

Diario 16

Semanal

Domingo 28 de junio de 1987

Número 301

**¿Qué hace una
chica como tú
en un sitio como éste?**

A close-up photograph of a family of four. A woman with long blonde hair and sunglasses on her head is smiling broadly. Next to her is a man with dark hair, also smiling. In the foreground, a young child with dark hair is smiling. To the left, another child is partially visible, looking down. The background is a soft, out-of-focus green. A red rectangular box is overlaid on the top left, containing the text.

**Vivir
es inventar el
tiempo juntos.**



Un día, los coches se hicieron tan inteligentes, tan humanos, que emprendieron —con la gente— la aventura de la libertad.

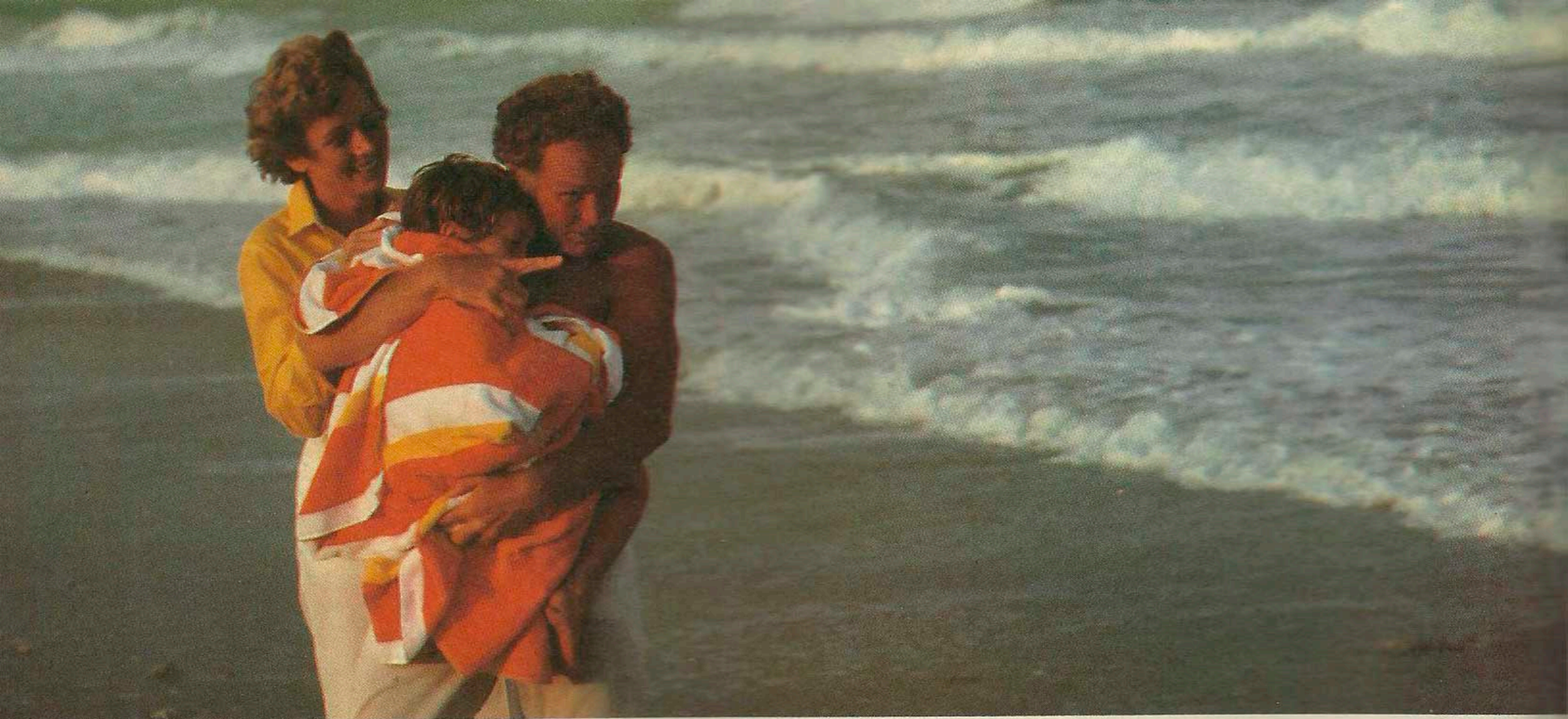
Desde entonces los hombres vivieron un poco mejor. Y los coches también.

RENAULT

*Coches llenos
de vida*

Más de 1.450 puntos de asistencia en toda España. Su Renault con Renault Financiación. Hasta cuatro años.





Llevamos a buen puerto todo lo que usted más quiere en este mundo

Conviene zarpar de vacaciones con el abono a MONDIAL ASSISTANCE a bordo. Por lo poco que cuesta es la mejor garantía de una travesía feliz. Para usted, su familia y su coche.

Denos un telefonazo y les sacamos inmediatamente de la tempestad. Estamos para ayudarle. En el triángulo de las Bermudas. O a la orilla del Tajo. Veinticuatro horas al día, todos los días del año.

Los abonos MONDIAL ASSISTANCE van desde un solo viaje hasta todo un año de viajes. Siempre viene muy bien tener una voz amiga a quien recurrir.

Lleve a toda su familia a buen puerto. Para ellos, usted es lo que más quieren en este mundo.

En cuanto nos llegue este cupón le enviaremos información muy interesante sobre MONDIAL ASSISTANCE. Si lo prefiere denos un telefonazo **(91-441 86 11)** S.M.A.S.A. MONDIAL ASSISTANCE. C/ Modesto Lafuente, 26, 2º 28003 Madrid.

