



La noticia:

Erupción del volcán Nevado del Ruiz.

La noticia ferroviaria:

Servicio de vídeo en los trenes.

Un símbolo de los tiempos :

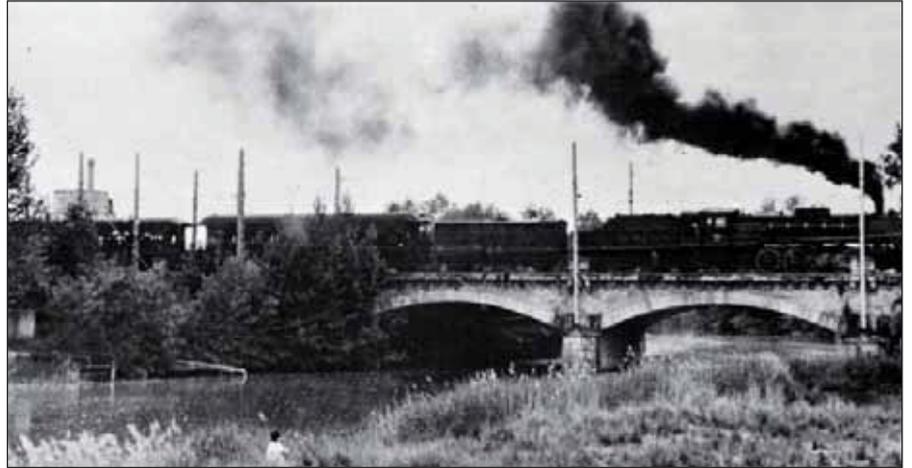
La heroína.

1985

En el 85 el programa infantil Barrio Sésamo fue el más visto en televisión. Los que eran niños entonces creían más a Coco al monstruo de las galletas, que a sus propios padres. Personajes como **Espinete**, **Don Pinpon** o **Epi** y **Blas** eran expertos pedagogos y sabían como nadie dejar clara la diferencia entre, por ejemplo, cerca y lejos.



Barrio Sésamo.



Tren de la Fresa y vídeo en el Talgo pendular.

crónica diaria

Precisamente lejos de toda de esa inocencia se encontraban muchos jóvenes que hacía pocos años que habían pasado esa etapa. La revolución juvenil de los 80 llegó con un arma letal en forma de viaje evasivo. La moda de la heroína había pasado en otros países por la aparición del SIDA y la hepatitis, pero no fue así en España donde enganchó y se cobró la vida de cientos de jóvenes. En 1986 había en España 125.000 heroinómanos. La cocaína también mantenía su popularidad entre los llamados 'yuppies' lo que propició la aparición de duras campañas publicitarias. Esloganes como "No metas las narices en la coca" intentaban disuadir del consumo.

Entre Barrio Sésamo y las campañas publicitarias, el Estado trata de educar como puede a una sociedad que entra a pasos agigantados en el camino de la modernidad. El 2 de agosto se aprueba en España la Ley del Aborto que permite la interrupción del embarazo en tres casos: violación, malformaciones en el feto o existencia de un peligro físico o psicológico para la futura madre.

Los atentados de ETA siguen azotando a España, pero el 12 de abril otro grupo violento causa el terror en Madrid. La organización integrista

Europa al fondo 1985

España se encontraba en las últimas fases de negociación para su incorporación a la entonces denominada Comunidad Económica Europea, la CEE. Ante la inminencia del ingreso, ya se empezaba a hablar de las consecuencias ferroviarias de la entrada de nuestro país.

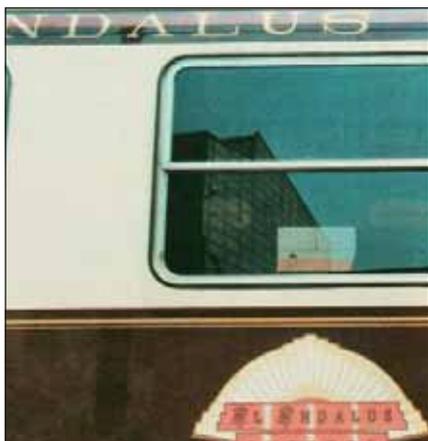
El status jurídico-financiero del sector ferroviario en la Europa -por poco tiempo- de los diez era objeto de análisis y debate, con conclusiones poco alentadoras ya que la constatación era que, como se ha venido a demostrar años después en materia de ferrocarril, el Tratado de Roma y la legislación que lo desarrollaba habían dejado casi todo por hacer.

Impulsar al ferrocarril para superar su crisis con respecto a

los otros modos de transporte terrestre era el objetivo, y sus soluciones, inevitablemente, debían pasar por la conciliación del "espíritu liberal que preside los mecanismos de la CEE con un cierto intervencionismo pragmático".

Metidos de lleno en ese debate, los sindicatos ferroviarios de toda Europa no veían muy halagüeño el panorama. Así en abril se manifestaron 5.000 sindicalistas ferroviarios -unos 350 españoles- en Bruselas, en defensa del ferrocarril y para reclamar ante los órganos del Mercado Común, una mayor protección del sistema ferroviario dentro de una política integral de transporte.

