pugnar duramente contra un grupo empresarial francés, había ganado el concurso para la construcción y el desarrollo de la línea de alta velocidad que uniría Medina y la Meca, el conocido Ave de la Meca.

El 14 de enero de 2012 el consorcio español denominado Al Shoula Consortium integrado por las empresas OHL, Renfe, Adif, Talgo, Indra, Cobra, Copasa, Dimetric, Inabensa, Imathia, Consultras e Ineco junto a las saudíes Al Shoula y Al Rosan firmaron un mega contrato que contemplaba el diseño de las vías y los sistemas ferroviarios (suministro eléctrico, catenaria, señalización, billetes) así como el suministro de 35 trenes de alta velocidad con una opción complementaria de otros 25 y el mantenimiento de las vías y material rodante durante 12 años. El Ave de la Meca fue el contrato industrial más importante de la historia de España, contando con un presupuesto inicial de más de 6.000 millones de euros.

La línea de Medina a la Meca tiene una longitud de 450 kms., más el ramal de 3,75 Kms. que iba al aeropuerto KAIA de Yeda; hay que añadir ramas auxiliares a las tres bases de mantenimiento para los trenes y tenía previsto cubrir los 450 kms. que separaban las dos ciudades árabes en un tiempo de dos horas y treinta minutos a una velocidad media de 350 Km/h.

El trayecto dispone de cinco estaciones, La Meca, Yeda Central, Yeda KAIA (Aeropuerto Internacional, Rabigh-Kaec y Medina.

El trazo de la línea discurre paralelo a la costa, habiendo varios entrantes del lado de Mar Rojo, estos entrantes producen sobre todo presencia de arena en suspensión y formación de dunas. Estas circunstancias hicieron que los trenes que tenían que circular por este trayecto se tuvieran que adaptar para salvar estos inconvenientes. Se instalaron deflectores de arena y acabados especiales en cajas y ventanas, con films de protección y pintura más gruesa, diseñado por Talgo, Aeroepoxy Composites Andalucía y el Cetemex cuyo equipo diseñó también una lámina de poliuretano especial para la protección del vidrio de la cabina.

Las obras de construcción del AVE de la Meca estuvieron rodeadas de bastantes problemas por lo que la inauguración de la línea sufrió retrasos importantes, retrasándose la fecha prevista para su puesta en marcha, que estaba prevista en un principio en el año 2016. A los problemas técnicos que ocasionaban las tormentas de arena, se le unieron el incumplimiento del grupo industrial chino que era el encargado de cumplimentar la primera fase del proyecto. Ello conllevó que se ampliara el plazo previsto de 40 meses a 51.

También surgieron problemas entre las empresas españolas que participaban en el proyecto debido a que el presupuesto inicial se fue elevando por nuevas exigencias del contrato y por la constante prisa que exigía el gobierno saudí para el estreno del tren de alta velocidad. Se llegó incluso por parte de Arabia Saudí a dejar de pagar las obras a las empresas españolas, llegando a poner en gran riesgo el proyecto ferroviario.

Finalmente, tras sortear innumerables obstáculos, el 25 de septiembre de 2018 fue inaugurada la línea y puesta en servicio el 4 de octubre. Hay que destacar que lo que se consideró el mayor proyecto industrial español de la historia, su puesta en marcha fue muy deslucida, por parte española solo acudió el embajador, habían sucedido muchos problemas y su inauguración fue un acto muy poco brillante para la envergadura del proyecto.

El tren encargado de prestar el servicio que une las ciudades de Medina y la Meca es el tren español Talgo 350 Haramain, fue fabricado expresamente para el proyecto saudí. Para poder circular por territorio árabe, el Talgo 350 Haramain tuvo que adaptarse a condiciones ambientales extremas, con temperaturas superiores a veces a 50º C y con constantes tormentas de arena. La tecnología ha conseguido que los Talgo 350 Haramain se hayan adaptado a la climatología y las particularidades de la Península Arábiga. Se han incorporado más de 30 tecnologías diseñadas exclusivamente para este proyecto, teniendo estas como objetivo la eficacia del tren ante cualquier posible condición ambiental.



Talgo Haramain 350. El tren que cubre el servicio entre Medina y la Meca. Foto Rail Press New

Talgo 350 Haramain dispone de 36 unidades y desde octubre de 2018 ha realizado un total de 8.491 servicios comerciales, transportado un total de 1.537.000 millones de pasajeros y con una puntualidad del 96%. Durante el mes de Ramadán de 2023 transportaron 930.000 viajeros, 28.182 viajeros con 43 frecuencias, con servicio de trenes nocturnos y las estaciones abiertas las 24 horas. También en la época del Ramadán se ofertan trenes de doble composición y de servicios adicionales.

Desde su puesta en marcha hasta enero de 2023 ha superado los 5,6 millones de pasajeros y efectuado más de 23.000 servicios. La pandemia, evidentemente, afectó al transporte de pasajeros, pero el 2022 significó ya la reactivación de la demanda lo que ha permitido rebasar la cifra de 500.000 viajeros mensuales.

El Ave de la Meca ha sido sin duda el proyecto de ingeniería más ambicioso que ha llevado la ingeniería española a lo largo de su historia (El Diario.es, 13-06-2020) El logro de atravesar por línea férrea un desierto de condiciones climatológicas muy complicadas y atender la masiva presencia diaria de viajeros ha sido una ocasión perfecta para demostrar la capacidad técnica y el talento de la ingeniería española.

CAPÍTULO VI

6-1 LA SEGUNDA DECADA DE 2000

Recién estrenada la segunda década del siglo XXI, el Estado y la Generalitat de Catalunya llegaron a un acuerdo por la que se transfería al gobierno catalán algunas competencias correspondientes a los servicios de trenes de Cercanías y Regionales.

Entre las competencias que asumió la Generalitat fueron, regulación, planificación, gestión, coordinación, inspección de vehículos y potestad para establecimiento de tarifas. El Estado se reservó las competencias que afectaban a la infraestructura de la red ferroviaria de interés general, la regulación de los trabajadores y la expedición de los títulos y la seguridad de la circulación. En el acuerdo ambas administraciones se comprometieron en colaborar en la formación del personal, las inspecciones, la investigación de posibles accidentes y la prestación de servicios adicionales.

Siguiendo con la política de liberalización del ferrocarril iniciada en años anteriores, en 2012, el Ministerio de Fomento presentó el nuevo Plan de Infraestructuras (PIVIT) que recogía nuevas medidas liberalizadoras para el sector ferroviario.

Las medidas que llevaba implícitas el PIVIT eran la liberalización del transporte de viajeros. En el momento de la liberalización, Renfe conservaría las rutas que estaba explotando y los nuevos operadores las solicitarían de cero. También se establecieron nuevos cánones a la red ferroviaria, como canon por utilización de la red convencional y canon por utilizar la red de alta velocidad. Incluía también la reorganización de Renfe Operadora para ser competitiva con otros operadores ferroviarios con la creación de cuatro sociedades mercantiles, Viajeros; Mercancías y Logística; Fabricación y Mantenimientos y Activos. También se contemplaba el cierre de líneas que no fueran rentables.

El 24 de julio de 2013 se produjo uno de los accidentes ferroviarios más graves de la historia ferroviaria en España, fue el accidente de Santiago de Compostela o de Angrois, cuando el tren Alvia que cubría el trayecto entre Madrid y Ferrol descarrilló en la curva Grandeira de Angrois, curva situada a unos tres kilómetros de Santiago de Compostela. En el convoy viajaban 218 pasajeros y 6 tripulantes, resultaron heridas 144 y 80 fallecieron.

En el momento de accidente el tren entró en la curva a una velocidad de 191 km/h, superando ampliamente la velocidad permitida que era de 80 km/h, el maquinista se percató del exceso de velocidad y accionó el freno de emergencia y fue cuando el tren descarrillo. Las cámaras de seguridad captaron el descarrilamiento de los trece vehículos del convoy y cómo cuatro de estos dieron la vuelta. El accidente de Santiago de Compostela ha sido uno de los más graves de la historia del ferrocarril en España, solo superado por el que se produjo en Torre del Bierzo (León) en 1944

“El 18 de noviembre de 2014 los operadores logísticos y ferroviarios InterRail Services y DB Schenker Rail junto a la empresa China YXE, pusieron el primer servicio de tren de mercancías entre China y España” (Morato, 2023). Saliendo de la ciudad de Yiwu, en el este de China, recorriendo 13.052 kilómetros y pasando por países como Kazajistán, Rusia, Polonia, Alemania y Francia, llegó a la estación madrileña de Madrid-Abroñigal el 8 de diciembre de ese mismo año, efectuando su regreso el 22 de febrero de 2015.

En el año 2015 el BOE publicó la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario que derogó la ley del sector de 2003. Era una ley continuista de la derogada, trataba de mejorar las infraestructuras ferroviarias mediante la previsión del Ministerio de Fomento que pretendía implantar con carácter quinquenal una estrategia de desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias teniendo en cuenta las normativas europeas.

La Ley abría paso a la entrada como administradores de infraestructuras ferroviarias a las Autoridades Portuarias, así como a la posible entrada de entidades privadas, se buscaba también la transferencia financiera y contable de los administradores de las infraestructuras y la apertura de los servicios sometidos a obligaciones de servicio público a la competencia del mercado. También se pretendía reestructurar los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El 6 de abril de 2015 también fue una fecha señalada, ese día el entrañable Estrella Costa Brava que cubrió durante tantos años el trayecto Madrid-Barcelona-Madrid, efectuó su último viaje. A las 22:30 partía de la madrileña estación de Chamartín de una manera muy emotiva, había más de 200 personas dándole el último adiós, todos sus billetes fueron vendidos, adquiridos en su mayoría por amantes del ferrocarril que no querían perderse este día histórico, pero triste a la vez. Fue el último tren expreso que funcionó y el último en efectuar recorrido nocturno en territorio español. A lo largo de los años anteriores fueron suprimiéndose poco a poco todos los trenes Estrella, Sol de Levante, Cantábrico, Galicia.