Nombre _____

Apellidos _____

Dirección _____ Ciudad _____

Provincia _____ C.P. _____



**MONDIAL
ASSISTANCE**

El telefonazo

D16-B





Madrid. Se ha convertido en una gran terraza. En esta terraza conozco yo a una echadora de cartas y a una acróbata. Y a una pintora. Y a una peluquera. Y a una filóloga. Y a un maricón. Y a una cantante de zarzuela. Y a una atleta. Y a una restauradora. Y yo les gusto a todas. En esta terraza hay un futbolín y una orquesta y alguien que trama un horrible crimen. En esta terraza corres el peligro de quedar súbitamente anticuado en tu verdad de escobilla de retrete. Y en este desolado panorama conservo entre mis dedos un trocito de papel en el que ella escribió con una barra de labios: «Me voy».

Fernando G. Tola

Fernando G. Tola.

Vallisoletano de muchos saberes. Realizador de TV («Esta noche», con Carmen Maura; «Si yo fuera presidente», entre otros espacios). Autor teatral («Alguien debe morir esta noche»).

Productor y coautor de dos discos con Tip y Coll. Colaborador en diversos medios de información —ahora está al frente de un programa nocturno en la cadena SER—, prepara «El jardín de las sílfides», una serie para TV.

Historia de cinco novicias

METERSE A MONJA HOY

Por: Gloria Díez

Jóvenes novicias. Apenas han pasado la barrera de los veinte y ya han decidido qué van a hacer con sus vidas. Vienen de un mundo en el que la religión no es un valor en alza, pero en lento goteo vuelven a ocupar los conventos vacíos. Cualquiera que las vea —ocultas por las rejas, cuidando hijos que jamás tendrán, limpiando viejos cuerpos atrapados por la locura— puede pensar: ¿Pero qué busca una chica como tú en un sitio como éste?

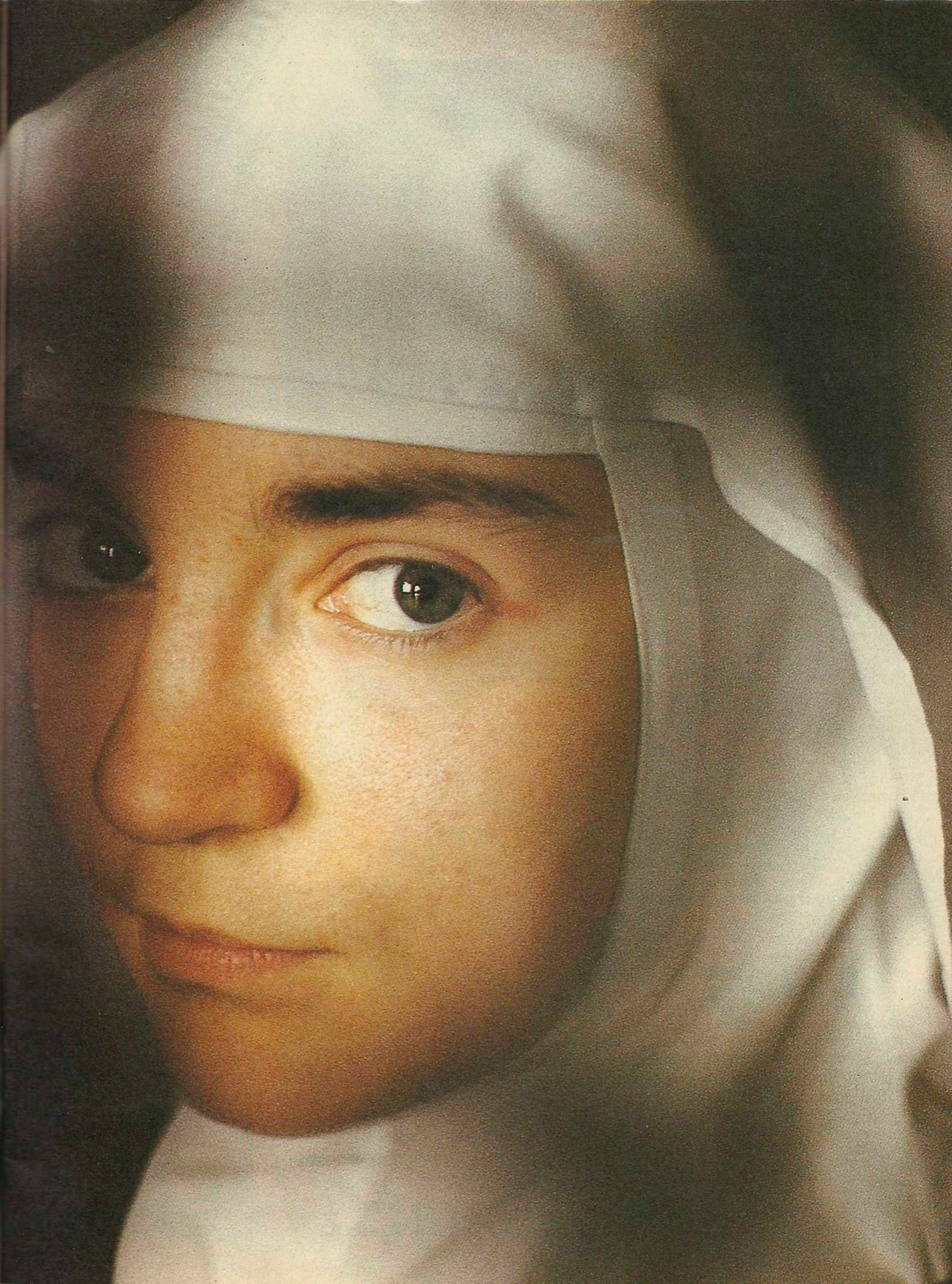
Se llama Pilar. Su padre es un alto funcionario del Estado y ella jamás fue a un colegio religioso. Último centro de estudios: Montealto, en Mirasierra. Aún no ha cumplido los veintiuno y tiene unos maravillosos ojos verdes. Zorrilla no pudo soñar una Doña Inés mejor. Las paredes del convento que ha elegido para vivir —y morir si a mano viene— están ahí, en el corazón de Madrid desde el siglo XVI. Es la casa de las Jerónimas Recoletas, una de las más estrictas órdenes de clausura.

