



La noticia:

Seis etarras condenados a muerte en el "Proceso de Burgos"

La noticia ferroviaria:

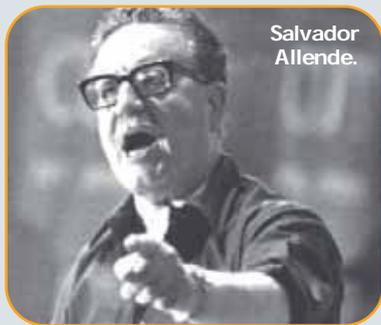
Variante Chorro en la línea Córdoba - Málaga con un 70 por ciento de túneles

Un símbolo de los tiempos:

"La canción de la alegría", versión rock.

1970

En 1970 Chile abre un nuevo capítulo en su historia con la llegada de **Salvador Allende** al poder. Era el primer dignatario socialista chileno del siglo XX que llevaría a cabo una política de nacionalizaciones en la economía.



Salvador Allende.

Estas y otras noticias políticas abarrotaban las secciones nacionales e internacionales de todos los diarios. Pero en la crónica cotidiana de los ciudadanos estos titulares cobraban una importancia distinta. Las conversaciones a la hora del vermut se nutrían más a menudo de otros temas.

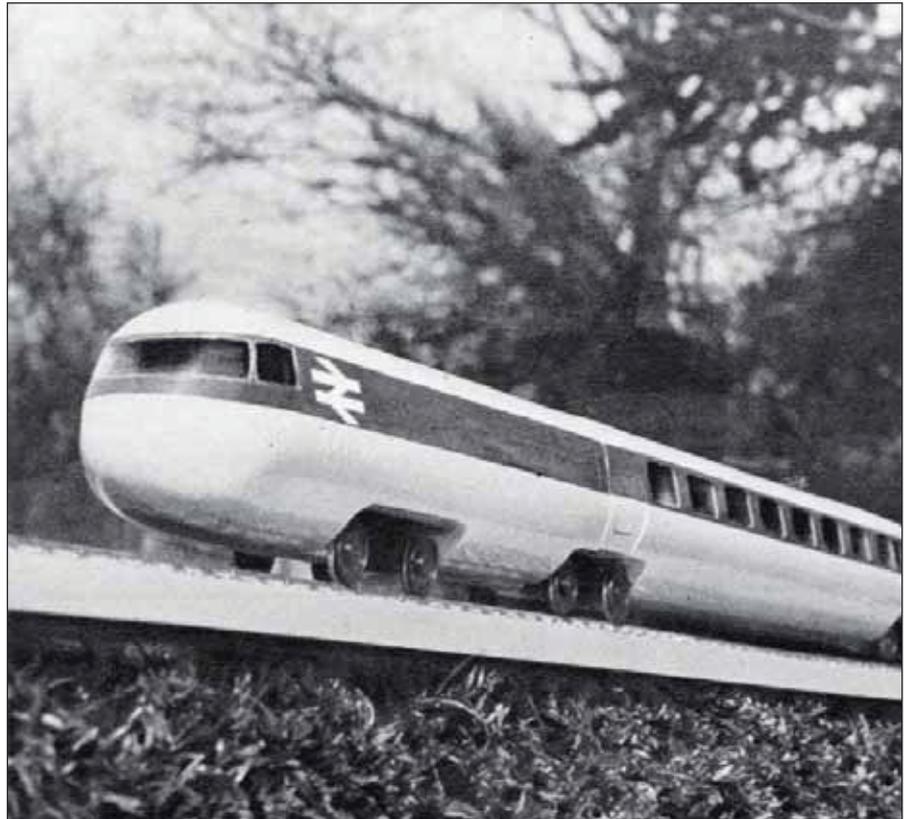
En el 70 los nombres más oídos entre caña y caña fueron **Pelé**, **Miguel Ríos** y su



Julio Iglesias se presentó a Eurovisión.

"Himno de la alegría" **Julio Iglesias**, se presentó a Eurovisión con la canción "Gwendolyn" y **Ángel Nieto** que sube a lo más alto de la cima proclamándose campeón de mundo de motociclismo en 50 centímetros cúbicos y subcampeón en 125.

Aquel año la final del mun-



Los británicos proyectaban el APT par circular a 240 km/h.

