



**La noticia:**

Terroristas Palestinos secuestran y asesinan al equipo olímpico israelí en Munich.

**La noticia ferroviaria:**

Se aprueba la construcción de la estación de Chamartin

**Un símbolo de los tiempos:**

Fotografía de la niña Phon Thi Kim Poc corriendo desnuda y aterrorizada en Vietnam.

# 1972

Algunos de los principales acontecimientos de 1972 han sido llevados posteriormente al cine. En la última edición de los Oscar **Steven Spielberg** intentó con escaso éxito consagrar con galardones el filme "Munich". En él se rememora el secuestro que perpetró en septiembre del 72 un comando palestino denominado "Septiembre negro" durante los Juegos Olímpicos de Munich y que terminó con la muerte de 15 personas entre asaltantes palestinos y rehenes miembros del equipo olímpico israelita.

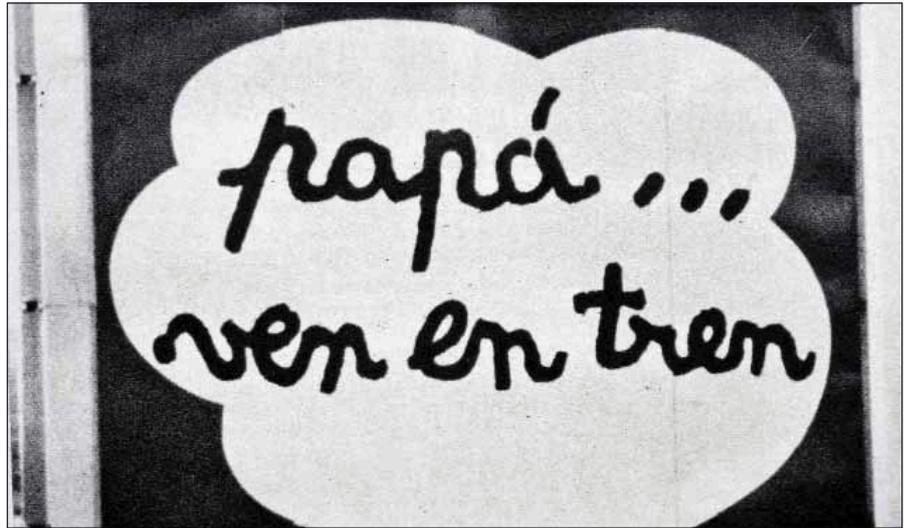
crónica diaria



En la película *¡Viven!*, con gran éxito de taquilla, se relata el drama vivido por el equipo uruguayo de rugby "Old Christians" cuando en el mes de octubre el avión que les llevaba rumbo a Chile chocó contra un pico en medio de la cordillera de los Andes. Durante 71 días los supervivientes tuvieron que enfrentarse a todo tipo de adversidades, empezando por el hecho de que los equipos de rescate les dieran pronto por desaparecidos. Tras una epopeya de diez días a través de los Andes, **Fernando Parrado Dolgay** y **Roberto Canessa** lograron pedir auxilio. El mundo se conmovió al conocer que los 16 supervivientes habían resistido comiendo la carne de sus compañeros fallecidos.

1972 también fue un año de bodas sonadas. Se casó el cantante **Raphael**, entonces número uno de la canción popular española, con la aristócrata **Natalia Figueroa**.

La nieta de **Franco**, **Carmen**



Un clásico de la publicidad de Renfe.

## 1972 Rueda de prensa sobre raíles y número 100

**D**e nuevo un cambio en la dirección de VÍA LIBRE. En febrero de 1972 un pequeño recuadro bajo el sumario anunciaba que, tras algo más de dos años y medio al frente de la revista, **Cristóbal Páez** dejaba su puesto y era sustituido por **José Luis Pérez Cebrián**.

VIA LIBRE empezaba su "tercera época", y con ella su peculiar transición, lenta y prudente, pero firme, hacia una revista más profesional y menos general, más preocupada por la cultura y la técnica y la ciencia, alejándose de la política con minúsculas de la que estuvo trufada en los años inmediatamente anteriores.

Para empezar se ganó una sección de cartas al director poco habitual en la época en revistas similares y que se convirtió en un éxito inmediato, y se creó una sección de entrevistas a personajes del mundo de la cultura siempre con un trasfondo ferroviario. Todo ello con un número creciente de páginas en color y un aumento sustancial de la calidad de las fotografías, los gráficos y los dibujos.

