



La misión primordial de RENFE, en su época fundacional, fue reconstruir una red gravemente dañada durante la guerra civil.

LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

(Apunte para la comprensión de su historia)

FERNANDO F. SANZ

EL número 200 de *VIA LIBRE* —cifra nada desdeñable de "edad" en una revista de esta naturaleza— es ocasión propicia para refrescar la memoria del lector sobre la historia del ferrocarril español. No porque no lo hayamos hecho antes, y repetidas veces, de manera fragmentaria o panorámica, sino porque en los últimos tiempos la atención de economistas, historiógrafos y otros estudiosos hacia el fenómeno ferroviario ha ido en aumento. Ello demuestra, entre otras cosas, que el ferrocarril como materia de investigación y como factor del desarrollo económico del país es un filón aún muy poco explorado. Circunstancias socio-económicas y políticas concretas, matices todavía poco o nada aclarados, expectativas de todo tipo confluyen en la realidad histórica de nuestras vías férreas, en los ferrocarriles de cualquier parte del mundo. Tal vez sea la necesidad de mantener un ritmo adecuado de inversiones a fin de mantener las líneas en condiciones de satisfacer la demanda de una sociedad desarrollada,

unida a los nuevos supuestos que plantea al transporte la crisis energética, lo que despierta esta atracción de preocupación por lo ferroviario. Habrá que esperar algún tiempo antes de poder determinar las causas. **FERNANDO FERNANDEZ SANZ** —experto conocedor como pocos del tema— nos escribe una sinopsis histórica de los ferrocarriles españoles sin negar cuanto tengan de conquista o de proeza, pero tampoco ocultando sus errores de origen. El pasado puede servir aquí como lección para enmendar o al menos para no repetir aquellos desaciertos. Lo cierto es que en el presente se vive la esperanza de que por fin ha llegado el momento histórico del ferrocarril español. Este medio de transporte, con larga historia y prometedor futuro, según demuestran las experiencias internacionales y exigen las nuevas circunstancias socio-económicas, puede convertirse en uno de los más importantes proyectos nacionales de la década de los 80. ▶

LOS PRIMEROS PROYECTOS

El primer proyecto de ferrocarril en España se remonta a 1829. Don José Díez Imbrechts, oriundo de Cádiz, obtuvo en dicho año la concesión de un camino de hierro de Jerez de la Frontera al Portal (muelle sobre el río Guadalete), donde se embarcaban los famosos vinos de la región. Era lógico que los contactos comerciales con Inglaterra, tan habituales en aquella zona, despertaran la idea de tender aquella línea férrea, medio de transporte que con tanto éxito iniciaba sus servicios en dicho país. Al año siguiente, don Marcelino Calero y Portacarrero, que había residido en Londres, obtuvo otra concesión también desde Jerez de la Frontera, aunque su proyecto abarcaba un recorrido mayor, ya que pasaba por el Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda (unos 50 kilómetros). Por su parte, en Cataluña, don Francisco Fassio obtenía, en 1834, una concesión para un ferrocarril de Reus a Tarragona (15 kilómetros).

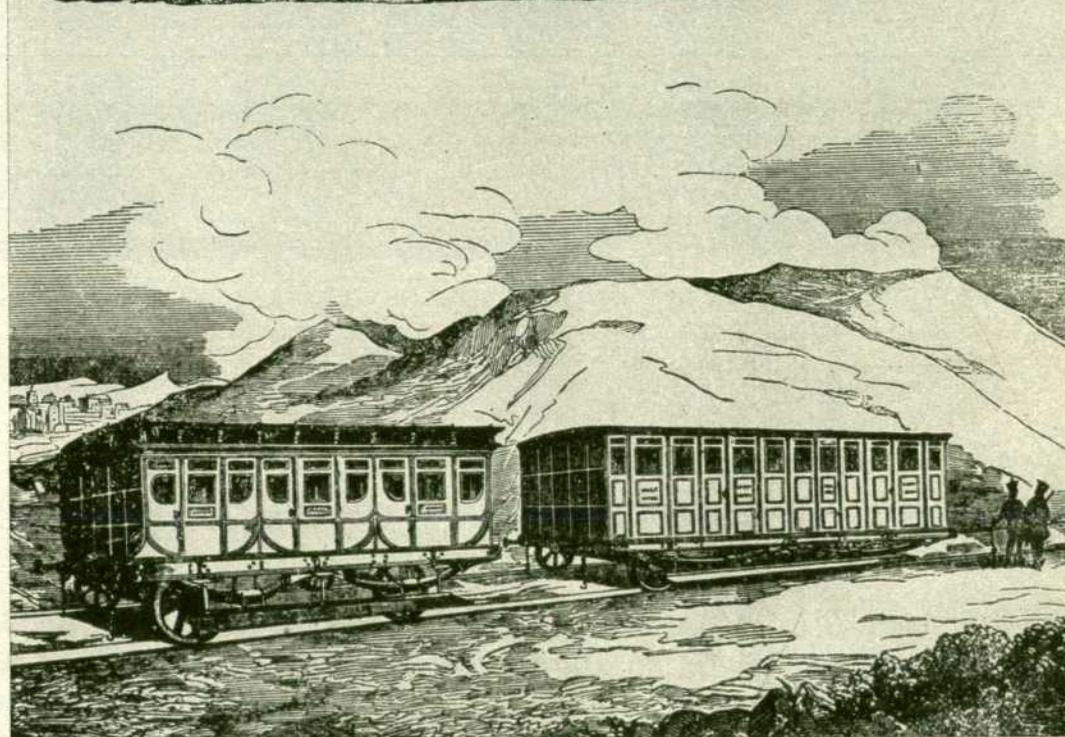
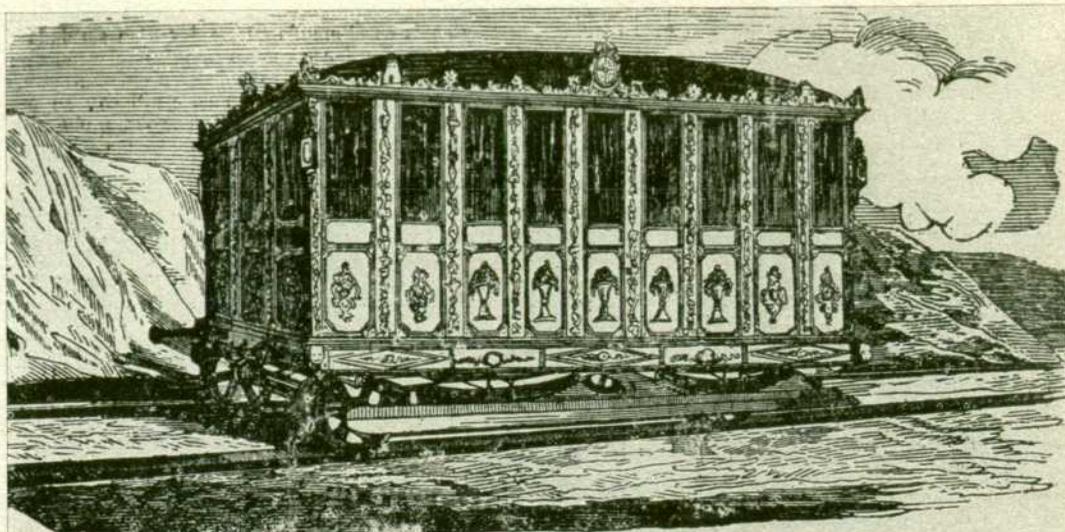
Sin embargo, aquellos primeros intentos de construcción, pese a no ser demasiado costosos por tratarse de pequeñas líneas locales vinculadas a la exportación de vinos y almendras, no encontraron capitales que las subvencionaran y caducaron.

