

La noticia:

Intervención en Banesto. Mario Conde va a la cárcel.

La noticia ferroviaria:

Aprobado el Plan Director de Infraestructuras, PDI.

Un símbolo de los tiempos:

Acampada en la madrileña "Castellana" por la donación del 0,7 del PIB a los países en desarrollo.

1993

Enero abre 1993 con una noticia a contracorriente: mientras la ex Yugoslavia vive en una constante barbarie y el nacionalismo asfixiante se cobra decenas de vidas diariamente, Checoslovaquia se separa pacíficamente en la llamada "revolución de terciopelo". La sesión da lugar a dos nuevos estados: La República Federal Checa y Eslovaquia.

En septiembre **Isac Rabin** y **Yaser Arafat**, presidentes israelita y palestino hablan también de paz en Oriente Medio. Con la mediación de EE. UU. acuerdan la retirada israelí de Gaza y Jericó en una de las últimas decisiones de consenso que se han tomado en este conflicto.

En España la corrupción suma y sigue. La crisis económica aprieta y no se salvan ni los sindicatos, ni el gobierno, ni los empresarios. La suspensión de pagos de la sociedad IGS, vinculada a la cooperativa PSV y al sindicato UGT, provoca una crisis que se salda con el retraso en la entrega de viviendas, aunque se mantienen los precios por debajo de mercado.

Mientras UGT lidia con el conflicto urbanístico, **Juan Guerra**, que había sido condenado a un año de prisión y 15 millones de multa por delito fiscal, es absuelto por la Audiencia de Sevilla.

En diciembre el Banco de España interviene Banesto, destituye a su presidente **Mario Conde** y fuerza la sustitución de todo su equipo. Meses más tarde el banquero y su segundo, **Arturo Romani** darían con sus huesos en la cárcel de Alcalá Meco acusados de estafa y falsificación de documentos pero **Conde** vuelve a la calle tras pagar una fianza de 1.000 millones de pesetas.

Y mientras **Conde** se sacude el bolsillo para dormir en su casa, cientos de jóvenes de toda España plantan sus tiendas de campaña durante 45 días en el madrileño Paseo de la Castella-



El auge de los transportes urbanos tuvo su reflejo en la revista.

1993 Trajeron cola

El Ave seguía trayendo cola y VÍA LIBRE celebraba su primer aniversario con un nuevo número especial. Era hora de los primeros balances y éstos no podían ser más positivos, la propia presidenta de Renfe, **Mercè Sala** se mostraba sorprendida de la magnitud y la rapidez del éxito que la revista llamaba en su portada "El triunfo del AVE".

Ese éxito de la nueva línea contribuyó decisivamente a que la cuota de mercado del ferrocarril en viajeros creciera en 1992 tras cuarenta años de pérdidas. El AVE, y el imparable