Asimismo se recuperó la idea de la encuesta y a través de "¿Qué piensa usted de VÍA LIBRE?" se pudo definir un contenido de la revista más ajustado a las verdaderas inquietudes y necesidades de sus lectores.

En pleno proceso de balbuciente transición, VÍA LIBRE celebraba en abril su número 100 con una tirada de 70.064 ejemplares y -como hoy, en este número 500- con una felicitación de un Forges ya consagrado, en forma de humor gráfico, y con una breve entrevista con el humorista que recordaba cómo llegó en 1965 a colaborar con la revista de la mano de **Blanca Álvarez**.

Renfe, mientras tanto, a través de su Gabinete de Información y Difusión organizó para un grupo de 35 periodistas las jornadas "Cinco días en tren", que permitió a los profesionales de la información recorrer 2.562 kilómetros de líneas ferroviarias, acompañados por directivos y técnicos de la empresa. El resultado de la iniciativa de comunicación lo definía perfectamente uno de los periodistas asistentes en su crónica: "Una rueda de prensa sobre raíles a través de 2.500 kilómetros".

En esa rueda de prensa, Renfe anunció que en 1971 había transportado 170 millones de viajeros en 1.150.000 trenes -una media diaria de 3.150- y registró cinco accidentes con víctimas, en los que perecieron nueve viajeros y ocho agentes. En ese mismo año murieron en las carreteras españolas 3.701 personas.

Por todo ello y "por sus logros técnicos, económicos y financieros, Renfe recibió en Italia el premio Mercurio de

# Fabricamos todo tipo de elementos en HORMIGÓN para empresas colaboradoras de RENFE.

# Fabricamos todo tipo de elementos en HORMIGÓN.

Colaboradoras de **RENFE**.

Postes para líneas eléctricas.

**BAJA, MEDIA y ALTA TENSION.**



- **POSTES.**
- **ARQUETAS.**  
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **CANALETAS.**  
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **HITOS.**  
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **Y OTROS PRODUCTOS DE HORMIGÓN.**



Rúa do Cumial, Nº 16 - Apartado de Correos 26 - 32970 Orense - España.

**Teléfono: 988 22 60 94 - Fax: 988 25 37 20.**

e-mail: [xeixalvo@cesatel.es](mailto:xeixalvo@cesatel.es)

# Ferrocarriles lejanos

Antonio García Solé

**V**ÍA LIBRE ha tenido la preocupación de ofrecer, además de la información ferroviaria más cercana, la información ferroviaria internacional, llegando a los lugares más lejanos.

Así, en los 500 números que ahora se conmemoran una parte importante de la redacción ha mirado siempre muy, muy lejos. Aunque el carácter internacional de la revista le viene desde su primer número en enero de 1964, "La exposición universal de Suiza de 1964", todos los años ha sido una constante el incrementar la información internacional en torno al ferrocarril.

El viejo continente ha sido el más analizado desde las páginas de VÍA LIBRE, no sólo por proximidad sino por ser la cuna de este medio de transporte y donde además las distancias parecen más apropiadas para cubrir las viajando en tren.

Seguramente, Francia, con su vasta red ferroviaria haya sido la que más información haya ocupado las páginas de la revista. Reino Unido y Alemania también han sido objeto de análisis por parte de los redactores y colaboradores de VÍA LIBRE. Los trenes de alta velocidad, TGV en Francia e ICE en Alemania, fueron de gran interés para el lector y la revista no dudó en ofrecer todas las novedades que se daban en torno al mismo.

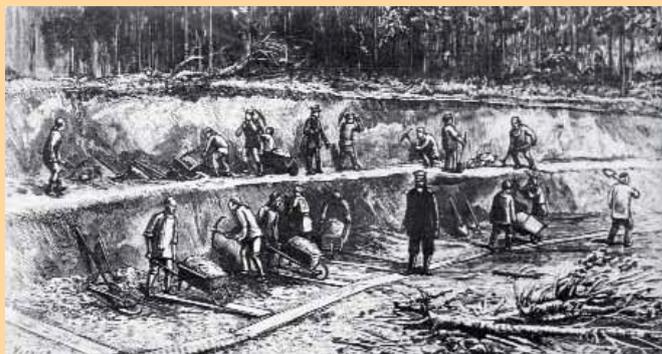
A principios de los años 70, parece que VÍA LIBRE da el salto fuera de Europa y comienza a ofrecer información de EE.UU. y Canadá. Se publica la serie "Los ferrocarriles en Norteamérica", cuyo autor, **Justo Arenillas**, precisamente ahora, treinta años después, escribe "La tracción en los ferrocarriles españoles" que se entrega mensualmente con la revista. En diciembre de 1973 comienza la citada serie donde se describen las características de las distintas compañías ferroviarias norteamericanas, que son privadas a diferencia de las europeas, y se analiza el sistema de tráfico ferroviario que es mayoritariamente de mercancías. En las posteriores entregas, los trabajos se centran más en cada uno de los países, EE.UU. y después Canadá, describiendo las líneas y las compañías, varias en cada uno de los casos, pero más pormenorizadamente.

