

Los ferrocarriles con RENFE

[59]

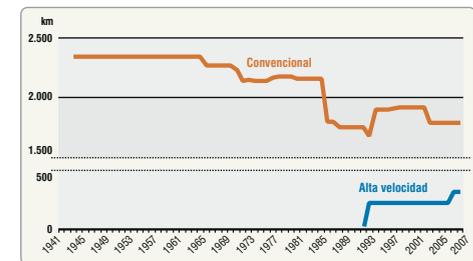
Desde la creación de RENFE (1941), los ferrocarriles pasan de una fase de privilegios a otra de quiebra progresiva de los mismos, auspiciada por el imparable crecimiento del automóvil y del transporte por carretera, aunque vuelven a experimentar un nuevo resurgimiento en los aledaños del siglo XXI.

A sólo veintidós meses del fin de la Guerra Civil, los ferrocarriles de ancho normal son nacionalizados y agrupados en una sola empresa pública (RENFE). La nueva *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles* emprende la recuperación de las infraestructuras tras la contienda, su unificación y modernización, renunciando, en términos generales, a su ampliación. Las intervenciones más significativas en cuanto a electrificación y desdoblamiento de vías se producen en los años sesenta y setenta, en los que también se renuevan locomotoras, vagones, sistemas de seguridad y medios técnicos,

en general, de manera que los servicios mejoran y se hacen más competitivos. Pero no en todas las líneas. En 1985 red y servicios ferroviarios sufrieron mermas de importancia en líneas *altamente deficitarias*, muchas de ellas finalmente desmanteladas y reconvertidas en *vías verdes*.

Paralelamente se fraguaban nuevas iniciativas de revitalización del ferrocarril, entre las que destaca la construcción de nuevos trazados (los de alta velocidad), después de más de sesenta años en los que prácticamente no se habían abierto nuevas líneas (aunque sí mejorado las hechas con anterioridad), además de la modernización general de los servicios, haciéndolos más competitivos, y la puesta en marcha de servicios metropolitanos o de cercanías.

Evolución de la red de ferrocarriles



Variaciones en la red ferroviaria a partir de 1941



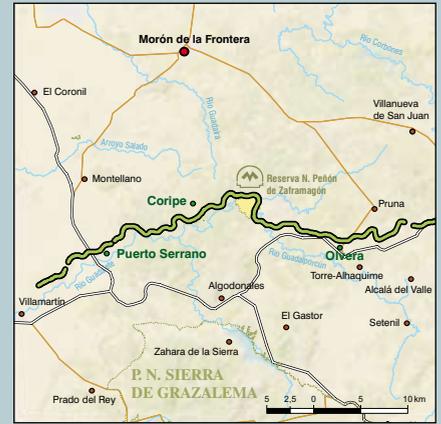


Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla

Vías cerradas - Vías Verdes

La historia del ferrocarril está llena de proyectos frustrados en distintos momentos de su trámite o construcción, y también de clausuras y desmantelamientos de líneas que llegaron a estar en servicio durante periodos de tiempo más o menos largos. Muchas de las vías inacabadas o abandonadas han sido reconvertidas en vías verdes. La línea de Jerez de la Frontera a Almagren, que se impulsó en la dictadura de Primo de Rivera y que nunca llegó a entrar en servicio, aunque se realizaron importantes obras que hoy aprovecha, en parte, la Vía Verde de la Sierra de Cádiz.

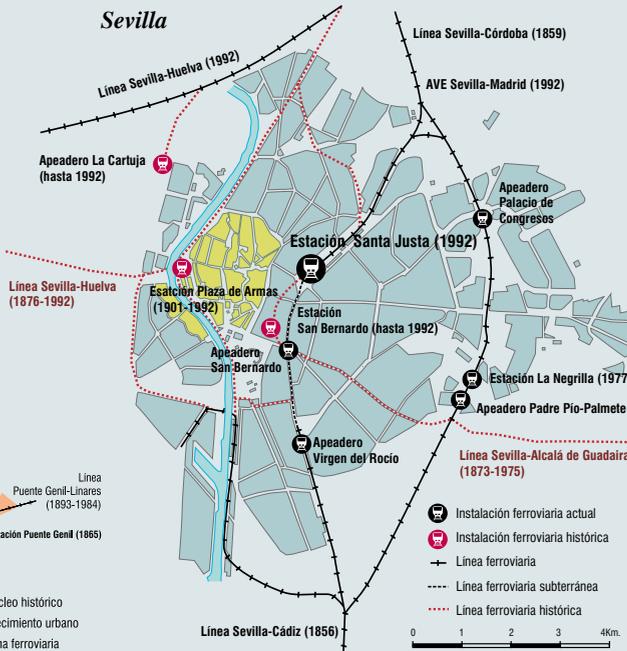
Entre 1965 y 1971 se cerraron 165 km de vías férreas (Jerez-Bonanza, Luque-Baena, Espeluy-Linares-Zarzueta, Guadajoz-Carmona y Marchena-Valchillón) y en 1984 se declararon altamente deficitarias 11 líneas andaluzas que sumaban 1.200 km de vías. Se cerraron algunas (Almendricos-Guadix, Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda, Jaén-Campo Real, a las que más tarde se unieron Gibralfón-Ayamonte, Almorchón-Córdoba y La Trinidad-Morón) o se mantuvieron gracias a subvenciones autonómicas (Granada-Bobadilla, Utrera-La Roda, Zafra-Huelva y Los Rosales-Llerena).