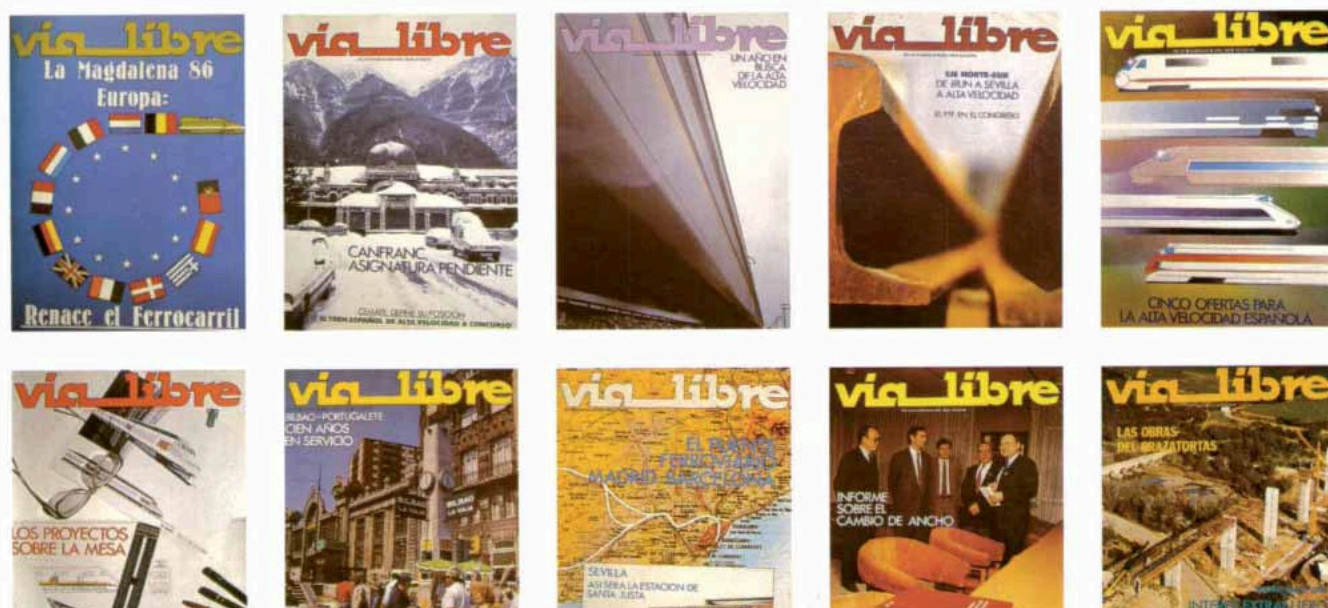
crecimiento de las cercanías que transportaron a 310 millones de viajeros con un crecimiento anual del 17 por ciento.

Por su parte Feve, lanzaba una iniciativa que también traería cola. Proponía el acondicionamiento de 110 kilómetros de antiguas líneas ferroviarias en desuso que discurrían por zonas de valor paisajístico y ecológico. Para estudiar esa posibilidad, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes creó una comisión con una dotación presupuestaria de 2.000 millones de pesetas.

Así nació el Plan Nacional de Recuperación de Infraestructuras Abandonadas de los Ferrocarriles, Canales y Cañadas del que derivarían las Vías Verdes. En junio de aquel año un seminario denominado "Vive la Vía", celebrado en Gijón, confirmó que en relación con el turismo y el medio ambiente, los ferrocarriles en desuso también tenían mucho

Todo lo que quiera saber sobre el tren ¡¡¡ Búsquelo en Vía Libre!!

Amparo Suárez



Tras más de cuatro décadas de vida, la revista ha cambiado mucho, realmente como ha cambiado España y los españoles. Su audiencia también se ha transformado y han pasado a integrar las filas de sus lectores, además de los iniciales trabajadores de Renfe (ahora de Renfe Operadora y Adif) y los aficionados al ferrocarril, gentes de lo que llamamos el "sector ferroviario", una denominación que si no nació en VÍA LIBRE -posiblemente sí-, se consolidó en ella.

Desde el principio, la revista tuvo el acierto de enviarse al domicilio de los ferroviarios y de ser pagada, si bien simbólicamente, lo que tenía dos ventajas: por un lado, convertirla en una revista de la familia no sólo profesional, y que al pagarla, los suscriptores la valoraran más y la consideraran propia, puesto que contribuían a su mantenimiento. También son constantes, que VÍA LIBRE ha mantenido, su capacidad de adaptarse a los tiempos -quizá ahí se encuentra el secreto de su larga vida- y la modestia de medios con que se ha editado, algo que ya ponía de relieve su primer su director, un histórico del periodismo español, **Victoriano Fernández Asís**, que contaba en una entrevista para celebrar los 25 años de la publicación, después de calificar de felices aquellos tiempos, que "era modesta en cuanto a los medios".

Esa ha sido una tónica de la revista, que siempre se ha editado -creo que sigue haciéndose- con pocos medios, con una plantilla ajustada y, así, ha conseguido que lo que en principio podría haber sido un inconveniente, al final, se

haya convertido en su principal virtud, que le ha llevado a contar con profesionales preparados, muy especializados en su trabajo.

Los primeros años.

