

La noticia:

La OTAN interviene en Servia.

La noticia ferroviaria:

El metro de Madrid sale del municipio con su enlace con Arganda del Rey.

Un símbolo de los tiempos:

Efecto 2000.

1999

A pesar de los acuerdos internacionales firmados, el régimen serbio, encabezado por **Slovodan Milosevic**, vuelve a las andadas y practica la limpieza étnica en Kosovo. El 24 de Marzo, los primeros aviones de la Alianza Atlántica comienzan el asedio a Belgrado y otras ciudades serbias en el último intento de terminar con la Barbarie en los Balcanes. La ofensiva conduce 72 días más tarde con la rendición del genocida que posteriormente sería sentado ante un tribunal internacional para responder de la acusación de crímenes contra la humanidad.

Refugiados albaneses.



Dos meses después de que el ejército ruso volviera a invadir la república secesionista de Chechenia, el presidente ruso, **Boris Yeltsin**, que había estado internado ya en varias ocasiones por su adicción al alcohol, renuncia a su cargo y deja las riendas del país en manos de **Vladimir Putin**, quien hasta ese momento era primer ministro.

Tras cien años de control y explotación de esta espectacular obra de ingeniería, EEUU entrega el Canal de Panamá al estado donde está situado. La conexión entre el Océano Pacífico y el Atlántico había cambiado el concepto logístico - marítimo en el continente americano y también había generado un impacto ecológico imprevisible en el momento de su construcción.

Con motivo de la celebración de la IX Cumbre Iberoamericana en La Habana, los Reyes de España viajan a Cuba. Durante años el monarca espa-

1999

Novedades, proyectos, realidades



Presentada la locomotora diésel hidráulica BT con cambio de ancho.

Aquel 1999 fue otro de los años en los que en VIA LIBRE, que presentó el Diccionario del Tren -inglés, alemán, francés, italiano y portugués- faltaron páginas para tanta información. El sector ferroviario -alta velocidad y sistemas urbanos a la cabeza- estaba imbuido en una vorágine de movimiento constante que casi no dejaba tiempo para asimilar tanta novedad y tanto proyecto.

En Barcelona uno de los proyectos era el Trambaix, una red tranviaria de tres líneas que unirían el centro de la ciudad condal con Cornellá, Esplugas, San Joan Despí, Sant Just Desvern y Sant Feliu.

También en el terreno de los proyectos Barcelona, trabajaba en la ampliación de su red de metro

que, entonces, tenía 80,5 kilómetros de líneas, y se iniciaba el período de licitación de la línea 9 para conectar Badalona y Santa Coloma con la Zona Franca y Hospitalet con un trazado semejante al de la Ronda del Mig.

Más al sur, en Andalucía, otra localidad más pequeña, también proyectaba su línea tranviaria, se trataba de Vélez-Málaga y de un enlace de 5,5 kilómetros entre los dos núcleos de población del municipio, Vélez y Torre del Mar.

También en Bilbao se hablaba de un tranvía, que ya estaba en fase de ejecución y que habría de unir Abandoibarra con el resto de la ciudad, por un lado con San Mamés y Deusto y por otro con Achuri y el Casco Viejo.

Y en Madrid, por primera vez, el metro salía del municipio para llegar



Pórtico gigante de vía



500

**felicidades a la revista Vía Libre
por la edición de este número**

A nuestra estrategia industrial y comercial de diseño y fabricación de una extensa gama de maquinaria auxiliar de serie y especial para el montaje y mantenimiento de la vía del ferrocarril, añadimos la reciente representación exclusiva de la firma italiana COLMAR, para la venta y suministro de su maquinaria de vía en España.

Cambios de impresión

José López Prieto

Cuando llegué hace casi 20 años a VÍA LIBRE, si me hubieran hablado de los TIF, los PDF o los JPG habría creído que “la Renfe” había puesto en marcha unos nuevos trenes y que sus siglas escondían rapidez y comodidad o incluso alta velocidad y confort.

Estas siglas, que esconden extensiones de documentos informáticos, eran inimaginables para los que en aquel momento formábamos parte del proceso de confección, preimpresión e impresión de la revista. El último eslabón de una cadena que crecía noticia a noticia, reportaje a reportaje cada uno en su sección hasta entrar en el proceso de producción, que ha evolucionado a alta velocidad y que cierra mensualmente con un candado para que quede redonda y pueda rodar por esa VÍA LIBRE.

Cuando nació la revista no existía ni el “letraset”, la cabecera de la revista se dibujó con tinta china, eso sí con plumi-lla y tiralíneas, ¿cuándo llegarían los “rotring”? En aquellos tiempos no existían los creativos, ni los diseñadores gráficos y menos aún un director de arte, mejor dicho no existían con estos nombres, pero había personas que asumían esta labor, sin saberlo, sin destacar, ya que formaban parte un grupo, la imprenta, donde la experiencia y el oficio bien aprendido eran suficientes para que cualquier publicación con aire de revista tuviera su entidad propia, lo que hoy llamamos estilo. Un estilo que por aquel entonces era más anárquico y que con el paso del tiempo y gracias a que apareciera un

nuevo personaje en la redacción de la revista que se desligase de la imprenta y dedicara su empeño a que la imagen de la revista tuviera una coherencia gráfica, empezó a definir tamaños de márgenes, número de columnas en las retículas tipográficas o maquetas, plantilla de papel sobre la que se dibujaba las cajas donde tenían que ir los textos, los huecos de las fotos y los porcentajes de color de capitulares y recuadros.

