



La noticia:

Triunfo sandinista en Nicaragua-

La noticia ferroviaria:

Plan de Cercanías de Madrid.

Un símbolo de los tiempos:

Los sandinistas en el poder.

1984

Tras años de rebelión encabezada por la guerrilla de izquierdas, el Frente Sandinista de Liberación Nacional había logrado deponer en 1979 la dictadura ejercida por la familia **Somoza**. En 1984 Nicaragua pasa por primera vez por las urnas en unas elecciones democráticas. Gana el partido sandinista de **Daniel Ortega**, la facción más moderada de las que habían conformado la lucha de guerrillas.

En Israel las urnas prodaman primer ministro a **Simón Peres**, candidato del Partido Laborista. Peres aplicó una política moderada y conciliadora que pronto le convertiría en uno de los rostros carismáticos del conflicto entre israelitas y palestinos.

crónica diaria



Fue ambivalente en su proceder: por un lado, prohibió la creación de nuevos asentamientos en Cisjordania y no descartó dialogar con la OLP, pero, por otro, ordenó a los militares que reprimieran la resistencia Palestina en los territorios ocupados.

Ganó incluso el premio Nobel de la Paz en 1994, junto a **Isaac Rabin** y **Jaser Arafat**. Pero, como el hábito no hace al monje, este cúmulo de galardones no puso paz en Oriente Medio y **Simon Peres** es hoy el único de los tres protagonistas que sobrevive sin ni siquiera vislumbrar el fin de un conflicto que dura ya seis décadas de matanzas, invasiones y enfrentamientos.

La faceta destructiva del hombre se deja ver de modo trágico y aplastante en India donde el 3 de diciembre la fábrica de pesticidas Unión Carbide de Bophal emite 30 toneladas de metilo

Rentabilidad social y cierre de líneas

1984

El año en el que el Pajares -"La obra de ingeniería más ardua de España"- y el Reus-Roda de Bará cumplían cien años, Renfe presentaba su primer balance social a la sociedad española. La iniciativa pionera se basaba en una experiencia similar de los ferrocarriles alemanes y servía para evaluar y cuantificar los beneficios que el ferrocarril prestaba a la sociedad en su conjunto.

Los datos más significativos de aquel balance eran que el ferrocarril generaba un total de 242.179 empleos directos e indirectos cuyos salarios brutos supusieron en 1983 340.632 millones de pesetas. Los impuestos directos generados por los puestos de trabajo relacionados con Renfe supusieron 50.048 millones de pesetas y las cotizaciones a la Seguridad Social 79.976 millones, es decir la aportación neta al Estado era de 126.886 millones de pesetas.

Además, Renfe administraba 38.060

hectáreas de suelo público, 8.000 de ellas urbanas, evitaba 300 muertes al año con un ahorro derivado de 5.365 millones de pesetas. Para realizar la misma labor de transporte, el ferrocarril ocupaba una superficie tres veces menor, consumía la mitad de energía por unidad de tráfico y tenía unos costes unitarios de su personal inferiores a muchas otras actividades económicas del país.

Paralelamente, y a pesar de este ventajoso balance, en 1984 se anunció el comienzo del proceso de cierre de líneas para el primero de enero de 1985. Se trataba de 2.484 kilómetros y, según el entonces ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, **Enrique Barón**, "de una medida dolorosa pero necesaria" que iba suponer en 1985 un ahorro de 7.101 millones de pesetas, al suprimirse las compensaciones a Renfe por la explotación de líneas deficitarias, y la creación de 505 empleos en los transportes sustitutivos por carretera.

Pero al margen de esa noticia triste para los amantes del ferrocarril, el Plan de Cercanías de Madrid recibía un nuevo impulso al comprometerse en él una inversión de 57.191 millones de pesetas hasta 1991. Mientras tanto se inauguraba el tramo Aluche-Laguna del suburbano y se afrontaban las últimas fases de la construcción de los tramos Villaverde Alto-Méndez Álvaro, Laguna-Embajadores, la cuádruple vía Madrid-Villaverde Bajo, la nueva estación de metro de Atocha y aparcamientos disuasorios en



Renfe presentó en 1984 su primer balance social.

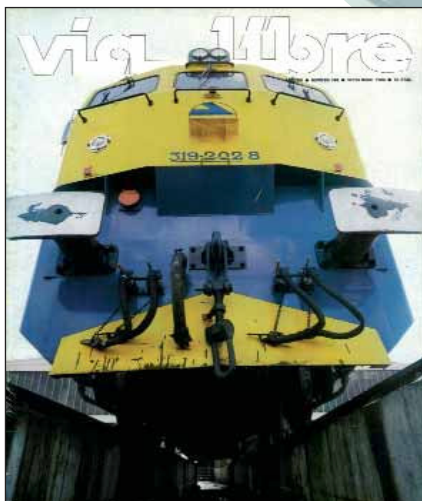


Adiós a los 1.500 voltios.

varias estaciones y se iniciaba la remodelación de la nueva estación de cercanías de Atocha.