«A mí me encantaba salir, entrar, estar con mis amigos. Y te das cuenta de que te lo pasas muy bien, pero eso no es capaz de llenarte. Eres feliz, pero con una felicidad que luego termina. Yo era cristiana, iba a misa los domingos, rezaba y vamos... lo normalito. Buscaba paz por dentro, ¿sabes?, porque no tenía mucha. Y notaba que, al salir de la iglesia o en alguno de los momentos en que pensaba en Dios, tenía más paz que después de una tarde entera con un amigo. Y poco a poco fui pensando. Pero la vida activa tampoco... Hay algunos que se sienten inclinados

a hacer, hacer, pero también tiene que haber otros que pidan por los que hacen. A mí me gustaba más el ir conociendo a Dios, me apasionaba mucho la idea. La vocación no se compra, no es una cosa que “ves”, vas poco a poco... y luego te entra un miedo a equivocarte...»

«“Esto” empezó hace bastante. Todas las niñas pequeñas hemos querido ser bomberos, enfermeras y monjas, y hemos jugado con nuestros velos y todo. A mí me encantaban las monjas de clausura, me escribía con unas carmelitas y empecé a pensar que algún día remoto yo podía ser monja. Pero no me hacía ninguna gracia, así que tampoco quería pensarlo mucho. Ya te digo, me encantaba ir a discotecas, pero no me llenaban del todo y, además, veía que muchas veces las amistades te defraudaban. En cuanto cambiaban los aires o decías una serie de cosas, ya se acababa el asunto, y eso a mí no me gustaba. Yo quería una cosa que fuera duradera, que fuera capaz de llenar una vida. Un día, después de la misa, me quedé. Se fue toda la gente y yo me quedé. Empecé a pensar que verdadera-

Pilar Fernández no ha cumplido aún los veintiuno. Tiene unos maravillosos ojos verdes. Zorrilla no pudo pensar en una Doña Inés mejor. Es Jerónima Recoleta una de las más estrictas órdenes de clausura.



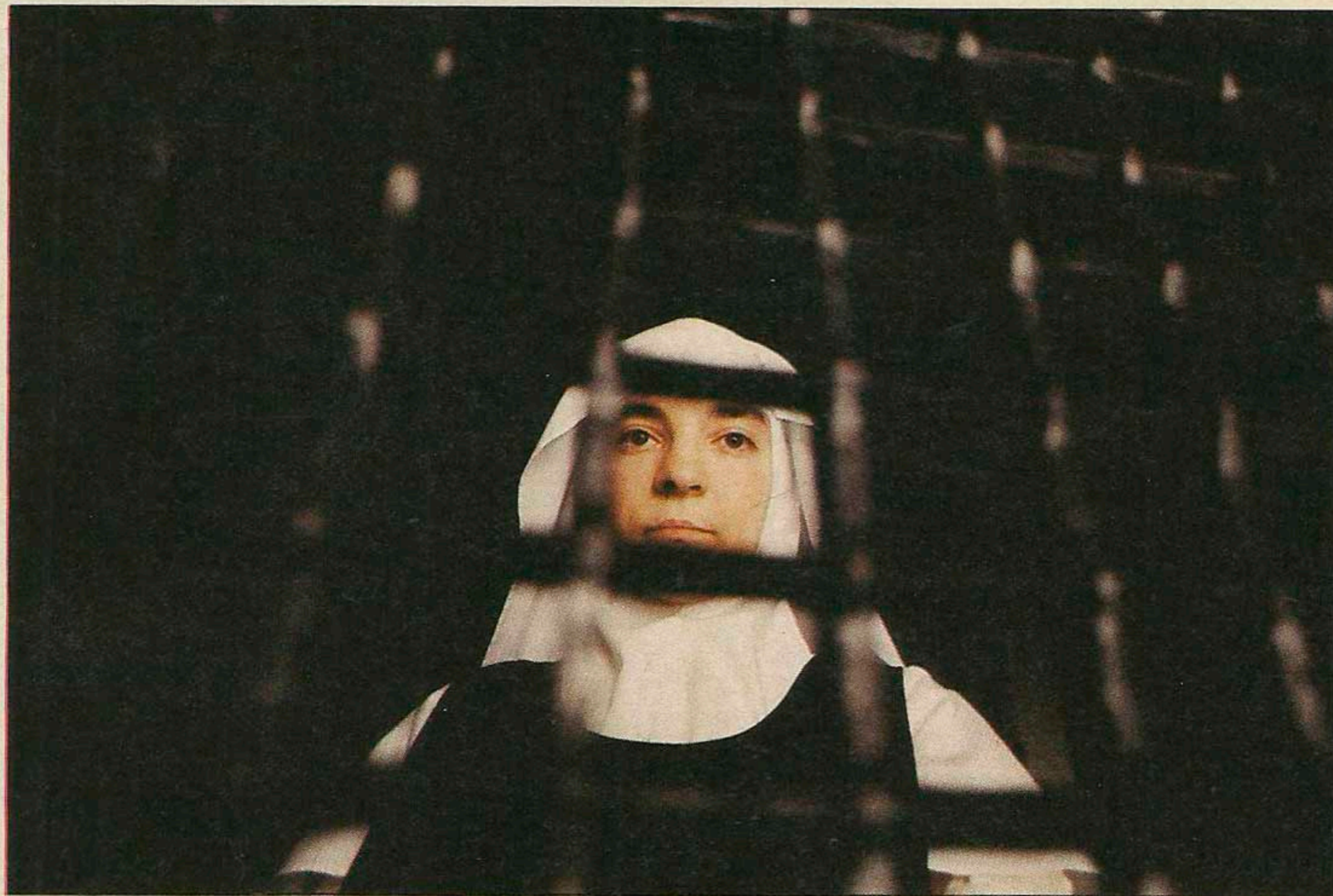


Foto: Carlos Monge.