Deprisa, 1970 deprisa

El ferrocarril no paraba. Los setenta que ya se acercaban serán los años en los que se sientan los cimientos de la actual época dorada del ferrocarril en la que la velocidad era el reto, "deprisa, deprisa", su consigna. Así VÍA LIBRE, desde la que los príncipes de España saludaban a todos los ferroviarios en el número de enero, anunciaba la buena nueva de la velocidad, el desafío de la década de los años 70.

Los británicos pensaban en su APT (Advanced Passenger Train) para circular a 150 millas por hora en líneas con o sin electrificación y los estadounidenses presentaban el prototipo de un monorraíl magnético, el LIM, que podía superar los 400 kilómetros por hora. Los japoneses ya podían hablar de realidades en el terreno de la alta velocidad y los franceses se acercaban a ella a marchas forzadas desde los turbotrenes.

En España, más modesta-

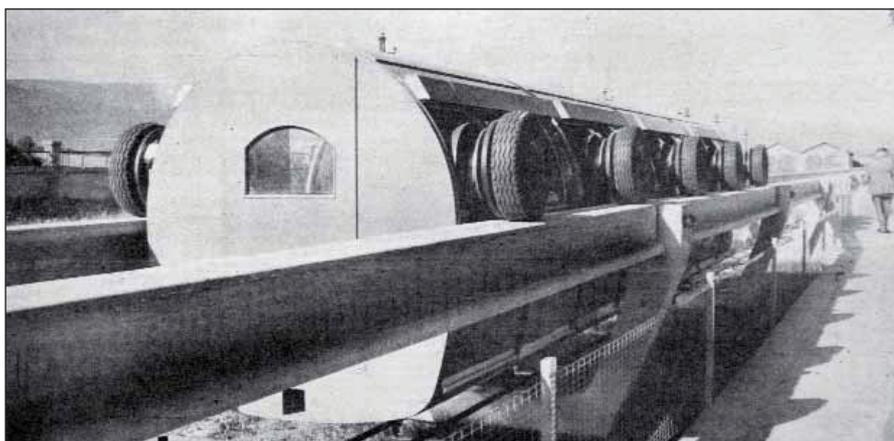
mente, se iba también deprisa. Se trataba de mejorar infraestructuras, parque de trenes y servicios para homologar nuestro ferrocarril al nivel que muchos de nuestros vecinos ya habían consolidado y en ese terreno se iban consiguiendo avances significativos y se proyectaban otros.

El Plan de Modernización seguía su curso. Ya se habían renovado 2.801 kilómetros de vía, otros 4.510 kilómetros se habían electrificado, el número de agentes se había reducido de los 119.000 de 1965 a los poco más de 88.000 de 1970, las velocidades máximas habían pasado de 100 a 120 km/h y se había multiplicado sustancialmente el transporte de mercancías en contenedores.

También en 1970 se afrontaba la modernización del ferrocarril Málaga-Fuengirola y se comenzaba la renovación de la vía entre Manzanares y la capital malacitana, se instalaba la doble vía en el trayecto Montmeló-Granollers Centro-Palautordera-Cardedeu y la nueva variante entre los kilómetros 291 y 301 de la línea Madrid-Valencia de Alcántara que con ocho puentes y siete túneles permitía superar las zonas inundadas por el embalse de Alcántara.



La variante para salvar el embalse de Alcántara.



Goicoechea probaba su prototipo de ten vertebrado.

Algo similar hubo de hacerse en El Chorro, en la línea Bobadilla-Málaga, para salvar la inundación producida por el embalse del Guadalhorce-Guadaleba, que afectó a un tramo de 12.640 metros en el que hubieron de construirse cuatro túneles y un viaducto de siete tramos de 20,8 metros de luz cada uno.

En Barcelona, se trabajaba en la nueva estación de Sants y los enlaces ferroviarios de la ciudad que tendrían apeaderos de nueva construcción en Vilanova, Clot, Paseo de Gracia, San Andrés-Condal, San Andrés-Arenal, Plaza de Cataluña y Torre Baró.

En Madrid, mientras tanto, se cerraba el ferrocarril de vía estrecha a Navalcarnero y, en paralelo, se adjudicaban las obras de construcción del ferrocarril de enlace del suburbano con Móstoles, pasando por Alcorcón y San José de Valderas.

