



#### La noticia:

Comienza la Perestroika en la URSS

#### La noticia ferroviaria:

Se abre el camino a la liberalización del ferrocarril.

#### Un símbolo de los tiempos:

La caída del muro de Berlín.

# 1989

La caída del muro: riadas de alemanes pasando del Este al Oeste de Berlín sin que los soldados que lo custodiaban amenazaran con disparar. Esta es la imagen conmovedora que deja 1989. La existencia del "muro de la vergüenza" va ligada al periodo más doloroso de la historia reciente.



crónica diaria

En el 89 cayó el símbolo más odiado de la guerra fría que representaba la separación de bloques tras la Segunda Guerra Mundial. En la parte este del muro estaba la República Democrática Alemana. Pero junto a ella se alineaban una serie de países que habían ensayado durante años una experiencia de economía comunista y gobiernos centralizados y autoritarios. Ahora la caída del muro marcaba el punto final de este régimen y el fracaso de esa experiencia. Al lado Oeste se situaba la República Federal de Alemania. En esta coyuntura, este país representaba a todo el bloque occidental capitalista, el modelo económico y social que se abría paso tras la demolición, piedra a piedra, del muro de la separación y de la vergüenza.

En octubre de 1989 **Michail Gorbachov**, el que sería el último presidente de la URSS, anuncia reformas políticas para intentar evitar el inevitable fracaso de la experiencia comunista. El plan se conoce con el nombre de perestroika, que quiere decir 'apertura'. Pero tal apertura solo sirvió para alentar a miles de ciudadanos de los países de la Europa del Este a manifestarse a favor de la liber-

## 1989 Un año para la historia

**E**l año se abría en VIA LIBRE reduciendo un poco más su formato y con historia. La portada de enero estaba por un lado dedicada a la pequeña historia de la revista con su 25 aniversario que daba lugar a veinticuatro páginas especiales, y por otro a la histórica decisión del Gobierno de la adjudicación del contrato de alta velocidad de diciembre del 88.

En historia era también la obtención del premio Nobel de Literatura por **Camilo José Cela** que a su condición de ferroviario vocacional y por vía familiar, unía entonces las de consejero de Renfe y miembro del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

De la pequeña historia del cuarto de siglo de VIA LIBRE quedaron páginas nostálgicas y páginas de futuro y esperanzadoras, y un titular, "Nunca serás tan joven como hoy", que con la apostilla "pero sí más sabia" nos gustaría que se hubiera venido haciendo realidad en la revista en los diecisiete años que han pasado hasta el actual número 500 y que continúe en el futuro.

Además, en VIA LIBRE comenzaba su acuerdo de colaboración con IRJ, que continúa hasta hoy, y en el mes de septiembre empezó la publicación de un suplemento para Iberoamérica que, si bien no tuvo tan largo vuelo, sí sirvió de nexo informativo en aquellos años del Proyecto Libertadores y del Quinto Centenario.

La "vía" de los suplementos se exploró más en aquellos tiempos y así en diciembre se inauguraba una serie de monográficos, con uno de dieciséis páginas dedicado a Metro de Madrid que por aquel entonces presentaba el proyecto de la prolongación de la línea 1 en el marco de un plan de inversiones al que estaba previsto destinar 47.00 millones de pesetas entre 1989 y 1992.

Pero para la otra historia, la del ferrocarril español, fue fecundo el año 89, que, por seguir la iner-

cia marcada por el 88, fue hiperactivo del primer al último mes. Para empezar, en Renfe que estaba en período de decisión sobre el cambio de ancho de la red española, se hablaba de la nueva travesía de hormigón monobloque JIM que permitiría cambiar el ancho de vía a una velocidad de 200 kilómetros cada tres días.

Finalmente el informe de la comisión situó el plazo para el final del cambio en 2010 y el coste en 200.000 millones de pesetas en vía. En 1995 habría 4.000 kilómetros de ancho internacional, en 2000, 7.500, en 2005 se llegaría los 11.000, y 14.006 al final del período. Sin embargo, se trabajaba para poder reducir los plazos y concretar la adaptación de toda la red en 2000.

En abril se constituyó Alsthom-España y con ello se iniciaba la reestructuración del sector de fabricación de material rodante ferroviario. Nombres como la Maquinista Terrestre y Marítima, Ateinsa, Macosa o Cenemesa quedaban sólo para la historia del ferrocarril.