En los primeros años, el ferroviario, "el agente de la Renfe", recibía a través de VÍA LIBRE una visión amable del ferrocarril de la época, de las noticias de su empresa (entonces existía un sentimiento de pertenencia que ha desaparecido) y un buen número de páginas dedicadas a lo que se podría denominar vida social del ferrocarril, que permaneció mucho tiempo, con gran peso dentro de la publicación, y que mantuvo su nombre "Por toda la Red" hasta que dejó de editarse, cuando la revista se orientó hacia el exterior de Renfe.

El valor principal de "Por toda la Red" era que además de noticias, comunicaba personas. El ferroviario era un colectivo con fuerte movilidad, como bien explicaba **Fernando Fernández Sanz**, en el número 323 de Líneas del Tren, cuando hablaba de la Primera Reglamentación de Trabajo en Renfe "El oficio del ferroviario fue, desde el principio, uno de los pocos sometidos a un régimen de movilidad que, a lo largo de los años, podía suponer haber trabajado en localidades separadas a veces por cientos de kilómetros, pero en las que los ferroviarios no se sentían ajenos porque encontraban, al llegar a esas nuevas localidades, profesionales en sus mismas condiciones que inmediatamente les aco-



gían sin reserva". Esta realidad hacía que pasados los años, las páginas de "Por toda la Red" se convirtieran en un improvisado ¿dónde está...? y que la noticia de una jubilación en Jerez fuera comentada en Castejón, e incluso sirviera para reanudar un vínculo de amistad perdido.

En estas páginas tenían cabida, en la primera etapa, casi todo lo relacionado con el ferroviario -laboral y personal- desde sus iniciativas de mejora, hasta sus actos meritorios, el nacimiento de sus hijos, las comuniones... Con el tiempo, algunos de estos aspectos más centrados en la vida familiar desaparecieron y quedaron los profesionales.

Sorprendentemente, una sección que siempre contó con aceptación y nunca faltaron cartas era el Consultorio Jurídico, al que se sometían toda clase de dudas sobre reglamentación o cuestiones laborales, y durante mucho tiempo, también con aceptación se mantuvo la Biblioteca de los Suscriptores, un sorteo de libros de la editorial Espasa Calpe, entre los "socios" de la revista.

Por lo que se refiere a la información, en los primeros años, VÍA LIBRE tuvo un carácter más institucional en el que los dirigentes de Renfe tenían un papel informativo destacado. Muchos de los personajes que entonces aparecían en fotos y noticias, fueron luego ministros en la transición, e incluso uno, **Calvo Sotelo**, presidente del Gobierno.

Pese a la fuerte presencia institucional VÍA LIBRE de aquella época era una revista amable, montada un poco como un cajón de sastre en el que cabía casi todo, lo mismo la puesta en marcha de la línea del Madrid-Burgos, que el tren herbicida o la elección del niño más simpático. Contaba con firmas ilustres, que escribían comentarios y artículos, un poco al estilo de la página 3 de ABC.

En los 70, VÍA LIBRE era una revista de actualidad con reportajes ferroviarios, más que una revista ferroviaria, incluso durante una época llevó una crónica de deportes y las primeras secciones fijas, teatro y televisión, viajes, filatelia y cine. Desde mediados del 72, VÍA LIBRE dispuso de un cuademillo central de ocho páginas a color. Algo que ahora puede resultar chocante, pero que en la época suponía un incremento de coste a considerar, y que hacía que se valorara cuidadosamente, en qué reportajes se "ponía" el color. 'Por toda la Red' se convierte en esta época en un suplemento con su propia estructura y cabecera.

Vía Libre y la cultura.

En 1973 empezó una serie emblemática 'el Ferrocarril en la pintura' que se inició con un texto de Andrés Berlanga, y que creó una estructura que se mantuvo durante toda la serie, que perduró a lo largo de los años y que es difícil entender por qué nadie la ha recopilado todavía y publicada como libro.

La contribución de VÍA LIBRE a la divulgación cultural se ha resaltado poco y ha sido siempre importante, con trabajos muy dignos, que han permitido acercar autores conocidos y no tanto, pintores, y en general todas las Bellas Artes. Faceta cultural, en la que **Gonzalo Garcival**, tiene un papel muy destacado.

