



**La noticia:**

Gran golpe en Bridart a la cúpula de ETA.

**La noticia ferroviaria:**

Inauguración del AVE Madrid-Sevilla.

**Un símbolo de los tiempos:**

Cobi y Curro, mascotas de las Olimpiadas de Barcelona y la "Expo 92".

# 1992

1992 es un año que quiso convertirse en emblemático para la nueva España democrática. Dos personajes nacieron para colocarse en cada marquesina, cada camiseta, cada pegatina: **Curro**, un pájaro de nariz multicolor y **Cobi**, una especie de perro con piel anaranjada. Eran las mascotas de los dos eventos que exportaron la imagen del país a cada ciudad del globo.



crónica diaria

Una ciudad del sur, Sevilla fue remodelada a fondo y puesta a punto para albergar la Exposición Universal. Se rescató la Isla de la Cartuja donde se construyeron los pabellones representativos de más de trescientos países y empresas. Coincidiendo con el evento, se pone en servicio el primer tren de alta velocidad en España (AVE) que unía Sevilla con Madrid en poco más de dos horas. La 'Expo 92' fue inaugurada por los Reyes el 20 de abril y obtuvo una media diaria de 232.000 visitantes.

El 2 de julio España entera y en especial Andalucía se ve sorprendida por la muerte de Camarón de la Isla. La voz desgarrada del cantante flamenco más famoso del mundo se apagó para siempre durante el desarrollo de la exposición. En las semanas posteriores la 'Expo' se vuelca en homenajes al cantaor gitano.

En la otra punta del país, Barcelona obtuvo el reconocimiento internacional por la organización de los Juegos Olímpicos. La asistencia de 184 países y 16.000 deportistas, se convirtió en un récord de participación no logrado

## 1992 Por fin, la alta velocidad

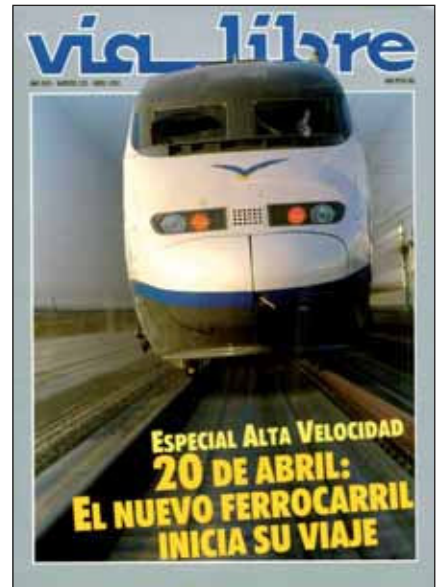
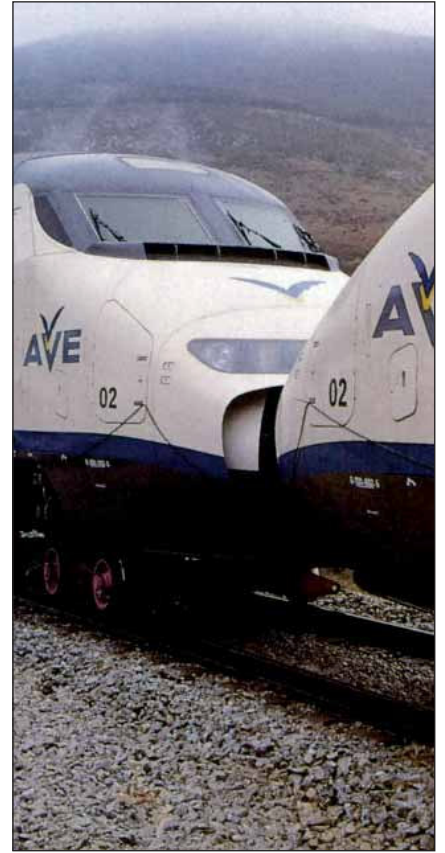
**E**l 20 de abril de 1992 un tren AVE llevó a cabo su primer viaje comercial por la línea de alta velocidad y ancho internacional Madrid-Sevilla. Antes, años de proyectos y de obras y cientos de páginas dedicadas a todos los avatares de la línea, de sus instalaciones y del material rodante.

Sin embargo, todavía hoy casi quince años después, y a pesar de todo lo escrito sobre ello, el número especial de VÍA LIBRE - 164 páginas, 400 pesetas y artículo de apertura de **Felipe González** -es el más completo y profundo compendio de información sobre el Madrid-Sevilla, aquel proyecto que supuso un punto de inflexión en la historia del ferrocarril español.

En aquel número, el periodista **Luis Carandell** daba su bienvenida al nuevo tren y recordaba ripios decimonónicos y ferroviarios: "por la vía viene el tren/ y trae tal virulencia/ que en cuatro horas se pone/ de Valladolid a Palencia. Pero también decía que con el Madrid-Sevilla "hemos hecho realidad el cuento de las botas de siete leguas, las increíbles hazañas del **barón de Münchhausen** y hasta las divertidas ocurrencias del gran **Cyrano de Bergerac** para llegar a la luna. O, ya no digamos los imaginativos inventos de **Julio Verne**".