Carácter distinto tenía una propuesta de 1832 de las Juntas Generales de Vizcaya, en la que se proponía la construcción de un camino de hierro de Bilbao a Burgos, por Valmaseda. Pero la insurrección carlista que estalló en la región al morir Fernando VII (1833) paralizó los proyectos.

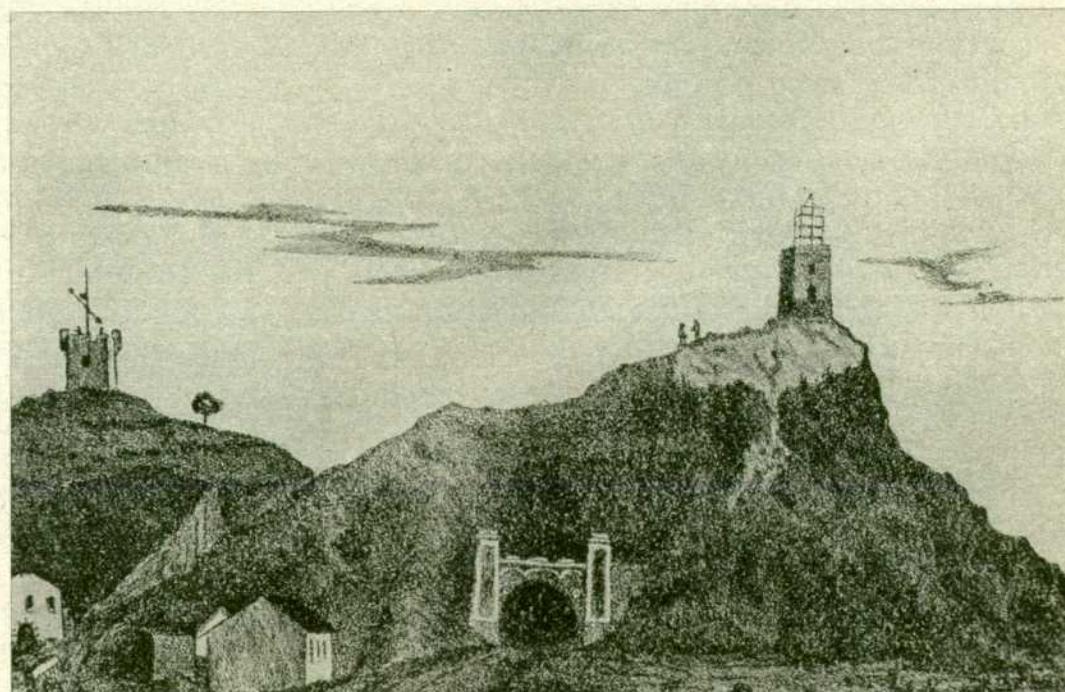
Tras estos intentos fallidos, en 1837 fue inaugurada la primera línea férrea española. No en la metrópoli, sino en la isla de Cuba, entonces provincia española. Era un pequeño trayecto de 28 kilómetros entre La Habana y Bejucal.

Hasta 1848 —el 28 de octubre— no se inauguraría el primer ferrocarril de la España peninsular. Se trataba de la línea de Barcelona a Mataró, de 28,4 kilómetros. Varias circunstancias fueron la causa de este retraso y de la posterior lentitud en la construcción de nuevas líneas. A la quebrada orografía del país se unía su débil densidad de población, el escaso desarrollo económico y las turbulencias políticas de aquella época. Pese a que algunos financieros ingleses, interesados en construir una línea que comunicara Madrid con un puerto de la costa cantábrica, hicieron venir al propio Jorge Stephenson en 1845 para que examinara el posible recorrido y manifestara su opinión al respecto, el escaso interés que encontraron en el Gobierno de Madrid, unido al poco atractivo de tal empresa, que Stephenson juzgó arriesgada, les hizo desistir del empeño.

Ya anteriormente, para fijar las bases de una política ferroviaria, el Gobierno español había comisionado a los ingenieros de Caminos don Juan y don José Subercase y don Calixto Santa Cruz la preparación de un



El coche real y un vagón de viajeros del ferrocarril de Madrid a Aranjuez.



Túnel de Montgat, el primero que se perforó en España. Estaba situado en la línea de Barcelona a Mataró.

informe sobre ferrocarriles. En un país como España, sin industria, ni comercio, ni grandes núcleos de población, principales estímulos que atraían las inversiones de capital a los ferrocarriles, debería haber sido el Estado — como ocurrió en Bélgica, por motivos políticos, a fin de consolidar su independencia — quien tomara a su cargo la construcción. Y así se indicaba, efectivamente, en el informe de los citados ingenieros, presentado al Gobierno el 2 de noviembre de 1844, que hacía además hincapié en tres principios fundamentales: se reservaba al Estado la facultad del rescate anticipado de las concesiones; para evitar abusos se indicaba la facultad de revisar las tarifas cuando los dividendos pasaran de un cierto límite y, por último, fijaba el ancho de vía en seis pies castellanos, equivalentes a 1,67 metros, que desde entonces quedó establecido como el ancho normal español.

EL POLEMICO ANCHO DE VIA

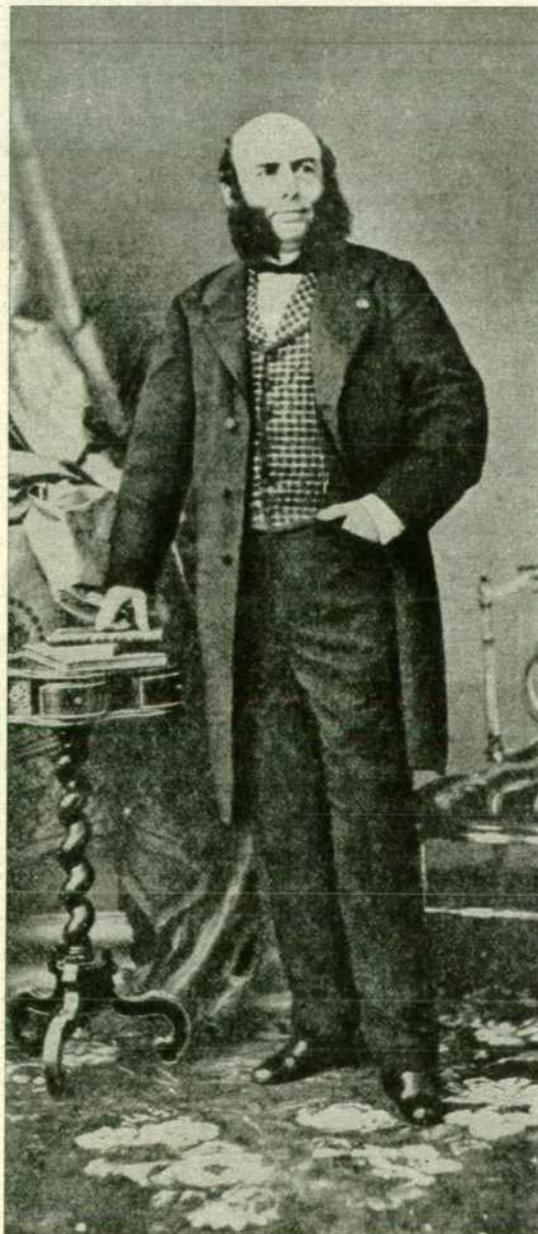
Esta cuestión, que tanta trascendencia ha tenido — ya que sus efectos todavía gravitan sobre el sistema ferroviario español —, no fue una medida adoptada a la ligera, sino que estaba inspirada en la tendencia de la época, que era la de aumentar el ancho fijado por Stephenson. Así se había hecho en Holanda, Irlanda, algunos Estados del Sur de Alemania e incluso en la misma Inglaterra, donde el famoso ingeniero Brunnel había adoptado para el ferrocarril del Great Western un ancho de vía de 2,10 metros. También en otros continentes (India, América del Sur, Australia) se construirían ferrocarriles con el ancho de cinco pies y medio ingleses, equivalentes al ancho español de 1,67 metros.