Composición.

En tipografía se trabajaba a través de la linotipia donde los bloques de una aleación de plomo, estaño y antimonio se fundían dando forma a cada una de las líneas que luego formarían las columnas. Después llegó la fotocomposición donde unos enormes ordenadores, procesaban lo que los operarios tecleaban, textos que llegaban desde la redacción, escritos a máquina en folios con anotaciones en los márgenes del cuerpo de letra, su interlínea y por supuesto la tipografía.

Al principio sólo se disponía de la letras tipo helvética, times, la inglesa y pocas más, y con el paso del tiempo y gracias a sus creadores han ido aumentando hasta llenar un DVD no con cientos, sino con miles de tipos de letras distintas. Y es que hoy son un documento informático y que hay que instalarlo en un gestor de tipos y nunca se puede olvidar añadirlo al envío a la imprenta, ya que el desajuste de textos sería muy grande si no se utiliza la misma fuente.

Las fotografías, los dibujos e ilustraciones al principio se reproducían por grabado, después a través del escaneado que separaba en fotolitos negativos con tramas de tono de los colores primarios al que se añadía el negro para dar contraste. En el campo de la imagen fotográfica la evolución ha sido vertiginosa, las fotografías en papel y en diapositiva tenían que escanearse con lo que se conseguía una imagen



Máquina de imprimir y cajas de tipografía en una imprenta de las de antes.



Las últimas tecnologías permiten ver el resultado final de la revista en el proceso de maquetación.

digital con los colores separados, pero en pocos años todos estos avances, han sido desbancados, dando paso a la fotografía digital profesional con unas cámaras fotográficas que hacen las veces de escaner.

La impresión también ha evolucionado. Antes el negativo de metal se entintaba y por presión "manchaba" el papel. Luego vinieron otras técnicas como el huecograbado donde las planchas que entintaban el caucho eran de cartón sobre el que se hacía el grabado, siendo las máquinas que se utilizaban rotativas, ya que por aquel entonces el número de ejemplares era muy alto.

Ferros.

Al ajustar la tirada en la nueva etapa de la revista y al mismo tiempo entrando en la nueva era de las artes gráficas, la impresión offset era la idónea, primero con rotativa y después y hasta ahora en máquinas planas sobre las que se montan las planchas insoladas con los fotolitos. Estos fotolitos -cuatro acetatos, uno por color, en los que se reproducía la página- se preparaban sobre los astralones que previamente por un proceso químico, administrándoles una fuente de luz a los del color cyan y negro sobre un papel helio-gráfico y revelando este con vapor de amoníaco se conseguían unas pruebas llamadas ferros y que hoy día, aunque se siguen llamando así, han abandonado el borroso azul como color único y se han sustituido por pruebas impresas a todo color con chorro de tinta en plotter de calidad.

Así hoy se da el visto bueno a la revista viendo un ejemplar único con todo lujo de detalles antes de entrar en máquinas y empezar a imprimir sobre papel libre de productos contaminantes como el cloro, cada vez menos utilizado en artes gráficas gracias a la sensibilización de fabricantes y distribuidores en lo que afecta a la preservación del medio ambiente. Hoy el papel puede pasar todos los

controles de calidad para conseguir blancura sin utilización del cloro. En este tipo de papel se imprime VÍA LIBRE.

Estos cambios revolucionarios han reducido los tiempos de producción reduciendo el tiempo necesario para su producción a tres o cuatro días, cuando antes eran necesarios no menos de quince. Pero los cambios en artes gráficas han traído también reducciones de plantilla en las imprentas y la desaparición de numerosos oficios especializados. Cajistas, linotipistas, grabadores, montadores de fotolitos, montadores de planchas, escanistas, operarios de fotocomposición, correctores... todas son ya profesiones extintas. Las máquinas y su evolución los han dejado en el camino, ahora la autoedición, como su nombre indica, ha sustituido a esos profesionales para hacerse desde la propia redacción. Los textos los "pican" los redactores, se edita y se corrige el estilo, las fotografías se escanean dependiendo del formato o se utilizan las digitales y en maquetación se monta la página completa y se prepara para filmar sobre las planchas. En la imprenta hoy día hacen falta apenas dos personas para poner en marcha materialmente la revista: una que manda los documentos encapsulados a la filmadora y otra encargada de manejar, con un simple botón, las sofisticadas máquinas de imprimir.

