



La noticia:

Muerte de Franco

La noticia ferroviaria:

Finaliza la tracción vapor

Un símbolo de los tiempos:

El destape

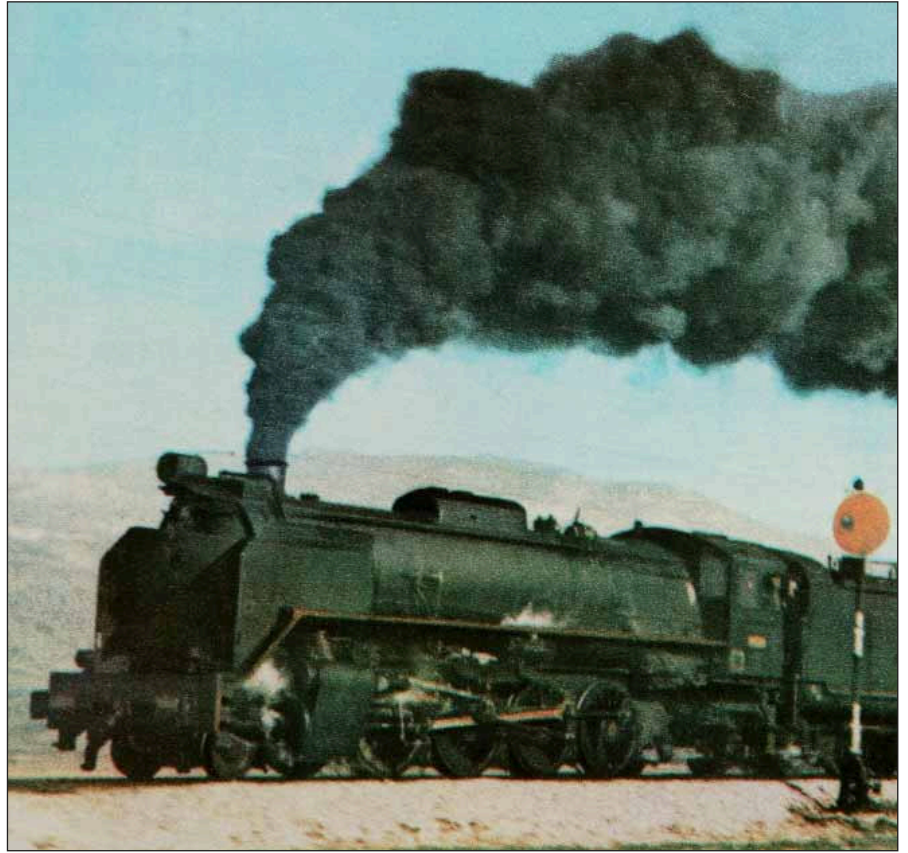
1975

"Españoles **Franco** ha muerto". Con voz temblorosa y solemne **Carlos Arias Navarro** anunció en televisión el fin de una época. Al otro lado de la pantalla unos españoles descorchan botellas de champán y otros lloran y se visten de luto para ver por última vez a quien ha dirigido España durante 40 años con mano de hierro. Sus adeptos hicieron hasta 14 horas de cola para desfilar ante los restos mortales de Franco, en un espectáculo que fue visto con ojos atónitos más allá de nuestras fronteras.

Su agonía, que duró cuarenta días, mantuvo en vilo al país y sólo cuando el desenlace era inminente sus más allegados aceptaron a regañadientes que se pusieran en marcha los mecanismos del traslado de poderes.

De inmediato el tono de los discursos comenzó a sonar distinto: "Que todos entiendan con generosidad y altura de miras que nuestro futuro se basará en un efectivo consenso de concordia nacional (...). Deseo ser capaz de actuar como moderador, como guardián del sistema constitucional y como promotor de la justicia. Que nadie tema que su causa sea olvidada, que nadie espere una ventaja o un privilegio. Juntos podremos hacerlo todo si a todos damos su justa oportunidad". Las palabras aperturistas del primer discurso del **Rey Juan Carlos** como jefe de Estado se escucharon con ilusión, pero sobre todo con dudas. Pocos confiaban en que el nuevo monarca pudiera reunir los pedazos de una España dividida. Los más escépticos interpretaron el nombramiento de **Arias Navarro** como presidente de gobierno como la continuidad.

Coincidiendo con la agonía del dictador y con la transición de poderes entre octubre y noviembre España vive uno de los episodios más penosos de su historia. Marruecos llevaba años exigiendo la anexión del Sáhara y la ONU es partidaria de realizar un referéndum. Aprovechando el deterioro institucional en España y la presión internacional Hassan II



Adiós al vapor después de 127 años de servicio.

1975 Adiós vapor, adiós

El proceso de modernización del ferrocarril español se centró en 1975 en el material motor. Aquel año de cambio supuso una modificación radical en el parque de tracción de Renfe que vio como protagonizaban sus servicios tres series, todavía hoy en servicio, las eléctricas 269, las diésel 333 y los electrotrenes 440.

Entonces estaban en servicio o en construcción 148 locomotoras 269, derivadas de las 279 (7900) y 289 (8900), tres series que en conjunto fueron denominadas popularmente como "las japonesas". A ellas se sumaban las 93 diésel-eléctricas de la serie 333 fabricadas por Macosa y General Electric, y las 81 unidades de tren de la serie 440 que construían CAF, Wesa y Melco.

Pero a pesar de la importancia de la incorporación progresiva

de ese moderno material al parque de Renfe, la noticia del año fue un adiós. Se trataba de despedir al gran protagonista de la tracción desde que en 1837 circulara por la isla de Cuba el primer tren español, el vapor.

