



La noticia:

Atentado del 11 de marzo en Madrid.

La noticia ferroviaria:

En servicio los 104 regionales de alta velocidad, y los Civia para cercanías.

Un símbolo de los tiempos:

España, por tercer año consecutivo, el país que más inmigración recibe.

2004

2004 estaba diseñado por el destino para ser el año en el que se celebrara el primer enlace de un heredero de la corona tras un siglo de sequía monárquica y tal vez para ser un curso de continuidad política, a pesar de la celebración de las elecciones generales.

Pero el 11 de marzo muy de mañana, tres días antes de la fecha fijada para los comicios, un brutal atentado terrorista en Madrid cambió el curso de la historia. 191 personas, buena parte de ellos inmigrantes, encontraron la muerte en la explosión de cuatro trenes, dos en la estación de Atocha, otro en El Pozo y otro más en Santa Eugenia. La capital acababa de sufrir el mayor atentado terrorista perpetrado jamás en España.

En un principio todas las miradas acusan a ETA. El caos y la indignación se unen a una confusión creciente que aumenta con cada pista que apunta al radicalismo islámico como autor de la barbarie. A media mañana **Arnaldo Otegui** descarta la vinculación de la banda terrorista vasca y poco más tarde una furgoneta blanca se convierte en el primer indicio de la autoría islamista. En el vehículo se encuentran restos de Goma 2 Eco, siete detonadores y una cinta magnetofónica con una grabación que reza en árabe versículos del Corán.

Al llegar la tarde un grupo terrorista islámico vinculado a Al Qaeda se hace responsable de la masacre en una carta enviada al diario londinense 'Al Quds Al Arabi'.

Pero la información llegaba en confusas y contradictorias ráfagas, y a tres días de las elecciones, nadie parecía comprender el significado de aquel mal sueño.

Todos los partidos cancelan sus agendas y dan por finalizada la campaña electoral. Por primera vez desde el 23-F el rey se dirige a la nación para pedir "unidad, firmeza y serenidad". Multitudinarias manifestaciones en todo el país



Nuevas series de Renfe, los 104 y los 598

2004 De luto

La portada del número 474, de abril de 2004, de VIA LIBRE fue una lesquela, con un marco negro y un lazo del mismo color colgado en su cabecera. Los feroces atentados del 11 de marzo que atacaron directamente al ferrocarril pusieron de luto al país entero.

El luto del ferrocarril se resumía en la impactante primera pági-

na de la revista: "Dolor e indignación". No se pudo, ni se podrá, entender aquel horror pero las palabras del presidente de Renfe, **Miguel Corsini**, explicaban bien lo sentido en aquellas fechas:

"... la sociedad española y el mundo entero han quedado consternados. En esta ocasión la barbarie terrorista se ha servido de los trenes de cercanías para sembrar Madrid de horror. Hemos vivido y sentido en nuestros corazones todo el daño causado, y hemos vivido y sentido también la solidaridad de los ciudadanos, por el golpe tan brutal al que se nos ha sometido".

“...Ha quedado constatado el talante solidario y profesional de los ferroviarios, en esta ocasión en que la desgracia nos llegó tan cerca, ayudando en las tareas de rescate, o donando sangre, o poniendo todo el esfuerzo a disposición para que los servicios retornaran a la normalidad con premura...”.

El luto del país en su conjunto y del ferrocarril en particular, oscureció todo a su alrededor en un año en el que se festejaban aniversarios como el de los 40 años de alta velocidad en el mundo que VIA LIBRE conmemoró con un número especial en septiembre, el propio 40 cumpleaños de la revista, los 75 de la electrificación del Palma-Sóller, o la mayoría de edad, 18 años, del concurso fotográfico Caminos de Hierro. Pero el pulso del ferrocarril que tanto se alteró con los atentados, siguió latiendo con fuerza tras ellos.

En Renfe, en cuya presidencia **José Salgueiro** había sustituido a Miguel Corsini -como **Magdalena Álvarez** había sustituido a **Francisco Álvarez-Cascos** al frente del Ministerio de Fomento-, estaban en pruebas los trenes de dos nuevas series que habrían de entrar en servicio a finales de año, los 104 -para servicios regionales de alta velocidad- y los 598 -regionales diésel-, mientras entraban en servicio los primeros catorce trenes Civia de cercanías.