Las razones expuestas por los ingenieros autores del informe de 1844 para escoger los citados seis pies castellanos eran las de que, sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, se podrían poner en explotación 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 podía conseguirse con las vías de 1,435 metros, consiguiéndose además que, sin disminuir la estabilidad, se podía hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conducía a aumentar la velocidad.

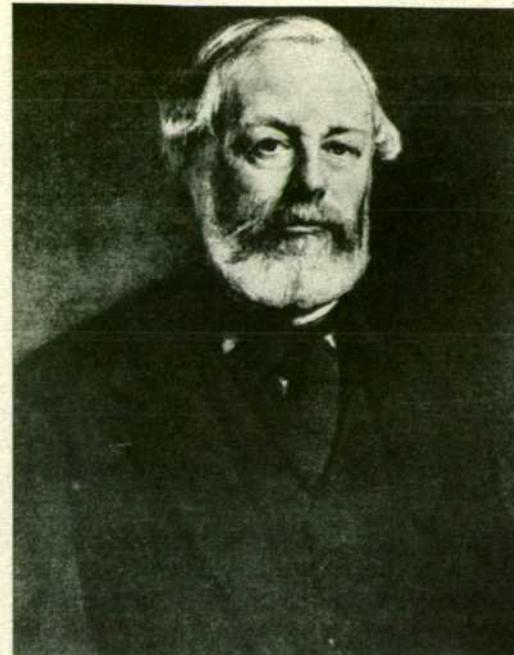
El razonamiento era válido para aquella época y su adopción estuvo justificada. Pero aquellas premisas técnicas no se tuvieron en cuenta a la hora de invertir en gastos de primer establecimiento. En las condiciones económicas y geográficas de España, lo lógico era elegir tendidos ceñidos al terreno para evitar las obras de fábrica costosas, como, en definitiva, sucedió, y para lo cual era más ventajosa una vía más estrecha. La Ley de 1877, de tan escasa visión de futuro, lo confirmaría oficialmente, permitiendo la construcción de un gran número de ferrocarriles de vía métrica.



Don José de Salamanca y Mayol, primer marqués de Salamanca.



Don José Campo y Pérez, primer marqués de Campo.



Don Jacobo Rothschild, cuya familia fue promotora de la Compañía de MZA.

Además, aunque la elección del ancho de vía español estuviera justificado en 1844, el mantenimiento de esta decisión a partir de 1855, cuando se inició la verdadera construcción de la red ferroviaria española, fue un lamentable error histórico, pues entonces todos los países europeos advertían ya la necesidad de unificar los anchos de vías de sus líneas, y los que las habían iniciado con otro ancho, las estrecharon al ancho de 1,435 metros.

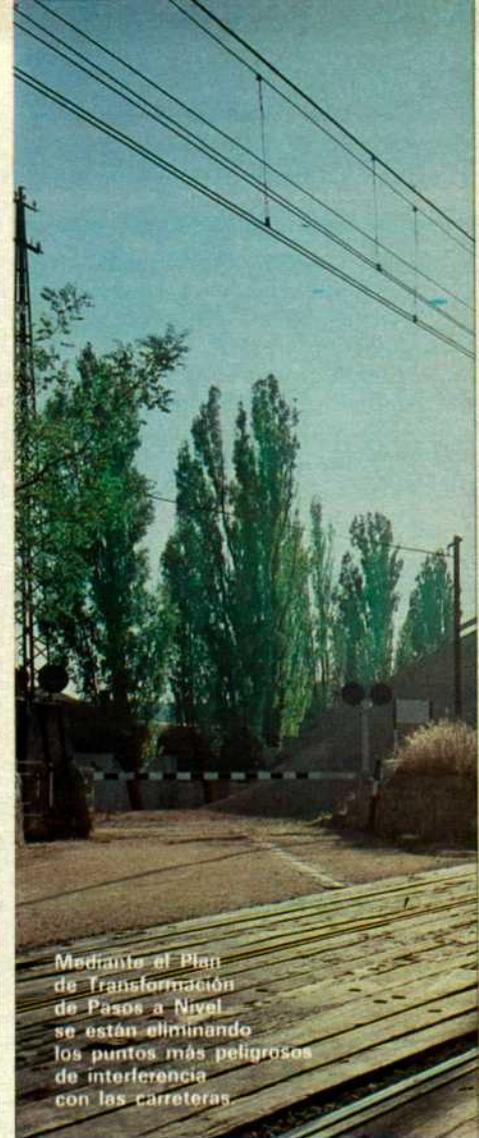
En España no se hizo nada por adaptar nuestro ancho al del resto de Europa. La responsabilidad fue menos de las compañías que del propio Estado, pues, como se ha indicado, en 1877, cuando se aprobó la segunda Ley de Ferrocarriles, se confirmó como ancho normalizado el de 1,67 metros, pero se admitieron anchos inferiores para abaratar gastos de primer establecimiento en las líneas no incluidas en el Plan General de Ferrocarriles.

De esta manera surgió una densa red de líneas de vía métrica en la costa cantábrica y en torno a otros núcleos de población (Valencia, Cataluña, etc.), sumando en 1912 unos 3.000 kilómetros; es decir, el 25 por 100 de la red de vía ancha, porcentaje que no se daba en ningún país de Europa.

Era evidente que aquel esfuerzo de inversión dedicado a construir líneas sin demasiado porvenir podría haberse dirigido a poner la red, ya construida, en mejores condiciones y, sobre todo, adaptándola al ancho que ya era común en toda Europa.

En 1913, cuando las consecuencias de los diferentes anchos se manifestaban ya en toda su gravedad, la compañía de MZA hizo un estudio concienzudo sobre el coste del estrechamiento de su red al ancho europeo. Es posible que este proyecto, pese a su elevado coste, hubiera podido llevarse a la práctica, visto el interés francés en lograr a través de España una comunicación rápida con el Norte de África, entonces bajo su

El difícil relieve orográfico de España es un obstáculo serio para el trazado de los ferrocarriles. Línea Cercadilla-Cotos, en la sierra de Guadarrama.