mente Dios era lo único capaz de llenar toda una vida, porque yo en ese momento tenía paz, pero una paz diferente, una paz que no me podían quitar aunque saliera, aunque me dijeran, esa paz era mía, no me la quitaba nadie. Eso era lo que yo buscaba.»

«Lo decidí muy rápido, ¿entiendes? Porque a mí me cuesta mucho pensarlo, tengo que estar muy segura, pero cuando lo hago ya tiene que ser deprisa, ya no me gusta parar. Hay cosas que si te dedicas a darles vueltas es peor. A mi familia se lo dije cuando ya estaba decidida, y eso por una sencilla razón: en cuanto lo supieran, empezarían a dar su opinión y yo necesitaba estar libre para pensar; después ya podía escuchar lo que quisieran decirme, porque estaba segura.»

«¿Qué dijeron? Pues que era muy joven, que me iba a equivocar, que por qué les dejaba, que ellos me querían mucho, que si no estaba contenta, que si me gustaba tanto salir por qué cambiaba de repente y dejaba a todos mis amigos, al chico con el que salía, que por qué, por qué tan pronto.»

Pilar tiene casi voz de niña. Sugiero dificultades con su novio y sonrío tras la reja como si sonriera desde el otro lado del mundo. «Al contrario, me iba muy bien con él y llevábamos ya varios años. Yo era muy feliz con él, ¿entiendes? Le quería mucho, era muy bueno... Era, digamos,

el chico con el que yo había soñado. Al principio lo tomé muy mal, pero luego me dijo que hiciera la prueba, y que él era cristiano, ¿no?, y creía que Dios llamaba, entonces que si yo iba a ser feliz, pues que él quería que fuese feliz. Además, no lo digo por nada, pero en ese terreno nunca he tenido problemas, si he dejado algo ha sido porque he querido.»

Pilar —la hermana Pilar— sonrío casi pícaro cuando recuerda su escapada. «Ya te dije que yo me escribía con esas carmelitas de Castellón que eran un encanto. Yo pensaba en “esto”, pero, como nadie lo sabía, no me podía ir un fin de semana a Castellón. Entonces fue cuando consulté a un sacerdote: “Mire, Castellón está muy lejos, aquí hay que buscar algo más cerca, porque yo quiero ver si tengo vocación o no la tengo, o sea, quiero probarme”.»

«El me dijo: “Pues aquí hay unas monjas que no son carmelitas, pero puedes hablar con la madre y tal vez te orienten.” Y así vine aquí. Justo donde ahora estás tú, ahí estaba yo entonces

«Me dijeron que era muy joven, que me iba a equivocar, que por qué les dejaba.»



Hermana Pilar.

«Mira que me ha gustado a mí salir y entrar, bueno, pues dos o tres días que he tenido que ir a la calle y unas ganas de volver horriblas.»

sentada —algo parecido a un escalofrío me recorre la espalda cuando, con toda intención, me señala con el dedo—. Hablé con la madre y vi un poco la mano de Dios. Dije: “Bueno, yo lo que quiero es ser monja de clausura, y si El me ha traído aquí, pues aquí me quedo”.»

—¿Sin más, Pilar?

—Sin más.

(Espero que no sea la silla la que hace ese efecto.)

San Jerónimo es tal vez el santo penitente por excelencia, ¿es muy dura, sigue siendo muy dura la regla a la que debes someterte? «Hay que partir de la base de que toda regla de clausura es dura. No tanto por lo que te mande, sino por lo que dejas atrás. Dejas muchas cosas. Y, sin embargo, para mucha gente somos unas egoístas que nos hemos encerrado, que no queremos saber nada. Nosotras, lo que hacemos con nuestra oración, nuestro trabajo y con el sacrificio, que son vidas enteras (todas en mi comunidad han entrado muy jóvenes, una dos días antes de casarse, con todo comprado y con su novio esperándola siete años hasta que profesó, y aquí sigue), es pedir por las necesidades de los que están fuera. La vida contemplativa es el complemento de la activa. Su misión es hacer, hablar a los hombres de Dios; la nuestra, hablar a Dios de los hombres.»

Está tan segura que te desarma. Se levanta a las seis menos cuarto, media hora para hacer la cama y vestirse. A las seis y media, coro: maitines, laudes, misa, la tercia. «¿Y no es monótono? ¿Qué va! En su opinión, los salmos son apasionantes, capaces de reflejar cualquier estado de ánimo. ¿Y al salir? «Sales alegre, con una alegría de que estás haciendo algo que merece la pena.»