En el terreno social, Renfe extendió la prima de productividad a 56.000 agentes que no disfrutaban de ella, según VIA LIBRE -cada vez más atenta a temas "sindicales" en el sentido que entonces tenía el término- con el objetivo de "incrementar la productividad y las remuneraciones

de los agentes, dentro de su jornada normal de trabajo"

Al logro se llegó tras trabajos en los que "El ministro de Obras Públicas, el presidente del Consejo de Administración, el director general, el director social, el presidente del Sindicato Nacional de Transportes y la Presidencia de la Sección Social Central del mismo" tuvieron la mejor disposición hasta hacerlos llegar a feliz término.

Además de todo ello, VIA LIBRE se preocupaba por las finanzas de sus suscriptores, si bien de un modo peculiar. En asociación con la diosa Fortuna, en cuyas manos dejaba el beneficio que podrían obtener los "socios" de la revista, como muchos todavía hoy se califican, ésta.

Así, la revista remitía una participación de 250 pesetas del número 54205 para el sorteo del Niño de la Lotería Nacional a todos aquellos cuyas tres últimas cifras del número de suscriptor hubieran coincidido con las tres de la terminación -536- del número premiado con el gordo en el sorteo de Navidad. No hay constancia de que el complicado multisorteo produjese premios en metálico para los suscriptores. □

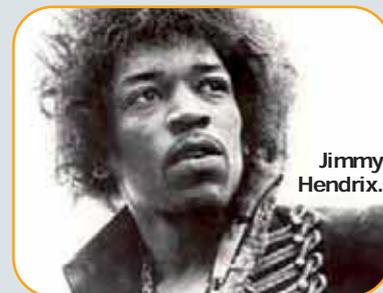


Edson Arantes do Nascimento, Pelé.

dial fue divertida y brillante. Brasil se impuso por 4 goles a 1 sobre Italia en el estadio Azteca de México. **Pelé** fue el héroe de partido y es reconocido mundialmente como mejor jugador del planeta. Un auténtico "rey" del balón.

La sección nacional sigue diariamente el curso del "proceso de Burgos". Las peticiones de demencia se repiten y desde el mismo gobierno se aconseja al generalísimo que indulte a los acusados. Finalmente la pena de muerte es conmutada por la cadena perpetua.

Y en el espacio el Apolo XIII envía un



Jimmy Hendrix.

mensaje que da la vuelta al mundo: "Houston: tenemos un problema". La nave perdió uno de sus módulos y sus tres tripulantes perdieron el control de la máquina. Afortunadamente consiguen amerizar sanos y salvos en el océano Pacífico.

Mientras en el deporte llegan a la cima nuevos mitos, el mundo musical es tocado y hundido. El 10 de abril **Paul McCartney** abandona los **Beatles**, lo que provoca la disolución del grupo dos meses más tarde. La noticia llega por sorpresa y resulta inexplicable porque su éxito comercial era en ese momento inmejorable. Como dijo el polémico **Lennon**: "Soy más conocido que Jesucristo".

El rey de la psicodelia, **Jimi Hendrix** también desaparece cuando está en lo más alto. El mejor guitarrista de todos los tiempos para muchos, muere de sobredosis a los 28 años. Lejos de ser olvidado, la leyenda de **Hendrix** sigue creciendo.

La noticia:

Pakistán se divide y nace Bangladesh

La noticia ferroviaria:

Renfe publica los mejores resultados económicos de su historia.

Un símbolo de los tiempos:

La naranja mecánica.

1971

Empieza el año con la muerte de la diseñadora francesa **Coco Chanel**, una pionera en el mundo de la moda que ha marcado el mundo de las pasarelas hasta nuestros días

Por primera vez el Príncipe **Juan Carlos** viaja de forma oficial a EEUU en calidad de sucesor a Rey de España. Causó una gran impresión a la prensa norteamericana, pero lo más destacado fueron sus declaraciones, en las que se atisbaba cierto espíritu reformista y democrático: "El Rey debe representar a todo el pueblo".