Mediante el Plan de Transformación de Pasos a Nivel se están eliminando los puntos más peligrosos de interferencia con las carreteras.

control. Pero el estallido de la primera guerra mundial canceló cualquier propósito a este respecto.

En la década de los veinte, el Gobierno de Primo de Rivera aprobó la transformación de la línea de Barcelona a Puigcerdá al ancho internacional para potenciar el transpirenaico por dicho punto. Pero el proyecto, que apareció incluso en el "Boletín Oficial del Estado", al fin no se realizó.

POLITICA Y FERROCARRILES

Sobre la base de las condiciones del informe de los hermanos Subercase y de Santa Cruz, se publicó la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, que puede considerarse como la ley fundacional de los ferrocarriles españoles. Sin embargo, sus estipulaciones no gustaban a los posibles inversionistas, que preferían el régimen de concesión a perpetuidad y libertad de tarifas, al estilo inglés. Pero, en cambio, se beneficiaban de un artículo añadido por el Gobierno que desvirtuaba el espíritu del informe. Dic o artículo admitía las concesiones provisionales de las que podrían beneficiarse "sujetos de conocido arraigo", lo que dio lugar a una desenfadada especulación sobre concesiones ferroviarias. Solamente en los años 1845 y 1846 se otorgaron 21; con un total de 6.700 kilómetros. Ello paralizó los trabajos de quienes efectivamente se hubieran propuesto construir ferrocarriles en España, ya

que se veían obligados a pagar una prima al concesionario. La crisis económica de 1847 y 1848 contribuyó también a impedir la actividad constructora y sólo tres de aquellas primeras concesiones se harían realidad: la de Barcelona a Mataró, concluida en 1848; la de Madrid a Aranjuez, que se inauguró en 1851, y la de Sama a Villaviciosa, por Siero, y ramales a Oviedo y Mieres, que inauguró un primer trayecto de 10 kilómetros en 1852. Hay que recordar que esta línea es la del ferrocarril de Langreo, que ahora cuenta con 64 kilómetros, y que fue la única construida con el ancho internacional de 1,44 metros por tratarse de un ferrocarril esencialmente minero. Hasta su integración en FEVE, fue la empresa privada de ferrocarriles más veterana de Europa y una de las más antiguas del mundo que pudo conservar hasta hace pocos años su independencia.

LA LEY DE 1855

Los escándalos financieros relacionados con los ferrocarriles fueron una de las causas de la revolución de 1854, que impuso un Gobierno de tendencia liberal. Las nuevas Cortes aprobaron la primera Ley de Ferrocarriles el 3 de junio de 1855, que rectificaba la Real Orden de 1844, ya que daba a las compañías grandes facilidades para la construcción de líneas férreas: subvenciones del Estado, provincia o municipio; libre importación de material ferroviario durante



la construcción de la línea y diez años más; concesión por noventa y nueve años y revisión quinquenal de tarifas.

Bajo el nuevo régimen de amplia protección al capital nacional y extranjero surgieron las dos grandes compañías ferroviarias españolas: Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), creada el 31 de diciembre de 1856, y los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), fundada el 27 de diciembre de 1858. En ambas tenía mayoría absoluta el capital francés, en el primer caso, procedente de los Rothschild, y en el segundo, de los Pereire. Fue lástima que, pese a este predominio, los franceses no lograran imponer para las líneas que iban a construir en el decenio siguiente el ancho de Stephenson.

Por aquel entonces, en España sólo había



Viaducto de Andarax, en el tramo Nacimiento-Gador, primero que se electrificó en España.

en explotación 376 kilómetros de líneas férreas y otros 300 en construcción. De ellos, el único trayecto de consideración era el de Madrid a Albacete (276 kilómetros). El resto eran pequeñas líneas en torno a Barcelona, Valencia y Jerez de la Frontera.

Como consecuencia de la Ley de 1855, se tendieron las principales líneas españolas: en 1858 se terminó la de Madrid a Alicante; al año siguiente, las de Almansa a Valencia y de Córdoba a Sevilla; en 1861, las de Sevilla a Cádiz y Alcázar de San Juan a Ciudad Real; en 1862, la de Barcelona a Gerona. Un año después se inaugurarían las de Tudela a Bilbao y Palencia a León. La gran línea de Madrid a Irún se pondría en servicio en 1864, año que también inauguró la de Madrid a Zaragoza. En 1865, la red se

amplió notablemente con la puesta en servicio de las líneas de Barcelona a Zaragoza, Córdoba a Málaga, Tarragona a Barcelona, Manzanares a Córdoba y Albacete a Cartagena. En los tres años siguientes quedaría completada prácticamente la red básica española con la inauguración, en 1866, de las líneas de Venta de Baños a Santander y Ciudad Real-Badajoz, y en 1868, con la de Valencia a Tarragona.

COMPAÑÍAS PRIMITIVAS

Al principio hubo en España tantas empresas de ferrocarriles como líneas se iniciaban. Hacia 1865, realizadas ya algunas fu-

siones, quedaban aún quince compañías de vía normal española que explotaban unos 4.500 kilómetros de líneas. Dichas compañías eran: Norte de España, Madrid a Zaragoza y Alicante, Barcelona a Francia por Figueras, Tarragona a Martorell y Barcelona, Sevilla a Jerez y Cádiz, Utrera-Morón, Córdoba a Málaga, Palencia a Ponferrada (Norroeste), Ferrocarril de Isabel II (Alar-Santander), Tudela a Bilbao, Zaragoza a Pamplona y Barcelona, Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona, Lérida a Reus y Tarragona y Medina del Campo a Zamora.

Aparte de las dos grandes compañías —Norte y MZA—, el capital francés predominaba en casi todas las citadas, con la excepción de las catalanas, la de Almansa a Valencia y alguna otra, si bien en Cataluña también era de predominio de capital francés el Lérida-Reus-Tarragona.

Con la revolución de septiembre de 1868, que destronó a Isabel II, se abrió un período de gran inestabilidad política que paralizó la actividad constructora de nuevas líneas férreas. En seis años sólo se tendieron 560 kilómetros. No ocurrió lo mismo en el aspecto legislativo. El Gobierno provisional y la Monarquía de Amadeo de Saboya promulgaron varios Decretos de índole ferroviaria. El más importante de ellos establecía una nueva fórmula para las concesiones de líneas férreas. Fieles a su ideología liberal, que entonces vivía su auge económico, se estableció la libertad absoluta de las concesiones, que, además, serían a perpetuidad. Del régimen mixto patrocinado por la Ley de 1855, se pasaba a un régimen de libertad total sin subvenciones. Unas veinte líneas fueron objeto de concesión de acuerdo con esta Ley, pero ante los problemas que se crearon, el Parlamento aprobó dos años después (2 de julio de 1870) otra Ley que revalidaba de nuevo la de 1855, volviendo a la concesión de líneas con subvención y plazos de noventa y nueve años.