¿En los conventos de clausura se siguen haciendo grandes penitencias? Me mira con una pizca de reserva. «Hay cosas que han tenido que cambiar lógicamente, otras no. Los medios ascéticos no cambian. La ascesis no puede cambiar, ¿entiendes?» Entonces, ¿seguís usando el dolor como fórmula? Se escurre. «Una penitencia no tiene por qué ser dolor físico.» En concreto, ¿los



Joven, profesional y con gran porvenir

Antes, ser joven era sólo una circunstancia. Actualmente, es todo un status. Y en torno a este hecho ha nacido una nueva clase de hombres de acción, *sólidos y ambiciosos profesionales, algo intelectuales y deportistas*, capaces de enfrentarse con acierto a cualquier toma de decisiones. Los Vinos de Valencia son como ellos: jóvenes,

equilibrados, alegres, seguros de sí mismos y de su profesionalidad. No se sienten extraños ni en la mesa más refinada ni el más dinámico bistrot, y siempre quedan bien, de puro naturales. Los Vinos de Valencia —tintos fragantes, rosados luminosos, blancos insólitos— resultan ser, así, jóvenes y muy formales.



VINOS DE VALENCIA

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE AGRICULTURA Y PESCA
Dirección General de Política Agro-Alimentaria



Foto: Miguel Alonso.

cilicios? «No es obligatorio. Cada una tiene sus exigencias. Tienes que pedir permiso. Y es la madre quien, dependiendo de la salud que tengas o de las necesidades de la comunidad, te da el permiso o no te lo da.»

¿No hay demasiada soledad aquí, hermana Pilar? «¡Qué va! Es maravillosa. Mira que me ha gustado a mí salir y entrar, y armar bulla, y fumar y beber, y de todo. Bueno, pues dos o tres días que he tenido que ir a la calle y unas ganas de volver horrorosas, horrorosas. Además, sientes que El está ahí, que te escucha y que te quiere, aunque a veces no responde. Para mí fue tan fuerte lo que significó la vocación que, no sé cómo decirte, fue de no sentirle, de no hacerle caso a verle en todo, a necesitar verle, ¿entiendes? Es que yo disfruto estando un rato en el coro con El. A lo mejor, entro, miro el sagra-rio y me marchó. Y con eso me voy contenta.»

Las Jerónimas trabajan en dulces. Hasta diez recetas distintas salen por el pulido torno de madera, que lleva la fecha de 1706.

ISABEL Aguado Sánchez tiene veinticuatro años y nació en Toledo. Es menuda, inquieta, irónica. Siente tanta curiosidad como desconfianza ante las notas que se deslizan por el cuader-

no a medida que ella habla. Más de una vez pregunta: «A ver, ¿qué has puesto ahí?»

Pertenece a una novísima orden misionera. Tan nueva que apenas hay historia escrita. La fundó, en 1944, la madre Dolores Domingo. Empezaron en Madrid, en la zona de chabolas de Comillas, y con labores asistenciales en los suburbios. Hoy, además de las ocho casas abiertas en España, tienen centros en Marruecos, en Ruanda, en Chile y en Estados Unidos, justo en la frontera con México, donde tratan de ayudar a los inmigrantes chicanos. «¿Qué, te parece que estamos lo suficientemente cerca de los pobres?» Por supuesto. Era una pregunta retórica nada más.

A la hermana Isabel, con trece años, «ni se me pasaba por la cabeza la idea de ser monja».

Tuvo una educación religiosa normal, «misa los domingos y poco más». Fue a partir de los catorce cuando empezó a frecuentar el grupo juvenil de su

Isabel Aguado es misionera. Buscó una orden muy abierta con trabajos de acción social y pastorales en barrios.



Hermana Isabel

«Nosotras respetamos a las otras religiones, pero si te importan las personas y descubres algo importante, te parece importante que lo descubran otros.»

parroquia. «Hacíamos cierta labor de apostolado. Salíamos a ver niños huérfanos. A los asilos. Empecé a descubrir mundos de gente necesitada.» ¿Y luego? «Luego te das cuenta de que hay una persona importante para ti: Jesús. Y te empiezas a plantear que tu vida se puede orientar desde ahí.» ¿Lo pensaste mucho? «Una opción de vida tiene que ser reflexionada. Yo pasé por momentos en que pensaba hacerme monja y momentos en que no. Entonces buscas gente que te ayude a aclarar las ideas. En mi caso fue un dominico, y juntos discurrimos si aquello podía ser vocación. Se trata de saber si te sientes llamada por Jesús o es un gusto personal.» ¿Cómo un gusto personal? Me mira con paciencia y ribetes de duda. «Que es sólo una cosa tuya, vamos.»

«A los dieciocho años había tomado la decisión. Y no, no he tenido novio, aunque sí es verdad que hubo un chico que me gustó mucho. Pero al decidir venir no me planteé lo que estaba dejando. Tenía claro que quería ir por aquí. Lo demás era secundario. Busqué entonces qué congregación me interesaba. Esta es muy nueva, tiene un trabajo muy abierto, trabajos de acción social y pastorales en barrios, trabajos que se orientan hacia las necesidades de las zonas y de los tiempos. No es igual un país que otro.»

Isabel termina este año sus estudios de asistente social. Luego «no me importa a dónde me destinan», aunque si fuera por ella iría a una misión. ¿Así, sin voluntad? «Tú optas libremente por venir aquí. Luego estás sometida a una voluntad mayor, la de Dios. Yo tengo ahora los mismos intereses que la congregación y me pongo en manos de los superiores, que son quienes conocen sus necesidades.»

¿Te imaginas convenciendo a otras personas que tienen una religión diferente? «Nosotras respetamos a las otras religiones, pero si te importan las personas y descubres una cosa importante, que otros lo descubran por tu mediación también te parece importante.» ¿Qué te parece más difícil hacer, nacer una fe nueva o enderezar otra que han hecho

**AHORA LOS GITANES
SE HACEN RUBIOS**

ENCIENDA UNA PASION





crecer torcida? Se pone en guardia. Venga, prometo no preguntar por culpa de quién está torcida la fe. Sonríe. «No lo sé. Lo que las hermanas cuentan es que cada cosa tiene su dificultad. A veces es más difícil enderezar una mal orientada que crear una nueva.»

