

La noticia:

"Revolución de los daveles" en Portugal

La noticia ferroviaria:

La Comunidad Europea proyecta conectar con el ferrocarril todo su territorio

Un símbolo de los tiempos:

Los "steakers" aficionados que se lanzan desnudos a los campos deportivos.

1974

En 1974 la política se tambalea, tiembla, se renueva en cada esquina del mundo. Las revueltas populares en los años 60 parecen haber dejado claro que los gobiernos caminan el la cuerda floja sin el apoyo de los gobernados. Muchos son los actores políticos que manejan entre sus estrategias esta nueva realidad.

En Alemania cae el candelero, **Willy Brandt**.omite al descubrirse que su secretario general actuaba como espía para la República Democrática Alemana.

Los rumores de dimisión acechan a **Juan Domingo Perón** en Argentina. Para silenciar a los agitadores, el carismático presidente se compromete ante 100.000 personas a "seguir reconstruyendo el país".



Secuestro de
Patty Hearst.

Los grupos violentos también juegan su parte desestabilizando al poder. En España ETA perpetra su primer atentado contra la población civil el 13 de septiembre. Una bomba hace explosión en un restaurante de la madrileña calle Correo causando la muerte de 14 personas.

En febrero un grupo de extrema izquierda autodenominado "Ejército Sionionés de liberación" secuestra a **Patty Hearst**, hija del magnate de la prensa neoyorkina **William Hearst** al que el grupo considera "enemigo del pueblo". La joven, víctima del síndrome de

Los viajeros que, en tren o en automóvil viajaban entre Roma y Florencia, al cruzar la Umbría, cerca de Orbiato, la ciudad fortaleza que en la Edad Media sirvió de refugio a muchos Papas, se sorprendían al encontrarse con el viaducto de Paglia de 5.375 metros, uno de los más largos del mundo que anunciaba una infraestructura la Drettissima, entonces en construcción, concebida para 250 kilómetros por hora.

Además en Europa, expertos de las administraciones ferroviarias de todos los países, discutían el proyecto del Plan Director de Infraestructuras con el objetivo de cubrir las necesidades de planificación y decisión, a escala continental, en un horizonte superior a los diez años. Los ejes prioritarios que se estudiaban en paralelo al Plan Director, eran Munich-Verona, Basilea-Milán, Chambéry-Turín, Barcelona-Narbona y Gran Bretaña-Continente.

En el terreno doméstico las noticias eran menos espectaculares y menos fotogénicas que un gran plan continental o una gran infraestructura, pero no menos importantes y eficaces. Tal era el caso de Renfe que instalaba el primer ordenador "de un moderno sistema multiprocesador que no sólo era el primero para la compañía sino también el primero de España y uno de los primeros de Europa". Los equipos quedaron situados en las instalaciones de Proceso de Datos, junto a la vieja estación de Madrid Delicias.

La máquina, consecuencia directa del Plan de Modernización, podía, para asombro de todos, leer en un segundo más de siete millones de caracteres y escribir más de once, o imprimir en tres minutos el equivalente a dos tomos del Espasa. Sus maravillosas aptitudes vinieron a simplificar la gestión de personal, de almacenes y abastecimientos, el control presupuestario y las contabilidades general y de costes.

Asimismo, VÍA LIBRE se hacía eco de la noticia de que un comité de la Unión Internacional de Ferrocarriles, UIC, estudiaba las posibilidades y tendencias actuales en Europa en el

1974 Electrificación, climatización, informatización e inflación

terreno de la climatización de los vehículos ferroviarios. La conclusión era que no era viable, por el momento, la aplicación de ninguno de los cuatro sistemas analizados -Peltier, individual por compartimento, de aire comprimido y por vapor recalentado de diclorotetrafluor etano.

En la revista, los análisis de las soluciones ocupaban un buen número de páginas, con profusión de gráficos, pero a pesar del esfuerzo, la técnica vino a desmentir con nuevos avances, tan escasamente optimistas previsiones.

Sin esa climatización de última generación pero con un nivel de calidad altísimo para la época, empezó a circular en mayo el Talgo nocturno Barcelona-París, únicamente con coches cama, cafetería y restaurante, y con un tiempo de viaje de algo menos de doce horas que al cronis-



Renfe empezaba a informatizarse.



