



**La noticia:**

Huelga General del 14 de diciembre.

**La noticia ferroviaria:**

Se inicia la construcción del Metro de Bilbao.

**Un símbolo de los tiempos:**

Gorvachov.

crónica diaria

1988

Manifestaciones de toda índole se suceden en la calle. En agosto jóvenes objetores e insubmisos hacen una campaña de desobediencia civil contra el servicio militar obligatorio.

Pero la gran reivindicación del año estaba por llegar. El 14 de diciembre los sindicatos paralizan España para pedir soluciones a la precariedad laboral y rechazar un plan de empleo juvenil que suponía la sustitución de empleo fijo por precario. Además, por primera vez en la historia el desempleo supera la cifra de los 3 millones. UGT y CCOO exigían un giro en la política social del gobierno que ayudara a los más desfavorecidos. El país quedó completamente paralizado. El éxito de la huelga supuso un toque de atención al gobierno socialista y cristalizó la ruptura con UGT que dirigía **Nicolás Redondo**. El gobierno negoció con los sindicatos y se mejoraron las pensiones.



Huelga general del 14-D.

En deportes triunfábamos en el exterior. **Ferico Delgado** ganó su primer Tour de Francia y en el mundial de motociclismo **Sto Pons, Aspar** y **Garriga** ganaron 22 de las 48 carreras que corrieron.

En el celuloide, **Almodóvar** cierra sus amados años 80 conquistando Hollywood. "Mujeres al borde de un ataque de nervios" volvió sin estatuilla pero, popular

En la tele Joaquín Prat reunía a todas las familias y les invitaba a jugar al "precio justo" e **Isabel Freysler** se casaba con **Miguel Byer**, ex ministro



El nuevo ferrocarril español empezaba a tomar forma.

# 1988 ¡Qué meses los de aquel año!

**V**A LIBRE iniciaba su año vigésimo quinto de publicación con cambios de formato -algo más pequeño-, y de maqueta, que finalmente serían efímeros -al año siguiente se volvió a cambiar- pero que apuntaban los cambios de fondo que en la revista se estaban produciendo, alejándola del esquema de revista de empresa -en Renfe ya asomaba Trenes Hoy- y acercándose al de revista especializada y sectorial que le caracteriza en la actualidad.

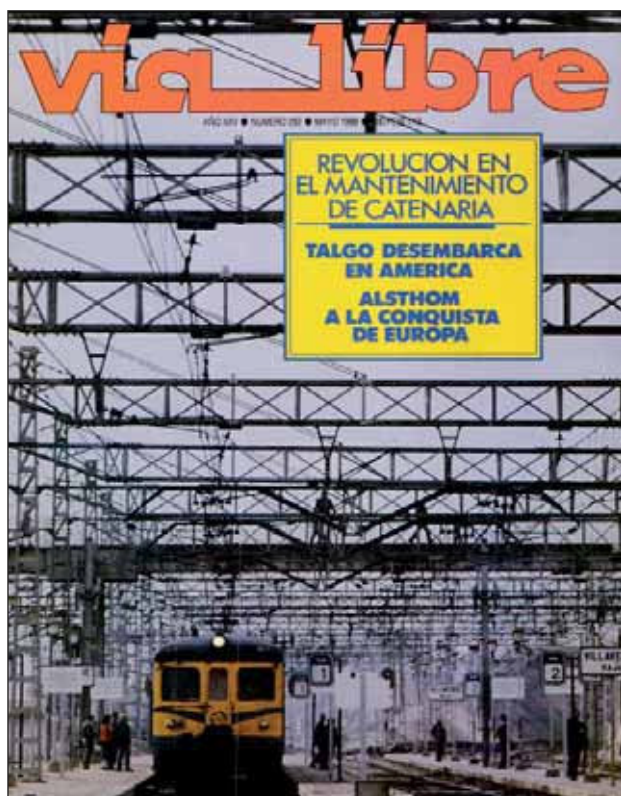
Abriendo aquel año XXV, un editorial citaba el libro "Cuarto poder en España" de **Antonio Alférez** -"El Cementerio de publicaciones españolas necesita de constantes ampliaciones por falta de espacio para tanta tumba"- y se felicitaba por no formar parte de ese campo-santo, que era el logro de "la

labor de divulgación ferroviaria continuada más importante que se ha hecho en España", sin que ello supusiera "echar las campanas al vuelo, ni eludir nuestros errores y deficiencias".

Pero el 88 no fue un año que en el ferrocarril permitiera tiempo para celebraciones o para la relajada reflexión, sino doce meses informativamente endiablados en los que parecía querer ocurrir todo a la vez. Y había que contarlo rápido, antes de que otra novedad tapara la anterior.

Para empezar se cerró, ante el inicio de las obras de la nueva línea de alta velocidad, el Madrid-Ciudad Real, y la industria ferroviaria nacional se preparaba para el contrato de suministro de material rodante del tren español de alta velocidad -se hablaba de 25 trenes y 70 locomotoras- que habría de suponer un balón de oxígeno para un sector económico que pasaba por malos tiempos.