En esos años 70, la revista siguió evolucionando. Se hizo cada vez más ferroviaria, centrandose mejor los reportajes en

el ámbito del ferrocarril, ampliando su cartera de expertos con otra firma de prestigio, la de **Ángel Maestro**, uno de los hombres que más saben de tracción vapor y, aunque se salga de lo ferroviario, también de la extinta Unión Soviética.

Llegaron los 80.

A finales de los 70, VÍA LIBRE empezó a internacionalizarse a la vez que se hacía más ferroviaria y menos de actualidad, si bien manteniendo una faceta cultural y de encuentro, que en mayor o menor espacio, permanece hasta ahora.

En abril de 1986 VÍA LIBRE pasó a ser editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, dejando su condición de revista de Renfe, con lo que se creó la necesidad de encontrar un ámbito diferente para la publicación.

Coincidió todo con que, a mediados de los 80, el ferrocarril español inició un camino de modernización tecnológica y de gestión, con grandes inversiones, la alta velocidad y el desarrollo de las cercanías. Al mismo tiempo, y como consecuencia, el sector de fabricación ferroviaria en todos sus ámbitos experimentó un apogeo como no había vivido en muchas décadas, y VÍA LIBRE decidió no quedarse al margen. Comenzó una andadura llena de incógnitas para la revista y quienes la hacían, aunque finalmente resultó una etapa de una vitalidad enorme desde el punto de vista profesional.

La revista dio comienzo a otro rumbo y recibió impulsos nuevos, como el de **Antonio Ruiz del Árbol** que aportaba una visión externa de la realidad del ferrocarril, que ayudó a mirar con otros ojos, los temas que se trataban. Se empezó a hablar con las empresas, a buscar información y fuimos los primeros sorprendidos de conseguir, en tan poco tiempo, penetrar en el sector, hasta que poco a poco Vía Libre se convirtió en su publicación. Se lo debe, en buena medida, a la alta velocidad, los concursos abrieron puertas que de otra forma hubieran quedado cerradas, y también a que desde Renfe, el responsable de la alta velocidad, **Leopoldo Iglesias**, nunca puso objeciones a que se hablara de la construcción y desarrollo del proyecto, una transparencia informativa que permitió a VÍA LIBRE ser interesante para la audiencia.

Fue realmente apasionante seguir, paso a paso, porque así se hizo, el desarrollo de la línea Madrid-Sevilla, las inquietudes de los constructores de material, de los fabricantes de equipos y la pugna por alzarse con los contratos.

Pero, además, fue muy ilustrativo ver como las principales multinacionales ferroviarias se implantaron en España en aquel momento; cómo cambió el tejido industrial ferroviario, cómo desaparecieron las empresas públicas de fabricación, llegaron las nuevas tecnologías y, una parte se fabricó en España; las compras de empresas, las ventas, las absorciones... cómo nacieron las cercanías que ahora conocemos y que llegaron, a mediados de los 90, a ser calificadas como las mejores de Europa, que es decir las del mundo... La combinación de una revista especializada y técnica de carácter sectorial con el de publicación para aficionados se mantiene ahora en las páginas de la revista... Todo lo que quiera saber sobre esto y mucho más, lo puede encontrar, sin duda, en VÍA LIBRE. □



En Bilbao, el Plan Intermodal de Transportes Bilbao Ría 2000 cambiaba la ciudad.

1993

que aportar. En esa línea, VÍA LIBRE abrió en septiembre su sección "Vías Verdes".

De Feve también llegaba otra iniciativa trascendente, el Plan Intermodal de Transportes en el área central de Asturias con el tiempo serviría para cambiar la imagen de Oviedo cambiando lo que se llamaba el "Cinturón de Hierro" formado por líneas férreas por lo que hoy es el "Cinturón Verde".

En Bilbao, también de la mano del ferrocarril se preparaba un vuelco de la estructura urbana y de la imagen de la ciudad. Era el Plan Intermodal de Transportes Bilbao-Ría 2000. Una nueva avenida sobre las vías entre Olaveaga y Abando y actuaciones en Abandoibarra y Amézola liberarían más de 500.000 metros cuadrados -un 10 por ciento de la superficie del municipio- para "una nueva ciudad".