Último viaje del Costa Brava Madrid-Barcelona Chamartín 6 de abril 2015 Foto Gonzalo Rubio.

El 23 de enero de 2018 el Ave Madrid-Valencia-Castellón de la Plana realizó su primer viaje comercial. Tras la celebración el día anterior del viaje inaugural presidido por las autoridades, comenzó a funcionar el servicio comercial del Ave que permitía la conexión entre Castellón y Madrid en dos horas y treinta dos minutos, lo que suponía una disminución del 20 por ciento respecto al tiempo anterior. Las plazas que se ofrecían eran de 2.550 en días laborables, lo que suponía un aumento de 190 plazas de aumento respecto a ofertas anteriores. Con la llegada de la alta velocidad a Castellón ya eran veintisiete las provincias

conectadas directamente a la red de alta velocidad, llegando a cuarenta ocho estaciones las que disponían de este servicio.

En 2020, tras la publicación del estado de alarma por la pandemia de covid, se produjo una notable disminución de los servicios ferroviarios. Los servicios se redujeron en un 50%, con la opción de hacerlo entre un 40% y 60%, tanto a los servicios de Cercanías, de Media-Distancia y de Media-Distancia Avant y Largo Recorrido. Con el levantamiento del estado de alarma poco a poco se fue volviendo a la normalidad.

El 10 de mayo de 2021 comenzó a operar en España la compañía OUIGO España SAU, empresa filial del grupo francés SNCF Voyageurs. Fue la primera compañía de alta velocidad de bajo coste que llegó a España con el objetivo de que la alta velocidad fuera asequible a todos los bolsillos. OUIGO ofrece servicios entre Madrid y Barcelona con 10 salidas diarias, cubriendo el trayecto en un tiempo de dos horas y treinta y dos minutos y 6 trayectos entre Madrid y Valencia en menos dos horas. “Estos trayectos se llevan a cabo en una moderna flota de 14 trenes Alstom Euroduplex de dos alturas”. (Vía Libre, 10-06-2021). Está previsto ofrecer también servicios a Valladolid y Alicante.



Tren Ouígo primer tren alta velocidad de low cost que opero en España. Foto Hosteltur.

Tras la aparición de la compañía OUIGO, contratacó Renfe Operadora poniendo en servicio el Avlo, tren de alta velocidad también de low-cost. El 23 de julio de 2021 comenzó a funcionar el primer Avlo entre Madrid y Barcelona con cuatro servicios diarios en ambos sentidos y con precios que oscilaban desde 7 euros por trayecto. El trayecto entre las dos ciudades más grandes de España, tenía parada en todas las ciudades del corredor Noreste: Madrid, Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres. Esta apuesta estaba prevista inaugurarla en 2020 pero debido a la epidemia de covid se retrasó y fue la compañía OUIGO la que tomó la delantera en alta velocidad de Low-cost. Avlo ofrece una oferta de 438 plazas por tren y tiene una velocidad media de 330 kms. /h. Ha ido ampliando servicios y actualmente llegan entre otros lugares a Valencia, Murcia, Córdoba, Ciudad Real o Alicante.

La Red de Cercanías ha continuado modernizándose desde la puesta en marcha del nuevo modelo de este servicio. En julio de 2021 Renfe Operadora llegó a un acuerdo con la firma Alstom para la compra de 152 trenes de Cercanías dotados de gran capacidad. Estos trenes tenían una capacidad del 20% superior a los trenes Civia y reducían el tiempo de subida y bajada de viajeros. La inversión total estaba cifrada en unos 1.447 millones de euros, la fabricación de estos trenes se realizaría en la planta de Alstom en Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona) y se calculaba que crearía 500 empleos directos y otros 1.000 indirectos.

En noviembre de 2022 comenzó a operar en España Iryo una marca que nació bajo el amparo de Air Nostrum y Trenitalia. El objetivo principal de esta marca fue ofrecer un servicio de alta velocidad incluso más barata que las opciones existentes a las que había en ese momento (OUIGO, Avlo).

Esta compañía ha destacado por sus billetes flexibles, los cuales permiten cambios incluso el mismo día del viaje y en su tarifa más básica. Comenzó a operar el trayecto Madrid-Barcelona con parada en Zaragoza; posteriormente ha llegado a Valencia con parada en Cuenca. Desde marzo de 2023 también recorre las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga con parada intermedia en la ciudad de Cuenca. El 2 de julio de 2023 se inauguró el Iryo Madrid-Albacete-Alicante. Utiliza como material rodante el modelo ETR 1000 con una velocidad media de 360 kilómetros hora contando con una capacidad de 460 pasajeros.



Iryo, el último velocidad Low-cost que ha empezado a operar en España. Foto José Manuel Guerrero.

“Los primeros pasos de Iryo en España es hacerse con un hueco en las compañías de alta velocidad existentes y aumentar su cuota de mercado buscando precios bajos y ofertas puntuales para que pueda aumentar la demanda”, (De la Torre, 2023) aunque se ha marcado como principal objetivo el intentar ofrecer una mayor flexibilidad al cliente. Su tarifa es de unos 18 euros, pero esta se puede cambiar incluso el día del viaje, solo se necesita pagar la diferencia con el nuevo billete adquirido.

6-2 ESTACIONES PARA EL SIGLO XXI

“Las estaciones de ferrocarril españolas, han ido evolucionando a lo largo de los años y adaptándose al modelo de vida existente. Atrás quedaron los sencillos y modestos diseños existentes cuando el ferrocarril empezó a dar sus primeros pasos.” (Torres, 2011). Las estaciones se han ido adaptando a las necesidades de la sociedad y a día de hoy son edificios modernos, inteligentes, funcionales, menos contaminantes y sobre todo integrados en el entorno urbano de las ciudades. La estación de ferrocarril es una de las puertas de entrada y salida de las ciudades y ello ha originado que esta se adapte a las necesidades de los ciudadanos que utilizan sus servicios.

Las estaciones de ferrocarril españolas han vivido a lo largo de su historia cuatro etapas fundamentales. La primera etapa se iniciaría con la estación cabecera de la línea Barcelona-Mataró, le siguió otro periodo de expansión y crecimiento con la aparición de las estaciones madrileñas de Delicias, Norte y Atocha, estaciones por la zona norte como Valladolid y Burgos y por la zona levantina como Alicante. Hubo un tercer periodo que empezó en el siglo XX con la construcción de la estación Norte de Valencia, Norte de Barcelona, Toledo y Canfranc.

Con la puesta en marcha de los servicios de alta velocidad se puede decir claramente que empieza la cuarta etapa de la historia para las estaciones de ferrocarril españolas. Surgen estaciones de nueva construcción de diferente calidad en sus diseños de arquitectura e ingeniería y las que estaban ya construidas se remodelan y se adaptan a las necesidades imperantes. Ejemplos de esta nueva etapa son las estaciones de Santa Justa de Sevilla y las Delicias en Zaragoza.

Las estaciones de ferrocarril de la actualidad, en la mayoría de los casos se pueden considerar como testimonios del patrimonio cultural.

Estación de Atocha

La estación de Atocha de la actualidad nada tiene que ver ya con el simple apeadero que comenzó a funcionar en 1851. La estación ha ido evolucionando continuamente a lo largo de los años y hoy es uno de los emblemas no solo de Madrid sino también sin género de dudas de España. Atocha es uno de los reflejos principales de la evolución de la capital de España a lo largo de los siglos.

La adaptación de Atocha a los nuevos tiempos comenzó a fraguarse a finales del siglo XX, motivada principalmente por la aparición de la Alta Velocidad y por la cada vez más frecuente demanda de servicios de Cercanías. El arquitecto español Rafael Moneo recibió el encargo para remodelar la estación y adaptarla a los nuevos tiempos.

Coincidiendo con la puesta en marcha de la Alta Velocidad, en 1992 la estación se segregó en dos estaciones bien diferenciadas.

La estación Puerta de Atocha que acoge a todos los trenes de Alta Velocidad y a la mayoría de servicios de larga distancia, disponiendo de 15 vías y 8 andenes.

La estación de Atocha-Cercanías, que es la estación que acoge a los trenes de Cercanías, Media Distancia y a los de Larga Distancia que efectúan su paso por el recinto. Cuenta con 10 vías y 5 andenes y dispone de conexión con el metro y la estación de autobuses y convierte la estación además en un intercambiador.

La antigua terminal de pasajeros que estuvo en funcionamiento a lo largo de tantos años ha pasado a convertirse en un vestíbulo-jardín, fue inaugurado en 1992 y cuenta con una extensión de 4.000 m² cuadrados albergando más de 7.200 plantas.



Interior de la estación Puerta de Atocha. CC BY SA. Luis García (Zaqarbal).

Atocha dispone de innumerables servicios, uno de los más valorados es el servicio de consignas, lugar que permite dejar los equipajes de modo seguro y recorrer la ciudad hasta la hora de la salida del tren.

La estación se podría decir que es un micro mundo, el viajero se puede entretener y aprovechar las esperas. Se puede ir de compras, pasea por el jardín botánico o también elegir uno de los numerosos restaurantes que dispone Atocha, desde comida rápida hasta algunos de categoría como Samarkanda.

La estación de Atocha del siglo XXI es un claro ejemplo que demuestra que las infraestructuras del transporte pueden convivir perfectamente con la planificación urbana de las ciudades respetando a la vez el legado histórico. Atocha es un emblema de modernización y punto de encuentro en la vida de la ciudad de Madrid.

Barcelona-Sants

La estación de Sants o Barcelona-Sants es la principal estación de ferrocarril de la ciudad de Barcelona. Sants es la segunda estación de España en número de viajeros solo superada por Madrid-Atocha.

La historia de la estación barcelonesa se remonta al apeadero del Barrio de la Bordeta que se puso en marcha en 1881. Tras la inauguración del apeadero, a lo largo de los años sucesivos, se fueron sucediendo cambios y fusiones empresariales, llegando finalmente al año 1967 que fue cuando se inició un plan para construir la estación, tal y como se le conoce en la actualidad. Una vez aprobado los proyectos fue en 1975 cuando se inauguró finalmente la estación de Sants.