Mientras se preparaba el concurso, al que la industria internacional también miraba con especial interés, la actividad no paraba y se hablaba ya de una variante a 250 kilómetros por hora entre Zaragoza y Lérida y de la variante norte, la pieza clave -paso del Guadarrama incluido- del gran eje norte-sur de alta veloci-



La industria ferroviaria iniciaba su reconversión.

dad que habría de enlazar Irún y Sevilla.

El número de trenes del concurso de alta velocidad, poco después se supo, sería de 24, para 250 kilómetros por hora, y de 75 el de locomotoras, para 200, todo ello en ancho ibérico, en aquel momento.

Además, el contrato programa destinaba un billón de pesetas para el ferrocarril en el periodo 1988-1991 y se adjudicaba a la industria nacional de material ferroviario -CAF, Macosa y Maquinista eran las tres grandes- pedidos por valor de 26.000 millones de pesetas.

Mientras, Talgo iniciaba su particular redescubrimiento de América mandando desde el puerto de Bilbao una composición pendular de seis coches que se probaría en Estados Unidos para optar a ser el material que mejorase el servicio en el corredor Boston-Nueva York. También un pendular hacia sus primeras pruebas en vía alemana para la DB y para afinar su proyecto de alta velocidad, alcanzando los 288 km/h, el "récord español de velocidad" entonces.

Pero el contrato de alta velocidad era también la oportunidad para la reconversión de la industria ferroviaria española, una cuestión que produjo ríos de tinta en aquel año y los siguientes y de la que

VIA LIBRE dio siempre información puntual en su incipiente sección de empresas.

Al hilo de todo ello, un dossier -que también daba sus primeros pasos en la revista en aquel año- analizaba las cinco ofertas para la alta velocidad española que por entonces -mes de junio- iban a ser cinco, a saber, las de Alsthom, Talgo, Mitsubishi, Siemens y Ansaldo.

Dos meses después Talgo se autoexcluía, y cuando comenzaban a perfilarse las posiciones y a definirse las posibilidades, otra noticia venía a cambiar los planteamientos iniciales y a retrasar el proceso de adjudicación inicialmente previsto para noviembre o diciembre.

El 21 de octubre, mientras un seminario exposición sobre diseño ferroviario, en Sevilla, ahondaba en la "forma de la alta velocidad", el Gobierno decidía estudiar el cambio de ancho español por el internacional en toda la Red, empezando por la nueva línea Madrid-Sevilla, siguiendo por el eje Madrid-Barcelona-Port Bou y por el Madrid-Badajoz-Lisboa para continuar "previsiblemente" por el Zaragoza-País Vasco, el Barcelona-Valencia-Murcia, y quizá por el Murcia-Andalucía y el Sevilla-Algeciras.

Finalmente, el 23 de diciembre Renfe hacía pública la adjudicación del contrato de alta velocidad tras meses de complicadas negociaciones, rumores, dudas y aplazamientos que culminaron con el reparto del pedido entre Alsthom, en torno a la cual se reestructuraría el sector de material rodante español, y el Consorcio Hispano Alemán.

Fuera de Renfe, Metro de Bilbao empezó a contratar sus primeras obras de infraestructura, Feve que presentaba su prototipo de cercanías FEMA, desarrollado con MTM y Enasa-Pegaso, definía como objetivos de su actividad las cercanías y los trenes turísticos y Valencia inauguraba su primer tramo de Metro... ¿Qué meses los de aquel año! □

de Economía del gobierno de **Felipe González**.

Pero la cara, el cuerpo y la música más popular del 88 vinieron desde Italia. **Sabrina** era una diva despampanante que arrasó con el tema "Boys, boys, boys" vestida en cueros negros

En el telediario el terrorismo acaparó gran parte de los informativos. Tras unos meses de constantes atentados, el 24 de febrero ETA secuestra al empresario **Emiliano Revilla**.

Además son procesados los policías **José Amedo** y **Nthel Domínguez** por seis asesinatos y pertenencia al Grupo Antiterrorista de Liberación (GAL), que había sido desmantelado a principios de esta década.

Dos largas guerras terminaron este año. Los conflictos en Afganistán y la guerra de Irán-Irak habían empezado simultáneamente en el 79.

Las causas del conflicto entre Irán e Irak fueron el petróleo y la rivalidad político-religiosa que finalizó sin vencedores cuando Teherán aceptó la resolución 598 de las Naciones Unidas.

Por su parte la URSS invadió Afganistán en diciembre de 1979 tratando de sostener en Kabul un régimen comunista.



**Gorbachov** fue nombrado presidente del Soviet Supremo, cargo equivalente a jefe de Estado del país

El conflicto terminó mal para la URSS y con su abandono dejó a Afganistán sumergida en una guerra civil entre las diversas facciones de los vencedores

Mientras en Panamá se vive una extraña situación de doble poder: en octubre se encuentra con dos presidentes. Tras un golpe de Estado de **Eric Arturo Delvalle** y un contragolpe de **Noriega** el país se encuentra en crisis. La situación no se puede sostener: EEUU reconoce a **Delvalle** como presidente y pide la cabeza de **Noriega**, acusado de narcotraficante.

En este año la ONU reconoció la existencia del Estado Palestino y en casa, **Javier Mariscal** daría forma a 'Covi', la mascota de las olimpiadas de Barcelona 92.