ASEGURE CON EL LIDER EL DESPLIEGUE DE SU ETCS

Desde la idea hasta su puesta en práctica Alcatel ha sido precursor mundial de soluciones ETCS. Como líder del mercado, Alcatel posee actualmente el mayor número de proyectos ETCS del mundo. Ha sido el primero en poner en funcionamiento sistemas ETCS altamente fiables, interoperables y económicamente competitivos. Las soluciones de Alcatel conducen rápidamente al ferrocarril hacia la rentabilidad. Optimizando de forma automática la velocidad de los trenes y la utilización de la vía, reduciendo a la vez los intervalos entre trenes y los tiempos de viaje, el ETCS es hoy día el modo más rápido y seguro para transportar personas y mercancías. Haga que sus trenes hablen el mismo idioma: elija a Alcatel, el experto en señalización. www.alcatel.com/tas

| MANDO DE TRENES INTEROPERABLE |



mare nostrum

la vie du rail

voci della rotaia

vía libre

Cabecera y contenidos comunes para tres revistas ferroviarias europeas.

VÍA LIBRE desde el recuerdo

José Luis
Pérez Cebrián

Cuando por azar del oficio periodístico llegué a la estación de VÍA LIBRE (1972), la revista circulaba por las cercanías de su número 100. Y en seguida me di cuenta de que era una publicación viva (no todos los medios de comunicación, aun con buenos colorines, están vivos), es decir, VÍA LIBRE no era para sus lectores un simple papel impreso que se hojea y se tira a la papelera. Para sus numerosos suscriptores, ferroviarios y amigos del ferrocarril, era algo entrañable relacionado con su quehacer profesional y con la múltiple cultura ferroviaria como fenómeno social e histórico. Y esto no lo olvidábamos a la hora de elaborar su contenido.

Suelo hablar con ferroviarios, jóvenes y veteranos, en el tren y casi siempre me dicen que guardan en sus casas la colección de VÍA LIBRE. Y una muestra, para mí emotiva, fue que en la última Feria del Libro Antiguo, que cada año se celebra en el paseo madrileño de Recoletos, pude ver, entre tantos libros y publicaciones que no mueren, la oferta de antiguos ejemplares de la misma.

Y es que el ferrocarril es un síntoma social muy significativo. Puede considerarse parte sustancial de un país, índice fiable de su buena o mala salud colectiva. Hasta tal punto que, en el caso español, repasar la historia de los caminos de hierro supone darnos de bruces con nuestra historia contemporánea en el más amplio sentido. Por cierto, que todavía parece que, desgraciadamente, perdura el eco de las tensiones carlistas y feudales de mediados del XIX, que algo

tuvieron que ver con la torpeza de algunos políticos e ineptos directivos, que negociaron torpemente con la industria franco-británica y además decidieron un ancho de vía diferente al de nuestros vecinos europeos.

Bueno, el caso es que me piden que diga algo desde el recuerdo cuando nuestra revista alcanza su número 500. Un buen recuerdo es el periodo en el que hicimos con las revistas homólogas de los ferrocarriles franceses e italianos, "La Vie du Rail" y "Voci della Rotaia", un suplemento cultural común titulado "Mare Nòstrum", que aparecía simultáneamente en los respectivos idiomas en las tres publicaciones, las dos citadas y VÍA LIBRE, con una tirada conjunta de más de cuatrocientos mil ejemplares. Y además de coincidir también en la orientación general de los contenidos de las tres revistas, unificamos hasta el diseño de sus cabeceras. Fue como un anticipo de trenes españoles sin el estupor fronterizo.

Y un paréntesis anecdótico de aquellos consejos de redacción con los colegas Delacroix y Ciambricco en París, Roma o Madrid. Aparte de la finalidad que nos reunía, a la hora del café, hablábamos de todo. Y el italiano y yo, a pesar de la presencia francesa, no pecábamos precisamente de "chauvinisme": él se empeñaba en que las cosas en Italia iban mal, todavía peor -insistía- que en España, y yo procuraba demostrarle lo contrario. ¿Qué diríamos ahora, querido Alberto Ciambricco?

Siempre agradeceré la suerte de haber trabajado en el ferrocarril y haber contribuido modestamente a ese viejo servicio social de comunicación humana (y de mercancías) entre pueblos, ciudades y países. Por mi pueblo, entre Zaragoza y Valencia, no pasa el tren, pero desde niño soñé con las vías y trenes que pasaban por el pueblo de al lado.