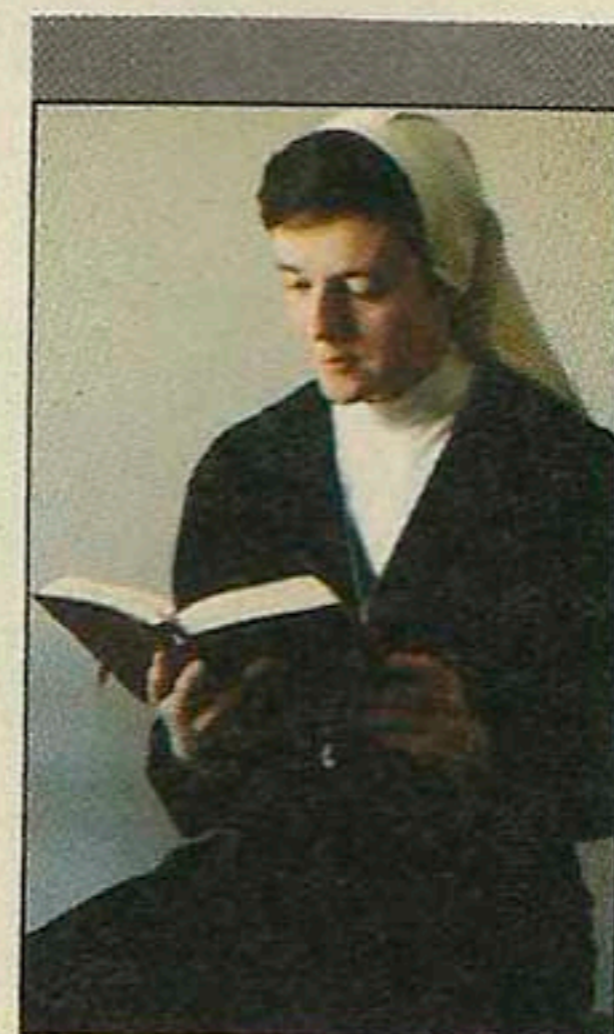
Isabel rechaza en principio la sugerencia de colocarse la toca para las fotografías. «¿Es que no te sirvo sin velo?», protesta. Tiene el pelo corto, casi a lo «garçon». Por la calle lo llevas, ¿no? «Tú quieres la imagen clásica», me reprocha. Pues sí... Y cede. Y finge que arregla las plantas y pisa entre risas una hierba que desgraciadamente no recuerda a Africa. Y de golpe todas sus defensas ceden. Era cuestión de cerrar el cuaderno nada más.

ANA María Vega ayuda a una anciana para que se acerque a una mesa. Es la hora de la comida en el Hospital Psiquiátrico de Ciempozuelos. Esta es la zona de las enfermas graves. Todas han entrado en ese corredor del que no se vuelve. Algunas gritan, otras babean mirando hacia adelante sin ver nada. De pronto, una mujer levanta la voz: «Callaos, locas, que estáis todas locas, y así tengo yo los nervios con tanto grito.» Luego vuelve a caer en una especie de apatía.

Ana María tiene veintitrés años. Está en el noviciado de las Hermanas Hospitalarias que atienden el centro. Su padre es inválido. Ella estudió en un colegio público de Málaga. Recuerda un incidente cuando apenas tenía siete u ocho años. Fue en la parroquia de Santa Teresa. «Salí llorando y no sé ni por qué. Creo que sentía una gran compasión, un gran dolor al ver a aquel hombre crucificado y saber que era por mí.»

Desde muy pequeña se sintió atraída por la música. Empezó a cantar en el coro del hospital y así entró primero en contacto con la orden y luego con las enfermas. Y de nuevo la compasión. «En San Rafael se cuida a las enfermas profundas, se les cae la baba, algunas ni se quejan. La primera vez que entré salí llorando. Me dijeron que empezara por cosas menos duras. Pensé: “Mi vida, ¿para qué puede servir?” Veía el dolor de esas mujeres y comparaba mi vida con la suya. Todo lo que yo tenía era un don de Dios, un don que podía dar a esas personas. Y

Ana María, veintitrés años, está en el noviciado de las Hermanas Hospitalarias. Su trabajo: el psiquiátrico de mujeres.



Hermana Ana María
«No sé por qué Dios permite el dolor. En todo caso es un misterio. El permite el dolor, pero quizá la pregunta no es por qué, sino para qué.»

así fue creciendo mi amor hacia los enfermos y hacia Jesús.»

¿Y nunca te has preguntado por qué permite tanto dolor? «Yo no sé contestar. En todo caso, es un misterio. El permite el dolor, pero quizá la pregunta no es por qué, sino para qué.» Isabel ama a Mozart. Con dieciséis años participó en unas convivencias con hermanas hospitalarias en Arévalo, y allí tomó la decisión de entrar en la orden «en serio». Su familia puso dificultades, «pero no tantas como para amargarme la vida, al final dijeron: si tú eres feliz ahí, adelante». ¿Y ahora? «Ellos sufren con la separación y yo también, pero no pasa un día sin que me acuerde de ellos, sin que rece por ellos, creo que ahora tengo un amor más limpio.»

Hace estudios de enfermería. Se trata de prepararse para el trato cotidiano con la locura. Una de las hermanas fundadoras murió tras ser pateada en el suelo por una de las mujeres que atendía. Una metáfora terrible, pero para ellas está adornada con un vago olor a martirio. En las paredes del noviciado cuelgan reproducciones de su fotografía. Es una mujer aún joven, de mirada agónica. «Es muy difícil ayudar a estas enfermas —dice Isabel—; hace dos días fui a vestir a una y se puso... menos guapa, me dijo de todo. Lo único que eché fueron dos lágrimas. Es una mujer esquizofrénica, muy negativa, se obsesiona con que no puede caminar porque no tiene cuerpo. Dice: “Hermana, si no tengo piernas, no puedo andar. No tengo ojos, no tengo voz, sólo tengo la puntita del pie.” Cuando ve que te acercas piensa que quieres hacerle daño.»