También en Madrid, el metro inauguraba el tramo Plaza de Castilla-Avenida de América, 4,2 kilómetros con seis estaciones que constituían la nueva línea 9 que hoy ya llega a la localidad de Arganda del Rey. Los trabajos para la construcción de este tramo se habían iniciado en 1974 y supusieron la inversión total de 2.102 millones de pesetas.

Fuera de la capital se trabajaba en la duplicación del tramo Baides-Ariza y se presentaban en Barcelona las nuevas generaciones de coches de Renfe: veinte furgones generadores DDT 9451 a 9470, construidos por Babcock & Wilcox, sesenta coches literas de la nueva serie 9600 construidos por CAF y Macosa, 110 coches de la serie 9000, cien vagones portaautomóviles 9500 y nuevos coches



Una 319 en Fuente de San Luis.

10000 climatizados y aptos para 160 km/h.

Además, terminaba la electrificación a 1.500 en la red de Renfe. Tras el cambio de la tensión a 3.000 voltios en el tramo Miranda de Ebro-Bilbao, sólo quedó esa tensión en la línea suburbana del BPT de Bilbao y en el Cercedilla-Cotos que aún hoy la mantiene como una reliquia.

Fuera de nuestras fronteras el año empezó con una tragedia ferroviaria, las bombas colocadas el día de Nochevieja del 83 en la sala de consigna de la estación de Marsella-Saint Charles y en el TGV, con un balance de cuatro muertos y medio centenar de heridos. Años antes, en 1979 las estaciones de Atocha y Chamartín sufrieron el golpe del terrorismo y un año después, en Italia, la estación de Bolonia quedaba destrizada por una bomba que provocó casi cien muertos. □

La fuerza de los lectores

En VIA LIBRE, de nuevo una mudanza, la redacción de la revista volvía a Pío XII a "los nuevos pabellones Chamartín" y otra encuesta a los lectores que buscaba adecuar lo más aproximadamente posible "los contenidos de la revista a las demandas reales y actuales de sus abonados, es decir un mayor acercamiento recíproco de redacción y lectores".

La demanda de opinión a los lectores iba acompañada de algunas consideraciones sobre la propia naturaleza y el sentido de la revista que había superado sus primeros veinte años de vida con buena salud:

...De VÍA LIBRE, afortunadamente, no puede decirse que sea una de esas revistas o folletos artificiales, de todo tiempo y país, de grueso couché y desmesurada y costosa apariencia; una de esas revistas jamás leídas y de vida efímera en la que no aparece un sólo suscriptor o comprador ni por compromiso.

VÍA LIBRE representa un servicio social y cultural del ferrocarril -esto no puede olvidarse- y si ha superado los veinte años de edad -un verdadero milagro en este querido país de nuestros pecados- y tiene sesenta y tantos mil suscriptores es porque, entre las fuerzas y presiones que inevitablemente pugnan y confluyen en toda publicación periodística ha predominado en este caso la fuerza de los lectores... □



Indira Gandhi.

isocianto. Dos mil ochocientas personas murieron intoxicadas por envenenamiento y las autoridades sanitarias del país reconocieron que muchos de los supervivientes serían víctimas en el futuro de los efectos del gas.

Por si fuera poco la tragedia llega a la India cuando el país no había levantado cabeza del asesinato de Indira Gandhi. El 31 de octubre de 1984, después de que intentara reprimir duramente a los sjs insurgentes ordenando el asalto del sagrado Templo Dorado de Amritsar, fue asesinada a tiros por miembros de su guardia de seguridad que eran seguidores de este credo. Su hijo Rajiv Gandhi asumió el cargo de primer ministro.

Indira Gandhi es considerada una de las mujeres más relevantes del siglo XX. Luchó toda su vida por conseguir la modernización social y económica de su país al participar activamente para obtener la libertad de este y dotar a la nación de una política independiente de los bloques.



Paquirri.

El 24 de septiembre la sangre fría del torero Francisco Rivera, Paquirri, impresionó a toda España. Tras ser corneado por un toro llamado "Avispado", un aficionado graba como, aún consciente y en una enfermería sin medios adecuados, el matador insta al médico a que "haga lo que tenga que hacer". Muere desangrado horas más tarde durante su traslado al hospital de Córdoba.

En vida Paquirri había conseguido la gloria en los ruedos, la popularidad tras su boda con la tonadillera Isabel Pantoja y su muerte televisada le convirtió en icono del valor en el mundo del toro.