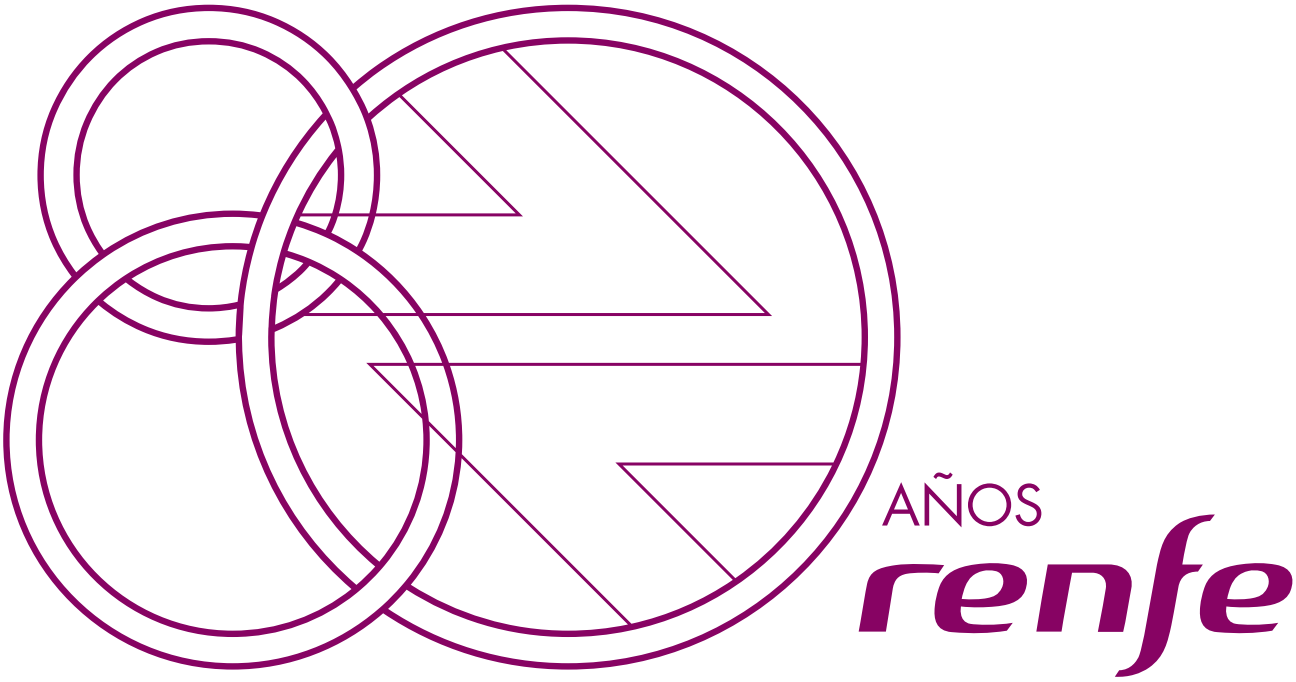
RENFE CUMPLE 80 AÑOS DE ACTIVIDAD CON UN HORIZONTE DE NUEVOS RETOS

Una vida en tren



Texto: Pepa Martín Mora
Imágenes: Archivo Renfe

Rente cumple 80 años, un aniversario al que llega inmersa en la liberalización del sector, en el que la Alta Velocidad y el Servicio de Cercanías destacan entre sus grandes hitos, y preparada para afrontar los grandes retos de futuro, como son la internacionalización y la digitalización de la compañía.

▸ Vagón de pasajeros hacia 1940.

Tras ocho décadas de actividad durante las cuales ha formado parte activa de la transformación económica y social del país, a día de hoy Renfe es todo un emblema, una empresa española esencial que se ha convertido en una operadora ferroviaria de primer nivel mundial que compite con las principales compañías internacionales.

La Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla en 1992, un modelo de éxito que ha permitido poner en marcha otros servicios Ave, o el diseño del transporte de Cercanías, presente en los principales núcleos urbanos de España, son, además de algunos de los hitos de la compañía, un buen ejemplo de los proyectos emprendidos a lo largo de su historia orientados a cumplir con el objetivo de mejorar el sistema de transporte español y favorecer nuestro desarrollo económico.

Renfe está inmersa actualmente en un proceso de transformación orientado a la liberalización del sector, con la mirada puesta en la innovación y la internacionalización para convertirse en un operador integral de movilidad más allá del tren, y en un referente logístico internacional fuera de nuestras fronteras. El reto coincide con el aniversario del que ochenta años atrás asumió para poner en marcha el proyecto de reconstrucción de la red ferroviaria española, y con el que ha ido acompasando al progreso económico de nuestro país.

