

1 – Historia de RENFE. Los inicios

Este 2021 se cumplen 80 años del nacimiento de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles o, de lo que es lo mismo, Renfe. Esta fue creada por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera el 24 de enero de 1941 como resultado de la nacionalización de todas las compañías que explotaban líneas férreas de la red de ancho de vía normal. Por aquel momento se agrupaban hasta 12401 kilómetros.

En realidad, RENFE como tal, desapareció en 2004 con la división de la empresa en dos; una gestiona la infraestructura, ADIF, y otra gestiona la operación, Renfe Operadora.

Este hecho no es óbice para reconocer que la operadora heredera de este servicio público desde 1941 sigue siendo la misma, aun cuando no mantenga toda la estructura del momento en el que comenzó a funcionar.

Historia

Concluida la Guerra Civil española, muchas de las líneas férreas y del material asociado, se encontraban en un estado deplorable, bien por los daños sufridos por la contienda, bien por una explotación sin el mantenimiento necesario debido a la guerra. En 1939, el régimen de Franco se incauta de las líneas, realizando una explotación provisional de este medio de transporte esencial en aquel momento.

Ya, en 1941, se crea la nueva empresa estatal por la nacionalización de las anteriores compañías. A esta empresa se la denomina RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles).

Las compañías absorbidas fueron 19:

- 1.- Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1941)
- 2.- Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) (1856-1941)
- 3.- Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste (1928-1941). Procedente de MCP (Madrid, Cáceres y Portugal), incautada por el Estado el 8 de septiembre de 1928. Fue el primer intento de nacionalización de los ferrocarriles españoles a través del Estatuto Ferroviario de 1924.
- 4.- Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, debido a sus pésimos resultados económicos, ya había pasado a control del Estado en 1936, funcionando conjuntamente con la Compañía del Oeste.
- 5.- Cercedilla-Navacerrada
- 6.- Compañía del Ferrocarril Santander - Mediterráneo (1927-1941)
- 7.- Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.
- 8.- Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva
- 9.- Torralba-Soria
- 10.- The Granada Railway Ltd. (1894-1917) → Cia Caminos Hierro Granada (Baza-Guadix) (1917-1941)
- 11.- LBA – Lorca-Baza-Aguilas o GSSR (1885-1941)
- 12.- Valencia-Liria
- 13.- Silla-Cullera
- 14.- Bilbao-Portugalete
- 15.- Ffcc de Triano

R.E.N.F.E.



Evolución del logotipo de la empresa

Historia de RENFE

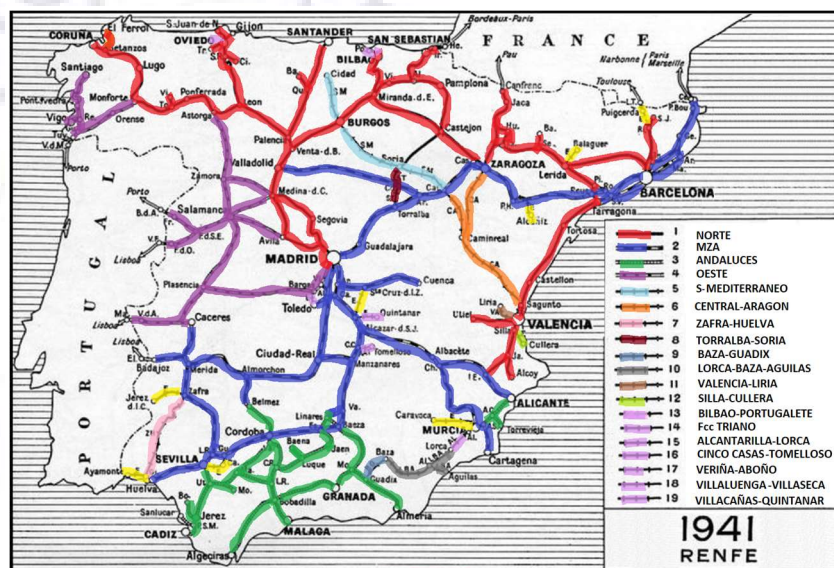
- 16.- Alcantarilla - Lorca
- 17.- Cinco Casas-Tomelloso
- 18.- Villaluenga-Villaseca
- 19.- Villacañas-Quintanar