¿La tensión no hace muy difícil la vida religiosa? «No, a medida que crece el desgaste va creciendo el deseo de oración.» ¿Fórmulas? «No, la oración no es sólo repetir padrenuestros. Yo llego y le digo: “Ya sabes lo que traigo.” Y siento que me escucha. Y sé que me está amando desde el silencio y el misterio. Pero si no llego a ese silencio interior sé que me estoy escuchando a mí misma. A veces sales de la capilla eufórica. Las palabras son pequeñas para expresar la vivencia.»



NUEVO POLO FOX

El zorro del desierto.

El Fox parece haber sido creado para sobrevivir en el desierto: nunca tiene averías, apenas necesita unas gotas de gasolina para mantenerse en forma y es capaz de aclimatarse a cualquier terreno.

El Polo Fox se comporta de un modo salvaje hacia los problemas. Pero es absolutamente fiel a sus propietarios.

En la ciudad, su tamaño le permite encontrar hueco donde otros ni siquiera

se atreverían a intentarlo.

Es muy acogedor. Y posee una envidiable resistencia y capacidad de carga.

Sus enemigos naturales son los talleres de reparaciones, pero la astucia del Polo Fox le permite siempre esquivarlos. Sin problemas.

Si desea conocerlo de cerca, puede acudir a su reserva natural:

los concesionarios Volkswagen.

No se necesita ser muy astuto para ver que se trata de una especie única en su género.



Volkswagen.
Se sabe
lo que se tiene.



Miguel Alonso.

¿Siempre es así? «No, a veces él se escapa y se esconde, y tú piensas, a ver, ¿dónde andas? Pero si no aparecen esos momentos malos no creces. Yo ahora no vivo la vida religiosa como cuando entré, y esa superación nace más de las lágrimas que de las rosas. Tienes que morir, morir muchísimo. Si no hay muerte no hay vida. Al ingresar en la orden vienes con los valores del mundo y hay que cambiarlos poco a poco por los valores del Reino.»

JOSEFINA Fernández Iglesias vive en una casa grande sin ascensor. Es una vasca trasplantada al madrileño barrio de Canillejas. En el piso hay olor a buen guiso casero y en una terraza cubierta, transformada en cuarto de juegos, tres niñas garabatean aplicadamente con ceras de colores.

La hermana Josefina no lleva hábito, tan sólo una cruz al cuello. Cuando sale a la calle con la más pequeña —año y medio— la gente cree que es su madre. Pronto terminará Psicología. La verdad es que a Josefina lo de ser monja «me echaba para atrás, no me atraía nada, que no... Aparte de que no está nada bien visto socialmente. Es bajar de categoría, mucho más en mi entorno de Euskadi. Yo empezaba a alcanzar mi "status" como persona comprometida y no sé qué y no sé cuántos. Bueno, pues fue hacer caer todos los esquemas».

Ahora tiene veinticuatro años, pero desde siempre se sintió atraída por los «temas de marginación, predelinuencia, protección de menores, cosas así».

¿Tuviste una infancia difícil? «Qué va, completamente normal, con unos padres de lo mejor. Pero siempre me había cuestionado que había gente que lo pasaba mal y yo no. Por eso pensé en estudiar Psicología, porque ese tipo de gente me atraía y quería dedicarme a ellos.»

Un verano surgió la oportunidad de hacer una sustitución en un colegio de Terciarios Capuchinos. «Allí conocí la orden, yo no sabía ni que existían.» ¿Providencia o azar? «Para mí Providencia; si no creyera eso, no estaría aquí. Yo tenía, desde luego, una opción de fe, pertenecía a un grupo cristiano que trabajaba en la parroquia. Intentábamos comprometernos siempre desde un prisma social.»

«Cuando llegué al colegio de los hermanos era un momento muy crítico para mí. Yo estaba viendo que mi grupo sí, pero... Yo quería que toda mi vida estuviera implicada, que no fuera

Josefina no lleva hábito, tan sólo una cruz al cuello. Las terciarias Capuchinas se encargan, entre otras cosas, de pisos donde se acogen a niñas.



Hermana Josefina

«Lo de ser monja me echaba para atrás, aparte de no estar nada bien visto socialmente. Mucho más en mi entorno, en Euskadi.»

una cuestión de ir unas horas y volverme a mi casa. Trabajando con los hermanos fue cuando surgió el revuelo. Dije: «Bueno, ser religiosa, puede ser eso lo que voy buscando.»»

«No me lo pensé mucho, la verdad es que no. Planteé: «Bien, llegó el momento de hacer la opción.» Y aunque a las terciarias capuchinas no las conocía mucho, pensé: «Si lo que ando buscando es hacer síntesis, pues son éstas.» Recuerdo que la madre superiora llevaba sólo tres días en Bilbao, todavía no le había dado tiempo a aterrizar cuando de pronto llega a su despacho una chica, que le dice: «Hola, soy Josefina. Que quiero ser terciaria capuchina.» Casi me saca el termómetro.»

