

La noticia:

Condenas por el caso de GAL.

La noticia ferroviaria:

Entra en servicio el ICE en Alemania.

Un símbolo de los tiempos:

Conflicto en los Balcanes

1991

Tras un mes de careos entre acusados y testigos, una sentencia viene a poner a salvo al Estado en medio del mar de puntos oscuros e incógnitas del caso GAL. Los policías **José Amedo** y **Michel Domínguez** son condenados a 17 años y cuatro meses de prisión por cada uno de los seis asesinatos frustrados en los que participaron como autores por inducción.

La sentencia ha exculpado a más altas magistraturas del Estado pero la imagen del PSOE ya ha sido ensuciada y el desgaste tiene sus primeras consecuencias políticas el 26 de mayo cuando la derecha se hace con la alcaldía de Madrid. **José María Álvarez del Manzano** se convierte en el nuevo alcalde de la capital.

La actividad de los juzgados españoles no acaba aquí. **Dionisio Rodríguez, "Dioni"**, es condenado a tres años y cuatro meses de prisión por el robo de 300 millones de pesetas de un furgón de transporte de caudales del que el mismo era su conductor. El síndrome de los tiempos, entre el llamado 'pelotazo' y la lucha contra la corrupción, convierten al Dioni en un personaje a medio camino entre la admiración y la censura.

Las consecuencias de la apertura de la URSS siguen repercutiendo tres años más tarde de la caída del muro. El 3 de julio **George Bush** y **Mijail Gorbachov** acuerdan la reducción del 25 por ciento de su armamento nuclear.

Será uno de los actos políticos finales de la figura de **Gorbachov**, que había acumulado tanto crédito exterior como descrédito dentro de su país.

Un frustrado golpe de Estado del ejército soviético lanza al estrellato al nuevo líder que dirigirá a Rusia durante los últimos años de dura transición: **Boris Yeltsin**.

Tras su actuación subido en un tanque frente al Parlamento durante la asonada militar y la posterior victoria en las elecciones el nuevo líder promete una amplia liberalización polí-



Avanzan las obras del Ave y llega la primera 252

1991

En la encrucijada del cincuentenario

En el transcurso de 1991 VIA LIBRE –premiada como mejor revista por la Asociación Española de Asesores de Comunicación– dedicó casi íntegramente los artículos de su sección de historia a Renfe. La compa-

ña cumplía su cincuentenario, fue creada en 1941, y doblaba la esquina del medio siglo en una auténtica encrucijada.

“La Renfe” –en la que se había venido reflejando el pulso de la sociedad

española- se encontraba ante un horizonte de transformaciones que se llamaban alta velocidad, proyecto ferroviario común europeo y cercanías, fundamentalmente. Los cambios en las empresas públicas y en el ferrocarril eran inevitables y habrían de ser importantes en los años siguientes en Renfe.

Y cambio fue también el que supuso la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes asumiendo las competencias de sus predecesores, Transporte, Turismo y Comunicaciones, y Obras Públicas y Urbanismo. Al frente se situó a **José Borrell** que contaba con un presupuesto anual de 1,3 millones de pesetas para llevar a cabo los grandes proyectos del departamento entre los que estaban en primera línea los ferroviarios.

El cambio de ancho quedaba un poco "aparcado" por el gran desembolso que suponía, y la extensión de la alta velocidad se planteaba hacia el norte y el este. Pero el gran proyecto eran las cercanías y así lo resaltaba en sus primeras declaraciones a **VÍA LIBRE**, **Mercè Sala**, flamante presidenta de Renfe, la primera en la historia de la empresa.

En esa línea, durante aquel año se negoció la reducción del pedido de trenes de alta velocidad para el Madrid-Sevilla que pasarían de veinticuatro a dieciséis, y los ocho restantes serían finalmente los denominados Euromed. Pero más noticia fue la adjudicación del contrato que entonces se llamó de cercanías españolas del año 2000, que supuso garantizar la carga de trabajo de las empresas españolas del sector hasta 1994.