Mientras tanto, el Talgo Pendular Madrid-Vigo-La Coruña, estrenaba la primera instalación de vídeo en el tren, entraba en servicio la doble vía en el tramo Torralba-Ariza, Renfe batía su récord de venta anticipada por el sistema electrónico con 86.621 billetes en un día y se inauguraba el servicio del "Al Andalus Expreso", "un hotel de cinco estrellas sobre raíles de Renfe"



El Al Andalus.



El nuevo Museo del Ferrocarril.

Además, en Renfe se producía un relevo en la presidencia, a la que llegaba, **Julián García Valverde**, en sustitución de **Ramón Boixadós**, y la recién

nacida Fundación de los Ferrocarriles Españoles organizaba en la Universidad Menéndez Pelayo el seminario "El ferrocarril y el sistema de transporte: una opción de futuro".

Pero 1985 fue también año de otros gozosos nacimientos, muy ligados a la Fundación. Dos "criaturas" íntimamente relacionadas con ella y hoy mayores edad y pujantes a sus veintinueve años, el Museo Nacional Ferroviario de Madrid-Delicias, abierto el 19 de diciembre de 1984 pero que arrancó con su primer "ejercicio completo" en el 85 y el Tren de la Fresa que tras un intento fallido en la primavera, también del 84, se hizo realidad el 12 mayo del 85.

Entonces eran dos las máquinas de vapor -la Mikado 141 F 2111 del Museo y la 240 2215, "La Vaporosa" del Regimiento de Zapadores Ferroviarios de Madrid- Campamento- las asignadas para arrastrar de forma alternativa el tren con su furgón calderín serie VT 300.000 y sus cuatro coches "Costa" de MZA.

Entre las iniciativas de VIA LIBRE, el sorteo entre sus suscriptores de seis ordenadores personales Facit DTC, valorados en 400.000 pesetas -el primer ganador fue un ferroviario jubilado, ex agente en Vicálvaro-Clasificación-, y el lanzamiento de una campaña para obtener nuevas suscripciones que ofrecía regalos -bolsas, calculadoras, carteras y relojes- a los abonados que consiguieran suscriptores. □

1985

"Yihad islámica" se declara responsable de la gran explosión que tiene lugar en el restaurante "El Descanso" del pueblo de Barajas, frecuentado por personal estadounidense de la base aérea de Torrejón de Ardoz. Mueren 18 personas y otras 70 resultaron heridas.

En Italia, el problema nacional es la mafia. El juez **Falcone** acusa a 709 mafiosos en Palermo en el sumario más completo de la historia contra esta compleja organización.



Europa se enfrenta ahora al surgimiento de una sociedad mediática y masificada. La violencia entre los hinchas del Juventus de Turín y el Liverpool desencadena en tragedia el día que disputaban la final de la Copa de Europa. En las inmediaciones del estadio Heysel de Bruselas los hinchas británicos atacan a los italianos, que al huir derriban un muro de hormigón. Cuarenta personas mueren y aproximadamente doscientas resultan heridas.

Y desde Colombia una imagen da la vuelta al mundo. La niña **Omayra Sánchez** fue el icono de la tragedia de la erupción del volcán Nevado del Ruiz. El lodo sepultó a la niña que, pese a todos los esfuerzos, murió atrapada.

crónica diaria

Nace la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El 20 de febrero de 1985 se constituyó la Fundación de los Ferrocarriles Españoles como Fundación Cultural Privada. Dotada con un fondo social de 57,5 millones de pesetas de los que Renfe aportó cincuenta, y Feve los restantes siete y medio, fijó su sede en el Palacio de Fernán Núñez y se convirtió en la editora de VIA LIBRE.

Hoy forman parte de su patronato Renfe Operadora, Adif, Feve, EuskoTren, FGC, FGV, SFM, Metro Bilbao, Metro Madrid, TMB, la Asociación de Constructores Españoles de Material Ferroviario (Cemafe) y la Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional (Seopan).

Como fundación del Sector Público Estatal, tiene como fines fomentar el conocimiento y la utilización del ferrocarril y la investigación sobre el transporte y sus modos, velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico o artístico que guarden relación con ellos y difundir los aspectos culturales relacionados con el ferrocarril y los beneficios socio-económicos, medioambientales y de integración urbana de este medio de transporte.

En sus más de veinte años de actividad, la Fundación se ha convertido en un referente decisivo en los dos ámbitos entre los cuales sirve de intersección, el ferrocarril y la cultura. Los premios Antonio Machado, Camilo José Cela y Caminos de Hierro, la Biblioteca y el Archivo Histórico Ferroviario, los Museos del Ferrocarril, el Curso General de Transportes Terrestres, el programa Vías Verdes, la propia VIA LIBRE y un sinfín de actividades más dan fe de su labor. □