Y en estados Unidos finaliza el mes de enero con la muerte de los tripulantes del "Soyuz 11". La nave había batido el record de permanencia en el espacio y se había inaugurado la primera estación MIR. Sin embargo tras el aterrizaje se descubre la tragedia. Los astronautas habían muerto a causa de un fallo en la presión de la cápsula.

Bangla
Desh.



Pakistán Occidental lleva a cabo sangrientas jornadas contra Pakistán Oriental para controlar un brote de separatismo. Los territorios formaban parte del antiguo Imperio Británico. La nación constaba de dos territorios separados por más de 2000 kilómetros Pakistán Occidental y Oriental. En su parte oriental estaban naciendo movimientos secesionistas que, al revés de lo que se pretendía, fueron avivados por las "jornadas de represión. Fueron días de infamia para el pueblo de Bangladesh.

Los presidentes de Libia, Egipto y Siria firman el documento por el que se crea la Federación de Repúblicas Árabes

Desde el 26 del mes de octu-

1971 Treinta años de Renfe

En 1971 se consolidaba en VIA LIBRE el modelo de revista que comenzó a gestarse meses atrás, con un equilibrio entre la información general y la puramente ferroviaria, de contenido técnico, profesional y social. El diseño se adaptó a los tiempos y, manteniéndose el logotipo, las portadas alternaban los dibujos levemente modernos con las tradicionales imágenes de ferrocarril y la fotografía empezaba a tener más peso en las páginas.

Un sumario elegido al azar en los números del año, explica el equilibrio en los contenidos de la revista. Del lado ferroviario se publicaban artículos sobre el primer año de **Gonzalo Fernández de la Mora** en el Ministerio de Obras



Renfe alcanzaba el 95 por ciento de regularidad de tráfico en 1971.

Públicas, el transporte "acelerado" de mercancías, el congreso Morop, la modernización de los puestos de mando, el Colegio de Huérfanos, la nueva estación de Redondela, un poeta ferroviario y las actividades de la Asociación Turística de Ferroviarios, además de las secciones Historia del Ferrocarril, Por toda la Red, Sugerencias del Personal y Consultorio Jurídico.

Del lado de la información general, el número se presentaba con un reportaje sobre la segunda revolución de las computadoras, crónica nacional, crónica deportiva -a cargo de **Antonio Valencia-** "Treinta días del Mundo", artículos de creación literaria, y las secciones de filatelia, libros, música, caza y pesca, humor gráfico y pasatiempos, a las que se sumaba la dedicada a la mujer, "Eva 71", decantada hacia la moda y la belleza, lejos de aquellos consejos de hogar de la primera época de la revista.

A caballo entre ambos bloques, las crónicas de Estados Unidos -**José María Carrascal** era el corresponsal-, Francia, Alemania e Inglaterra y la sección "Otros países, otras noticias". Todo ello en 66 páginas, más cubiertas, con precio de 10 pesetas ejemplar y tirada media de 69.622 ejemplares.

Estas cifras no fueron las del número extraordinario que con motivo del trigésimo aniversario de Renfe se elaboró en julio de aquel año -146 páginas y 25 pesetas- y que junto a la exposición "Presente y Futuro del Ferrocarril", exhibida en distintas poblaciones españolas, constituyó uno de los hitos del aniversario.

La celebración del aniversario de Renfe cuyos logros sociales económicos y técnicos eran evidentes, vino a reforzar los conseguidos desde 1964 y los que aún restaban por conseguirse, con el Plan de Modernización que continuaba su andadura, ahora con el espaldarazo político de verse incluido en primera línea de los Planes de Desarrollo, merced a la Ley de "Revisión y adecuación al ámbito temporal de los planes de desarrollo, del Plan de Modernización de Renfe y medidas financieras relacionadas con la aportación del Estado".

Como consecuencia de ello se aprobó el "Plan de la Renfe, 1972-1975", con un presupuesto de inversiones de 54.198 millones de pesetas de los que 15.000 provendrían de un nuevo préstamo del Banco Mundial. La inversión permitiría la

Plasser & Theurer

Plasser Española

TRAYECTORIAS DE ÉXITO



500

Números editados por Vía Libre

Máquinas Plasser & Theurer vendidas en España

40

Años de publicaciones de Vía Libre

Años de presencia de Plasser & Theurer en España

Enhorabuena Vía Libre !