Y, finalmente, mi recuerdo y agradecimiento para quienes hicieron posible la realización de una VÍA LIBRE entrañable y, como he subrayado, viva (sin duda, una singular aportación a la divulgación ferroviaria en España): periodistas, escritores, técnicos, intelectuales ilustrados, historiadores, fotógrafos, dibujantes, colaboradores espontáneos..., unos y otros siempre entendidos y amigos del ferrocarril. No apunto ahora los nombres que llegan a mi memoria, que, a esta altura del tiempo, me flaquea, por temor a que se me pase alguno en una tan larga historia. Gracias a todos. □

1974



El taller de Villaverde celebra su cincuentenario.

ta de VÍA LIBRE parecían hacérsele cortas por la comodidad del trayecto y por la simplicidad de los trámites para abordar el tren.

Renfe aprobaba, además, su Plan de Electrificaciones 74-77 que preveía obras en 435 kilómetros de vía única y en 1.887 de vía doble, lo que supondría elevar el porcentaje de líneas electrificadas del 27 al 42 por ciento, merced a inversiones de más de 18.000 millones de pesetas. Las obras complementarias a esta electrificación implicaban la duplicación de 169 kilómetros de vía.

Además, en Inglaterra, concretamente en Paddock Wood, condado de Kent, setenta kilómetros al sur de Londres, se inauguraba una terminal ferroviaria "española" dedicada a tratar los productos hortofrutícolas de nuestro país y con una capacidad de atender 12.000 vagones en su primer año de funcionamiento. La iniciativa era de Transfesa que así conseguía poner en menos de 72 horas los productos de las huertas valenciana y murciana en el mercado inglés.

En el terreno de las conmemoraciones, Granada celebraba el centenario de

la llegada del ferrocarril a la ciudad y el taller de material fijo de Villaverde en Madrid su medio siglo de existencia. Cincuenta años de reparación de puentes, estructuras metálicas y puentes giratorios desde que en 1923 fuera construido por MZA.

Aunque no fuera habitual y por más que VÍA LIBRE se hubiera alejado de los temas generales para centrarse más en el mundo ferroviario, en octubre de 1974, la revista dedicaba un completo análisis al problema de la inflación que por lo visto era ya acuciante en la economía española.

La cita de **Keynes** que encabezaba el texto era iluminadora: "Un individuo no puede protegerse mediante el ahorro de las consecuencias de la inflación si los demás no siguen su ejemplo; del mismo modo que tampoco puede protegerse de los accidentes obedeciendo las reglas de la circulación, si los demás hacen caso omiso de ellas. Aquí tenemos la oportunidad perfecta para una acción social en la que cada uno puede ser protegido practicando una cierta regla de comportamiento universal". □



Haile Selassie.

Estocolmo, se une a los terroristas tras el pago de su rescate.

En Sudamérica nace la primera guerrilla urbana. El primer acto del grupo paramilitar colombiano "Movimiento 19 de abril" es el robo la espada de **Simón Bolívar**. El movimiento describe su ideología como "socialismo científico" y combina elementos de la ideología de **Castro, Guevara, Mao y Trotsky**.

En Etiopía cae otro gobernante y con él la figura central del movimiento Rastafari: **Haile Selassie** es derrocado por un golpe de estado encabezado por la Junta Militar del país. Llamado "el león de Judá", Selassie era considerado por los rasistas el líder político y espiritual del movimiento afroamericano de liberación, pues derrotó a las tropas fascistas que ocupaban Etiopía desde 1930. Es sucesor de una dinastía cuyos orígenes se remontan al hijo de Salomón y a la reina de Saba.

Y, como si se tratara del ajedrez, unos caen y otros se acercan al objetivo. **Felipe González** es elegido en la localidad francesa de Sances, secretario general del Partido Socialista Obrero Español.



Revolución de los daveles.

Mientras, la vida de **Franco** da señales de gran deterioro. Al verse aquejado de flebitis delega el gobierno por dos meses y de forma provisional en don **Juan Carlos**.

La incertidumbre por la salud de Franco se mezcla, para algunos, con la ilusión de las noticias que llegaban desde el país vecino. Los portugueses habían dado el jaque mate al fascismo en una revuelta en que los fusiles del ejército se cargaron con flores: "La revolución de los daveles" inauguraba la vuelta de la democracia.