Con un movimiento frenético diario, Sants es una estación muy moderna y funcional, un gran edificio de acero y cristal que concentra el mayor número de transporte en tren de toda la ciudad, ha superado claramente a la estación de Francia, la cual se está viendo relegada cada vez a menos servicios. A lo largo del día, la estación es frecuentada por viajeros

nacionales, internacionales o usuarios de los servicios de Cercanías, haciendo de Sants una puerta de entrada y de salida de la ciudad.

Barcelona-Sants, propiedad de Adif, se encuentra situada en el distrito de Sants-Montjuïc y se entra por la plaza de los Països Catalans en la parte norte y por la sur tiene entrada por la plaza Joan Peiró. Dispone de dos plantas, una baja y la parte subterránea donde operan los trenes, tanto para trayectos de Alta Velocidad, Larga Distancia, Media Distancia y servicios Regionales y de Rodalies. El acceso a la zona de los trenes se efectúa con escaleras mecánicas.

La estación ofrece innumerables servicios, pudiéndose encontrar varios puntos de venta de billetes, información, taquillas, atención al cliente y consignas. Los servicios se completan con restaurantes, cafés, tiendas de regalos, locales comerciales, alquiler de coches y también dispone de una comisaría de policía. Hay paradas de taxis y de líneas de autobuses urbanos.



Vestíbulo de la moderna estación de Barcelona-Sants. Foto Guía Urbana de Barcelona.

Tras la realización de sucesivas obras en la actualidad Barcelona-Sants dispone de 14 vías, 6 de estas vías son de ancho internacional y 8 de ancho ibérico. Todas estas vías prestan servicio en su totalidad desde el 20 de febrero de 2008.

La estación de Sants a lo largo de su historia ha sufrido remodelaciones y siempre se ha buscado adaptarla a los nuevos tiempos. En 1992, coincidiendo con los Juegos Olímpicos de Barcelona sufrió un proceso de transformación importante, posteriormente también se han realizado obras de remodelación y mejora.

Adif, pensando en el futuro, tiene pensado el hacer de Barcelona-Sants una estación sostenible, que éste integrada en un nuevo modelo urbano y orientada al ciudadano para ofrecerle a este servicio de calidad.

Adif entre sus proyectos para Sants destaca la implantación de un manto que actúe de cubierta generadora de sombra sobre la ciudad y captador de luz natural para el vestíbulo de la estación. También está proyectado que Barcelona-Sants se convierta en referencia de estación multimodal, accesible a diferentes tipos de movilidad. Los viajeros disfrutarán de más

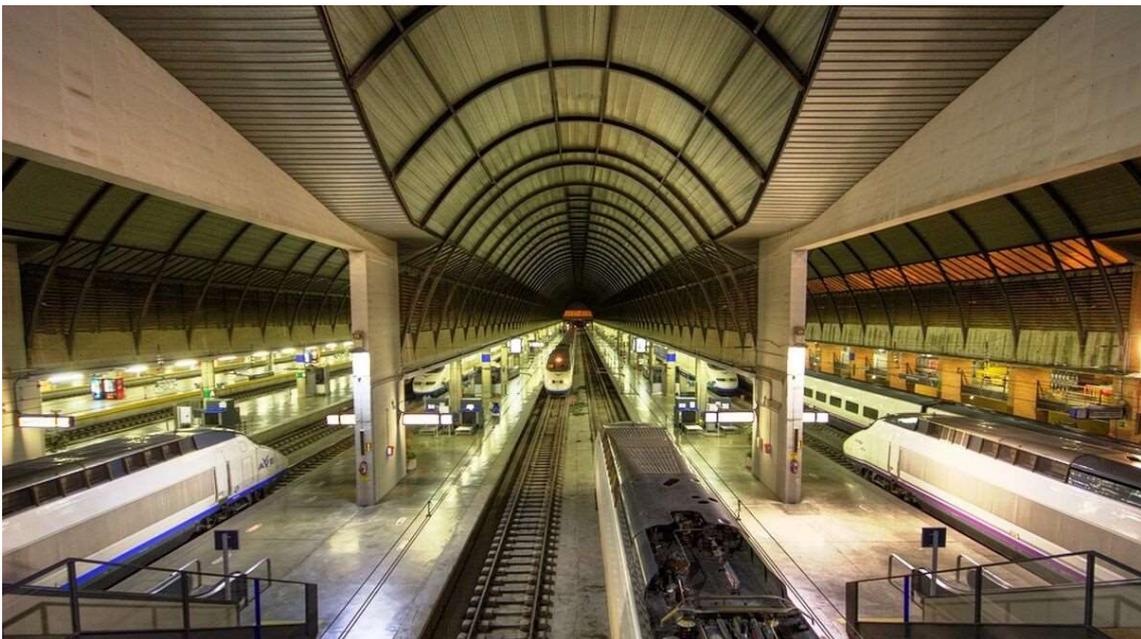
espacio destinado a usos ferroviarios, contando con dos salas destinadas a Alta Velocidad y otras dos a Rodalies.

La cada vez mayor y más competitiva oferta que se va sucediendo en el transporte ferroviario, la creciente demanda de nuevos modelos de movilidad y la conciencia social hacia un modelo de transporte cada vez más sostenible, han sido motivos de peso para que Adif se plantee todas estas acciones sobre la estación barcelonesa. El proceso de transformación será progresivo y se espera que estas actuaciones estén incluidas en 2026.

Indicar que actualmente está en construcción la futura estación Barcelona-La Sagrera, estación ferroviaria que se pretende que sea de uso intermodal, diseñada para que tenga un tráfico anual de unos cien millones de viajeros, dispondrá de servicios de Alta Velocidad, Larga y Media Distancia, Regionales, Rodalies y servicios de Metro y autobuses. Las obras se han ido retrasado por diferentes motivos y todavía no existe fecha de apertura de la misma.

Estación de Santa Justa Sevilla

La estación de Sevilla-Santa Justa es la estación ferroviaria de la capital andaluza. Santa Justa fue inaugurada en 1991 coincidiendo prácticamente con la puesta en marcha del AVE que uniría Madrid con la capital hispalense. La apertura de la nueva estación sevillana llevó pareja el cierre de las históricas estaciones de Plaza de Armas y de San Bernardo, las cuales hasta entonces habían acumulado todo el tráfico ferroviario de la ciudad. Santa Justa es la tercera estación del país tras Madrid-Atocha y Barcelona-Sants, se calcula que una media anual de 13 millones de viajeros, de los cuales 7 de ellos son de Cercanías, utilizan sus servicios.



Vista general de la zona de andenes de la estación de Santa Justa. Foto Diario de Sevilla.

Santa Justa se encuentra ubicada en los accesos principales de Sevilla, en la avenida Kansas-City, muy cerca del casco histórico de la ciudad. La estación cubre los trayectos de Larga y Media Distancia, usando tanto la red convencional como la de Alta Velocidad, conectado Sevilla con Madrid, Barcelona y desde el año 2012 tiene servicio directo con Valencia, llegando a la estación de reciente creación Joaquín Sorolla.

La estación sevillana es una estación de grandes dimensiones con una superficie total de unos 80.000 metros cuadrados. El acceso principal al recinto se efectúa a través de una fachada elíptica, nada más entrar se accede a un amplio vestíbulo, en él se concentran la mayoría de los servicios, venta de billetes de tren, atención al cliente, consigna y servicios de restaurante y de cafetería.

A continuación del vestíbulo se encuentran las vías, seis de ellas corresponden al ancho convencional y los otros seis restantes corresponden al ancho internacional. Dispone de siete andenes de una longitud de 525 metros, cubiertos por seis naves semitransparentes.

“La estación sevillana del siglo XXI fue diseñada por los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz, los cuales dieron a Santa Justa elementos típicos de la arquitectura sevillana”, (Diario de Sevilla, 03-05-2021), como el ladrillo, los arcos o la gran altura de sus techos y un eje central con un gran vestíbulo principal.

Al igual que las estaciones de Atocha y Sants, Santa Justa se caracteriza por ser una estación moderna y funcional. Desde su inicio se ha intentado crear una estación que busca la mejora constante de los servicios para los clientes. Dispone de ascensores, escaleras fijas y mecánicas para facilitar los accesos y hay que destacar que la estación sevillana fue la primera en España en la introducción de rampas mecánicas, buscando un medio de acceso cómodo y seguro, desde el vestíbulo a los andenes y viceversa. También fue instalado suelo antideslizante en el vestíbulo, en los pasillos laterales y en las pasarelas.

Todas estas innovaciones han llevado a que Santa Justa sea un modelo en que se ha priorizado la accesibilidad total con la supresión de las barreras arquitectónicas que impidieran el acceso desde el vestíbulo a la calle o la comunicación de este con andenes y zonas comerciales. Todo esto ha contribuido al tránsito de personas con discapacidad y a carros portaequipajes.

Prueba de estas mejoras son algunos premios y galardones que se le han concedido a la estación de Santa Justa como el Premio Brunel de Arquitectura concedido por la Unión de Ferrocarriles, entre otras distinciones.

Estación de Zaragoza-Delicias

La estación de Zaragoza-Delicias o también conocida como Delicias, es la estación de Zaragoza. Delicias es la quinta estación del país en número de viajeros de larga distancia. El edificio de la estación fue inaugurado el 7 de mayo de 2003, sustituyendo a la estación del Portillo, posteriormente en 2007 albergó también la Estación Central de Autobuses, dotando al recinto de un amplio servicio de intermodalidad.

Tras un concurso internacional en el que participaron firmas de arquitectura muy importantes, el proyecto fue asignado al equipo de arquitectos formado por Carlos Ferrater, José María Valero y Félix Arranz. Desde el primer momento se tuvo la idea de diseñar un edificio de muy grandes dimensiones, lo constata la superficie total de la estación que alcanza los 188.000 m². Tiene forma de rombo, con 400 metros de largo por 150 metros de ancho. Consta de tres alturas, con un vestíbulo superior y las vías del ferrocarril como las dársenas de los autobuses se encuentran ubicadas en la parte de abajo.