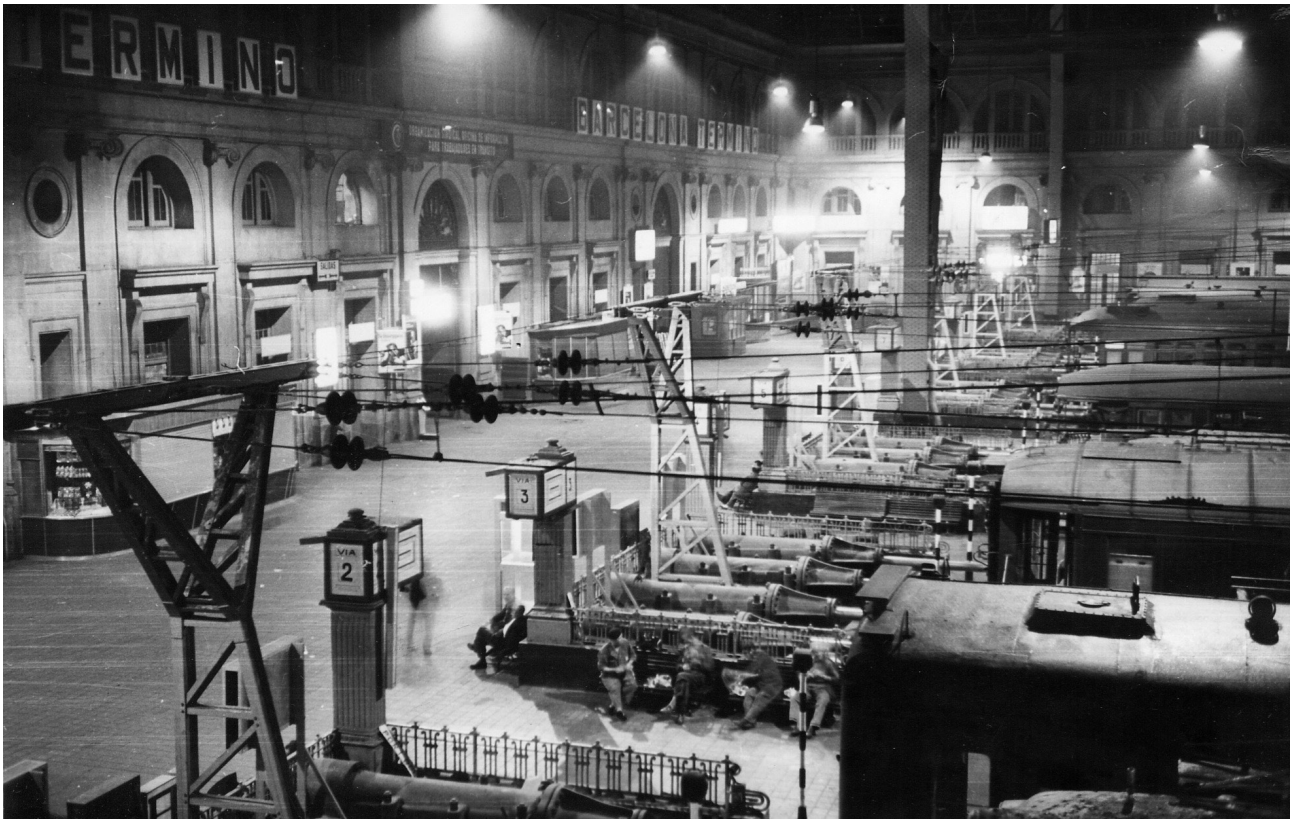
Reconstruir la Red

El proceso de reconstrucción y nacionalización de los ferrocarriles españoles de ancho ibérico desarrollado durante el siglo XIX da lugar a la creación, en 1941, de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), que reúne en una sola empresa a todas estas compañías privadas, además de los ferrocarriles de Cercedilla a Navacerrada, de ancho métrico, y el ferrocarril eléctrico del Guadarrama, de 80 cm.

La idea de nacionalizar las empresas ferroviarias que operaban en España venía de años atrás, con Francesc Cambó como ministro de Fomento durante el reinado de Alfonso XIII. Cambó propugnaba esta medida ante la deficiente gestión de las compañías privadas, que mantenían no solo un parque móvil anticuado, sino un tendido ferroviario en mal estado con una amalgama de redes distintas.

Con el estallido de la Guerra Civil todas ellas habían quedado incautadas por el Estado mediante su integración en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, si bien en la zona sublevada el control real fue ejercido por

▸ Intercity s-121.



▸ Andenes de la Estación de Francia hacia 1950.

los militares. El 40 por ciento de la red quedó destruida y el resto por reparar, situación que lleva al nuevo gobierno franquista a asumir la gestión aprobando una ley que nacionaliza todas las ferroviarias formando una sola empresa estatal.

El objetivo era emprender su reconstrucción e implantar una gestión única que obligara, entre otras cosas, a unificar las señales (había cerca de 30 tipos distintos), así como los reglamentos de circulación, que sumaban una veintena entre las distintas compañías. Renfe asume entonces la gestión de 12.401 km de vía junto con un variado y anticuado parque móvil procedente de las compañías privadas.

Al frente de la nueva empresa pública se coloca a los anteriores directivos de las empresas nacionalizadas, y la división burocrática de la red se mantiene basada en los límites territoriales de las mismas, como Zona Norte, Zona MZA o Zona Andaluces, y estructurada en cinco grandes divisiones: explotación, material y tracción, vía y obras, eléctrica y comercial.

El Plan General de Electrificación de 1946 inició la sustitución paulatina de los trenes de vapor por eléctricos.