Plasser & Theurer
Johannessgasse 3
A-1010 Viena (Austria)
Tel. 00 43 1 515 72-0
Fax. 00 43 1 513 18 01

E-mail: export@plassertheurer.co.at

Plasser Española, S.A.
Estación de Clasificación s/n
E-28290 Las Matas (Madrid)
Tel. 91 630 03 62
Fax. 91 630 46 94

E-mail: direccion.general@plasser-esp.com

1971

bre y durante 23 días, entra en erupción el volcán Teleguía en la isla de La Palma, que arroja 40 millones de metros cúbicos de magna. Miles de personas que viven en los alrededores tienen que ser evacuadas ante la magnitud de la catástrofe.

El mismo día la ONU aprueba el ingreso de la República Popular China a la organización.

En el mes de noviembre, una protesta en Vancouver (Canadá) contra las pruebas nucleares en EEUU se convierte en el germen de la agrupación ecologista Greenpeace.

El régimen de **Franco** se enfrenta a serios problemas en relación con su obsesión por limitar la libertad de expresión. En noviembre cierra el periódico "Madrid", que se atrevía a lanzar leves críticas y se suspende la revista "Triunfo" que se convertirá en un símbolo de la época de la transición.

En diciembre, Bangladesh, de religión hindú, declara la guerra a Pakistán, musulmana. Se declara independiente y emprendió con el apoyo de India una guerra que duró 14 días y que terminó con la separación de su vecino musulmán y el nacimiento de Bangladesh.

El poeta chileno **Pablo Neruda** recibe de manos del Rey de Suecia el premio Nobel de Literatura. Su obra, una de las más importantes y amplias en lengua castellana, le otorga una fama mundial, especialmente en España y en Latinoamérica donde ya en 1924 conquistó a sus lectores con "Veinte poemas de amor y una canción desesperada".



Con la nueva matriculación la 8928 pasó a ser la 289-028-3.

renovación de 5.163 kilómetros de vía, la supresión de 970 pasos a nivel, la construcción de nuevas estaciones y terminales, la adquisición de 54 locomotoras diésel y 42 eléctricas, 84 automotores, 3.381 contenedores y 803 vagones y la electrificación de 698 kilómetros de vía.

Todo ello vendría a mejorar los resultados de la empresa que ya en aquel año presentó sus mejores resultados de la historia con 164,4 millones de viajeros transportados, 9.260 millones de toneladas/kilómetro en mercancías, una regularidad de tráfico del 95,62 por ciento, la menor accidentalidad laboral y el mayor número de kilómetros de vía renovados en un ejercicio, concretamente 900.

Pero además se afrontaban obras de soterramiento del ferrocarril en Sabadell, la modernización -cambio de motores incluido- de los trenes TAF, se inauguraban la variante de Casar de Cáceres, y las renovaciones de vía, las nuevas estaciones de Cercanías de Barcelona, de Cardedeu y Sant Celoni, y los nuevos servicios de electrotrenes, todo ello en Cataluña.

Renfe implantó, a partir del primero de septiembre de aquel año el nuevo sistema de matriculación de material motor de acuerdo con las reglas de la UIC y exigida por la creciente utilización de ordenadores en la gestión y el tratamiento de la información en el ámbito del ferrocarril. **Justo Arenillas**, por entonces ya colaborador habitual de la revista, detallaba el nuevo sistema que daba a cada unidad un número de doce cifras y del que quedaban excluidas las locomotoras de vapor, abocadas ya a desaparecer en breve.

De fuera nos llegaba el proyecto del túnel bajo el Canal de la Mancha cuyos estudios de "factibilidad" continuaban realizando SNCF y BR y apuntaban a un viaje entre Londres y París de dos horas y media y de dos y cuarto entre Londres y Bruselas, con trenes capaces de circular a 240 kilómetros por hora. También del Reino Unido llegaba otro avance ferroviario, la línea del Metro Victoria era la primera completamente automatizada del mundo. □



La gran polémica que duró todo el año fue la que desencadenó **Stanley Kubrick** con el estreno de "La Naranja Mecánica". El filme abre un gran debate sobre la violencia en el cine pero, no obstante, recibió los títulos de "mejor película" y "mejor director" de los críticos de cine de Nueva York. Fue además la primera película que tuvo banda sonora con música electrónica.