Aunque la línea editorial de VÍA LIBRE seguía y sigue teniendo ese carácter internacional a la hora de informar y durante todos estos años ha continuado publicando artículos sobre el ferrocarril fuera de nuestras fronteras, ha habido otras series que han analizado el ferrocarril más en profundidad.

A mediados de los años ochenta comenzó la serie "La vuelta al mundo en ferrocarril", cuyo autor **Fernando Fernández Sanz**, sigue siendo colaborador habitual de la redacción. Durante varios números y bajo ese título tan verniano la revista ofreció a sus lectores en apenas una página, infor-



Metroliner partiendo de la estación de Pennsylvania en Nueva York.



Obreros chinos tienden el Transiberiano.

mación tan diversa como "La magistral del carbón", donde se afirma que Polonia, país un poco denostado al lado de sus vecinos occidentales, supera el volumen por tráfico de mercancías franceses, alemanes y británicos. En otras entregas de esta serie se ha analizado el ferrocarril desde el punto de vista de la infraestructura, "Austria: trenes a 250 km/h"; la política, "Albania: se une a Europa"; la historia, "150 aniversario del tren alemán"; hasta desde el punto de vista de la viabilidad económica; "La anulación de las subvenciones".

Precisamente en esa década de los ochenta, se publica otra serie de información internacional ferroviaria: "Estados Unidos: un ferrocarril diferente". **Justo Arenillas** firma también esta serie donde se ponen de manifiesto, como su nombre indica, las principales diferencias con el ferrocarril en el continente europeo. Algunas de ellas son: compañías en manos privadas frente al carácter público de las europeas, trenes de mercancías de gran longitud, predominio de la tracción diésel y un reducido tráfico de viajeros. Al realizar el autor un viaje transcontinental entre ambas costas estadounidenses, Nueva York y Los Ángeles, analiza las características de los trenes, las líneas y las grandes compañías, todo ello en varias entregas de VÍA LIBRE. La gran novedad respecto a otras series es que las imágenes ahora ya son en color.

A pesar de estas series con carácter internacional y vocación apolítica, se puede afirmar que las páginas de la revista han acogido información de prácticamente todos los países del mundo, en aquéllos donde es el medio de transporte por antonomasia, países en vías de desarrollo, y en otros donde además supone un reclamo turístico y un banco de pruebas para ser el medio del futuro en cuando a velocidad, seguridad, confort y respeto al medio ambiente se refiere. □

## 1972

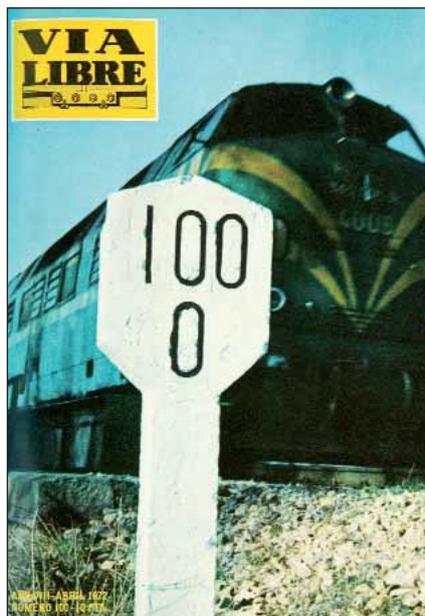
Oro que le entregó el entonces jefe del gobierno italiano Giulio Andreotti.

En paralelo se aprobaba la construcción de la nueva estación de Chamartín para la que se preveía una inversión de 1.995 millones de pesetas en un complejo proyecto que incluía hotel, restaurantes, cafeterías, bares, oficinas bancarias, aparcamientos y grandes avenidas.