Además, el Estado aportó las líneas:

- a) Murcia-Caravaca (-1941)
- b) Sevilla a Alcalá y Carmona,
- c) Lérida a Balaguer,
- d) Huelva a Ayamonte,
- e) Zafra a Jerez de los Caballeros
- f) Puebla de Híjar a Alcañiz (y Tortosa)
- g) Soria-Castejón
- h) Ripoll-Puigcerdá
- i) Villacañas-Sta Cruz de la Zarza

Todas las líneas eran de ancho ibérico (1668 mm), con la excepción de la Cercedilla-Navacerrada de ancho métrico.

Ya hubo un primer intento con la nacionalización de las compañías que luego formarían la Compañía del Oeste, y es que el Real Decreto-Ley de 8 de septiembre de 1928 faculta al Ministerio de Fomento de la época a incautarse de las líneas explotadas por MCP (Madrid-Cáceres-Portugal).



Ámbito de actuación de cada una de las 19 empresas nacionalizadas.

El déficit acarreado por la empresa (Se encontraba en estado de quiebra al no poder hacer frente a los pagos de los cupones de sus obligaciones) y las dificultades para mantener la explotación de la red, decantaron la operación por la que pasó a ser gestionada por el Estado. En la nueva Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España quedando agrupadas las siguientes líneas:

- Las procedentes de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal (Madrid a Cáceres y Valencia de Alcántara, y Plasencia a Astorga)
- Las de MZOV (Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo)
- La de Medina del Campo a Salamanca
- La de Salamanca a la Frontera portuguesa
- La de Santiago a Carril
- La de Betanzos a Ferrol
- La de Ávila a Salamanca

Para cuantificar el valor de las líneas se aceptó el figurado en los balances, del que, deduciendo el importe de las obligaciones pendientes de abonar, se obtuvo el saldo del rescate, que sería abonado por la Caja Ferroviaria, avalada por el Estado.

El Estado ofertó a la Compañía del Norte y a MZA la gestión de estas líneas, no existiendo interés por parte de ninguna de ellas, por lo que procedió a crear una empresa pública Ferrocarriles del Oeste de España.

En enero de 1931, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y del Sur de España (Andaluces) se niega a abonar los compromisos adquiridos con los obligacionistas, así como los salarios de los trabajadores. Solicita al Estado el aumento de tarifas, la supresión de servicios menos rentables y la concesión de una ayuda de 4,7 millones de pesetas, la cual ya les había sido denegada en meses anteriores. Andaluces había llevado una política de absorciones de otras pequeñas compañías regionales adyacentes, aumentando su red en un 50%, mientras que su capital tan solo lo hizo en un 25%. Por otro lado, existe una recesión importante en sus tráficos ferroviarios, lo que aceleró la crisis en la que estaba inmersa la Compañía.

Ante esa situación, el gobierno publica una Real Orden en 31 de enero de 1931 (Dictadura de Berenguer-Aznar como continuación a la de Primo de Rivera, siendo el Ministro de Fomento el abogado José Estrada y Estrada), en la que se obliga a la Compañía a cumplir las obligaciones con los trabajadores, así como la creación de una comisión para intervenir en la gestión económica de Andaluces. La comisión cesó a las pocas semanas de ser creada.

En 1933, ya en la 2ª República, Andaluces solicita de nuevo las cantidades necesarias para los abonos de los salarios de los trabajadores. Se crea de nuevo la comisión para la gestión de la Compañía. Esta propone al gobierno el rescate, pero sin documentar los motivos.

El 9 de mayo de 1936 se firma el Decreto que posibilita la incautación, basándose en la Ley de Ferrocarriles de 1877. Este era de carácter preventivo, ya que se dictaba “en previsión de una posible paralización total o parcial de servicio”, no ejecutándose la incautación material.

El día 25 de ese mes se produce la supresión del servicio “por falta de combustible”, motivo que faculta al gobierno la incautación de todas las líneas, material fijo y móvil, estaciones, almacenes, depósitos, talleres, oficinas y cuantos elementos y dependencias constituyeran la red. Todo ello sería entregado para su gestión a la Compañía del Oeste, fruto de la nacionalización mencionada con anterioridad.