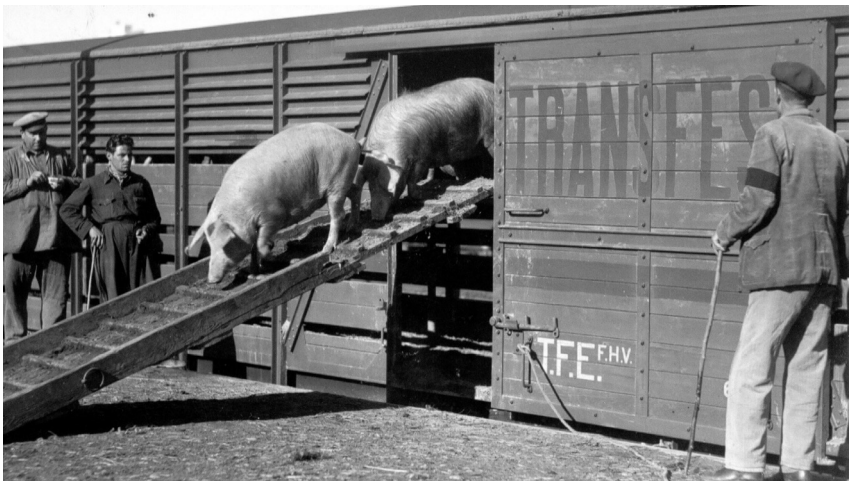
La falta de recursos económicos hacía difícil la reconstrucción de los daños producidos por la contienda, mientras la falta de repuestos y el desgaste de material provocaba más de un accidente, como el de Torre del Bierzo, en 1944, el más grave de la historia de España cuya magnitud en aquel momento se ocultó, pero que se saldó con 200 personas fallecidas.

Renovación del parque

En el inicio de esta nueva andadura Renfe no arrancó con muy buen pie, su primer pedido de 130 locomotoras no empezó a entregarse hasta 1944 y tardó seis años en completarse. En 1945 el Consejo de Ministros aprueba el Plan Quinquenal de Renfe, que incluye el encargo de otras 200 locomotoras, más 22 añadidas en anexo, pero la incapacidad de la industria nacional para hacer las entregas en unos plazos razonables solo permite disponer de 87 unidades del tipo 2400 y 35 del tipo 2700 cinco años más tarde.

Durante la década de los 40 se redactaron hasta tres grandes proyectos para reflotar el sector: el Plan General de Obras, el Plan General de Electrificación, y el Plan General de Reconstrucción, pero

▸ Tren del Centenario, réplica conmemorativa con motivo de los 100 años de la línea Barcelona-Mataró.



▸ Vagón de mercancías hacia 1940.

dada la falta de recursos financieros no se pudieron ejecutar, aunque al menos sirvieron para evitar el hundimiento del sector.

Con el Plan General de Electrificación de 1946 se contemplaba la sustitución paulatina de los trenes de vapor por los eléctricos, siendo la línea Madrid-Ávila-Segovia, que había comenzado a electrificarse antes de la contienda, la primera en la que se acometieron estos cambios. El nuevo plan planteaba la instalación de hasta 4.500 km de electrificación de la red, un objetivo muy ambicioso que no se pudo cumplir, prueba de ello es que en 1968, más de veinte años después, se habían llegado a los 3.140 kilómetros electrificados. Sí se construyeron, sin embargo, 32 nuevos tramos entre 1941 y 1959.

Se implanta una nueva división por zonas creándose un total de siete que reciben el mismo nombre del centro en el que se encontraban: Madrid-Norte, que gestionaba desde la Estación del Norte -actual Príncipe Pío- los trenes que circulaban hacia el norte del país, Madrid-Atocha, los que iban hacia el sur, Sevilla, Valencia, Barcelona, Bilbao y León.

Avanzada la década de los 40 se aprueba el conocido como Plan Guadalhorce, un proyecto en el que se invertirían 5.000 millones de pesetas de la época para renovar la red y desarrollar un amplio programa con el que poder resolver las necesidades más urgentes del sector.

Se emprende la sustitución y el refuerzo de puentes metálicos, la ampliación de estaciones de clasificación de mercancías, la renovación de mil kilómetros de vía, se interviene en instalaciones de seguridad y dotación de señales luminosas en las líneas de más tráfico y se inicia un programa de electrificación, además de la renovación del material con la adquisición de 200 nuevas locomotoras, 5.000 vagones y 400 coches de pasajeros.

El Talgo

Los frutos de este plan ya se perciben en 1950 y permiten recuperar en parte la situación de preguerra, pero España era un país muy empobrecido y las mejoras y la modernización avanzan tímidamente, como es la creación de los Centros de Tráfico Centralizado que introdujeron la automatización en la regulación del tráfico.

En esta década hace su aparición una de las más grandes innovaciones de la época en materia ferroviaria, el tren Talgo, que debe su nombre al ingeniero que lo diseñó, Alejandro Goicoechea. Los primeros pasos para su diseño datan de años atrás, a raíz del accidente sufrido por el Tren de La Robla en 1932. Goicoechea, que trabajaba en esta compañía, tras ver las consecuencias que la madera, el material con el que estaban construidos los vagones, tuvo sobre los viajeros, se propuso crear un vehículo totalmente metálico, ligero pero resistente a la vez.