La situación política se agravó al estallar la insurrección carlista en 1872, que se extendió al abdicar Amadeo I y proclamarse la Primera República. La guerra civil causó graves daños a las líneas férreas, especialmente en el Norte de España. Las comunicaciones con Francia, por la línea de Irún, quedaron interrumpidas a partir del 10 de septiembre de 1873, y la Compañía del Norte estableció un servicio de vapores entre Santander y Bayona para mantener el enlace con Francia.

1877: LA SEGUNDA LEY DE FERROCARRILES

La restauración de los Borbones a finales de 1874 logró el apaciguamiento político. A partir de 1875 se inició un nuevo período de pujanza económica, que produjo una reestructuración de los ferrocarriles. Las grandes compañías, únicas capaces de sobrevivir a la crisis, ya no construyeron prácticamente nuevas líneas, pues dedicaron su esfuerzo

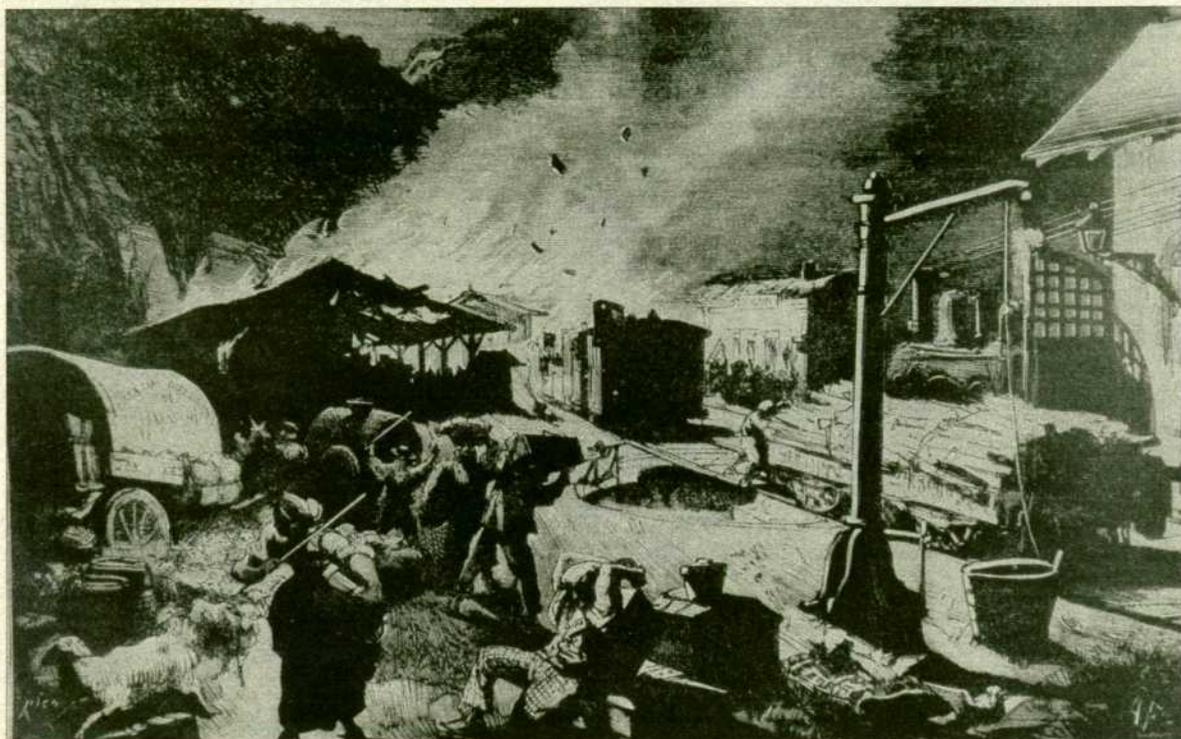
principal en absorber a las pequeñas empresas, que llevaban una vida precaria, aunque no por eso dejaron de surgir nuevas compañías, que iniciaron otras líneas para complementar la red.

En el aspecto legislativo, el nuevo régimen quiso impulsar la construcción de ferrocarriles, y el 23 de noviembre de 1877 se publicó una segunda Ley General, que venía a confirmar los principios de la de 1855. Se ratificaba el carácter radial de la red española, cuyas líneas fundamentales ya estaban construidas. Igualmente, se planteaba la necesidad de acometer la construcción de otras líneas transversales de enlace para comunicar los centros productores entre sí y

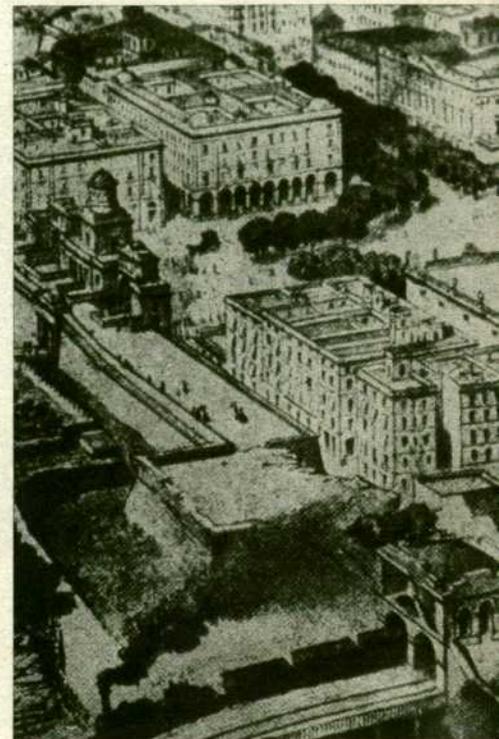
es cierto que el desarrollo de los ferrocarriles en España sólo había sido posible gracias a la aportación de capital extranjero, esta aportación se hizo de la forma más perjudicial para el país. Las compañías encontraron sus mayores beneficios en la construcción y en la importación de material, que favorecía el desarrollo de sus industrias siderúrgicas. La falta de esta industria siderúrgica y suministradora de material ferroviario, principal motor de la revolución industrial, hizo que esta última fracasara en España, arrastrando con este fracaso al de los propios ferrocarriles. Como la inversión realizada, además, fue la estrictamente indispensable para poner en servicio una explotación defi-

rollo. Y ello fue posible porque esos obstáculos orográficos o de los grandes ríos se salvan o mitigan con grandes obras de fábrica.

Hasta 1958, cuando se puso en servicio la línea de Zamora a La Coruña, el mayor túnel ferroviario español era el de la Argenteira, de sólo cuatro kilómetros, mientras en Suiza, Italia y Austria se encuentran numerosos túneles de más de diez kilómetros que salvan las principales cordilleras. Entre ellos, los famosos del Simplon (19 kilómetros), el de los Apeninos (18,5 kilómetros), el San Gotardo (15 kilómetros), el Lötschberg (14,5 kilómetros), el Mont Cenis (12,8 kilómetros) y otros.



Incendio de la estación de Beasaín por los carlistas.



Estación de Barcelona-paseo de la Aduana, que sus

con las costas. Al mismo tiempo se especificaba que podría modificarse el ancho de vía cuando las líneas no estuvieran comprendidas en el Plan General. Ya hemos indicado antes las consecuencias de esta decisión. De hecho, sirvió para desviar gran parte de las inversiones hacia la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, que se mostraron ineficaces y que impidieron que la red de ancho normal español se completara.

