

**La noticia:**

Expropiación de Rumasa.

**La noticia ferroviaria:**

Se inaugura el Trascantábrico.

**Un símbolo de los tiempos:**

El SIDA.

1983

Dos horribles accidentes de aviación: uno en el aeropuerto de Barajas y otro en la localidad vecina de Mejorada del Campo, así como el incendio en una discoteca del centro de la capital, dejaron en pocos días de diciembre un luctuoso saldo de 351 muertos.



Durante este año se detectan en Estados Unidos las primeras muertes por SIDA, una enfermedad cuyo virus había sido aislado dos años antes. No será hasta algunos años después, con la muerte del galán de Hollywood, **Rock Hudson** en octubre de 1985, cuando se de la voz de alarma. Pero es 1983 el año que tiene el triste privilegio de marcar el punto de arranque de la que



Rumasa expropiada.

habría de convertirse en la mayor epidemia en el período de cambio del segundo al tercer milenio, enterrando la revolución sexual de los años 60 e instaurando la prevención en las relaciones sexuales.

En el arranque del año, el recién estrenado gobierno socialista



En agosto del 83 nació "El Trascantábrico".

## Nuevo material para Renfe 1983 y el Trascantábrico

**E**n 1983 Renfe incorporó a su parque un importante número de unidades, tanto de material motor como remolcado, con las que mejorar unos servicios puestos en cuestión por muchos, cuando comenzaba a hablarse también de dificultades financieras en la empresa y de un cierre drástico de "líneas deficitarias" que finalmente se llevaría a término.

Mientras esto se concretaba, la Red incorporaba las nuevas locomotoras eléctricas de la serie 251, un total de 30 unidades de las que las dos primeras fueron fabricadas en Japón por Mitsubishi y el resto en España por CAF, Macosa y Wesa. Además, Renfe recibía la primera locomotora de las 110 de la segunda subserie de las 269 fabricadas por CAF, Macosa, Atienza, Wesa, Melco y GEE y adquiría las ocho locomotoras diésel que formarían la serie 354 para los Talgos.

Además, se lanzó entonces

un plan de distribución de la tracción con horizonte en 1985, que ante la llegada de las nuevas locomotoras de las series 269, 250 y 251, suponía la reorganización de las bases de máquinas diésel y eléctricas en toda España. En cuanto a material remolcado, se seguía incrementando el parque de coches 9000 en sus distintas subseries.

Un gran avance para el material rodante fue también la culminación del proceso de sustitución del freno de vacío por el de aire comprimido en los trenes de viajeros, que contribuyó decisivamente a la elevación de la velocidad máxima de 100 a 120 kilómetros por hora. Las mayores velocidades de los expresos supusieron reducciones de los tiempos de viaje a los que se añadían modificaciones de itinerarios y mejoras en las terminales.

En el terreno de las instalaciones, se inauguraron el apeadero de La Serna-

1983

dio una prueba de que no había llegado al poder en España para dejar las cosas como se las había encontrado. El 23 de febrero, coincidiendo con el segundo aniversario de la intentona del coronel **Tejero**, decretó de manera fulminante la expropiación de uno de los mayores grupos de empresas que entonces existían en España: Rumasa. Su presidente **José María Ruiz Mateos**, un excéntrico empresario jerezano había pasado de ser el gestor de una pequeña bodega a controlar un holding que generaba el 1,8 del producto interior bruto español. **Ruiz Mateos** se convirtió en la primera víctima y a la vez en el primer acusador de la severa política económica que comenzó a practicar el ejecutivo presidido por **Felipe González**.



La España de la transición vive continuamente sacudida por los zarpazos de la actividad de ETA, que en aquellos años mata a más de una persona cada semana. En el otoño, unas nuevas siglas se unen a la crónica del horror, GAL, y durante meses algunos miembros de la banda terrorista son asesinados en el sur de Francia.

En una cara más amable del ejercicio, el cineasta **José Luis García**, consigue el primer Oscar de la Academia de Hollywood para una película hecha en España, "Volver a empezar". La selección española de fútbol logra clasificarse para la Eurocopa de Francia 84 al ganar al débil equipo de Malta por un escandaloso marcador de 12-1. Tras esta goleada que se ha convertido en un mito en el panorama nacional del deporte rey, la selección española dejaba daro para el futuro que no espiraba a los grandes trofeos, sino a las sonoras machadas.



Primer Oscar español.



Nuevo material motor y remolcado para Renfe.

Fuenlabrada y la estación de Villaviciosa de Odón en Madrid, se cambiaba la tensión en la línea Irún-Alsasua de 1.500 a 3.000 voltios, se inauguraba el ramal Castellbisbal-Mollet que venía a descongestionar el tráfico ferroviario de Barcelona, ciudad que entonces afrontaba su Plan Arterial Ferroviario. Todo ello ocurría con un nuevo presidente de Renfe, **Ramón Boixados Malé**.

Pero también era noticia el nacimiento del Transcantábrico de Feve, que el primero de agosto de 1983 inició su explotación como ferrocarril turístico con la composición denominada "Príncipe de Asturias" compuesta por seis coches -tres de camas, un "pub", un bar y un salón- y dos furgones arrastrados por una locomotora 1600 que ocasionalmente era sustituida por una 1400.

El tren comenzó con viajes semanales muy distintos de los actuales, con origen y destino, alternativamente, en León y El Ferrol y pasando por Castilla y León, Cantabria, Vizcaya, Asturias y Galicia y con visitas a lugares como Boñar, Vado Cervera, Valporquero, Vegacervera, Santander, Ribadesella, Picos de Europa, Covadonga, Cudillero, Oviedo, Vivero o El Barquero.

El precio del viaje en aquella tempo-

rada inaugural era de 49.500 pesetas por persona, e incluía todas las excursiones y casi todos los almuerzos y cenas durante la semana de duración del periplo. La iniciativa, obviamente fue un éxito que hoy continúa camino de cumplir su vigésimo quinto aniversario.

Mientras, VIA LIBRE, en su vigésimo año de edición comenzaba la publicación del coleccionable "Prehistoria del Ferrocarril" y de una sección, que hoy 23 años después, pervive en la revista, la sección de modelismo ferroviario, entonces a cargo de **Jaime González Galilea**.

"Prehistoria del Ferrocarril", elaborado por **Jesús Moreno**, se convirtió en el primer coleccionable -en sentido estricto- de la revista y en un verdadero clásico codiciado por los aficionados. En su prólogo, el autor justificaba la obra con estas palabras:

"...Aquí y ahora, cuando la fuerte competencia con otros modos de transporte exige de los ferroviarios perspicacia e imaginación, es de desear que este análisis retrospectivo del pasado les sea de alguna utilidad. Conviene recordar, parafraseando a un ilustre historiador, que si hemos dejado de preocuparnos del pasado, difícilmente seremos capaces de tener fe en el futuro". □