El resultado fue una composición articulada muy liviana con ancho métrico que no obtuvo la aprobación de la dirección en 1936,

▸ Locomotora diésel eléctrica CoCo Alco de la serie 1600 de Renfe.

▸ Automotor eléctrico "Naval", en la línea Cercedilla-Cotos.

pero sí el respaldo del XV Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, en el que presentó su proyecto de tren ligero con cajas de bajo perfil como un medio para combatir la excesiva lentitud y los altos costes de los servicios ferroviarios.

Tras superar las pruebas en vía en 1941, un año después se construye el primer prototipo, hasta llegar a 1950 cuando empezó a funcionar entre España y la frontera francesa, en la línea Madrid-Hendaya a una velocidad de 120 km por hora, todo un logro para el momento.

La llegada del Talgo impulsa de alguna forma al sector ferroviario, que también da un gran salto con la entrada en servicio de los automotores diésel TAF en los viajes de Larga Distancia en 1952, con las primeras locomotoras de Renfe Serie 316 (Marilyn) y las 276 (7600) de Alsthom. Esto coincide con los avances en la electrificación del "ocho catalán", la entrada en servicio del ferrocarril Zamora-Ourense, la llegada de las primeras "suizas" para el tráfico de mercancías y los ferrobuses a los servicios de Cercanías y Regionales.

En las décadas de los 50 y 60 los trenes Talgo iniciaron la imagen de modernidad de Renfe en la Larga Distancia.

Modernización

El tráfico de viajeros empieza a crecer tras el estancamiento experimentado en los años 40, en que alcanzó los 86 millones de pasajeros, que pasaron a 128 millones a finales de los 50, un crecimiento que lo hace en paralelo al tráfico de mercancías, que pasa de 3,6 toneladas kilómetro a 8,5 respectivamente.

Sin embargo, la competencia del automóvil provoca una caída en la cuota de mercado del tren de hasta el 31 por ciento, un dato que evidencia la necesidad de acometer una radical modernización para la subsistencia del ferrocarril. Será a mediados de los años 60, en pleno desarrollismo, cuando se emprenda, con una inversión que será decisiva para que Renfe entre de lleno en el siglo XX gracias a una mejora significativa de la economía española que alcanza también al sector.

El Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD)

recomienda en 1962 abandonar las inversiones en nuevas líneas y centrar el esfuerzo presupuestario en mejorar la red existente, aunque se salva de esta medida el proyecto de Ferrocarril de Madrid a Burgos por Aranda de Duero, que se había iniciado en 1930 pero cuyas obras no finalizaron hasta 1968.

El BIRD aporta 205 millones de pesetas para financiar la renovación de las instalaciones y de los equipos, y Renfe se compromete a acometer una significativa modificación de su organización, a modernizar su política comercial con la actualización de las tarifas, a alcanzar el equilibrio financiero, al cierre de las líneas y las estaciones deficitarias y a disminuir la plantilla.

En 1964 el Gobierno aprueba el Plan Decenal de Modernización que se extiende hasta 1973 y que acomete la mejora del parque móvil de Renfe, aunque sin extenderse a todo el material rodante. Entra en servicio el Talgo III, ligado durante más de 40 años a la imagen de Renfe Larga Distancia, y sus locomotoras diésel 352 y los automotores eléctricos TER y los ferrobuses.

En cuanto a las líneas, mejoran especialmente aquellas que concentran mayor flujo de viajeros, como Madrid-Barcelona, que queda electrificada y dotada de doble vía en buena parte de su recorrido. Con la mejora de la red en 1967 la velocidad máxima de algunos trenes alcanza los 140 kilómetros por hora, como es el caso de las japonesas de la serie 7900 (279).

Se incorpora a Renfe un gran número de nuevas líneas en la zona de Madrid capital que dan lugar a numerosos puntos de contacto entre la Primera y la Segunda Zona, y se unifican en lo que llaman Zona Centro. Madrid había empezado a ser estación de paso al dejar de ser estación de término de muchos trenes de viajeros. Con la apertura de la Estación de Chamartín en 1967 entra en decadencia la Estación del Norte, y se trasladan sus competencias a la Estación de Atocha.

La longitud total de la red mantiene en esta época su nivel, ya que se abren nuevas líneas pero se cierran otras, y crecen las líneas desdobladas. Se renuevan todas las instalaciones de la plataforma, en especial las traviesas y los carriles, y se extienden los sistemas automatizados de señalización y bloqueo, que llegaron a alcanzar en 1975 los 3.000 kilómetros de extensión.

Se culmina también en esta época el primer ciclo de la electrificación de la red, y aunque a principios de los 70 el proceso se estancó, en 1973 ya estaban electrificados los primeros ejes que unían Madrid con País Vasco, Cantabria, Asturias, Monforte de Lemos y Córdoba, la red catalana y ésta con Valencia, y la línea GádorNacimiento.

El vapor va dejando paso a las locomotoras diésel y eléctricas, y con la nueva demanda en los movimientos de cercanías llegan los ferrobuses, y los trenes TAF, TER y Talgo para los movimientos de media y larga distancia. En mercancías se mantienen los vagones ordinarios para el transporte tradicional de poco peso y volumen, pero para hacer frente al transporte de grandes piezas, productos congelados y perecederos, contenedores y automóviles se incorporan las plataformas, vagones cerrados con techos y paredes corredizas.

