



En servicio el Madrid- 2003 Lérica

celebración del 55º Congreso de la Unión Internacional de Transporte público (UITP) en mayo, y Sevilla por la de la XVII Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (Alamys) en noviembre.

Pero para la cita de Sevilla la línea de alta velocidad que unía la ciudad andaluza con la capital, no era ya la única. El 11 de octubre se había inaugurado oficialmente con un viaje de los Reyes, la nueva línea de alta velocidad que al día siguiente inició su servicio comercial con once trenes por sentido -Ave serie 100 y Altaria- y a una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora.

Las dos ciudades cabecera de la única línea de alta velocidad que hasta 2003 funcionaba en España fueron las capitales del transporte urbano durante aquel año. Madrid por la

La noticia:

Guerra de Irak

La noticia ferroviaria:

Inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Lérica.

Un símbolo de los tiempos:

No a la guerra.

2003

2003 pasará a la historia como el de la segunda invasión de Irak. En marzo EEUU encabeza una controvertida ofensiva militar contra el régimen iraquí de **Sadam Hussein** en nombre de la erradicación de las armas de destrucción masiva. Los investigadores de la organización internacional no habían encontrado pruebas fehacientes de la existencia de tales armas y habían rechazado la intervención.

Pese a la negativa de la ONU, **George Bush** encuentra en las Islas Azores el respaldo de los que será su principal aliado en esta aventura, el primer ministro de Gran Bretaña, **Toni Blair**. Se suman a la



Foto de las Azores.

foto los presidentes de Portugal y España. El 19 de marzo marca el inicio de la contienda y más de mil cámaras de televisión están allí para transmitir la guerra en tiempo real.

La irrupción bélica en Irak, sin el apoyo de las Naciones Unidas, causa una profunda indignación de la opinión pública que acusa a los tres mandatarios de no buscar armas, sino petróleo. Millones de personas se manifestaron en todo el mundo contra una intervención que no se pudo frenar pero que, sin embargo, provocó sudores fríos a los gobernantes que la apoyaron.

En España dos frases retumbaban en los oídos de los dirigentes Partido Popular: 'nunca más' y 'no a la guerra'. El primer lema, estampado sobre una bandera gallega, protestaba por el hundimiento del petrolero 'Prestige'. La segunda consigna mostraba su rechazo a la intervención militar.



En 2003 entró en servicio la línea Madrid-Lérica y los nuevos Civia.

crónica diaria

Previamente, en el mes de febrero, hubo varios viajes promocionales en los que se presentaron las nuevas estaciones -Guadalajara-Yebes, Calatayud, Zaragoza y la remodelación de la de Lérida- y las características de la línea, y se avanzaron las previsiones de servicio, sin fijar todavía la fecha de inauguración, en tanto se ultimaba "la puesta a punto" de infraestructuras e instalaciones.

Mientras, en septiembre, Talgo había entregado la primera de las unidades de la serie 102 para que durante seis meses realizase sus pruebas y la puesta a punto necesarias para su homologación, en tanto se fabricaban las quince unidades restantes del pedido que serían entregadas en 2004.

En el terreno legislativo se aprobaba en octubre la nueva Ley del Sector Ferroviario que suponía la adaptación de nuestro ferrocarril a las directivas europeas y se definía el futuro de Renfe que se convertiría en dos entidades públicas, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), resultado de la unión de las Unes de infraestructura de Renfe y el GIF, y Renfe Operadora, englobando a las Unes prestadoras de servicios.

Además, los Presupuestos Generales del Estado, aprobados aquel año para 2004 destinaban un total de 6.600 millones de euros al ferrocarril, cifra que suponía un incremento del 26,95 por ciento respecto a 2003 y el 45,52 por ciento de las inversiones totales del Ministerio de Fomento, lo que habría de contribuir al cumplimiento del Plan de Infraestructuras 2000-2007 entonces en vigor.

Pero fuera del Plan y de los proyectos y realidades de la alta velocidad, el ferrocarril en España miraba hacia los sistemas urbanos. Cercanías, metros y tranvías seguían en auge y la administración central y las autonómicas y locales invertían esfuerzo y dinero en nuevos proyectos y en la mejora de los sistemas existentes.