Zaragoza-Delicias está cubierta por una estructura metálica de 5.500 toneladas de peso, de 370 metros de longitud, formada por grandes arcos metálicos de 150 metros de luz. Desde el exterior de la estación son visibles los arcos metálicos, mientras que en su interior hay falsos techos de madera, que componen un conjunto de gran valor estético y técnico, convirtiendo Delicias en el mayor espacio cubierto sin pilares de España.



Estación de Zaragoza-Delicias inaugurada el 7 de mayo de 2003. Foto Wikiloc.

La estación cuenta con servicios ferroviarios de Larga Distancia, Media Distancia y Cercanías.

Respecto a los servicios de Larga Distancia cuenta con un importante tráfico de viajeros, principalmente a los servicios de los trenes AVE, pero también dispone de una amplia oferta de trenes Alvia y Talgo, son realizados por Renfe-Operadora y unen principalmente los trayectos con Madrid y Barcelona, Andalucía, País Vasco, Galicia y León. En 2014, la estación aragonesa empezó a contar con servicios internacionales al quedar conectada con la ciudad francesa de Marsella.

Respecto a los trayectos de Media Distancia, los servicios destino que realizan son con Madrid, Guadalajara, Teruel, Valencia, Barcelona, Lleida, Canfranc, Huesca, Logroño y Pamplona. También los trenes Avant efectúan conexiones de Alta Velocidad con Calatayud, uniendo ambas ciudades en un tiempo inferior a los treinta minutos.

Por lo que respecta a los servicios de Cercanías, Delicias forma parte de la línea de Cercanías Zaragoza C-1, dando servicios a Zaragoza y a su red metropolitana. Los servicios de Cercanías operan por las líneas Casetas-Bilbao, Madrid-Barcelona y Barcelona-Manresa-Zaragoza, Cercanías-Zaragoza es la red básica de transporte público de Zaragoza.

CAPÍTULO VII

7-1 FERROCARRILES ESPAÑOLES DE VÍA ESTRECHA (FEVE)

Los ferrocarriles de vía estrecha son trenes que circulan por unas vías que son de una amplitud inferior a la habitual. En España, el ancho de vía estrecha es inferior a 1,67 metros. La vía estrecha es de una construcción más económica, dado que los túneles, traviesas y carriles resultan menos costosos. En España en un principio se utilizó para el transporte minero e industrial y poco a poco fue introduciéndose en el transporte de viajeros.

Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha o conocida en sus últimos años como Feve, fue la operadora pública española creada en 1965 que se encargó de la explotación de los servicios ferroviarios de vía estrecha en la península. El ferrocarril de vía estrecha paso a ser propiedad del Estado tras la desaparición de las compañías propietarias originales, dependía del Ministerio de Fomento y llegó a operar sobre una red de 1.250 kilómetros.

Feve fue extinguida el 31 de diciembre de 2012, cuando el Gobierno decidió unificar los servicios públicos de vía ancha y de vía estrecha. Del mismo modo que sucedió con Renfe en 2004, las infraestructuras de Feve como eran las estaciones o vías fueron adjudicadas a Adif, mientras que el material ferroviario como la explotación de sus rutas fueron asignadas a Renfe Operadora.

Feve fue una empresa muy heterogénea, un dato que lo constata fue que a lo largo de su dilatada historia llegó a poseer a la vez cinco anchos de vía distintos: 1435 mm, 1062 mm, 1000 mm, 915 mm y 750 mm.



Automotor Feve 509 Wumag, entrando en Valencia en 1.978. Foto de Werner Hardmeier.

Nos tenemos que remontar a 1926 para conocer los orígenes de Feve. Ese año se creó el organismo Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE). Dicho organismo se hizo cargo del control de las líneas ferroviarias construidas por el Estado o de aquellas que las había asumido este. La creación de Renfe en el año 1941 provocó que las competencias de EFE se redujeran drásticamente y que solo se dedicara a gestionar los servicios de vía estrecha.

Durante los años 60 un importante número de líneas de vía estrecha comenzaron a acarrear problemas económicos y fueron incapaces de subsistir. El Estado tuvo que asumir estas líneas deficitarias. Pasaron a manos del Estado, entre otras, las líneas de Santander-Bilbao, Astillero-Ontaneda, Ultrillas-Zaragoza, Olot-Girona, San Feliu-Girona o los Ferrocarriles Secundarios de Castilla.

La gran heterogeneidad de las líneas asumidas por parte del Estado, a lo que se unió la incorporación del personal que procedía de las diferentes compañías de vía estrecha, hizo que en 1965 se redactara un Estatuto, este derivó en la creación el 23 de septiembre de 1965 de un nuevo organismo autónomo, desapareció EFE y nació los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE).

Feve en sus comienzos estuvo formada por líneas de antiguas compañías que no habían podido subsistir por graves problemas económicos. En estas estaban la Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana, Ferrocarriles Económicos de Asturias, Ferrocarril de Langreo, Ferrocarril Santander-Bilbao, Ferrocarril de la Robla y Ferrocarriles de Mallorca. La grave situación económica de casi todas las compañías de vía estrecha ocasionó que todo el material ferroviario, así como sus infraestructuras, estuvieran muy deterioradas y muy necesitadas de mejoras. Esto llevó a que algunas líneas heredadas, debido a los graves problemas que sufrían, fueran directamente clausuradas, un ejemplo de ello fue la de la Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla.

A finales de los años setenta Feve se hizo cargo de los ferrocarriles de vía estrecha catalanes (Cataluña y Sarria) y también asumió el suburbano de Bilbao, aunque su explotación tuvo carácter provisional.

En la década de los ochenta es de destacar que Feve amplió servicios y pasó a especializarse en transporte de mercancías y regional y de cercanías de pasajeros. También es de destacar que en 1982 se creó el famoso tren turístico de lujo Transcantábrico. Este lujoso tren pasó a convertirse en la joya de la corona de la Compañía.



Feve circulando por San Esteban de Nora (Asturias) Foto de J.L. Cerejido(Agencia Efe).

El Ministerio de Fomento continuó impulsando políticas para la mejora de los servicios de vía estrecha, tanto en material rodante como en infraestructuras adecuadas. Tras las cesiones concedidas a las autonomías el radio de acción de Feve se centró en la zona cantábrica. En el norte de España es donde se encuentra la red ferroviaria de vía estrecha más larga de Europa, una red de 1.250 kms. que recorren distintas comunidades autónomas. La principal línea de Feve en la cornisa cantábrica era la que conectaba El Ferrol con Bilbao, un

viaje largo y pesado en la que los usuarios llevan reclamando mejoras durante muchos años. Con esta línea enlazan diversas líneas menores, así como ramales.

También la zona norte de España se encuentra la línea de vía estrecha más larga de Europa, con 330 kilómetros, es el conocido Ferrocarril de la Robla, que originalmente unía las poblaciones de la Robla (León) con Bilbao.

La llegada de la democracia a España y la posterior constitución de las Comunidades Autónomas, originó que la administración central traspasara la mayoría del servicio de vía estrecha a las diferentes Comunidades. En 1979 Ferrocarriles de la Generalitat comenzó a operar líneas regionales y de cercanías, posteriormente el gobierno vasco creó en 1982 la Compañía Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos. En el año 1986 se creó los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana y en 1994 el gobierno balear, mediante la creación de los Servicios Ferroviarios de Mallorca operó varias líneas de la isla.

En 2005, cuando comenzó a caminar el nuevo escenario ferroviario protagonizado por la liberalización del sector y abriendo paso a la competencia, la compañía Feve quedó exenta inicialmente.



Ferrocarril Feve Bilbao-León. Foto Historias tren Blogspot.

Durante el periodo de 2005-2012 diferentes organismos públicos detectaron una mala gestión de la Compañía con un importante aumento del déficit y diversas irregularidades en la adquisición de material ferroviario. Un ejemplo de ello fue la adquisición de convoyes ferroviarios que tuvieron que ser desechados y posteriormente revendidos.

El 20 de julio el Real Decreto-Ley 22/2012 decretaba la desaparición de Feve que quedó extinguida el último día del año 2012, pasando la infraestructura a Adif y Renfe-Operadora fue la encargada de la explotación de los trenes. Con este proceso quedaban unificados los servicios de vía ancha y vía estrecha. Aun así, hay que decir que Renfe continuó utilizando la marca Renfe-Feve para hacer referencia a todos los servicios de pasajeros que heredó. Habría que remontarse ya a 2021 cuando se reemplazó la marca Renfe-Feve por Renfe-Cercanías AM.

7-2 TRENES TURISTICOS ESPAÑOLES

El tren turístico se puede definir por un tren que suele recorrer una ruta turística ferroviaria, ya sea por ser un tren que sea de diseño único y que realiza un recorrido singular o emblemático. Suelen prestar un servicio exclusivo diferenciándolos de manera significativa de los trenes convencionales. El concepto de tren turístico tuvo su origen en el Reino Unido y nació originalmente para ofrecer conexiones confortables de larga distancia, aunque poco a poco se fue adaptando a otras circunstancias.

En España son varias las operadoras que ofrecen servicios de trenes enfocados para el turismo. “Los trenes turísticos ofrecen mucho más que ser un simple medio de transporte y se convierten en experiencias en las que se disfruta de cada tramo de vía que se recorre”. (Eldiario.es, 28-10-2023).

Todo el mundo ha oído hablar sin duda de trenes como el Orient Express o el Transiberiano, dos de los ferrocarriles más famosos del mundo. Pero no hace falta irse tan lejos para disfrutar de trayectos en que se disfruta de la experiencia más que del transporte propiamente dicho. España cuenta con un buen número de trenes de esta clase, en lo que lo menos importante es donde sube o donde bajas, son trenes donde lo más importante es lo que se vive a bordo de sus vagones.