También se ha reducido el espacio de almacenamiento donde los fotolitos, planchas y al principio los grabados se guardaban en salas llenas de estanterías en la cual VÍA LIBRE tenía asignada la suya. Esa enorme estantería, hoy es un aparato llamado disco duro de un terabyte, donde documentos informáticos con una extensión -sí la extensión con aquellas siglas impensables que mencionaba al inicio- que en un par de megabytes guardan todo el color y la esencia de una página y de una revista impresa. Que sepan los que la han ido colocando una tras otra en su estantería, que gracias a ellos, VÍA LIBRE junto a su vida, continua. □

1999

nol había expresado su deseo de visitar la isla que fue la última colonia del imperio de sus ancestros. Sin embargo, razones de oportunidad política lo habían impedido. En el transcurso de la visita, quedaron en evidencia la capacidad como propagandista del dictador **Fidel Castro**.



Fidel Castro.

En el panorama de la política nacional, ETA da por finalizada una tregua que había anunciado el 16 de septiembre del año anterior. Miembros del gobierno de **José María Aznar** habían denunciado que este alto el fuego no era sino una 'tregua trampa' que había permitido a la organización terrorista reorganizar sus maltrechas filas.

Como prueba de volví a imponer la ley de la pistola, en los meses siguientes la organización asesina a varios militares y la policía intercepta dos furgonetas cargadas con 1.700 kilos de explosivos que se dirigían a Madrid.



Efecto 2000.

Entroncando con supersticiones ancestrales, desde diferentes ángulos de la sociedad global se alerta sobre posibles hecatombes ante el cambio del milenio. En su versión más moderna este espíritu supersticioso alerta sobre el desastre que puede acontecer con millones de equipos informáticos para que sus temporizadores asuman el cambio de dígito de 1999 a 2000. El llamado "efecto 2000" termina por convertirse pasadas las doce en una tormenta en un vaso de agua. Pero esta es ya la historia del siguiente milenio.

1999



El Metro de Madrid salía del municipio y llegaba a Arganda.

hasta Arganda del Rey. Se trataba de los 18,3 kilómetros de la continuación de la línea 9, inaugurados en abril y que, también por primera vez, eran explotados por una empresa -Transportes Ferroviarios de Madrid- en la que junto a Metro de Madrid, participaba el capital privado.

Pero al margen de la realidad que suponía el Metro a Arganda, en Madrid en el ámbito del transporte urbano la novedad era un proyecto denominado Metrosur. Una nueva red de 40 kilómetros en anillo que la comunidad madrileña se proponía construir para unir las localidades del sur en el plazo de una legislatura, entre 1998 y 2002. A ello se unían las prolongaciones de las líneas 8, 10 y 1.

En alta velocidad la actividad no era menor, centrada sobre todo en la construcción del Madrid-Barcelona-frontera. Así, el GIF sacó a concurso la nueva estación de Zaragoza-Delicias con un presupuesto de 700 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 30 meses.

El Ave alcanzaba en el Madrid-Sevilla los 351 kilómetros por hora bajo la catenaria española C.350 y se probaban los primeros trenes completos con cambio automático con la tracción de la BT, la motriz diésel-hidráulica de Talgo y Krauss Maffei. Pero, además, a final de año comenzaron a conocerse las previsiones de inversión para los años siguientes.

El contrato programa de Renfe 1999-2000, contemplaba más de 100.000 millones de pesetas para la adquisición de material de alta velocidad y los Presupuestos Generales del Estado para el año siguiente destinaban al ferrocarril más de 800.000 millones de los que 238.000 iban destinados a la construcción de líneas de alta velocidad por el GIF.

En Renfe se iniciaban los

servicios de los TRD que reducían el tiempo de viaje en 55 minutos en la línea Salamanca-Ávila-Madrid, y los de los Alaris entre Madrid y Valencia que quedaban a sólo tres horas y media de viaje con los nuevos trenes pendulares fabricados por Alstom y Fiat.

En Feve el movimiento estaba en las remodelaciones, la que Siemens realizaba con doce unidades diésel 2300 para convertirlas en eléctricas y en la de los Apolos, las populares unidades diésel-eléctricas dedicadas a servicios regionales, que se modernizaban en los talleres navarros de Suncove. Y también en el acuerdo con la Junta de Castilla y León que permitiría reabrir el ferrocarril de La Robla.

Y mientras tanto la industria ferroviaria española seguía su proceso de internacionalización, no sólo con ventas en el exterior sino también con implantaciones industriales. Siguiendo el camino que abrieron otras empresas, la Corporación Albatros abría su factoría en el estado de Nueva York en Estados Unidos y Talgo optaba por la vía de la compra y adquiría la finlandesa Transtech.

En el terreno cultural también había novedades y así, abrían dos nuevos museos ferroviarios. Se trataba del Museo del Ferrocarril de Asturias en Gijón, abierto en los últimos días del año anterior, con un importantísimo patrimonio en especial en vía estrecha y ferrocarriles mineros.

Y del denominado Museo Ferrocarrilero John Trulock -el abuelo de **Camilo José Cela**- en la localidad gallega de Iria Flavia, dedicado a recuperar la memoria de la primera línea de ferrocarril en Galicia, abierta por la compañía del Ferrocarril Compostelano de la Infanta doña Isabel en 1873. □