Así, en Tenerife se avanzaba en el proyecto de la primera línea tranviaria entre Santa Cruz y La Laguna, que en una segunda fase se ampliaría hasta el aeropuerto de Los Rodeos, y Barcelona adjudicaba al consorcio Alstom-Ansaldo-breda el suministro de los 50 trenes de cinco coches que servirían la línea 9 del metro de la ciudad y que serán los primeros completamente automáticos de nuestro país.

Además, en diciembre, la ciudad Condal inauguraba la línea 11, un metro ligero de 2.150 metros de longitud entre Trinitat Nova y Can Cuiás en el municipio de Montcada i Reixac, con enlaces con las líneas C3 y C4 de Cercanías de Renfe.

En Madrid, se inauguraba Metrosur, la nueva línea 12 del metropolitano madrileño, un anillo ferroviario que conectado a Madrid por la prolongación de la línea 10, une las localidades de Alcorcón, Getafe, Móstoles, Leganés y Fuenlabrada, sirviendo a casi un millón de habitantes.

En cuanto a FGV, la compañía adquiriría diez unidades del tranvía Combino de Siemens para circular por la línea 4 de la red valenciana y para la nueva red tranviaria alicantina, cuya construcción seguía su avance.

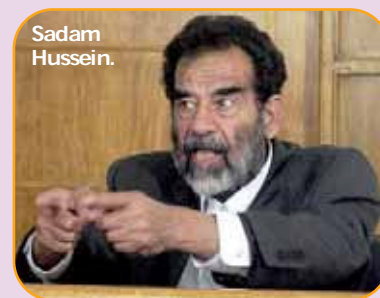
En el terreno de las recuperaciones, en Mallorca se reabría el tramo Inca-Manacor por Petra y Sineu, de 30,6 kilómetros, tras una inversión de 33 millones de euros, y en Cataluña, el cremallera de Montserrat tras la renovación completa de los 5,2 kilómetros de recorrido y del material rodante, y merced a una inversión de 56,8 millones de euros.

En cuanto a Feve, 2003 fue el año de la recuperación del Transcantábrico para León que quedaría unida con Santiago de Compostela por el tren turístico, en ocho días, atravesando las provincias de León, Palencia, Burgos, Vizcaya, Santander, Asturias, Lugo y La Coruña.

La recuperación del recorrido desde mayo de aquel año fue posible gracias a la rehabilitación del ferrocarril Bilbao-La Robla -cerrado en 1991- que supuso una inversión de 64,6 millones de pesetas merced a un acuerdo de 1997 entre Feve y la Junta de Castilla y León.

En Renfe comenzaba el periodo de pruebas de los Civia, el nuevo tren de cercanías, desarrollado por la compañía junto con toda la industria ferroviaria para cubrir las necesidades de ese segmento del transporte en los siguientes siete años y cuyo parque final se cifraba en 248 trenes.

Y en el terreno del material rodante, TALGO obtenía el Premio Nacional de Diseño, el reconocimiento no sólo a la trayectoria industrial de la compañía, sino también a la aportación que al conjunto del sector ferroviario español ha venido haciendo al mundo del diseño industrial. □



Sadam Hussein.

La muerte de **José Couso**, un cámara de Tele 5 destacado en Irak, vino a crispar aún más a la opinión pública, que temía que el destino trágico del reportero había sido una especie de censura a cañonazos impuesta contra los periodistas hospedados en el hotel Palestina de Bagdad. **Couso** murió a causa de la ráfaga de mortero que lanzó contra el hotel un militar estadounidense que dijo haber confundido la cámara del reportero con el arma de un francotirador.

El 9 de abril termina oficialmente una guerra que tres años más tarde todavía produce medio centenar de muertos cada día. Aquel día una gigantesca estatua de Sadam Hussein es derribada en la Plaza Paraíso de Bagdad. Su caída simbólica anunciaba para muchos el final de décadas de represión y anunciaba el comienzo de la historia pacífica de Irak.

Ocho meses más tarde **Sadam Hussein** es encontrado en un refugio cerca de Trikrit y, tras un largo debate sobre dónde se le debe enjuiciar, es puesto a disposición de un tribunal iraquí para responder por crímenes de guerra.



Guerra de Irak.

España envía un contingente de 2.600 soldados que se instalan a lo largo del verano y otoño en diferentes campamentos en el centro sur del país. Su cometido serán labores de reconstrucción y ayuda humanitaria. La virulencia con la que comienza a actuar la insurgencia provoca que el contingente español se vea envuelto en distintos episodios violentos.