Para muchos el ferrocarril siempre ha tenido un halo de romanticismo, el viajar en tren siempre ha transmitido muchas más emociones que cualquier otro medio de transporte. La gran modernidad que ha experimentado el ferrocarril español a lo largo de los últimos años es sin ningún género de dudas muy importante, pero estos trenes turísticos nos ofrecen la posibilidad de dejar la alta velocidad y subirnos a esos trenes en lo que deseamos que en el tiempo pase lentamente, sentir una sensación como si nunca quisiéramos llegar a nuestro punto de destino.

En España se pueden encontrar trenes turísticos de muy distinto tipo, unos están pensados para servicios lujosos recordando viajes históricos, hay otros que se basan en diferentes temáticas, en las que el viajero puede optar a la que mayor encaje en sus gustos y presupuestos.

España cuenta con varios trenes turísticos, cuya razón principal es el ofrecer el trato más exquisito a sus pasajeros. Los trayectos que se efectúan suelen durar varios días, en los que se puede disfrutar de muy bellos paisajes, combinado con una excelente gastronomía y todas las comodidades imaginables. Pero también hay que indicar que estos hoteles de lujo sobre raíles no son precisamente económicos y no son asequibles para todos los bolsillos.

El primer tren turístico que comenzó a funcionar en España fue el tren turístico “Limón Express”. Comenzó a prestar sus servicios el 1 de junio de 1971 entre Benidorm y Gata de Gorgos y desde el primer momento contribuyó en una gran medida al crecimiento del turismo de calidad en la zona. El “Limón Express” dejó de funcionar el año 2005. Este tren fue declarado Bien de Interés Cultural (BIC). Ha habido varios reintentos para que el tren volviera a realizar servicios, pero no han conseguido llegar a buen fin.

Entre los trenes turísticos de lujo que podemos encontrar en España se encuentran el Transcantabrico Gran Lujo, Costa Verde Express, Tren Al-Ándalus y el Expreso de la Robla. Todos estos trenes están gestionados por Renfe Operadora.

También existen trenes que sin ser de gran lujo son trenes temáticos, como el Tren de la Fresa, el Tren Cervantes, el Tren Medieval de Sigüenza o el entrañable ferrocarril de Sóller que cubre el trayecto entre Palma de Mallorca y Sóller.

El Transcantabrico

El Transcantabrico, uno de los trenes turísticos de lujo españoles, ha cumplido en 2023 cuarenta años de existencia. En el verano de 1983 comenzó a circular el primer convoy de lujo por España. Han sido cuarenta años de servicios, los cuales solamente se vieron interrumpidos por la pandemia de covid. Se ha consolidado como uno de los trenes turísticos de referencia y su fama ha traspasado fronteras siendo reconocido en el ámbito internacional.

Desde su puesta en marcha el Transcantabrico buscaba parecerse al mítico Orient Express, con unas excelentes instalaciones interiores y una decoración sobria y elegante que evoca a la de los trenes del siglo XIX. Fue el primer tren turístico español de lujo y el primero del mundo en ancho métrico.

En estos cuarenta años de existencia más de 60.000 viajeros han disfrutado sus servicios. Como nota destacada hay que indicar que más del 80% de los viajeros han sido de carácter internacional.



El Transcantabrico ha sido el primer tren turístico español de gran lujo. Fotografía Renfe

Discorre por los bellos parajes de la cornisa cantábrica, como se decía anteriormente dispone de ancho métrico, circunstancia que le permite circular por donde los trenes convencionales no pueden hacerlo; además el viaje se complementa con un autobús que es el encargado de conducir a los pasajeros sin estación de ferrocarril. El Transcantabrico parte de Santiago de Compostela, para proseguir por el Ferrol, Viveiro, Ribadeo, Luarca, Cangas, Gijón, Oviedo, Covadonga, Ribadesella, Potes, Llanes, Cabezón de la Sal, Santillana del Mar, Santander y Bilbao para terminar en León. Este recorrido pertenece al Transcantabrico Clásico. El Transcantabrico de Gran Lujo termina en San Sebastián. Parte de este recorrido es el que efectuó el histórico ferrocarril de la Robla cuando transportaba carbón desde León al País Vasco.

El tren funciona como si fuera un hotel, ofreciendo servicios de comedor y se detiene en las estaciones para pasar la noche y que los viajeros puedan disfrutar en sus magníficas suites.

Tren Al-Ándalus

El Al-Ándalus es un tren turístico español que recorre tierras andaluzas. Comenzó a prestar sus servicios en 1983 siendo gestionado por la empresa Iberrail. Empezó a circular con el nombre de Al-Andalus Expreso y ya desde su inicio fue considerado como uno de los trenes más lujosos del mundo.

Como el Transcantabrico, el Al-Andalus es un tren turístico que se ha inspirado en los míticos Orient-Express y Transiberiano. Sus coches fueron construidos antes de 1930 a petición de la Monarquía Británica para trasladarse desde Calais, en el Norte de Francia, hasta la Costa Azul cuando era época estival. Los coches para su posterior puesta en servicio en España sufrieron un importante proceso de restauración. Viajar en el Al-Andalus es regresar a la época de la Belle Epoque y a la par disfrutar de las comodidades que brinda la vida actual.

El Al-Ándalus se puede considerar un auténtico cinco estrellas, el Ándalus-Expreso que empezó a prestar servicios estaba formado por catorce coches, estos coches llevaban nombres de ciudades y monumentos andaluces, dos coches restaurantes, un coche para salón y juegos, un coche bar, cinco coches cama, dos coches ducha, una cocina, un furgón generador y una máquina. Contaba con una capacidad para 74 pasajeros y todos los coches estaban equipados con calefacción y aire acondicionado.

El Ándalus-Expreso estuvo funcionando hasta 2005, ese año la empresa Iberrail quebró y el tren dejó de funcionar. Los coches quedaron apartados en la estación sevillana de San Pablo y su no uso hizo que se fueran deteriorando.



Restaurante Al-Ándalus. Foto Holmes Soto Grande

En 2012 Renfe Operadora, la empresa propietaria del tren, lanzó un concurso y Fève se hizo con la gestión del servicio, restableciendo el servicio bajo el nombre de Tren Ándalus. Desde entonces ha prestado sus servicios, solo interrumpidos durante la pandemia de covid, retomándose después con un gran éxito.

Desde sus orígenes el trayecto del Al-Ándalus tiene una duración de 6 días y 5 noches, con comienzo y fin en Sevilla, pasando por Córdoba, Granada y Jerez de la Frontera, posteriormente ha efectuado paradas en Baeza, Ronda, Úbeda y Sanlúcar de Barrameda.

En 2014 el Ándalus pasó a ser gestionado por Trenes Turísticos Renfe y al clásico recorrido andaluz se le unieron otras nuevas rutas como la Ruta de Extremadura, Ruta del Vino de Ribera de Duero y la Rioja y la Ruta del Vino por Galicia y el Bierzo. Solo en el mes de julio se realiza la Ruta por el Camino de Santiago y la Ruta Ibérica.

El Expreso de la Robla

El Expreso de la Robla es otro tren turístico español de creación muy cercana a la actualidad, desde abril de 2023 se encuentra paralizado su servicio por decisión de Renfe Operadora. Fue presentado en 2009 y un año después comenzó a prestar sus servicios. El Expreso de la Robla debe su nombre a la emblemática línea que se construyó a finales del siglo XIX con el fin transportar la producción carbonífera de las cuencas de León y Palencia a tierras vizcaínas, fue el Tren de la Robla, la línea de vía estrecha más larga de Europa con 335 kms. de longitud.

Poco a poco, al ir reduciéndose la demanda carbonífera, la línea sufrió largos años de abandono. Tras la buena marcha del Transcantabrico y del Al-Ándalus, Renfe rescató la línea del abandono que sufría y puso en servicio el Expreso de la Robla para, aprovechando la antigua vía minera, recorrer el norte de España a través de países espectaculares y de una gran belleza. A diferencia del Transcantabrico y del Al-Ándalus hay que indicar que ha sido un tren menos lujoso que los anteriores y más accesible económicamente.



El Expreso de la Robla uno de los trenes turísticos españoles. Foto de Vivireltren.

El Expreso de la Robla recorre los parajes más bellos del norte español a través de dos recorridos. En primer lugar, está el recorrido llamado Paraíso Verde, este trayecto se inicia en la estación bilbaína de la Concordia y tras un viaje de cuatro días de duración y con parada en localidades como Laredo, Santoña y Santillana, concluye su periplo en Oviedo. La segunda ruta del Expreso se denomina La Robla, es el recorrido más extenso de los dos, con salida también en Bilbao y final en León. Realiza un implico recorrido pasando por el románico palentino, la villa de Olmeda o el Canal de Castilla entre otros.

El tren de la Robla, al igual que el Transcantabrico y el Al-Ándalus, cuenta con un material rodante construido hace muchos años, este al igual que el de los anteriores, ha sufrido un importante proceso de restauración. Dispone de nueve coches con una capacidad de 54 viajeros, tres confortables vagones para que los viajeros puedan disfrutar de la belleza de los paisajes por lo que discurren el itinerario, cuenta también con bar permanente y un salón-pub donde se realizan proyecciones. El alojamiento es de dos camas-literas y también dispone el tren de guías que acompañan a los viajeros durante todo el recorrido.

El Ferrocarril de Sóller

Cuando hablamos del Ferrocarril de Sóller, estamos hablando sin duda de unos de los ferrocarriles más entrañables de todo el territorio español, no es un tren equiparable al Transcantabrico o el Al-Ándalus y su filosofía es muy distinta a estos, pero goza de un gran prestigio y reconocimiento y es parte importante de la isla de Mallorca. Es una de las pocas líneas privadas que existen en el Estado y suscita un importante interés turístico.

Sus orígenes se sitúan a principios del siglo XX, Sóller era una localidad con un gran desarrollo económico pero las majestuosas montañas de su entorno le impedían tener un mayor desarrollo y era dificultoso el transporte de viajeros y de mercancías con el puerto de Palma.