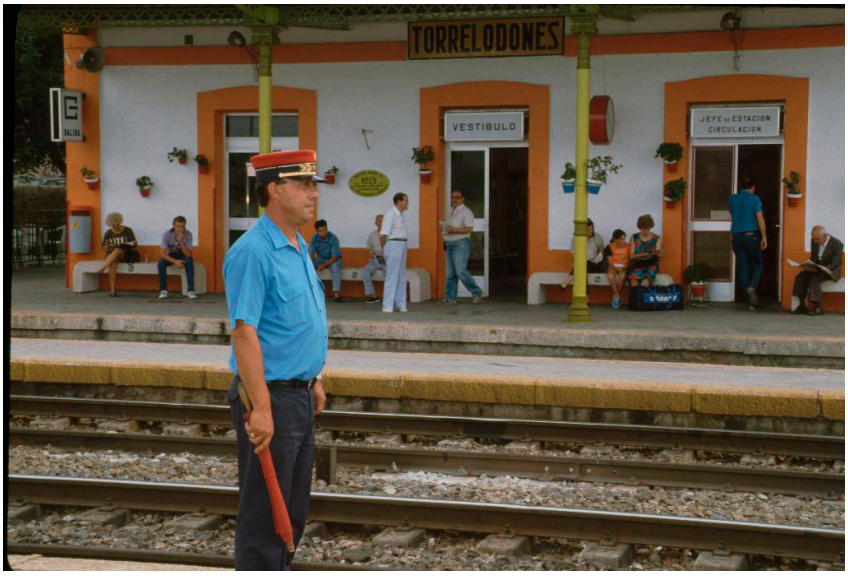
Década de los 70

Una vez se da por concluido el Plan Decenal se pone en marcha el Plan Renfe 1972-1975, que continúa en la línea de modernización del anterior, y con el que se pone fin a la tracción por vapor el 23 de junio de 1975, cuando queda fuera de servicio la última locomotora Mikado, la número 141F 2348 en la Estación de Clasificación de Vicálvaro, en Madrid, dando paso a las locomotoras diésel y eléctricas.

Se plantea como objetivo la velocidad comercial a 140 kilómetros por hora en toda la red básica. En 1975 se habilita un tramo de vía entre Calatayud y Ricla para

▸ Plataformas abiertas para el transporte de automóviles en los años 70.

El 23 de junio de 1975 concluye la tracción vapor con la retirada del servicio de la última locomotora Mikado.



▸ Estación de Torrelodones a principios de 1980.

> **En los 80, la creación de los servicios de Cercanías y la red de Alta Velocidad dieron el impulso definitivo al desarrollo del sector.**

experimentar mayores velocidades, hasta 190 kilómetros por hora, ya que la idea era proyectar una línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona.

En 1975 se calcula que la movilidad de viajeros se ha multiplicado por 10,5 desde 1950 sumando todos los tipos de transporte. Se pasa de 13.732 a 144.461 millones de viajeros por km en 25 años, pero se beneficia de ello el transporte por carretera en detrimento del tren, que solo había multiplicado su tráfico por 1,8 y tenía una cuota de mercado del 9 por ciento, al igual que las mercancías, que pasaron del 52 al 12 por ciento de cuota de mercado en 1975.

Comienza entonces una época de amplias reformas que busca convertir a los ferrocarriles españoles en un eficaz medio de transporte, para dejar atrás un servicio ferroviario insostenible además de poco eficiente. Se da un paso muy importante en materia de seguridad al implantarse el sistema de seguridad ASFA, que reproduce en cabina las señales e impide que de forma automática se rebase una señal en rojo.

Se elabora el Libro Blanco del Transporte en 1978, que contiene las claves a articular de cara a las futuras políticas de transporte previendo la posible incorporación de nuestro país a la CEE. Esto da lugar en 1979 a la firma del primer Contrato Programa entre el Estado, que aporta los recursos necesarios para la explotación y las inversiones, y Renfe, que se compromete a mejorar la calidad de sus servicios.

Con este objetivo se elabora el Plan General de Ferrocarriles, un proyecto de recuperación que debería haber tenido 12 años de vigencia pero que se acometió muy parcialmente. Aún así, las mejoras en Larga Distancia empiezan a ser visibles; llega el Talgo Pendular, los trenes convencionales con material Corail alquilado a Francia y los automotores eléctricos para los servicios Intercity.

Impulso del sector

Llegados los años 80 se apuesta por dos de las que han sido las principales decisiones estratégicas que han impulsado el desarrollo del ferrocarril en España, como son la creación de los servicios de Cercanías en los grandes núcleos urbanos, y la red de infraestructuras de Alta Velocidad, cuya primera línea, Madrid-Sevilla, no se inauguraría hasta 1992, coincidiendo con la Exposición Universal.

En Cercanías se estrena el núcleo de Madrid, con la aprobación del Plan Ferroviario para el Área Metropolitana. La red alcanza los 451,5 km de estructura radial, con un área de influencia que llega hasta Aranjuez por el sur, por el este hasta Guadalajara y por el norte hasta Cercedilla, con un anillo interior netamente urbano formado por las estaciones de Chamartín, Príncipe Pío y Atocha.