Además un tren Talgo alcanzaba entre Madrid y Yunquera de Henares los 220 kilómetros por hora, se creaba la tarjeta Interrail, un pase de libre circulación por los ferrocarriles de veintidós países europeos que sirvió a muchos jóvenes españoles para conocer otros modos de vida y otros países en unos momentos en los que, en España, conseguirlo no era fácil.

Se implantaba el primer servicio de trenes puros de contenedores entre Barcelona y Madrid, se firmaba un crédito de 50 millones de dólares para Renfe, por un sindicato de bancos de Alemania, Italia, Canadá, Reino Unido, Japón, Francia y entidades financieras del "Este", la UIC cumplía su cincuenta aniversario, se inauguraba la estación de clasificación de Vicálvaro y comenzaba el montaje de vía en el Málaga-Fuengirola.

Por último, un convenio entre Renfe



VIA LIBRE llega al número 100

y Fiat permitiría la construcción de un prototipo de tren basculante para circular por vías electrificadas, es decir, "El Platanito". La posterior fabricación de entre quince y veinte unidades que el convenio preveía que se realizara por la industria española en un 80 por ciento quedó, como se sabe, en un proyecto. □

## "Papá, ven en tren"

El lema "Papá, ven en Tren" fue y es lo más recordado a nivel popular de aquel año ferroviario de 1972. La frase hizo fortuna y creó polémica. Los recalcitrantes defensores del automóvil consideraron el eslogan agresivo, intuían quizá un "para no tener accidentes" cuando la siniestralidad en las carreteras era ya un problema grave.

Corrieron ríos de tinta a costa de él con jefes de filas tan nombrados como Cándido del lado de los defensores del ferrocarril y, del de los del automóvil, con Rafael Escamilla que llegó a denunciar a Renfe por su "nefasto anuncio".

VÍA LIBRE siguió con interés la polémica que quedó resumida en la carta al director del catedrático de Historia y Ciencias Políticas del Iona College de Nueva York que se transcribió en sus páginas y que es todo un clásico de la historia de la revista:

"... Tengo el honor de escribirle en referencia a la noticia sobre el recurso de don Rafael Escamilla contra la Renfe.

Estoy conduciendo el automóvil desde 1934 en los últimos treinta y ocho años. Tengo dudas si el señor Escamilla tiene la misma experiencia. Sin embargo mismo si la tiene, quería asegurarle, y también a usted, que la creciente presencia en las carreteras de conductores de la calidad del señor Escamilla, eso es, a decir de los conductores que se ponen nerviosos leyendo un simple y gracioso eslogan y después actúan como tales, me hace pensar que el eslogan de la Renfe es verdadero y sumamente útil.

Aprovechando la oportunidad para saludarle muy atentamente me quedo". □

## 1972

Martínez Bordiú fue llevada al altar de brazo de Alfonso de Borbón y Dampierre, boda de la que se dijo que era una oscura operación política que pretendía apartar a Juan Carlos de la línea sucesoria ante la inminente restauración de la corona.

La Guerra Fría, que había presidido durante años la vida internacional comienza a dar signos de agotamiento. Richard Nixon, presidente de EEUU visita al anciano líder de China, Mao Tse Tung. El encuentro supone el último acto relevante que protagonizará Nixon antes de verse envuelto en el escándalo Watergate y también el pistoletazo de salida para que China comience a jugar el papel relevante que hoy tiene en el mundo.

En otra visita posterior realizada a la URSS comienzan a sentarse las bases de un desarme nuclear que nunca ha llegado a cumplirse.



Vietnam en 1968

En este año las protestas internacionales por la guerra del Vietnam encuentran una rotunda justificación al difundirse una de las imágenes más conocidas de aquel despiadado conflicto. Phon Thi Kim Poo corre despavorida junto con otros niños mientras que en su tierno cuerpo se descubren las marcas del napalm, una bomba incendiaria que representa una de las mayores infamias cometidas por EEUU.

Domingo Perón, líder carismático de Argentina durante los años dorados en la década de los 40, vuelve a Buenos Aires tras su exilio en Madrid y es adorado por sus compatriotas que volverán a instaurarlo en el poder.

En los hogares españoles adquieren gran fama dos personajes de cartón - piedra. El primero, la denominada "Rupert", símbolo del programa televisivo "Un, dos, tres" que durante décadas se convertía en uno de los mayores éxitos de la pequeña pantalla.

Mari Carmen, una ventrilocua con doble personalidad saca de su baúl a Doña Rogelia para convertirla en la condencia chusca de un país que se prepara para vivir una profunda transformación política pero sobre todo social y de costumbres.