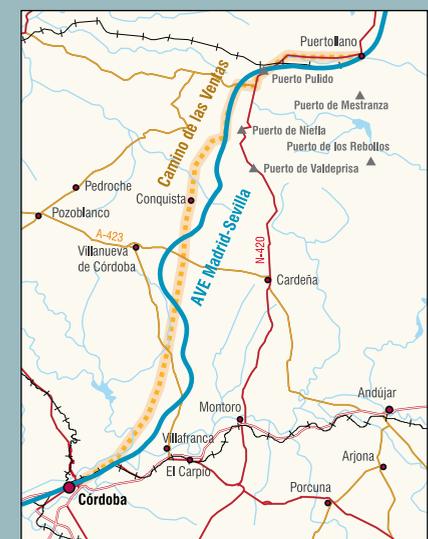
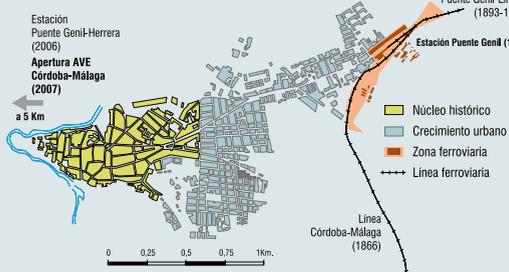
Vía Verde de la Sierra. Cádiz.

Ferrocarril y ciudad

La llegada del ferrocarril y de sus estaciones constituyó un potente elemento de transformación de muchas ciudades. El engarce de las estaciones con el antiguo espacio urbano dio lugar a operaciones urbanísticas de gran calado. Grandes vías, como la de Colón en Granada o Gran Capitán en Córdoba, estuvieron originalmente motivadas, entre otras causas, para asegurar la conexión de la nueva infraestructura con la ciudad. El crecimiento posterior tiende a completar la trama urbana hasta la cercanía de la infraestructura, lo que, a la larga, creará problemas a ese mismo crecimiento generando efectos barrera que sólo recientemente empiezan a ser resueltos.

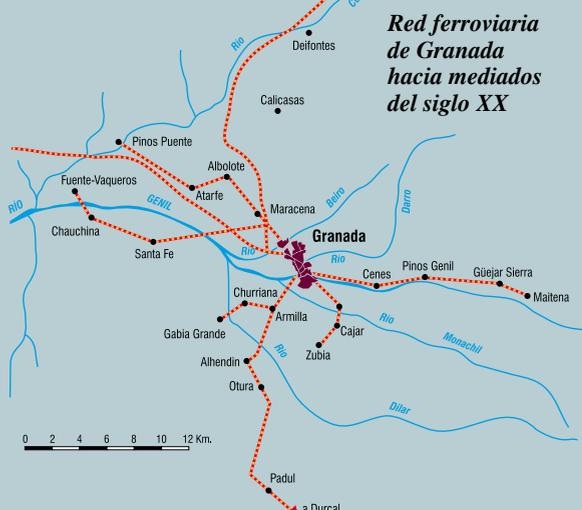


Puente Genil



Alta velocidad

Tras el declive de la red y los servicios ferroviarios entre los años sesenta y ochenta, éstos experimentan un nuevo impulso con la red de alta velocidad y los servicios de cercanías. La primera línea de alta velocidad española entró en servicio en 1992, uniendo Madrid y Sevilla. En 2007 fueron Málaga y Córdoba las capitales que quedaron unidas por línea de alta velocidad.



Red ferroviaria de Granada hacia mediados del siglo XX

Cercanías

Abandonadas las antiguas redes de tranvías de cercanías que articulaban los espacios como el de la vega de Granada, hasta la segunda mitad del siglo XX, los servicios ferroviarios de cercanías se han potenciado a partir de los años ochenta en ciudades como Málaga (con extremos en Fuengirola y Alora), Sevilla (con líneas a Utrera, Lora del Río, Cazalla-Constantina..., además de una circular) y Cádiz (Jerez-Bahía).

Cercanías actuales de Cádiz