En la nacionalización de 1941, Andaluces sería contada como una empresa diferenciada de Oeste a la hora de resarcir a los propietarios.

Las líneas (1440 km) que aporta esta compañía son:

- Sevilla a Cádiz
- Córdoba a Málaga
- Bobadilla a Granada
- Utrera a Osuna
- Osuna a La Roda
- Jerez a Bonanza
- Córdoba a Bélmez
- Murcia a Alicante
- Marchena a Valchillón
- Sevilla a Puerto de Sevilla
- Bobadilla a Algeciras
- Linares a Puente Genil
- Puerto de Santa María a Sanlúcar
- Linares a Almería
- Moreda a Granada
- Luque a Baena

Inicialmente mantiene la estructura heredada de las antiguas compañías, la cual se basaba en los límites territoriales establecidos por sus líneas, por lo que se solía hablar de la «zona Norte», la «zona MZA», la zona Andaluces, etc. Manteniéndose a los directivos de las compañías de forma temporal en la dirección de su zona.

Las primeras acciones de la nueva empresa ferroviaria fueron la reorganización del servicio ferroviario con el material útil disponible y la continuación de las obras paralizadas durante la contienda y reiniciadas con grandes penurias tras la misma, como fueron la electrificación de las líneas Madrid a Ávila y Segovia. de los que ya dimos cumplida cuenta en el artículo ([La electrificación del MAS \(Madrid-Avila-Segovia\)](#)).

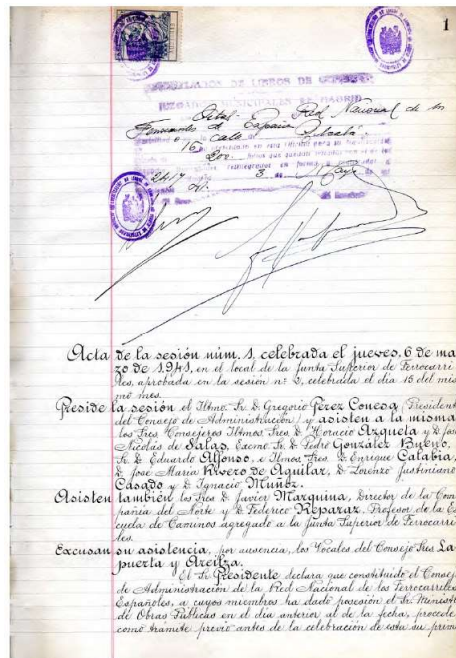
Mediante Orden Ministerial de marzo de 1940 se crea la Comisión de Estudios y Proyectos de Electrificación de Ferrocarriles. Sus funciones eran las de redactar un plan de electrificación de ferrocarriles, abarcando tanto el ancho ibérico, como el de vía estrecha. El trabajo de esta comisión se plasma en el Plan General de Electrificación de Ferrocarriles que proponía electrificar 2649 km en una primera fase, y 4181 en una segunda. La Comisión cesa al crearse RENFE, transfiriendo las competencias a la División Eléctrica de la nueva compañía.

La primera reunión de su Consejo de Administración se realiza el 6 de Marzo de 1941. En esta se define la organización, su funcionamiento y las competencias que tendrán sus órganos directivos hasta su promulgación por [Decreto del 11 de Julio de 1941](#).

También se crea en marzo de 1941 la Comisaría de Material Ferroviario, cuyas funciones serían las de llevar a cabo la reconstrucción y reparación del material ferroviario heredado. Se le encomendará la tarea de la normalización y unificación de este material, ya que comenzó a convivir material motor y remolcado de diferentes procedencias y características técnicas.

La “transición” entre los dos sistemas culminará el 1 de agosto con el nombramiento del primer director de RENFE, cargo que recaerá en Gregorio Pérez Conesa.

Las tareas principales encomendadas a Renfe serían reconstruir y unificar la red ferroviaria española. Ante la falta de recursos en la posguerra, una parte de la reconstrucción de la red ferroviaria se encomendó, mediante trabajos forzosos, a los prisioneros republicanos.



Primera página del Acta del primer Consejo de Administración.