Además, Renfe adjudicó el suministro de 101 nuevos trenes de alta velocidad destinados a prestar servicios de larga y media distancia en las nuevas líneas de alta velocidad proyectadas, y diez trenes hotel para servicios nocturnos.

En Madrid, se perfilaba el Plan de ampliación de la red de metro que inicialmente se cifró en 72 nuevos kilómetros para superar en sucesivas revisiones los noventa. Ampliaciones de líneas, incluida la llegada a municipios del norte y el este de la comunidad, nuevas estaciones en líneas antiguas y sobre todo la implantación de tres líneas de metro ligero eran las novedades del plan del gobierno regional.

Para atender a esas nuevas líneas y mejorar el servicio en las antiguas, Metro de Madrid adjudicó el mayor contrato de material rodante de su historia y de los metros europeos. Un total de 698 coches que se pondrían en circulación en 2007 y que suponen una inversión de 1.037 millones de euros.

Y en Valencia se presentaba otro plan

no menos ambicioso que preveía invertir mil millones de euros hasta 2010 para poder contar con una red de metro y tranvía de 200 kilómetros de líneas.

En Madrid, pero en el ámbito de la red dependiente de la Administración Central, Renfe inauguraba el servicio de cercanías entre Fuenlabrada y Humanes de Madrid, 6,32 kilómetros que exigieron una inversión de 25,6 millones de euros. Y en el terreno de los ferrocarriles singulares, se reabría el funicular del Valle de los Caídos, después de que su suprimiera el servicio en 1999 y tras una importante remodelación.

En Andalucía se adjudicaba la construcción de las dos primeras líneas de Metro de Málaga y su operación por 35 años y el suministro de material rodante del futuro Metro de Sevilla -vehículos de cinco módulos que fabrica CAF en su nueva factoría de Linares-.

El transporte ferroviario en las islas también avanzaba, así, Serveis Ferroviaris de Mallorca adjudicó a CAF el suministro de diez nuevas unidades de dos coches para afrontar la ampliación de su red y la mejora de los servicios, y el metro de Tenerife adjudicaba los contratos de construcción de la línea Santa Cruz-La Laguna y de suministro de sus veinte unidades a Alstom.



El terrorismo golpeó al ferrocarril.

Además, VIA LIBRE, comenzó, la publicación en fascículos de “El Libro del Tren”, una obra divulgativa sobre el pasado, el presente y el futuro del ferrocarril escrita por **Pilar Lozano Carbayo**, entonces redactora-jefe de la revista. □

daman el fin del terrorismo y piden transparencia sobre la investigación. El 14 de marzo España vota marcada por la tragedia y elige un cambio de gobierno a favor del PSOE de **José Luis Rodríguez Zapatero**. Un cambio que antes de los atentados no parecía posible.

Tres meses más tarde la camaleónica ciudad de Madrid se viste de lujo en un día lluvioso y también extrema la seguridad para albergar la boda del **príncipe Felipe** con la periodista **Leticia Ortiz Rocasolano**. La prensa internacional vuelve a la capital, esta vez para asistir al enlace del heredero que quizá dentro de unos años tenga que reinar en un país sin terrorismo.

Manifestación el 12 de marzo. 



En la otra punta del mundo, en Rusia, la violencia vuelve a marcar con fuego la historia de un país. Esta vez terroristas chechenos siembran el caos al secuestrar un colegio de Beslan, en la región de Osetia del Norte.

El gobierno liderado por Vladimir Putin aseguró el primer día que no haría uso de la fuerza para rescatar rehenes e intentó negociar una solución pacífica pero tan solo lograron la liberación de algunos de ellos.

El tercer día se desencadena la tragedia al producirse un tiroteo entre los secuestradores y las fuerzas de seguridad rusas. Muchos de los dispositivos colocados por el edificio hacen explosión dejando un saldo de 335 muertos.

En este triste 2004 un tsunami iba a demostrar que la naturaleza puede golpear aún con más dureza que el hombre. El 26 de diciembre a las seis de la mañana la tierra se sacude a 4.000 metros de profundidad en el océano Índico provocando una ola de maremotos en Tailandia, Indonesia, India Sri Lanka y los países del sureste asiático.

En cuestión de horas, enormes olas que alcanzan los 700 kilómetros por hora hacen desaparecer ciudades enteras y a más de 200.000 personas aunque las autoridades afirman que jamás se llegará a saber con exactitud el número de muertos que provocó la tragedia.