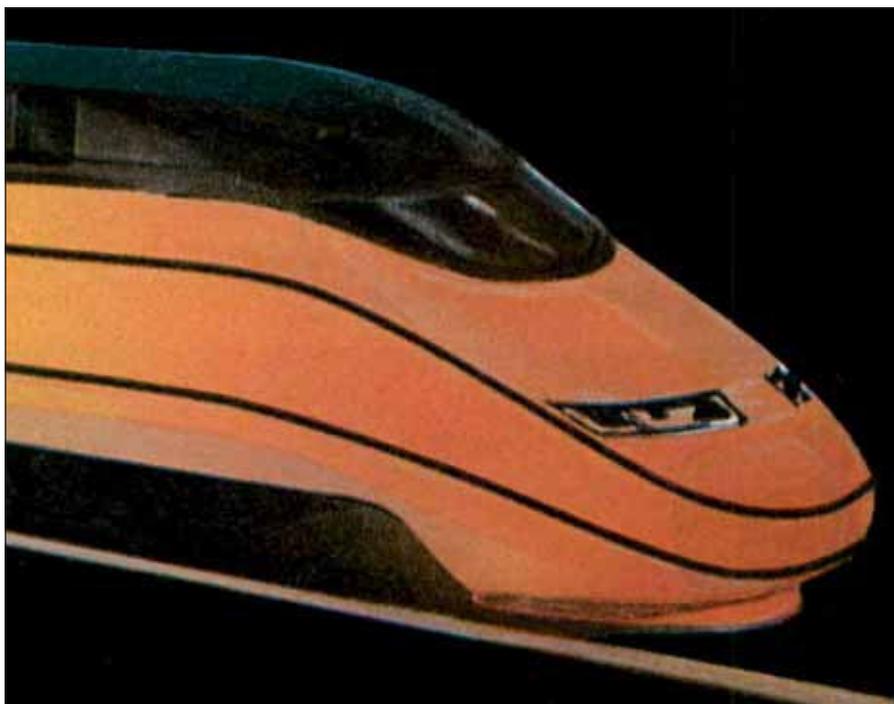
Las empresas que quedaban fuera de esta reestructuración, fundamentalmente CAF y Talgo seguían su actividad y mientras la primera ponía en vía la primera unidad de cercanías 446 derivada del prototipo 445, la segunda estaba a punto de cerrar la venta de cinco trenes a los ferrocarriles alemanes. Además se modernizaban dieciséis unidades de las series 436, 437 y 438 para convertirse en ocho 435.

En lo que se refiere a instalaciones y señalización de la línea Madrid-Sevilla, fue el consorcio Hispano-Alemán -Siemens, AEG Ibérica, ABB, Sel Señalización, Guinovart, Radiotrónica y Temelsa el adjudicatario de los contratos.

Renfe, mientras tanto, ya contaba con un anteproyecto de construcción del nuevo eje de alta velocidad Madrid-Barcelona que en función de las alternativas elegidas para cada tramo iba a suponer una inversión de entre 300.000 y 350.000 millones de pesetas y estaría terminado en 1994 ó 1995.

Poco después, en el seminario "Horizonte 2000" organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se precisaban algo más todos los extremos, se elevaba el presupuesto a los 750.000 millones de pesetas y se moderaba un poco el inicial optimismo sobre plazos y posibilidades de rentabilizar las inversiones.

Además las compañías ferroviarias de



Comenzaba el diseño de nuevos trenes y nuevas estaciones.

los países de la Comunidad Europea, estudiaban el proyecto de reglamento elaborado por el Consejo a petición de la comisión en el que se sentaban las bases de una regulación para la explotación ferroviaria de cara a la entrada en vigor del Acta Única Europea en 1993. En breve, se abría el camino a la liberalización ferroviaria.

En el terreno internacional pero circunscrito a lo ibérico, España y Portugal comenzaban a hablar de la red de alta velocidad en la Península y ya entonces se mencionaban los cuatro enlaces entre los dos países si bien eran los Madrid-Badajoz-Lisboa, Oporto-Fuentes de Oñoro, Tuy-Valença do Minho y Algarve-Sevilla de los que se hablaba. □

tad, de un régimen democrático y de libre mercado. En Alemania del este las continuas protestas tuvieron su más inmediata consecuencia en octubre, con la dimisión del dirigente **Erich Honecker**. El proceso era ya imparable. Un año después, en octubre de 1990 sólo había una Alemania y en 1991 se autodisolvió la propia URSS.

Pero el hundimiento del bloque comunista también fue acompañado de convulsiones y derramamiento de sangre. La guardia pretoriana de **Nicolae Ceausescu**, presidente de Rumanía, dio las últimas muestras de su auténtica esencia en diciembre de este año asesinando a los manifestantes de Timisoara y Bucarest. El que se había presentado como líder más aperturista del bloque comunista fue el que más se resistió a los cambios hasta que Iliion Iliescu le arrebató el poder y en menos de una semana un tribunal militar dictaba su muerte y la de su esposa acusados de la muerte de 60.000 personas y por llevar al país a la ruina.



Pero el gran acontecimiento en Berlín no paró el ritmo incesante de la historia ni en Europa ni en el resto del mundo.

Las urnas deciden llevar al gobierno a dos personajes que ganarán por motivos diferentes un sitio en la historia. Por un lado, el líder emblemático de Palestina, **Yaser Arafat**. Por otro, el republicano **George Bush** jura su cargo como presidente de los EE.UU.

En China, la represión de una manifestación en la Plaza de Tiananmen en demanda de democracia y libertad desencadenó una tragedia con 3.500 víctimas mortales y miles de detenciones. La cúpula comunista liderada por **Deng Xiaoping** ordena disolver a los manifestantes cargando con tanques. La brutal represión provoca la indignación internacional.

**Dalai Lama** recibe el premio Nóbel de la Paz por su defensa pacífica de la liberación tibetana y en España, **Camilo José Cela** consigue el Nobel por su carrera literaria.