

La noticia:

Margaret Tacher llega al poder en Inglaterra

La noticia ferroviaria:

Pruebas del tren tierra

Un símbolo de los tiempos:

El cubo de Rubik.

1979

Se dice que la prohibición incita el deseo. Probablemente cuarenta años de dictadura sean la causa del surgimiento de una generación especialmente transgresora.

Los mayores los llamaban "los pasotas". Son jóvenes que se concentran en barrios determinados de las grandes ciudades como Malasaña en Madrid o el Barrio Gótico en Barcelona. Tienen aspecto desaliñado, visten ropa ancha, consumen drogas, llevan melenas y utilizan una jerga indeseable no apta para mayores de 26 años. Estos jóvenes han elegido no integrarse en su sociedad que consideran "burguesa" y por ello crean unas normas y códigos propios. Los 80 están al caer.

A parte de este movimiento que emergía con fuerza, hay otra parte de la juventud que, lejos de conformarse con el antiguo régimen buscan la distinción en los ritmos modernos que se contagian desde otros países. En la música nacional triunfan **Francisco Javier** y **Pedro José**, "Los Pecos", dos imberbes que reciben alrededor de cien cartas de admiradoras diariamente.

La democracia va tomando forma pero cuanto más se acerca a la madurez más ataques recibe del terrorismo. En este año los GRAPO se cobran 23 muertos y ETA, 85. Mientras el primer grupo será prácticamente desarticulado por la policía el 13 de octubre, ETA intensificará su actividad año tras año. El número de víctimas fueron nueve en 1977, en 1978 pasan a 67 los muertos y en el 80 conseguirán el récord macabro de un muerto cada tres días.

UCD repite el triunfo en las segundas elecciones generales, pero el PSOE conquista los ayuntamientos. El carisma de **Felipe González**, "Isidoro" en la dandestinidad, sube como la espuma y ya se ve como un claro candidato a ocupar la Moneda.

España recobra la democracia y aspira a jugar un papel importante a nivel internacional. **Adolfo Suárez** trata de mediar en las complejas relacio-

Mujeres 1979 en el ferrocarril

Desde la perspectiva que hoy dan quinientos números, llegar al 180 no parece un gran logro pero en 1979, VIA LIBRE celebró sus quince años, que eso significaban los 180 números, sin alharacas pero con satisfacción. Algunas de las reflexiones que por entonces hacía su director, **Pérez Cebrián**, en la conmemoración, podrían ser aprovechables hoy.

"VIA LIBRE, es por diferentes razones, una publicación singular (...) es "rara avis" en el horizonte de las publicaciones periódicas de nuestro país, (...). En ninguna otra revista los suscriptores se llaman a sí mismos socios y escriben con tanta frecuencia y familiaridad cartas a la redacción. Finalmente (...) VIA LIBRE es como el propio ferrocarril "internacionalista". Tiene lectores fieles en todos los países de Europa y en la mayor parte de los del mundo".

Llegar entonces a los 180 números y quince años -hoy quinientos y 43- era certificar una edad que para una publica-

ción -éstas siempre están sometidas a tiempos convulsos, a encogimientos y a defunciones- pudo considerarse cuando menos conspicua y, por supuesto, motivo de orgullo.

Pero la reflexión sobre el propio ser, a la que tan aficionados son siempre los medios de comunicación, no hacía olvidar la actualidad y ésta, en el ferrocarril, iba por nuevos proyectos como la estación de cercanías de Madrid Azca, hoy macrointercambiador de Nuevos Ministerios y el pasillo ferroviario Parla-Fuenlabrada cuya entrada en servicio para 1982 iba a ser la solución del transporte en el suroeste de Madrid.

También para ejecutarla entre 1979 y 1982, se planeó la transformación integral del eje ferroviario Madrid-Andalucía que habría de suponer una inversión total próxima a los 9.000 millones de pesetas para el desdoblamiento de la vía entre Manzanares y Córdoba, la modernización de las instalaciones y la reducción drástica de los pasos a nivel, entre otras mejoras. Con ello, el tiempo de viaje entre Madrid y Sevilla quedaría reducido a menos de cinco horas.