Ferrocarril de Sóller efectuando su trayecto. Foto de Sefhopes

Jerónimo Estades, ciudadano de Sóller, fue el impulsor de crear una línea de ferrocarril entre Sóller y Palma, en un principio estaba proyectado pasar por Valldemosa. Debido al alto coste económico del proyecto fue descartado en 1893. En 1903 un importante industrial de la ciudad volvió a proponer la construcción de un ferrocarril, esta vez era uno directo entre Palma y Sóller, contando con un túnel que atravesaría la Sierra de Tramontana. En un principio la idea no se llevó a cabo y de nuevo Jerónimo Estades lo propuso al ayuntamiento de Sóller en 1904 y recibió el apoyo total de los habitantes.

Cuatro años después, en 1907 comenzaron las obras tanto en Sóller como en Palma. La construcción del ferrocarril fue encargada al contratista Luis Bovio. Fue una construcción muy costosa, hubo que excavar muchas trincheras y hacer gran cantidad de pequeños túneles.

La inauguración oficial se produjo en 1912, un año después se inauguró el tranvía entre Sóller y Puerto de Sóller, tranvía que transporta a los viajeros una vez llegan a Sóller hasta su puerto pesquero y deportivo. En 1929 se inauguró la tracción eléctrica en toda la vía y comenzaron a operar los primeros servicios turísticos del ferrocarril,

El Ferrocarril de Sóller atravesó en 1973 graves problemas económicos, fueron tan graves que la compañía pidió al Estado su cierre, pero debido a la gran demanda turística que se produjo en años posteriores ha conseguido recuperarse, recibiendo el apoyo de las instituciones que ayudaron a salvarlo. Se calcula que más de un millón de pasajeros al año utilizan sus servicios. Con un recorrido de 27,3 km entre Palma y Sóller y 4,9 del tranvía que une Sóller con su puerto, el tren de Sóller a lo largo de su recorrido atraviesa bellos parajes de la isla de Mallorca y ha sido incluido en la Federación Europea de Ferrocarriles Históricos y Turísticos (FEDECRAIL).

7-3 EL METROPOLITANO

En pleno siglo XXI el pensar que una gran ciudad no tuviera servicio de Metro o Suburbano nos parecería algo irreal, pero a principios del siglo XX cuando se empezaron a crear las primeras líneas parecía que sería muy difícil llevarlas a cabo por ser empresas de una gran envergadura y coste. El primer ferrocarril metropolitano se implantó en Londres en 1863, España tuvo su primera línea en Madrid en 1919, en 1924 le siguió Barcelona y posteriormente en 1988 Valencia, Bilbao en 1995, Palma en 2007, Sevilla 2009 y Málaga en 2014.

En España lógicamente, las primeras ciudades que tuvieron servicio de Metro fueron las dos más grandes, Madrid y Barcelona. Ambas a principios del siglo XX aumentaban su población de una manera significativa. Alrededor de ellas se iban constituyendo núcleos de población y cada vez era más necesaria la conexión entre los núcleos históricos de las poblaciones con los nuevos núcleos que se iban desarrollando. La necesidad de unión entre estos dos modelos de población originó la aparición del Metro en ambas.

Las dos poblaciones de mayor número de habitantes de España tenían modelos urbanos muy distintos entre sí. Madrid presentaba una división urbana basada en estratos sociales, esta división ocasionaba un problema a la hora de unificar un sistema de transporte para solucionar la movilidad de la ciudad. Barcelona por su parte, a principios del siglo XX la Ciudad Condal todavía conservaba trazados de su pasado medieval. El arquitecto Cerdá planteó un crecimiento hacia el llano, más al límite de las antiguas murallas para a continuación elaborar un Plan de Reforma Interior con el propósito de solucionar las malas condiciones que se encontraba el casco antiguo. Todas estas series de circunstancias propició que el nuevo medio de transporte surgiera de manera distinta en ambas ciudades.

En Madrid se decidió llevar la primera línea de Metro a Cuatro Caminos en las afueras de la ciudad, se buscaba adquirir terrenos a bajos precios para las cocheras y poder desarrollar una gran avenida y nuevos barrios con edificios residenciales. Pero el principal objetivo en esos inicios era conectar barrios como Carabanchel o Vallecas, lugares de residencia de la mayor parte de las clases obreras de la ciudad. La llegada del suburbano buscaba la conexión más rápida para llegar a sus puestos de trabajo.

Por lo que respecta a Barcelona era una situación totalmente opuesta a la de la capital de España. Las zonas industriales de la Ciudad Condal se disponían de forma intercalada con las zonas residenciales, lo cual hacía que los trabajadores se desplazaran a pie a sus respectivos puestos de trabajo. Esto originó que el nuevo medio de transporte no se basara en conectar los hogares con los puestos de trabajo sino de intentar articular el Ensanche con las villas de Gracia y Sants y con municipios del extrarradio como Corts o San Andrés del Palomar. Sin embargo, la mayor reforma para la implantación del Metro se dio en el centro histórico de la ciudad a través del plan de Reforma Interior. Esta operación buscaba el levantamiento de tres avenidas con el fin de construir unos túneles que sirvieran para la circulación del Metro y para la conducción de instalaciones.

Desde la implantación del Metropolitano en Madrid y Barcelona han existido bastantes diferencias y también alguna que otra semejanza. A las diferencias urbanísticas de las dos ciudades antes señaladas y que determinaron el desarrollo de los respectivos suburbanos, hay que decir que la implantación en Madrid lo llevó una sola compañía, la Compañía Metropolitana Alfonso XII, mientras que en Barcelona hubo dos compañías al principio, Gran Metropolitano y Transversal.

Las diferencias entre ambos suburbanos han continuado existiendo a lo largo de los años, una de las más destacadas es que en Madrid los suburbanos circulan por la vía izquierda a diferencia de los de Barcelona que hacen sus trayectos por la vía derecha. Esta situación viene dada porque hasta 1930 no se aprobó una normativa de circulación que impusiera a todo el país circular por la derecha. Los trenes de Barcelona circulan por la derecha porque tomaron como referencia el Metropolitano francés, mientras que en Madrid se siguieron los parámetros británicos porque se inspiraron en el Metro de Londres.

La distancia entre los carriles de vías del Metropolitano de Madrid es de 1,445 metros (10 milímetros más que el ancho de vía internacional) mientras que en Barcelona el ancho de vía mide 1,674, la misma medida que el antiguo ancho ibérico. Actualmente el de la línea 8 tiene 1 metros y en los demás 1,435 que es al ancho internacional.

También existen algunas semejanzas entre ambas líneas, una de ellas es que ambas permanecieron activas y sus instalaciones sirvieron de refugio durante los bombardeos que sufrió Barcelona entre 1937 y 1938.

Otras semejanzas han sido que tanto en Madrid como Barcelona intervinieron los ayuntamientos para la nacionalizar las empresas que gestionaban ambos suburbanos, un medio de transporte que resulta fundamental para la comunicación y el buen funcionamiento de las grandes ciudades.

EL Metropolitano de Madrid.

En los últimos años del siglo XIX, la ciudad de Madrid ya disponía de transporte público. En 1871 entró en servicio el primer tranvía tirado por dos caballos y en 1879 comenzó a funcionar el primero de vapor. El tráfico fue aumentado paulatinamente y cada vez era más abundante la cantidad de carruajes y tranvías que circulaban por la capital. El ingeniero Pedro García propuso la construcción de un ferrocarril metropolitano, apto para transportar tanto viajeros como mercancías y que constaría de cinco líneas subterráneas con la puerta del Sol como punto de partida común. Este proyecto, pese a ser aprobado, nunca se llevó a cabo.

Tras el fracasado intento de Pedro García, el asunto quedó aparcado hasta 1913, en este año los ingenieros Miguel Otamendia, Carlos Mendoza y Sáez de Argudoña y Antonio González Echarte presentaron un proyecto que consiguió olvidar al anterior presentado.

Este nuevo proyecto contemplaba la creación de cuatro líneas que tenían un recorrido total de 154 kilómetros, pretendía cubrir el centro urbano de la capital española. Contó con el aval del Banco de Vizcaya, el cual aportó cuatro millones de pesetas que no fueron suficientes y que hizo el rey Alfonso XII aportara un millón de pesetas de su fortuna personal. Este gesto del monarca hizo que nuevos accionistas contribuyeran a alcanzar la cuantía necesaria para la realización del proyecto.

“El 24 de enero de 1917 se constituyó la Sociedad Compañía Metropolitana Alfonso XII y se encargó al arquitecto gallego Antonio Palacios la construcción de las estaciones y los accesos a las misma. (Piquer, 2016). El 17 de julio de ese mismo año comenzaron las obras que fueron realizadas por el método de galería clave, se basaba en cubrir los túneles de ladrillos a media que se iba excavando, apuntándolos, ampliándolos y finalmente hormigonándolos.

La primera línea construida fue inaugurada el 31 de octubre de 1919 bajo una gran expectación entre los madrileños, la hora de apertura de la línea fue a las 6,30 de la mañana, hubo gente que incluso pernoctó para no perderse el acontecimiento. Los billetes tenían un

precio de 15 céntimos. El éxito se vio reflejado en el primer año de puesta en marcha, cuando se logró transportar a 14 millones de viajeros.

El 4 de julio de 1924 el metropolitano de Madrid inauguró una segunda línea que cubría el tramo entre Sol y las Ventas, discurriendo por el subsuelo de la calle Alcalá, un año más tarde se inauguró otro ramal entre las estaciones de Ópera y la estación del Norte (hoy Príncipe-Pío). Poco a poco se fue ampliando la red ferroviaria metropolitana y en 1926 ya había un total de 14,6 km de vías.



Metropolitano de Madrid estacionado en Cuatro Caminos 1.919. Foto Metro Madrid

Con la llegada de la Segunda República, en 1931 el metro madrileño inició una segunda etapa bajo el nombre de Compañía Metropolitana de Madrid.

Durante la guerra civil el suburbano de Madrid siguió funcionando con regularidad. Tras la toma franquista, se llevó a cabo un proceso de depuración de los empleados de la Compañía que eran contrarios al régimen y fueron sustituidos por personal afín a la dictadura. También se procedió a cambiar el nombre de algunas estaciones.