En Barcelona, otro Plan Intermodal de Transportes ponía de acuerdo a las tres administraciones y proyectaba invertir 315.000 millones de pesetas en ferrocarril, al mismo tiempo que GEC Alstom, FCC y la Corporación Española de Transporte proponían una línea de metro ligero entre la Diagonal y el Bajo Llobregat, hacia Cornellá, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern.

Pero entre todos los planes, el primero era el PDI (Plan Director de Infraestructuras) que el Ministerio lanzó con un presupuesto ferroviario de 2,9 billones de pesetas y que pretendía especializar el ferrocarril, consolidar la red, priorizar el mantenimiento, disminuir los tiempos de viaje, potenciar la intermodalidad y coordinar la oferta con la de los demás modos.

En Madrid se comenzaba a hablar de la Operación Chamartín que también traería cola, "la operación de integración urbana más importante que se realiza en la actualidad, un proyecto que contribuirá a la mejora del servicio ferroviario y que ayudará a planificar el crecimiento urbanístico", y la Comunidad manejaba su Plan de Ampliación del Metro para el período 1994-2001, con una inversión prevista de 116.000 millones de pesetas.

En cuanto al nexo ferroviario entre Madrid y Barcelona en alta velocidad, se retrasaba la previsión del comienzo de las obras hasta el último trimestre de 1994 cuando se esperaba que estuvieran concluidos los proyectos constructivos del Zaragoza-Lérida.

VÍA LIBRE, que ante el auge de los proyectos de transporte urbano inició en febrero la publicación de una sección específica denominada "Vía Urbana", superaba la situación de provisionalidad en su dirección con el nombramiento para ese puesto de **Pedro Miguel López**, poco después de que en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles accediera a la dirección **Carlos Zapatero**, sustituyendo a **Jesús Sanz**, y con el proyecto de integrar a todas las empresas ferroviarias en la Fundación.

Para el nuevo director de Comunicación de la Fundación y de VÍA LIBRE, el objetivo marcado era "expandir al máximo una imagen de modernidad, eficacia y compromiso de la Fundación con el futuro del ferrocarril en nuestro país" y conseguir que la revista se ocupara fundamentalmente de "las novedades e ideas emergentes en el campo ferroviario, de forma que se consiga el mayor alcance posible entre la opinión pública". □

na, frente al Ministerio de Economía y Hacienda para pedir al gobierno que destinara el 07 por ciento del producto interior bruto a ayuda para países en desarrollo. La propuesta no prospera pero edosio- na un nuevo agente social: las organizaciones no gubernamentales (ONG).

La sequía aprieta aún más el yugo de la crisis, provoca cuantiosas pérdidas para los agricultores y deja imágenes de llanuras desiertas de tierra cuarteada.

Así está España en el 93: seca y empan- tanada en sus propios problemas. Todo ello no impide al PSOE hacerse en junio con la cuarta victoria consecutiva en las elecciones nacionales.

El padre del Rey, don **Juan de Bor- bón**, el heredero que nunca reinó, fallece



Sequía en España.

en abril a causa de un cáncer de laringe. Tras años de exilio en Estoril (Portugal) durante la dictadura franquista, logro vivas las expectativas de la restauración monárquica, proyecto que vio realizado en su hijo.

En la televisión los rostros de tres niñas aparecen sin descanso. Son **Miriam García, Desiré Hernández y Antonia Gómez**, las niñas de Alcañes. La aparición de sus cuerpos destrozados tras 76 días de búsqueda puso los pelos de punta a los españoles.

La tragedia coincidió con el secuestro de la madrileña Anabel Segura, y ambos sucesos alimentaron el 'boom' televisivo de los 'reality show' y motivaron de programas especiales y un desfile de familiares y amigos que convirtieron los secuestros y sus desenlaces en un deprimente fenómeno mediático.

El caso de las niñas de Alcañes se resuelve con dos detenidos: **Miquel Ricart y Enrique Anglés**; ambos apuntaron a Antonio Anglés como autor material de los asesinatos. **Anglés** sigue aún hoy huido de la justicia.