Se desarrollan los planes de Rodalíes de Cataluña, y Málaga o Valencia son también algunas de las ciudades en la que se empiezan a implantar los servicios de Cercanías con la idea de absorber el tráfico de pasajeros que a diario necesitan trasladarse por ellas. El éxito de esta decisión no ayuda, sin embargo, a la mejora del déficit de la compañía, cuya red está infrautilizada, ya que sus trenes se mueven por sólo 5.000 de los 13.000 km de vía que gestiona y hay demasiadas líneas que no resultan rentables.

Se crea la Dirección Autónoma de Cercanías en 1988, cuyo ámbito de actuación se desplegaba sobre doce núcleos y 2 líneas. El Plan de

Transporte de Cercanías 1990-1993 aporta una inversión elevada para impulsar un segmento de transporte ferroviario que alcanza a quince núcleos urbanos que agrupan a una población de más de 16 millones de habitantes.

El tráfico ferroviario de Cercanías experimenta un espectacular crecimiento en esta década como consecuencia de los cambios en los hábitos de vida de los ciudadanos, que se trasladan del centro de las ciudades a las áreas metropolitanas. En 1994 alcanza los 316 millones de viajeros, hasta crecer a 440 millones en 2004. Si su oferta crecía su producción lo hacía aún más, con Madrid y Barcelona liderando los *rankings* de viajeros, pero adquiriendo también importancia otros núcleos urbanos como Valencia, Sevilla o Bilbao.

En 1984 se había formalizado un nuevo Contrato Programa del Estado con Renfe con una situación de déficit crítica, por lo que contempla el cierre de 914 km de vías y la conversión de otros 933 km para uso exclusivo de transporte de mercancías, y 12 líneas y 132 estaciones se quedan sin servicio. Se reduce la Zona Centro para equilibrar su tamaño con el de las zonas periféricas.

La situación mejora tras una fuerte renovación del material rodante, Renfe obtiene los mejores resultados de su historia en viajeros transportados en Larga Distancia, y se autoriza por primera vez en 1986 a sus trenes a alcanzar los 160 kilómetros por hora en algunos tramos.

Se concibe el Plan de Transporte Ferroviario en 1987 en un intento, una vez más, por superar la crisis del ferrocarril. Se pone en marcha el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA) con una decisión fundamental, construirla en ancho UIC, así como la doble vía a 200 km/h en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia, y se impulsa el proceso de electrificación iniciado en 1954, de tal forma que en 1989 representaba el 51,1 por ciento de la longitud total de la red.

Se crean las Unidades de Negocio como consecuencia de la reorganización de los servicios ferroviarios de Renfe en 1991, con las que se pone fin al modelo territorial de las Zonas, que se sustituyen por las gerencias operativas. La compañía, que busca reducir la burocracia y la rentabilidad económica, se articula entonces en Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia, a las que más adelante se suman Alta Velocidad, Cargas, Transporte Combinado, Mercancías, Mantenimiento Integral de Trenes y Mantenimiento de Infraestructura.

Dos de las actuaciones más significativas de la época son la vinculada al pasillo Verde de Madrid y la de los Juegos Olímpicos de Barcelona, que reorganiza el parque de vías y mejora las estaciones de Barcelona-Término, renombrada como Estación de Francia, y Barcelona-Sants.

Entra también en funcionamiento la Estación de Santa Justa, en Sevilla, dentro del proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, y para acoger la llegada del Ave a la ciudad hispalense; como consecuencia de esta apertura se cierran las estaciones sevillanas de San Bernardo y Plaza de Armas.

Llega el Ave

El 14 de abril de 1992 se produce uno de los hitos no sólo para Renfe y para la historia de los ferrocarriles españoles, sino para este país, con la inauguración del Ave. La llegada del primer tren a Sevilla procedente de la Estación Madrid-Puerta de Atocha ofrece al mundo una imagen de modernidad

PRESIDENTES EN LA HISTORIA DE RENFE

Gregorio Pérez Conesa, 1941

Eduardo Alfonso Quintanilla, 1944

Rafael Benjumea y Burín, 1947

Alfonso Peña Boeuf, 1952

Agustín Plan Sancho, 1957

Carlos Mendoza Gimeno, 1962

Leopoldo Calvo Sotelo, 1967

Carlos Mendoza Gimeno, 1962

Alfonso Osorio García, 1968

Francisco Lozano Vicente, 1970

Plácido Álvarez Fidalgo, 1975

Enrique de Guzmán Ozamiz, 1978

Ignacio Bayón Mariné, 1978

Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, 1980

Antonio Carbonell Romero, 1982

Ramón Baixados Male, 1983

Julián García Valverde, 1985

Mercé Sala Schorkowski, 1991

Miguel Corsini Freese, 1996

José Salgueiro Carmona, 2004

Teófilo Serrano, 2009

Julio Gómez Pomar, 2012

Pablo Vázquez, 2014

Juan Alfaro, 2016

Isaías Táboas Suárez, 2018

HITOS

1941: Nacimiento

1946: Electrificación

1950: Primer Talgo

1955: Dieselización

1989: Cercanías

1992: Alta Velocidad

2005: Nueva Renfe

2008: Ave a Barcelona

2016: Ave a Francia

2019: Internacionalización

2021: Ochenta años

R.E.N.F.E.

de España gracias a la publicidad de la Expo'92 y a las Olimpiadas de Barcelona.