La primera locomotora de vapor fabricada en España salió de la Maquinista Terrestre y Marítima en 1884 y la última de Babcock & Wilcox en 1961. En los 138 años de funcionamiento de las vaporosas, España fue el paraíso de los aficionados a este tipo de tracción por la variedad de máquinas, prácticamente de todos los fabricantes europeos, en circulación en nuestro país.

El príncipe de España apagó el 23 de junio de 1975 la caja de fuego de la Mikado 141 F 2348, la última locomotora de vapor en circulación oficial por las líneas de Renfe, en la estación madrileña de Vicalvaro, coincidiendo con la inauguración de la electrificación Madrid-Guadalajara y la puesta en marcha de un nuevo servicio de cercanías en el trayecto.

VIA LIBRE que tenía una tirada media de 68.483 ejemplares y era ya un referente entre las cerca de 300 revistas ferroviarias que existían en el mundo, dedicó al

SOME BRAKE SYSTEMS
DON'T NEED IMPROVEMENT...



KNORR-BREMSE
www.knorr-bremse.com



Sensitive Doors
protect **LIFE**




KNORR-BREMSE



Temperature under control



Air conditioning comfort on passenger trains

 **merak**

1975



El Iberia Expres remolcado por una 333.

crónica diaria

da un golpe de efecto y organiza la "marcha verde". Fue una peregrinación de 250.000 personas, la mayoría indigentes y desempleados, que portaban banderas marroquíes y fotografías de su rey. Dos días antes de la muerte de **Franco** se consuma la amenaza. Las cortes de Franco reconocen "las legítimas aspiraciones de los países interesados en la zona". La entrega del Sáhara a Marruecos se efectúa vulnerando los acuerdos firmados con el pueblo saharauí, sin garantías para los intereses españoles y dando una imagen de debilidad y corrupción ante el mundo.

Mientras España deja a su suerte al Sahara tras años de colonización, EEUU tiene que reconocer su derrota en el Vietnam después de diez años de cruenta ocupación. "La deteriorada situación militar recomienda la puesta en práctica de la cuarta opción, después de haber fallado las otras tres, dirigidas a salvar a Saigón primero militar y luego políticamente".

El 30 de abril el presidente **Gerald Ford** ponía fin, con estas palabras, al mayor fracaso en la historia de EEUU. Por más que los hechos se suavizaran con eufemismos, el discurso traducía la más amarga derrota: 58.000 muertos, 300.000 heridos, centenares de miles de soldados con adicción a las drogas. El llamado síndrome de Vietnam resumía los serios problemas de readaptación a la vida civil y el orgullo herido que habría de arrastrar la superpotencia durante décadas.

A pesar de la tensión que se vive en España, nuevas formas culturales demuestran el deseo de seguir adelante. El destape se apodera del cine español con películas con chabacanos títulos como "Yo soy Fulana de Tal" o "Polvo eres", tras años de estricta moralidad. Como un anticipo de la movida madrileña el grupo musical "Desmadre 75" inicia la senda contracultural sorprendiendo con un éxito arrollador: "Saca el güisky, cheli".

1975 es un año de disyuntivas. La muerte del fundador del Opus Dei, **Escrivá de Balaguer** y la del cineasta italiano **Fier Paolo Pasolini** dan las pautas de dos caminos bien distintos.

acontecimiento su portada y páginas especiales, encabezado todo ello por un texto de **Walt Whitman**: "A ti con tu armadura, tu doble pulsación rítmica y tu latido convulsivo, tu negro cuerpo cilíndrico, bronce de oro y acero de plata. Tus pesadas barras laterales, tus bielas paralelas, girando y moviéndose como lanzaderas en tus flancos. Tu jadeo y ronquido cadencioso, que crece, que se pierde en la lejanía... Signo de lo moderno -emblema del movimiento y de la fuerza. Pulso del continente..."

Abroñigal.

Adioses y fuegos que se extinguían dieron paso a novedades de todo tipo: se avanzaba. Así, Renfe electrificaba la línea Córdoba-Sevilla -57 kilómetros de vía doble y 75 de vía única- y se inauguraban la estación de mercancías de Abroñigal en Madrid de 230.000 m² de superficie, el ramal Sants-Aeropuerto de Barcelona -un tren cada media hora-, la línea Málaga-Fuengirola, los ramales al puerto de Gandía y la factoría Ford en Almussafes, y la nueva central de información telefónica de Madrid-Chamartín.

Asimismo se firmaba un crédito de sesenta millones de dólares que formaba parte de la financiación de cien millones destinada al Plan de

Infraestructura Ferroviaria de Asturias, las cercanías de Barcelona y el ramal a la Universidad de "El Goloso", la actual Universidad Autónoma (Cantoblanco Universidad), en Madrid. En paralelo continuaban las obras de la nueva estación de Chamartín y el cercano centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral.

También en aquel año se celebró el centenario del primer ferrocarril de las Islas Baleares, el Palma-Inca, embrión de una red isleña de 915 mm de ancho -la yarda mallorquina- que llegó a tener en sus mejores tiempos 243 kilómetros de vía, de los que en aquel momento sólo estaban en servicio 107. Formentera e Ibiza también tuvieron sus pequeños ferrocarriles para el servicio de las salinas, con un ancho de vía de 75 centímetros.

El año se cerró en VIA LIBRE, en su número de diciembre, con un saludo a los nuevos reyes de España bajo el título "Inicio de viaje. Los reyes desde la ventanilla". La bienvenida que recordaba la vinculación ferroviaria del nuevo monarca, no vino precedida por ninguna despedida en las páginas de la revista al anterior jefe del Estado, debido a que las fechas de cierre de la edición permitieron que no se publicase nada con aquel contenido. □