Se trataba de 70 unidades 446 que construirían en consorcio GEC Alsthom, CAF, ABB y Melco, de otras 70 de la serie 447 que serían fabricadas por Siemens, CAF y ABB y de treinta tractoras y quince trenes completos de dos pisos que quedaban encargados al grupo GEC Alsthom.

Mientras, se presentaba la cabeza motriz del Ave, avanzaban las obras de la línea Madrid-Sevilla a buen ritmo, con un nivel de protección medioambiental pionero en nuestro país- y llegaba a España la primera locomotora 252 fabricada por Siemens. En el terreno del material rodante también Renfe solicitó a Talgo 58 coches destinados a distintas líneas tras la reorganización completa de los servicios que iba a suponer la nueva línea de alta velocidad.

Además, la nueva estación de Santa Justa en Sevilla entraba en servicio, sus-



Mercè Sala preside Renfe.

tuyendo a las de Plaza de Armas y San Bernardo y los nuevos talleres para alta velocidad de Cerro Negro y La Sagra estaban ya listos para comenzar a funcionar en los primeros meses del 92.

Paralelamente se planteaban, con un presupuesto de 72.000 millones de pesetas, las obras de modernización del Corredor Mediterráneo para permitir circulaciones a 220 km/h.

En Asturias, Feve cuyo nuevo presidente **Gonzalo Martín Baranda**, hablaba de la integración en Renfe, contratada con CAF -que alcanzó aquel año la cifra de 60.000 millones de cartera de pedidos- la construcción de 16 unidades 3800 para los servicios de cercanías. Y en Valencia se comenzaba a hablar con insistencia del tranvía, en lo que sería la recuperación de ese modo urbano en nuestro país. También en el terreno del transporte urbano, Madrid trabajaba en el cierre de su línea circular de metro, la 6.

En el ámbito internacional, en 1991, entró en servicio el ICE alemán del que VIA LIBRE subrayaba que si bien no era el tren más rápido del mundo- su velocidad punta era de 280 kilómetros por hora- si era el más lujoso: "diseñado para atraer a los pasajeros de aviones, BMW y Mercedes, el ICE ofrece una ruptura con el estilo tradicional de los trenes".

Sea como fuere, una composición de quince coches del Intercity Express inauguró su historia con un servicio entre Fulda y Würzburg (100 kilómetros) en el que tardó 32 minutos. □

tica y la introducción de una economía de mercado.

El fracaso de la experiencia comunista ha llevado a los países de Europa del Este a la deriva política y a la crisis económica. Por su larga tradición como epicentro de conflictos locales e internacionales, los Balcanes tienen todas las cartas para protagonizar el mayor conflicto al que se enfrentará Europa tras el fin de la guerra fría. Yugoslavia se ve sumida en una espiral de tensiones nacionalistas de carácter étnico y religioso que dan al traste con el modelo de cohesión nacional que consiguió mantener durante décadas el líder comunista **Tito**. La coexistencia de minorías étnicas y religiosas distintas en los diversos territorios, y las prácticas de limpieza de sangre, provocan una sucesión de masacres en el mismo corazón de la vieja Europa, que televisadas en directo y provocan el horror en una sociedad como la europea que creía que episodios similares eran fruto de otras épocas y, en todo caso de otras latitudes.



Boris Yeltsin.

El 17 de octubre la banda terrorista ETA perpetra tres atentados en Madrid. **Irene Villa**, niña de 13 años que posteriormente se convertiría en el símbolo de las víctimas, pierde las dos piernas y su madre, **Maria Jesús González** una pierna y un brazo. El teniente del Ejército **Francisco Caballar** muere en el acto y el comandante **Rafael Villalobos** pierde las dos extremidades inferiores.

La plaga del terrorismo no es la única ni la más letal. El SIDA se extiende cada vez más y es en África del Sur donde existen más afectados por la falta de información y medidas de protección. En el 91 la muerte de **Freddie Mercury**, cantante de "Queen" a causa del SIDA y el la retirada del **"Magic" Jhonson** de las canchas de baloncesto porque es portador del virus vuelven a poner rostros conocidos a la enfermedad.