Con arreglo al plan de 1877, se construyeron en el último cuarto de siglo otros 7.500 kilómetros de ferrocarriles; de ellos, 5.500 de ancho normal español. Al iniciarse el siglo XX, la red española sumaba 11.400 kilómetros de vía normal y 2.100 de vía estrecha de diversos anchos, que oscilaban entre los de 1,44 y 0,76 metros, siendo el más común el de un metro.

DEFICIENCIAS DE LA RED

Las deficiencias estructurales de la red tendieron a agravarse a medida que pasaban los años y aumentaba el tráfico. Si bien

cientemente, las compañías empezaron a apreciar esta falta de capitalización pocas décadas después de concluirse las líneas.

EL RELIEVE OROGRAFICO

Es evidente que el relieve orográfico de España fue un obstáculo serio para el tendido de ferrocarriles. Pero esta circunstancia no justifica por sí sola la deficiente infraestructura de la mayor parte de las líneas, demasiado ceñidas al terreno para evitar los gastos de primer establecimiento, aunque ello repercutió luego en los costos de la explotación. Si bien es cierto, como tantas veces se ha dicho, que la altitud media de España es la segunda de Europa (después de Suiza), las condiciones orográficas del país son semejantes a las de Italia, Noruega, Austria o el Japón, donde las líneas férreas se han enfrentado a dificultades similares. Pese a ello, las velocidades de los trenes y los tendidos no se apartan demasiado de los de las principales líneas europeas, donde el ferrocarril alcanzó su mayor grado de desa-

Después de la inauguración de la ya citada línea de Zamora a La Coruña, cuyo trazado es una muestra casi continua de obras de fábrica que vencen una de las zonas orográficas más difíciles de la Península, España cuenta con un túnel de seis kilómetros —el de Padornelo—, que es el de mayor longitud, habiendo sido considerada dicha línea, en especial el trayecto entre Puebla de Sanabria y Orense, como uno de los de más envergadura realizados en Europa, superado sólo recientemente por la línea de Belgrado a Bar, en Yugoslavia.

CARACTERISTICAS DE LOS TRAZADOS

Con todo, los trazados no pueden escapar a ese intrincado relieve, como se demuestra en las características de los mismos:

Perfil de las líneas: En horizontal, 22,15 por 100; en rampa, 77,85 por 100.

Trazado de las líneas: En recta, 66,50 por ciento; en curva, 33,50 por 100.

Tampoco fueron pródigas las compañías

en realizar inversiones para aumentar la capacidad de sus líneas, y así, una de las causas que hasta hace pocos años reducía la velocidad comercial de los trenes españoles era la abundancia de trayectos en vía única, que en la red española representaban, hacia 1975, el 83 por 100 del total; es decir, el doble de la cifra que en promedio puede considerarse como normal en otros países.

A partir de 1914, la situación de las compañías se agravó a consecuencia de la primera guerra mundial. El intenso tráfico a que se vio sometida la red comportó un gran desgaste de las instalaciones. Al mismo tiempo, la inflación producida por los efectos de la contienda puso a las compa-

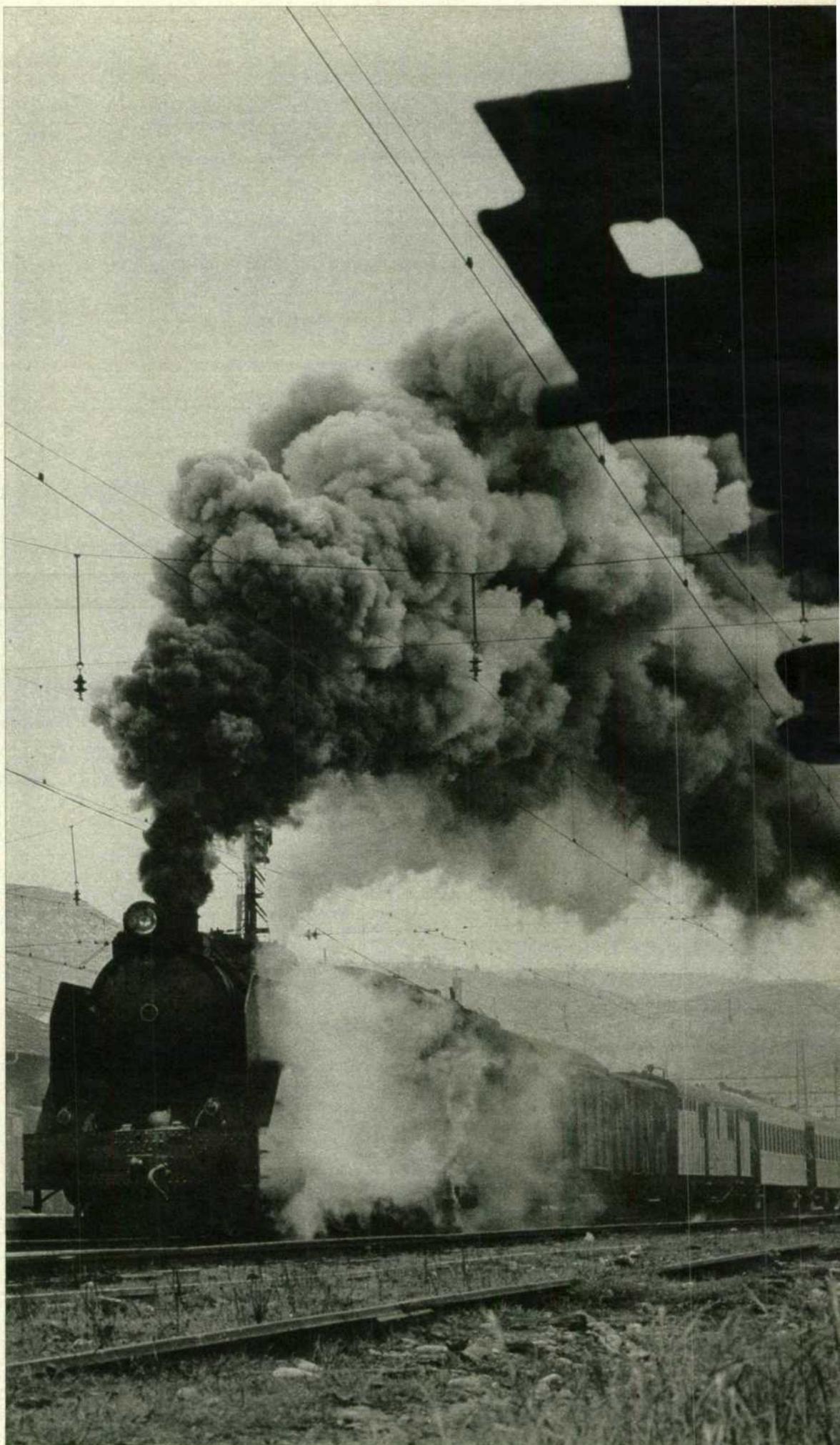


tituyó a la primitiva del paseo del Cementerio.