También en Andalucía se cerraba el Plan de Electrificación 74-78 con la finalización de los 196 kilómetros del Córdoba-Málaga, lo que supuso la jubilación de los ferrobuses en esa zona para dar paso a las unidades 440, mejorando los tiempos de viaje y las frecuencias.

Pero la sustitución de los ferrobuses



Comenzaban los ensayos del tren-tierra.



Las primeras maquinistas.

era un proyecto general y para ello se aprobaba una inversión de 9.768 millones de pesetas para la compra de 89 "trenes diésel M-M", dentro del denominado Plan de Actuaciones Urgentes que Renfe afrontaba. Además se dedicarían 1.082 millones a comprar nueve trenes 440 más y otros 478 millones a equipos diversos para las terminales de mercancías.

Material menos llamativo eran los coches postales cuyo parque, Correos modernizaba en aquel año con la adquisición de nuevos furgones de la serie C-3000 construidos por Tafesa y cuyo pre-

cio unitario era de 14,8 millones de pesetas.

También se probaba en 1979 el tren-tierra en el tramo Chamartín-Robledo de Chavela, con vistas a su implantación en toda la Red. Otro proyecto del 79, si bien éste no llegó a término, fue el de establecer un servicio de tranvías en la localidad zaragozana de Ejea de los Caballeros, para lo que se construyó la sociedad Tranvías de Ejea S.A.

Sin embargo, esta actividad doméstica no era comparable con la que suponía el TGV francés, una nueva generación de trenes llamada a revolucionar el transporte ferroviario en Europa. Todavía en las pruebas, ya se empezaba a vislumbrar la realidad de un proyecto que habría de suponer una inversión total de 4.700 millones de francos, o sea 77.550 millones de pesetas.

Pero aparte de todas estas cuestiones, en el ferrocarril y en el conjunto de la sociedad, se hablaba, y mucho, de la incorporación de la mujer a todos los puestos y tareas. Renfe fue una de las primeras empresas que en sus convenios colectivos llegó al acuerdo de no discriminar a la mujer para ningún tipo de trabajo- "salvo para los que físicamente no pueda realizar"- y superó el único obstáculo legal existente, un Decreto-Ley de 1927 que impedía el trabajo nocturno de las mujeres. Por entonces 96 mujeres estaban en camino de convertirse en factores o ayudantes de maquinista. □



nes con los diferentes países en Oriente Medio y el mundo árabe.

Por un lado los contactos con Marruecos se enfrían a causa del conflicto pesquero y la crisis del Sahara. Los marroquíes exigen una solución a este último por parte de España, la OUA (Organización para la Unidad Africana) y EE.UU.

La dependencia española en petróleo y en gas no son ajenas a los movimientos del jefe del gobierno de Madrid. En este mismo contexto **Suárez** da una cálida acogida a **Yaser Arafat**, dirigente de la OLP, que visita la Moncloa en busca del apoyo español. Sus tesis para resolver el complicado conflicto en Oriente Medio son secundadas por el presidente del Gobierno que espera, el gesto sea acogido favorablemente por los países productores de petróleo.

El mundo ya no se entiende si no se tiene en cuenta el petróleo. Los mayores productores mundiales del llamado oro negro son, por este orden, Arabia Saudita, Estados Unidos y Rusia, Noruega, Irán, China y Venezuela y Argelia.

Por ello Oriente Medio guarda bajo tierra un arma potentísima de doble filo. Desde Irán llega una noticia que cambia las relaciones de esa zona con el resto del mundo. El Sha de Persia, líder prooccidental, es derrocado por el ayatollah Jomeini que se convierte en el nuevo primer ministro.

En Gran Bretaña, **Margaret Thatcher**, del partido Conservador, se convierte en la primera mujer primer ministro. Es respaldada por una amplia mayoría, lo que le permite llevar a cabo una política de mano dura que le hace merecedora de su apodo: "La dama de hierro".

Y para los que no creen en la casualidad, un último dato sobre 1979: el cubo de **Rubick** se pone de moda. Es un rompecabezas que consiste en un cubo de seis caras articulables, conformadas por pequeños cuadraditos de colores. Conseguir que cada cara tenga todos los cuadraditos de un mismo color se convierte en el pasatiempo frustrante y obsesivo de este último año que cierra la década de los 70.



Culminada la electrificación del Córdoba-Málaga.