En 1941 se acometió una ampliación de líneas, llegando a su punto culminante en 1951 cuando un decreto del Ministerio de Obras Públicas puso en marcha un programa de transporte público para la ciudad de Madrid que amplió la red metropolitana. Uno de los proyectos más importantes de este decreto fue el llamado ferrocarril suburbano de Carabanchel que unía la plaza de España con Carabanchel.

La red suburbana madrileña continuó con su imparable crecimiento y cada vez era más grande la saturación de viajeros, ello originó que hubiera que abordar una ampliación de los andenes, pasando estos de 60 a 90 metros para así poder dar cabida a trenes más largos.

Al acabar la dictadura, en 1976, el metro madrileño contaba con una red de 643 kilómetros, pero había un gran desequilibrio entre inversiones y costes de explotación, que llevaron a la compañía al borde de la quiebra. Para evitar esta situación el Estado intervino la empresa y mediante un Real Decreto de 7 de junio de 1978 la entidad pasó a depender del Ministerio de Transportes. Un año después el Ayuntamiento y la Diputación de Madrid se hicieron cargo de ella. Se fueron sucediendo las ampliaciones y en 1983 llegó a alcanzar los 100 kilómetros de longitud.

En 1986 la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid asumieron el control del suburbano mediante el Consejo Regional de Transportes y en 1989 se rebautizó la compañía bajo el nombre de Metro de Madrid. Nombre que lleva en la actualidad cuando la red supera los 300 km, llegando a los municipios limítrofes de Madrid y uniendo el aeropuerto Adolfo Suarez-Barajas con el centro urbano de la capital.



Metropolitano de Madrid con destino a la estación de Cuatro Caminos. Foto El Español.

En la actualidad cuenta con una extensión de 320 kms. de vía, repartida en 12 líneas convencionales, un ramal y tres líneas de Metro Ligero, dispone de 2.300 unidades móviles y de 277 estaciones.

EL Metropolitano de Barcelona

La historia del metropolitano en la ciudad de Barcelona se remonta a finales del siglo XIX. En esa época la Ciudad Condal experimentaba un notable crecimiento demográfico y económico. La ciudad superaba el medio millón de habitantes y en aquellos años el transporte público estaba limitado a la utilización de tranvías, carruajes y algunos autobuses que empezaban a prestar sus primeros servicios, todo esto hacía que el tráfico cada vez fuera un problema más grande.

El metro de Barcelona tiene sus orígenes en el Ferrocarril de Barcelona a Sarria (actualmente es la línea Barcelona-Vallés) en 1863. También es importante señalar la fecha de 1872 con la primera línea de tranvías impulsados por tracción animal, línea que discurría desde el Pla de Boqueria a Gracia.

Entrado el siglo XX, en 1907 los ingenieros Pau Müller y Gonzalo Zaragoza solicitaron la concesión para construir un ferrocarril subterráneo en Barcelona, llamado Ferrocarril Metropolitano Norte-Sur de Barcelona. Se buscaba con este ferrocarril unir el Parque de la Ciudadela con la Bonanova atravesando subterráneamente el paseo de Colon, la Rambla, Plaza de Catalunya, Paseo de Gracia, calle Gran de Gracia, plaza de Lesseps, la montaña de Putxet y el paseo de Sant Gervasi. El proyecto resultaba y ambicioso, pero no consiguió encontrar el apoyo ni la financiación necesaria para poder llevarlo a cabo, lo que llevó finalmente a sus autores a transferir los derechos de la concesión al Banco de Vizcaya.

Posteriormente surgió un nuevo proyecto que pretendía unir las estaciones terminales de ferrocarril que existían a principios del siglo XX en la ciudad. Fue el proyecto denominado Ferrocarril SO-NE de Barcelona. Este proyecto pretendía unir subterráneamente la Bordeta con la estación de Poble Nou de MZA, pasando por las calles de Sants, Plaza España, Gran Vía y Plaza de Urquinaona entre otras. En 1914 debido al estallido de la Primera Guerra Mundial el proyecto quedó paralizado.

En 1920, en Barcelona, el tráfico de tranvías aumentaba considerablemente, a ello se le unió la puesta en servicio del metro en Madrid y la creación del Metro Transversal, por lo que el Banco de Vizcaya decidió reanudar el proyecto que había quedado aparcado. “El 12 de febrero de 1921 se otorgó a este banco la concesión del ferrocarril electrónico subterráneo por un periodo de 99 años”. (Salmerón, 1992). Para conseguir mayor financiación la entidad bancaria vizcaína se asoció a otras dos empresas de transporte público y se constituyó la sociedad llamada Gran Metropolitano de Barcelona S.A.

Comenzaron las obras en 1922 y el primer tramo de la línea 1 fue inaugurado en 1924, con un recorrido inicial que iba desde la estación de Lesseps hasta la Bordeta. En el momento de la inauguración de esta línea, la red disponía de 10 estaciones y 6,5 kilómetros de vía.

La puesta en funcionamiento del metropolitano en Barcelona supuso un gran avance, permitió mejorar la movilidad de los ciudadanos y logró facilitar la conexión de los barrios de la periferia con el centro de la ciudad. El metro representó para la ciudad un símbolo de modernidad y de progreso, ayudando a consolidar su posición como uno de los principales centros urbanos y económicos del país.

Durante la contienda de la guerra civil, el metro de Barcelona fue utilizado por ambos bandos para el transporte de tropas y materiales. El conflicto bélico provocó importantes daños materiales que costaron en reparar retrasando de esa manera la expansión de la red.

Tras la finalización de la guerra en las siguientes décadas el metro de Barcelona continuó su proceso de expansión y modernización, se construyeron e inauguraron nuevas líneas y estaciones que lograron ampliar la cobertura de la red y mejorar de manera considerable la conexión entre las diferentes zonas de la ciudad. En la década de los 50 y 60 se lograron concluir las líneas 2 y 3, ambas líneas conectaban la ciudad con los barrios periféricos e industriales. La década de los 70 y 80 se inauguraron las líneas 4 y 5, mejorando la conexión entre Barcelona y las zonas del Vallés y del Baix Llobregat.



Imagen del moderno Metropolitano de Barcelona. Foto de Barcelona Secreta.

La última década del siglo XX ha sido la década en la que el metropolitano barcelonés ha experimentado su más importante modernización y renovación tecnológica. Fueron introducidos nuevos trenes y sistemas de control lo que ayudó a que los usuarios tuvieran mejores condiciones de seguridad y de confort. En los noventa se construyeron las líneas 9 y 10 que lograron conectar la ciudad con el aeropuerto del Prat y las zonas del Besós y el Baix Llobregat.

Actualmente el metro de Barcelona cuenta con una longitud de 170 kilómetros de vías, 12 líneas y 189 estaciones es operada por Transportes Metropolitanos de Barcelona y Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Es utilizada por una media de un millón y medio de pasajeros diarios y es uno de los servicios de transporte público más modernos y eficientes de Europa.

Otras Ciudades Españolas con Metropolitano

Madrid y Barcelona fueron las primeras ciudades españolas que dispusieron de servicio de metropolitano subterráneo.

Tuvieron que pasar ser largas décadas para que España contara con la tercera ciudad que dispusiera de Metropolitano, fue la ciudad de **Valencia** la que en 1998 inauguró este servicio. Desde entonces ha ido ampliando y mejorando sus servicios e inaugurando nuevas estaciones hasta contar con ciento treinta y ocho. Esta gestionado por Metro Valencia y hay que destacar lamentablemente que en la ciudad de Valencia se produjo uno de los accidentes más trágicos de la historia de los transportes suburbanos de España, en 2.006, cuando uno de los vagones de los trenes descarrilló, falleciendo cuarenta y tres personas y casi medio centenar de heridos.

A continuación de Valencia, en 1995 **Bilbao** inauguró sus instalaciones metropolitanas. Su puesta en marcha ha sido un continuo éxito ya que es el tercero más utilizado del país por detrás del de Madrid y Barcelona. Cuenta con tres líneas dispuestas en forma de Y y comunica las dos orillas del Nervión. Destacan sus estaciones, diseñadas por Norman Foster.

En 2007 **Palma de Mallorca** puso en funcionamiento el único suburbano que se encuentra fuera de la Península. Desde sus inicios se ha consagrado como uno de los más utilizados, teniendo una media de más de 100.000 pasajeros mensuales.

En 2009 se inauguró el suburbano de **Sevilla**, fue la culminación de un proyecto que comenzó a gestarse en la década de los años setenta. En un principio se diseñó un proyecto que pretendía contar con cuatro líneas, sin embargo, el metro sevillano cuenta con una sola línea de apenas veinte kilómetros de longitud con veintidós estaciones.

Málaga empezó a contar con suburbano en 2014, la necesidad de disponer buenos servicios de transporte en la ciudad malagueña era cada vez mayor y la llegada del suburbano supuso una gran mejora en la prestación de estos. Su puesta en marcha ha sido un gran éxito desde el principio. Cada año va aumentando el número de viajeros, se estima que el crecimiento anual es en torno al 10%, con más de siete millones de usuarios de media al año.

Granada ha sido la última ciudad española que hasta la fecha dispone de metropolitano. Fue inaugurado en el año 2017 con el fin de unir la ciudad de la Alhambra de norte a sur, pero sorteando a la vez el centro histórico, lo que hace que normalmente solo sea un medio de transporte que utiliza la población local. Dispone de veintiséis estaciones, de las cuales únicamente tres son subterráneas ya que el resto se parece a un servicio de tranvía o tren ligero.

CONCLUSIONES

Este trabajo ha pretendido dentro de mis posibilidades abordar la historia del ferrocarril en España desde sus comienzos hasta prácticamente nuestros días. Dentro de poco se van a cumplir dos siglos desde que la primera locomotora de vapor empezó a circular por España. Han transcurrido casi doscientos años desde ese momento, tiempo suficiente para que la historia sea muy extensa. También existía la posibilidad de realizar el trabajo sobre un hecho concreto, pero tras sopesar esa situación, finalmente me decidí a abordarlo a modo de cronología, intentando hacer una descripción siguiendo el orden de los diferentes acontecimientos que se iban sucediendo. Es evidente, debido a la gran extensión de la historia ferroviaria, que habrá bastante aspectos que han quedado en el tintero, pero se ha intentado describir los elementos más conocidos del ferrocarril en territorio español.