En resumen y por ir a lo concreto y lo real: 471 kilómetros de línea apta para velocidades máximas de 300 kilómetros por hora, 31 viaductos que suman una longitud de 9.845 metros, diecisiete túneles con una longitud total de más de quince kilómetros, cinco estaciones y un apeadero, dos talleres de mantenimiento de trenes y tres bases de mantenimiento de infraestructura. Una inversión de 348.874 millones de pesetas y un coste por kilómetro de 740,7 millones.

Trenes de 200 metros de longitud y 421,5 toneladas de peso que, con una potencia de 8.800 Kw., eran capaces de transportar a 329 pasaje-



La Alta Velocidad Española, una realidad desde abril.

ros alcanzando los 300 kilómetros por hora y obteniendo velocidades comerciales en torno a los doscientos, a los que hay que sumar las locomotoras 252, de 5.600 Kw. y 220 kilómetros hora de velocidad punta.

Pero, por más que el Madrid-Sevilla



FGV Adjudicó el material móvil del tranvía de Valencia.

eclipsara toda la información ferroviaria del año, también ocurrieron más cosas durante el 92, año de Juegos Olímpicos y de Exposición Universal en España.

Renfe presentaba su Plan de Empresa para 1992-1993 con el contrato programa en el horizonte y en un escenario complejo, por una parte por la pérdida de cuotas de mercado en áreas como la de mercancías y por otro por la nueva legislación de la CE, efectiva a partir de 1993 que obligaba a suspender las subvenciones a determinados servicios ferroviarios.

Además, se inauguró el primer tramo a 200 kilómetros por hora en el triángulo Madrid-Valencia-Alicante y, paralelamente, se calculaba en 650.000 millones de pesetas las inversiones necesarias para poner a punto la red ferroviaria que tenía un nivel de envejecimiento preocupante, en el marco del denominado PEMI (Plan Estratégico para el Mantenimiento de Infraestructuras) que tenía como objetivo preparar la red tradicional para el año 2000.

También se hablaba de las obras del Madrid-Barcelona cuyo comienzo se fijaba para el año siguiente, el 93, si bien el ritmo de trabajo y los plazos de finalización no se precisaban, y de los acuerdos que preparaba la Unidad de Negocio de Regionales para que las autonomías con-

tribuyeran al mantenimiento del servicio en las líneas deficitarias.

En el ámbito de lo urbano, el Metro de Barcelona decidía instalar catenaria rígida en algunos tramos de la nueva línea 2, e iniciaba su Plan de Accesibilidad de Estaciones, FGV adjudicaba el contrato de material móvil -veintiuna unidades- para su nueva línea tranviaria a Siemens y Duewag, y Metro de Bilbao adjudicaba la construcción de sus veinticuatro primeros trenes a CAF y ABB.

En VÍA LIBRE, que había establecido un acuerdo de colaboración con la revista francesa "Le Rail", se producía un relevo en la dirección. **José Luis Pérez Cebrián** era sustituido por **Vicente Camarena** en el mes de mayo. Sin embargo **Camarena**, que era director del Gabinete de Comunicación de Renfe, sólo apareció como director en funciones de la revista y durante casi un año -los once números, de junio a abril- hasta mayo de 1993.

En la revista también se reforzó el bloque de historia con más páginas y colaboradores y con la aparición de una nueva sección. "Historia a pie de vía" que se elaboraba con los testimonios de los lectores y que fue foro de interesantes y esclarecedoras polémicas sobre hechos ferroviarios, entre los mismos que los vivieron. □

hasta entonces en unas olimpiadas. El listón fue subiendo con cada una de las 22 medallas conseguidas por los deportistas españoles.

En resumen, dos acontecimientos que levantaron la autoestima nacional y ofrecieron al mundo una imagen moderna.



En el mes de marzo la cúpula de ETA sufre un importante golpe que la deja descabezada durante un largo periodo de tiempo. En Bidart, localidad francesa es detenido **Francisco Múgica Garmendia**, 'Artapalo', número uno de la organización, y **José María Arregui Erostarbe**, 'Fitti', responsable de la logística de la banda.

El anuncio de una crisis económica ensombreció la alegría de este annus marabilis. La depresión afectó a todos los países europeos, pero para una España en fiestas, embriagada por la gloria de la 'Expo' y el éxito de las Olimpiadas, el revés económico tuvo un sabor mucho más amargo.



Diana de Gales.

La Familia Real británica no conserva un buen recuerdo de 1992. Este es el año en el que ve tambalearse su rígida imagen por el anuncio de separación de los Príncipes de Gales, **Carlos** y **Diana**. La noticia causó gran expectación y atrajo a Inglaterra los teleobjetivos de la prensa rosa internacional que vigilaban cada paso de la pareja.

Para rematar el año, el mes de noviembre envolvió en llamas el castillo Windsor, residencia de la Reina de Inglaterra y toda un ala del edificio del siglo XI queda destruida. El incendio, originado por un cortocircuito, tardó 11 horas en ser extinguido.