ñas ferroviarias en un trance muy difícil. Sin embargo, la neutralidad de España permitió al capital nacional desplazar en buena parte al extranjero en la posesión de los ferrocarriles, aunque no por ello se resolvieron los problemas planteados a las empresas.

Se produjo entonces una primera intervención del Estado para salvar de la quiebra a las compañías. Cambó, Sánchez de Toca, Maura y otros políticos y economistas realizaron diversos estudios para abordar lo que ya se conocía como "el problema ferroviario". Se celebraron asambleas, como la de 1918, que analizó todos los aspectos relacionados con el ferrocarril, a la que asistieron expertos y técnicos de toda España. Y al fin, tras una serie de debates en las Cortes, aquel mismo año, se concedieron a las compañías unas ayudas reintegrables y se autorizó la primera subida de tarifas sobre las máximas estipuladas en los pliegos de condiciones.

Tal vez, como propuso algún político de la época, aquella ocasión debió aprovecharse para proceder a la incautación de las líneas por el Estado, mediante el rescate con indemnización de las concesiones, a la vista



Locomotora Mikado, el último modelo de vapor que circuló por las líneas RENFE.



En los últimos decenios se ha dado un gran impulso a la construcción de nuevas terminales de viajeros (en la foto, las de Zaragoza y Gandía), al tiempo que se han abierto líneas de comunicación con aeropuertos importantes. Aquí, la salida de Barcelona-Sants y su estación aeroportuaria de Prat de Llobregat.

de que las compañías eran incapaces por sí solas de salir de la situación en que se encontraban.

LA EPOCA DE PRIMO DE RIVERA

En 1922 se creó el Consejo Superior Ferroviario, cuyas funciones quedaron inéditas al producirse el golpe militar del general Primo de Rivera, que en 1924 creó a su vez un Consejo Superior de Ferrocarriles, a través del cual, el Estado intervendría en la explotación de los ferrocarriles. Se creó también el mismo año la Caja Ferroviaria y se promulgó el Estatuto Ferroviario. Con ello se pretendía, fundamentalmente, adaptar las tarifas a los costes y formalizar la aportación de capitales a las compañías por parte del Estado, que en adelante habría de participar en los eventuales beneficios. Era evidente que las compañías se habían convertido en un peso muerto para la nación, ya que, a partir de entonces, el Estado haría frente a las inversiones, mientras las compañías continuaron, pese a todo, repartiendo dividendos.

La aplicación de las medidas previstas en el Estatuto hizo que las inversiones durante todo el período de la dictadura (1923-1930) alcanzaran cifras muy elevadas, que posibilitaron la renovación de la mayor parte de la vía y del material motor y móvil. Ello

permitió que el ferrocarril siguiese funcionando normalmente en los años siguientes, pese a las escasas inversiones posteriores a 1931 y a las duras pruebas a que serían sometidos durante la guerra civil y la posguerra.

También se aprobó, por un Decreto-Ley de 5 de marzo de 1926, el "Plan preferente de urgente construcción de Ferrocarriles", que comprendía dieciséis nuevas líneas, algunas de ellas de considerable longitud, que se estimaban indispensables para completar la red existente. Estas líneas eran las siguientes:

- Circunvalación de Madrid (70 kilómetros).
- Madrid a Burgos (279 kilómetros).
- Soria a Castejón (102 kilómetros).
- Baeza a Lérida (640 kilómetros; dos líneas: una, Baeza-Utiel, y la otra, el resto).
- Cuenca a Utiel (113 kilómetros).
- Zamora a La Coruña (491 kilómetros).
- Jerez a Almargen (120 kilómetros).
- Puertollano a Córdoba (118 kilómetros).
- Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena (160 kilómetros).
- Bargas a Toledo (18 kilómetros).
- Alicante a Alcoy (66 kilómetros).
- Málaga-Algeciras.
- Totana a La Pinilla (32 kilómetros).
- Plasencia a la frontera portuguesa.
- Pamplona-Alduides (30 kilómetros).

Todas estas líneas, excepto las de Pamplona-Alduides y Plasencia-frontera portu-

guesa, fueron iniciadas, trabajándose también en la terminación de los transpirenaicos —Lérida a Saint-Giroux, Ripoll-Puigcerdá y Zuera-Canfranc— y se iniciaron o continuaron otras, como el Santander-Mediterráneo, Val de Zafán al Mediterráneo, Huelva a Ayamonte, Caminreal a Zaragoza, Zafra a Villanueva del Fresno, Murcia a Caravaca y Águilas a Cartagena. Igualmente se trabajó en los proyectos de vía estrecha de El Ferrol-Gijón, Villamanta al Valle del Tiétar y se aprobaron las construcciones de Ujo a Collanzo y Palanquinos a Cistierna.

La idea predominante en la construcción de estos ferrocarriles era proporcionar comunicaciones más directas entre grandes ciudades —como en el caso de Madrid-Burgos, Zamora a La Coruña, Cuenca-Utiel y otros—, dotar de vías férreas a comarcas sin ellas o con unas comunicaciones deficientes, como las líneas de la provincia de Murcia, la de Alcoy a Alicante y la de Jerez a Almargen. Un tercer criterio parece predominar en este plan: era el de incrementar las comunicaciones ferroviarias con Francia y Portugal. Muchas de estas líneas, proyectadas en planes anteriores, habían quedado pospuestas por razones económicas, las mismas que, a partir de 1930, obligaron a su interrupción. En los años siguientes se concluirían algunas, pero la mayoría continuarían sin terminar y las actuales condiciones del transporte hacen muy difícil que se realicen.

LA REPUBLICA Y LA GUERRA CIVIL

En 1931 se proclamó la Segunda República. El primer Gobierno tuvo que afrontar la aguda crisis económica de los años 30. No considerando imprescindibles las inversiones en nuevos ferrocarriles, y con miras a ahorrar gastos públicos, se suspendieron las obras de casi todas las nuevas líneas, al mismo tiempo que se intentaba cercenar los privilegios de las compañías. Pero las elecciones de 1933 dieron el poder a los conservadores, que concedieron nuevas ayudas a las empresas. El problema ferroviario siguió apasionando a la opinión pública. De hecho, la explotación ferroviaria había dejado de ser un negocio saneado, lo que, unido a la crisis económica, hizo que en los primeros años de la década del 30 apenas se hicieran inversiones.