Con el Ave se consigue además vertebrar el territorio peninsular, ya que no solo une Madrid con Sevilla, el ferrocarril llega también a Ciudad Real, Puertollano y Córdoba, las primeras ciudades en las que para el tren de esta línea pionera, accesible para 7,8 millones de ciudadanos, que equivalen al 20 por ciento de la población española.

Desde entonces, la experiencia adquirida por nuestro país lo ha convertido en uno de los líderes mundiales de la Alta Velocidad. España es un referente tanto en materia tecnológica como industrial en su desarrollo, al que acuden otros países en busca de asesoría gracias al conocimiento adquirido en la construcción de nuestra red.

Los inicios fueron complicados, cuando se proyecta la primera línea con el objetivo inicial de solucionar el mayor cuello de botella que había entonces en el ferrocarril español, el paso de Despeñaperros, un tramo de vía única que limitaba la comunicación ferroviaria de Andalucía con el resto de España. Se aprueba un recorrido para atravesar Sierra Morena por la línea que une Madrid-Badajoz por Brazatortas, en Ciudad Real, desde donde arrancaría la nueva variante hasta Córdoba.

En un principio el planteamiento era ejecutar un nuevo trazado de ancho ibérico y mejorar la líneas ya existentes hacia Madrid y Sevilla, pero con las obras ya iniciadas se decidió introducir un cambio en el proyecto que finalmente revolucionó el concepto del transporte ferroviario de España: adoptar el ancho estándar europeo de 1.435 mm en sustitución del ibérico, de 1.668 mm, y un sistema de electrificación a 25 kW en corriente alterna, una línea completamente nueva con parámetros de diseño más ambiciosos que permitieran velocidades de hasta 270 km por hora.

La diferencia de ancho impedía una comunicación fluida y sin interrupciones con el resto de Europa, y obligaba a los trenes convencionales a realizar una parada técnica al llegar a la frontera con Francia en los pasos de Irún y Port Bou, donde existían cambiadores de ancho de tecnología Talgo para el cambio de vía.

A ello se añadió la intención política de que su explotación comercial coincidiera con la Expo de Sevilla. Había que ejecutar una obra totalmente novedosa en nuestro país en un plazo escaso de tiempo en comparación con los consumidos en obras análogas realizadas en el resto del mundo.

En su apuesta por el ancho internacional, el proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla impulsa esta tecnología con la instalación de una segunda generación de cambiadores Talgo situados en las inmediaciones de Madrid y Sevilla y en la estación de Córdoba. De esta forma, los trenes Talgo de la serie 200, que estaban preparados para alcanzar los 200 km por hora y sus vagones contaban con la tecnología necesaria para cambiar de ancho, se beneficiaban de la infraestructura de alta velocidad, realizando los cambios que les permitían circular por líneas convencionales de ancho ibérico hasta Málaga, Cádiz y Huelva, lo que redujo los tiempos de viaje.

En 1994 llegó el éxito financiero del proyecto, el Ave ya proporcionaba beneficios gracias a la demanda de movilidad. Solo en su primer año de funcionamiento pasó de captar el 20 por ciento de la demanda a alcanzar una cuota de

▸ Ave S-100 de Alstom en la estación sevillana de Santa Justa.

mercado de hasta el 45 por ciento; en los cinco primeros ejercicios incrementó también la utilización hasta alcanzar los 19 millones de viajeros desplazados, y día de hoy el cálculo es que más de 120 millones de personas han viajado en el Ave.

Tendrán que pasar, sin embargo, más de 10 años para la inauguración del primer tramo -Madrid-Lérida- de la segunda línea de alta velocidad, Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, la primera del siglo XXI, que llegaría en 2008 a Barcelona y se extendería en 2016 a Francia y a más de 30 ciudades españolas.

Nueva Renfe

En 1998 entra en vigor la directiva de la Unión Europea de Desarrollo de los Ferrocarriles Comunitarios, que implica una paulatina liberalización del transporte en Europa, lo que obliga al ferrocarril a ser competitivo y a no depender de las subvenciones de los Estados; con la consideración de servicio público Renfe está obligada a mejorar sus resultados. También establece la separación entre el operador ferroviario y el gestor de la infraestructura. Se crea así, en respuesta a esta nueva normativa, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, en principio el GIF.