A día de hoy nadie creo que pueda negar que la llegada del ferrocarril a España supuso un antes y un después en la historia del país. No se pueden negar los efectos positivos que trajo el ferrocarril tanto a nivel económico como social. Aunque estos efectos también hay que decir que no fueron inmediatos, sino que tardaron un tiempo en producirse, el ferrocarril también en un principio causaba bastante temor y recelo, pero poco a poco se fue superando y los efectos positivos ganaron ampliamente la partida a todos los recelos despertados en un principio.

Los comienzos no fueron fáciles, como en tantas otras cosas, cuando llegó el ferrocarril a territorio español en varios países europeos ya llevaba unos años funcionando. También en ese momento el país atravesaba una delicada situación económica, al principio la implicación del Estado fue bastante timorata, sería injusto decir que se desentendió del ferrocarril, pero hubo que esperar unos años a que se implicara de una manera más clara. Esto provocó que, al principio, los primeros proyectos, las primeras líneas, las primeras estaciones, fueran realizadas con capital privado.

Poco a poco fueron naciendo las primeras compañías ferroviarias, sobre todo a partir de la promulgación de la Ley de Ferrocarriles de 1855, estas compañías ferroviarias empezaron a vertebrar poco a poco el territorio de vías férreas, aunque también es justo decir que la distribución fue bastante heterogénea muchos lugares tardaron bastantes años en disponer conexión ferroviaria.

El estallido de la guerra civil y la posguerra fue una época muy complicada para el ferrocarril español. El panorama fue muy sombrío, con la mayoría de estaciones y el material rodante destruido y con un país devastado a raíz del conflicto bélico. Se intentó reflatar el ferrocarril con la nacionalización de compañías y se produjo el nacimiento de Renfe. El panorama ferroviario fue mejorando, pero muy poco a poco y durante muchos años la percepción que tuvo la sociedad española del ferrocarril fue muy negativa, lo consideraban un medio de transporte incómodo, lento y que cada ocasionaba innumerables pérdidas económicas.

La llegada de la democracia fue un punto de involución en la historia del ferrocarril en España. Los gobiernos salidos de las urnas se implicaron de una manera considerable en intentar mejorar el ferrocarril y mediante la promulgación de leyes y decretos intentar mejorar la situación que habían heredado. Fue un camino costoso, largo y difícil, en muchos casos se tuvieron que tomar medidas traumáticas, pero a poco se consiguió revertir la situación hasta

lograr a día de hoy que el ferrocarril español tenga un prestigio reconocido y que sea un espejo en el que se miran países tanto a nivel europeo como mundial.

La llegada de la Alta Velocidad a España en 1992 con la primera línea entre Madrid y Sevilla ha sido uno de los grandes acontecimientos de la historia de España. El tren en España iba ganando prestigio y la llegada del AVE ayudo de una manera sin duda decisiva a ello. La llegada de la Alta Velocidad en España supuso un auténtico hito en el transporte colectivo. A partir de entonces los viajeros empezaron a ver el tren como un medio de transporte más amigable cómodo y rápido.

Si la Alta Velocidad se ha convertido en el modelo de transporte preferido para trayectos de largo recorrido, la moderna Red de Cercanías que se ha conseguido crear es el modelo preferido para viajes de corto recorrido, sobre todo para las grandes ciudades. Es un medio de transporte muy utilizado y muchos países han copiado el modelo español.

Se ha liberalizado el servicio ferroviario, atrás quedaron los tiempos del monopolio ferroviario y hoy operan en España diferentes compañías que prestan sus servicios ofreciendo diferentes ofertas, algunas bastante económicas lo que hace que pueden acceder a ellas un sector muy numeroso de la población.

La industria ferroviaria española está de manera presente en los principales países tanto a nivel mundial como europeo. El AVE de la Meca ha sido sin duda la mayor obra de ingeniería que ha realizado España. En más de 95 países está presente la tecnología española.

Para concluir indicar que para mí realizar este trabajo ha supuesto una experiencia muy gratificante. Desde mi infancia me sentí atraído por el mundo del ferrocarril, pero el haber realizado este trabajo me ha servido para adentrarme con muchísima más profundidad y conocer cosas que hasta la fecha desconocía.

Siempre creo que voy a tener presente el recuerdo de las antiguas estaciones, el Ferrobús, el Sevillano, el TER, los trenes de mercancías de antaño o el jefe de estación dando el pitido para que saliera el tren, pero todo tiene una evolución y desde luego la gran evolución que ha tenido el ferrocarril en los últimos años ha sido muy beneficiosa para el conjunto de la sociedad.

BIBLIOGRAFIA

- Piquer, Mar 2017. *Historia del Ferrocarril en España-Atlas Ilustrado*. Ediciones Susaeta.
- Wais, Francisco 1974. *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Editora Nacional.
- Muñoz Rubio, Miguel, 2016. *Renfe 75 años de Historia (1941-2016)*. Fundación Ferrocarriles Españoles.
- Los Ferrocarriles en España. Renfe 1958*. XVII Congreso Internacional de Ferrocarriles 10 de septiembre de 1958.
- Serrano Martínez, José María 2000. *El Ferrocarril de Alta Velocidad en España. Evolución y Perspectivas frente al Tercer Milenio*.
- Alonso Timón Antonio J, 2007- *La liberalización del Sector Ferroviario*. Real Centro Universitario Escorial-María Cristina.
- Marco, Alfonso, 2017. *El Canfranc, Historia de un tren de leyenda*. Ediciones Doce Robles.
- *Boletín Oficial del Estado Ley 39/2003 Sector Ferroviario*.

WEBGRAFIA

<https://www.adifaltavelocidad.es/red-ferroviaria/red-de-alta-velocidad>

<https://www.amigos-ferrocarril-villalba.es/>

<https://www.barcelo.com/guia-turismo/es/espana/madrid/que-ver/estacion-de-atocha/>

<https://barcelonasecreta.com/linea-metro-mas-usuarios-barcelona/>

<http://users.fini.net/~bersano/espagnol-spanish/Historia.Del.Ferrocarril.Feve.Geografia.Ferroviaria.PDF>

<https://bornichosencatalunya.blogspot.com/2011/12/el-sevillano-el-tren-de-la-inmigracion.html>

https://www.diariodecadiz.es/vivir_en_cadiz/lryo-alternativa-viajar-tren-precios-low-cost-Cadiz_0_1741027302.html

https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Expo-92-Treinta-anos-tren-progreso-Raquel-Sanchez_0_1674134441.html

https://www.diariodesevilla.es/sevilla/estacion-Sevilla-Santa-Justa-tres-decadas-railes-accesibilidad_0_1570343793.html

<https://docutren.com/>

<https://elblogdecesarmb.blogspot.com/2017/01/la-historia-de-la-estacion-de-atocha.html>

https://www.eldiario.es/viajes/trenes-turisticos-espana_1_10635506.html

<https://www.elmundo.es/elmundosalud/2005/02/01/tabaco/1107255491.html>

<https://elpais.com/economia/negocios/2022-12-11/las-infraestructuras-que-dan-forma-a-espana.html>

<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2015/04/08/adios-30-anos-estrella-50-47195933.htm>

<https://eltrenandalus.com/>

<https://eltrentranscantabrico.com/>

<https://expresodelarobla.com/>

<https://www.europapress.es/economia/transportes-00343/noticia-renfe-alcanza-record-millones-viajeros-ave-meca-2023-90-mas-20240129102934.html>

<https://fcmaf.es/Federacion/federacion.htm>

https://www.fomento.gob.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/A24005_01.pdf

<https://www.geotren.es/blog/tag/blog/>

https://www.gergal.net/monumentos/monumentos_con%20minas.html

<https://www.gipuzkoa.eus/es/>

<http://www.granmetro.es/historia/puesta-en-escena/>

<https://www.heraldo.es/especiales/canfranc/el-oro-y-los-nazis/index.html>

<https://www.lne.es/oviedo/2019/03/03/adif-ofrece-estacion-tren-calle-18459803.html>

<https://www.lanzadigital.com/blogs/arquitectura-cultura-politica/estaciones-ferroviarias-espanolas/>

<https://www.lasprovincias.es/comunitat/euromed-acelera-1997-20220620235504-ntvo.html>

<https://www.lfpperthus.com/servicios-comerciales>

<https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20231028/9328404/barcelona-mataro-primera-linea-ferrocarril-espana.html>

<https://magazine.mafex.es/30-anos-de-alta-velocidad-en-espana/>

https://mundodelaempresa.blogspot.com/2019/03/empresas-la-historia-de-renfe-los.html#google_vignette

<https://www.museodelferrocarril.org>

<https://nadaesgratis.es/fran-beltran/ferrocarril-y-crecimiento-economico-una-mirada-al-pasado>

<http://www.paraisobalear.com/index.php/galeria/view-photo/150/4191.html>

<https://www.recursosacademicos.net>

<https://www.renfe.com/>

<https://revistatravelmanager.com/la-ruta-de-alta-velocidad-madrid-barcelona-ya-supera-el-trafico-precovid/>

<https://www.rieles.com/>

<https://www.rutasconhistoria.es/>

<https://www.rutasconhistoria.es/articulos/breve-historia-del-metro-de-madrid>

<https://treneando.com/>

<https://trenesytiempos.blogspot.com/>

<https://www.talgo.com/es/-/talgo-y-su-tecnologia-unica-en-el-mundo-cumplen-80-a%C3%B1os>

<https://www.vialibre-ffe.com/>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia>

<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/49460/Ley-general-ferrocarriles-1855.pdf?sequence=1>

<https://www.xataka.com/movilidad/todo-que-necesitas-saber-trenes-ouigo-donde-operan-como-sus-trenes-cuanto-valen>