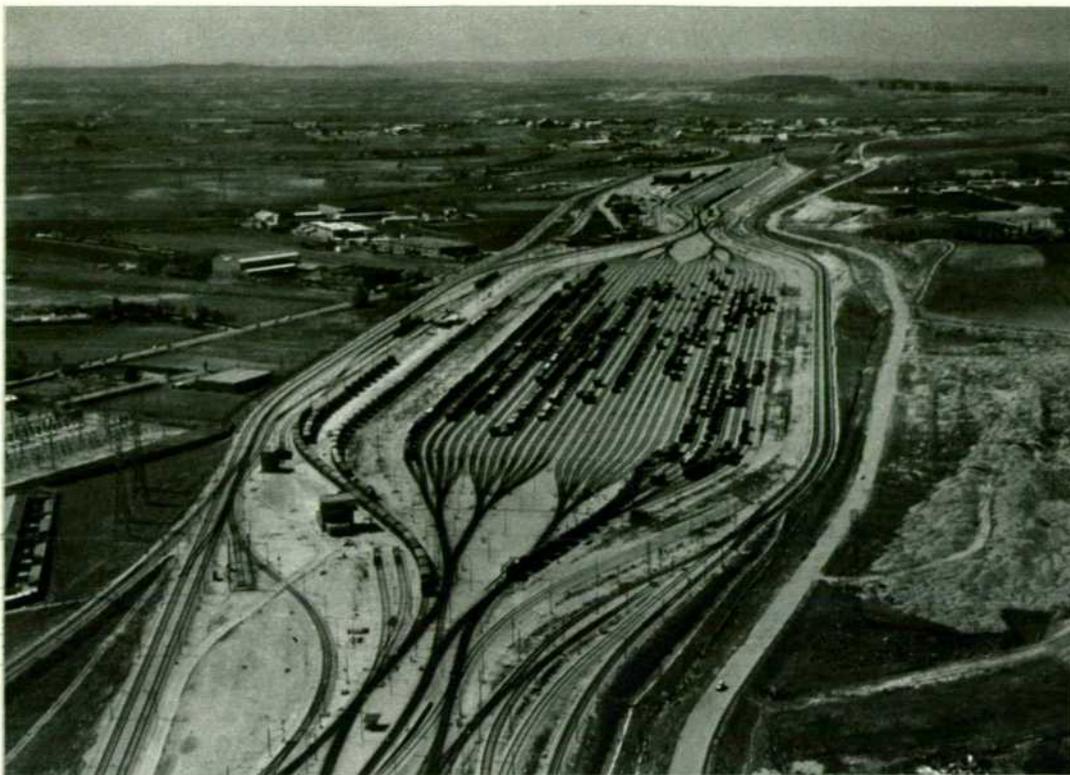
La guerra civil, que durante tres años asoló España, resolvió el dilema ferroviario, porque al fin el Estado no tuvo más remedio que hacerse cargo de las compañías que, al finalizar la contienda, no podían hacer frente a las cuantiosos gastos que implicaban las reparaciones de los daños ocasionados por el conflicto. Ya en mayo de 1939, la intervención del Estado se hizo absoluta a través de los Consejos directivos nombrados por el Gobierno para administrar y dirigir las compañías.

CREACION DE LA RENFE

El 24 de febrero de 1941 se constituyó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), como una entidad propiedad del Estado, pero dotada de personalidad jurídica propia. Se rescataron las concesiones de todas las compañías de ancho normal español, creándose una red de 12.781 kilómetros.

La misión de RENFE en su primera época consistió en reconstruir la red, gravemente dañada en la guerra, y conseguir un nivel de servicio similar al de antes de estallar aquella, objetivos de difícil cumplimiento, pues no hay que olvidar que la segunda guerra mundial (1939-1945) hizo imposible la importación del equipo necesario. También hay que lamentar esta circunstancia como una nueva posibilidad perdida para cambiar el ancho de vía. Dadas las destrucciones del material y el estado de la vía, si las circunstancias políticas e internacionales hubieran sido otras, bien hubiera podido emprenderse la reconstrucción con la ayuda extranjera, transformando al mismo tiempo el ancho de vía, unificándolo con el resto de Europa.

Las adversas circunstancias económicas agravaron la situación del ferrocarril, que sufrió una fuerte descapitalización. Las dos décadas de 1931 a 1950 pueden considerarse, a efectos de renovación y rehabilitación del ferrocarril, como un período muerto que echó el peso de veinte años más sobre los elementos de la red, envejecidos sin reposición adecuada. Además, la falta de carburante y repuestos disminuyó considerablemente el tráfico por carretera, que volcó



El Plan Decenal de Modernización (1964-1973) permitió, entre otras notables mejoras, la construcción de la estación de clasificación de Vicálvaro-Madrid.

sobre el ferrocarril una demanda adicional para la que no estaba capacitado.

Las dificultades económicas del Gobierno impidieron destinar a los ferrocarriles los capitales necesarios para su rehabilitación. En 1945 pudieron darse por concluidos los trabajos de reconstrucción de los daños de la guerra civil y en 1949 se aprobó un Plan General de Reconstrucción, dotado con 5.000 millones de pesetas, que era la primera inversión destinada a rehabilitar la red. En dicho Plan se inició la etapa de electrificación de líneas, que en la década de los 50 prosiguió a buen ritmo. En 1968, las electrificaciones rebasaron los 3.000 kilómetros de líneas y en 1978 sumaban 4.870 kilómetros, estando a punto de concluirse en la actualidad la electrificación completa de la red básica por la que circula la mayor parte del tráfico ferroviario.

PLANES SUCESIVOS DE MODERNIZACION

El Plan General de Reconstrucción, con otros sucesivos complementarios o ampliados, tuvo vigencia hasta 1960. Se invirtieron en total unos 30.000 millones de pesetas, en lo que se incluyeron las aportaciones de la ayuda americana que, a mediados de los años 50, permitió iniciar la dieselización e importantes trabajos de renovación de vía e instalaciones. Un Plan de Modernización aprobado en 1958 quedó prácticamente inédito por falta de financiación. En 1960 y 1961 se establecieron pequeños planes parciales y provisionales, hasta que en enero de 1962 se aprobó el Programa de Inversiones, por un importe de 24.000 millones de pesetas, que se invertirían en seis años. Este Programa se integraría posteriormente en el Plan Decenal de Modernización (1964-1973), que preveía la inversión de

62.000 millones de pesetas financiados por el Estado y por préstamos del Banco Mundial.

La ejecución de dicho Plan permitió la renovación de 7.000 kilómetros de vía; la construcción de la gran estación de clasificación de Vicálvaro (Madrid); la creación de estaciones-centro para la ordenación del tráfico; la dieselización y electrificación completa de la red (la tracción vapor-carbón desapareció en 1968 y la vapor-fuel en 1975); la renovación prácticamente completa del parque de coches de viajeros; la puesta en servicio de trenes automotores rápidos y de nuevos trenes Talgo, y la sustitución del parque de vagones de mercancías, rebajando su edad máxima a cuarenta años.

Se realizaron también importantes mejoras en las comunicaciones y la señalización, con la instalación de circuitos de alta frecuencia, CTC y bloqueo automático. En el aspecto económico, para mejorar los resultados de la explotación, se preveía el cierre de 2.000 kilómetros de líneas de bajo rendimiento, causa principal del déficit ferroviario, aunque, por diversas circunstancias, las líneas clausuradas no han llegado a 600 kilómetros.

Con posterioridad a este Plan, RENFE ha puesto en ejecución otros, como el Plan de Electrificación 1972-1975, el Plan de Infraestructura Ferroviaria de Asturias, el Plan de Transformación de Pasos a Nivel, el Contrato-Programa entre RENFE y el Estado (1979), los planes para intensificar los servicios de cercanías de las grandes ciudades y, finalmente, el Plan General de Ferrocarriles, pendiente de enviar a las Cortes para su discusión y que pretende, en el plazo de diez años, situarnos al nivel de los ferrocarriles más desarrollados de Europa. ■ **FERNANDO F. SANZ. Fotos: ARCHIVO SANZ y "VIA LIBRE".**