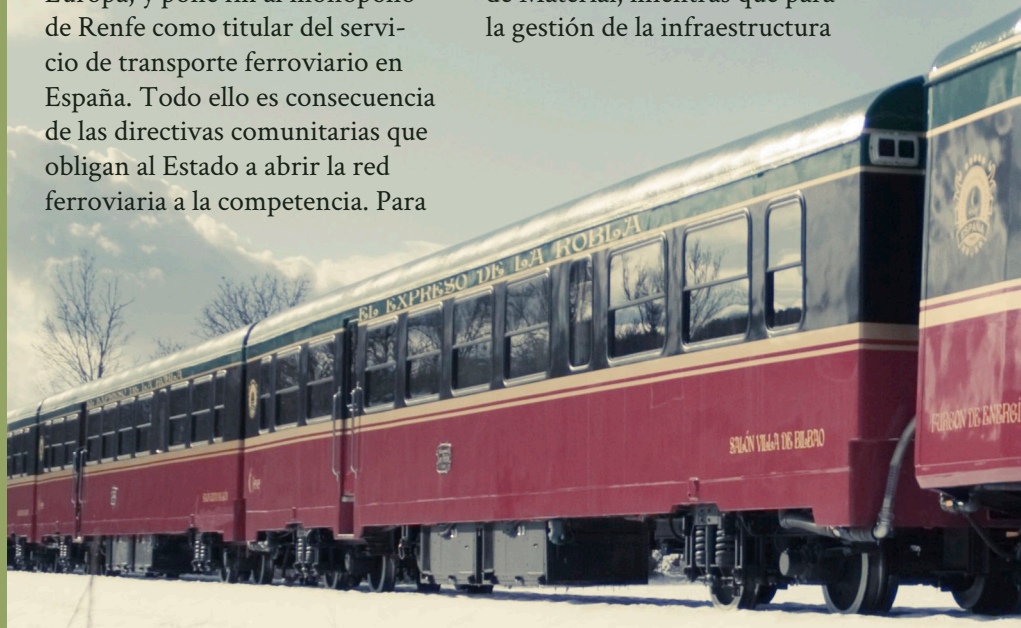
En su apuesta por el ancho internacional, el proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla impulsó también toda una revolución tecnológica en la red.

Renfe afronta la nueva década con la mirada puesta en la innovación y la internacionalización para convertirse en un operador integral de movilidad.

En 2005 llega la liberalización al sector, decisión que marca la historia reciente del ferrocarril en Europa, y pone fin al monopolio de Renfe como titular del servicio de transporte ferroviario en España. Todo ello es consecuencia de las directivas comunitarias que obligan al Estado a abrir la red ferroviaria a la competencia. Para ello se elabora una nueva legislación dirigida al sector, que también reparte las funciones de la compañía en dos nuevas entidades, que son Renfe Operadora y Adif, como Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Con el objetivo de avanzar en el proceso de liberalización del modo ferroviario y de apertura a la competencia, Renfe Operadora se constituye como Entidad Pública Empresarial y como cabecera de un grupo de cuatro sociedades anónimas: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material, mientras que para la gestión de la infraestructura ferroviaria se crea Adif, y el GIF desaparece. Feve se extingue en 2012 y se integra en ambas empresas, mientras que Adif termina por dividirse en Adif y Adif Alta Velocidad.

La Estrategia de Internacionalización es otro de los apoyos de la nueva Renfe, que ha llevado a la compañía a convertirse en una operadora de transporte de primer nivel mundial. Prueba de ello es que, dentro de ese proyecto de internacionalización de la compañía, además de la construcción del Ave



UN SELLO DE CUMPLEAÑOS

Una locomotora con un troquel en el morro, barnizado para asemejarse a la imagen metálica de los trenes y con el número 80 entrelazado con el logotipo de Renfe, es el motivo elegido por Correos para emitir un sello conmemorativo del aniversario de la compañía ferroviaria. La historia de ambas empresas está estrechamente unida, además de tener en común que avanzan en paralelo al desarrollo de las comunicaciones en España.

Con una tirada de 140.000 ejemplares y un valor postal de 2 euros, el sello se puede adquirir en las principales oficinas de Correos, también contactando con el Servicio Filatélico en atcliente.filatelia@correos.com o llamando al 915197197.

▸ Tren de La Robla.

Medina-La Meca, el desarrollo de la Alta Velocidad Dallas-Houston en Texas y de la constitución de Renfe América, en 2019, hay intención de participar en las licitaciones de los proyectos de alta velocidad Rail Baltica, que conectará Estonia, Letonia y Lituania; el 'Tren Maya', que desarrollará 1.525 kilómetros de red ferroviaria en la península de Yucatán; y en Francia, en la licitación de servicios de OSP y operar en la línea de Alta Velocidad Lyon-Montpellier-París.

Ochenta años

El 14 de diciembre de 2020, el transporte ferroviario de viajeros quedó oficialmente liberalizado, aunque la covid-19 retrasó la entrada en España del operador público francés SNCF, uno de los dos nuevos competidores de Renfe, junto con Ilsa, prevista inicialmente para ese mismo día. Finalmente, la liberalización del sector se ha materializado coincidiendo con el 80 aniversario, al igual que el lanzamiento de la nueva apuesta de Renfe en este nuevo mercado, el tren *low cost* Avlo.

Renfe afronta un nuevo reto ochenta años después de que asumiera el primero con su creación, el de la reconstrucción del sector. Ahora lo hace con una nueva identidad y un logo especial que aúna presente, pasado y futuro, y que conserva la denominación original de aquella empresa en su apuesta por avanzar hacia la modernidad y transmitir a la sociedad que algo ha cambiado para siempre, en una empresa con ocho décadas de historia. ■