«Me dijo que me lo tomase con calma, que fuese a rezar algún día y que siguiera estudiando. Yo me matriculé, pero a medida que pasaba el mes de octubre me iba sintiendo cada vez más insatisfecha. Como además había dicho que me iba monja, todo el mundo me miraba como diciendo: «¡Esta cómo está!» La situación era más insostenible cada día. Yo intentaba seguir con mis mismos compromisos, pero ya no me llenaban. Y luego la reacción de la gente fue terriblemente negativa. Total, que volví a insistirle a la superiora Ana María. Y ella dijo: «Bueno, si lo ves tan claro, vete.»»

«Entré en el noviciado como muy balbuciente, sin tener igual las cosas muy claras. Tenía claras intuiciones, yo quería que mi vida fuese desde Jesús de Nazaret. Para mí el ser cristiana no era un título más, no me convenía el hecho de ir a misa, cumplir, hacer mis cuatro obras de caridad y nada más. Yo buscaba como esa entrega más personal, ese..., bueno, algo que suena fatal, vivir desde la voluntad de Dios.» ¿Suena fatal? «Bueno, es que en cuanto lo dices la gente piensa: «Esta pobre, está neurótica, paranoica.» Sólo puedes hablar así con gente que está en tu misma onda, con la que puedes conectar.»

Las niñas apenas se oyen. Viven diez en el piso. Dependen de la C. Autónoma y vienen de familias con muchos problemas. Cinco hermanas las atienden en

LUCHAMOS PARA DEFENDERNOS POR NOSOTROS MISMOS.



 ONCE

Formamos mucho en juego.

Luchamos por trabajar eficazmente. Por formarnos y por divertirnos. Luchamos por integrarnos en la sociedad sin problemas. Por aportar soluciones.

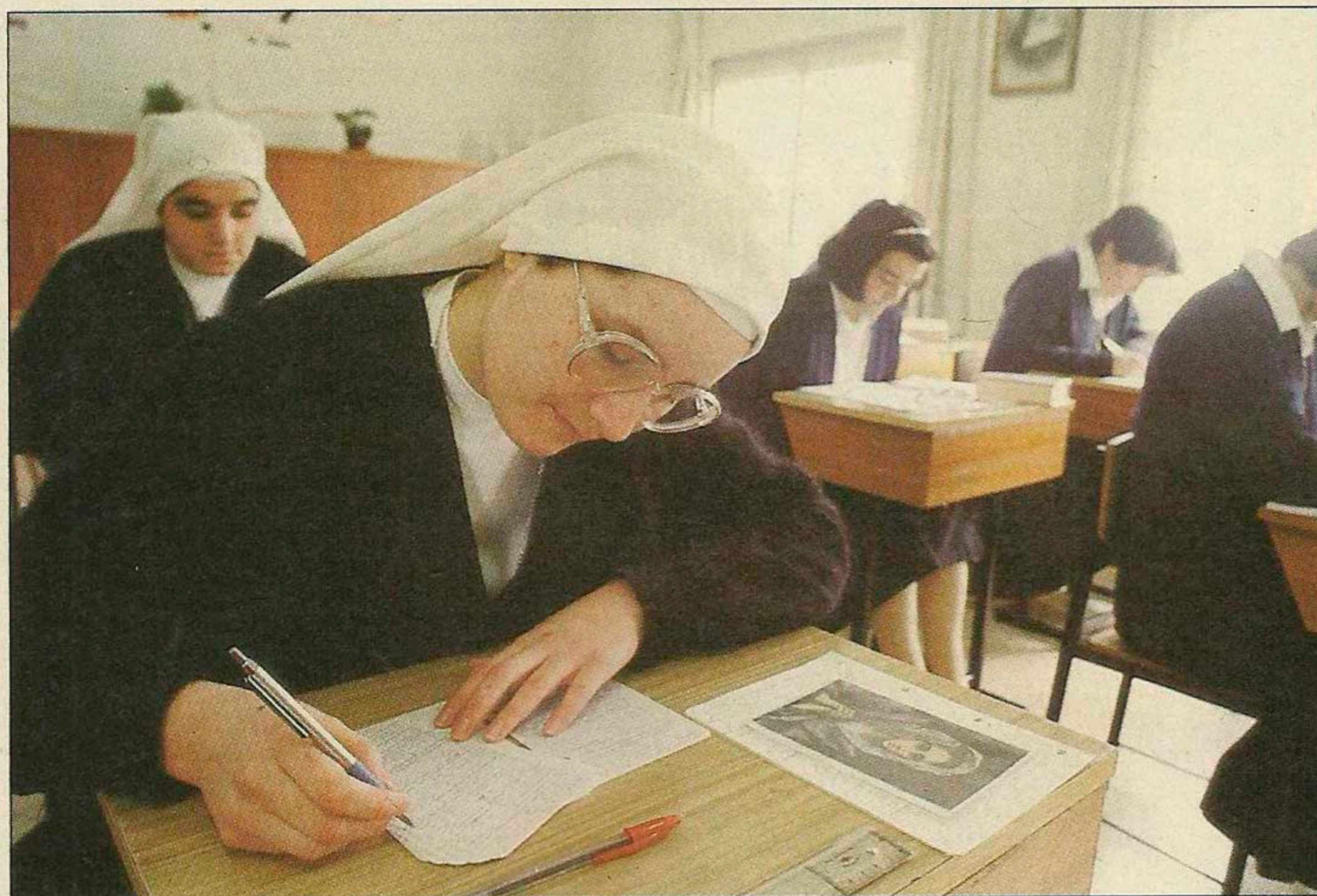


Foto: Miguel Alonso.

régimen «de familia». «Cuando llegaron las tres últimas estaban muy extrañadas. Decían: “Pero si nos habían dicho que nos iban a llevar a un colegio con monjas, ¿dónde está el colegio y dónde están las monjas?”»

«En el grupo donde yo estaba siempre soñaba con la vida en común, con los primeros cristianos, vamos, pero cuando llegué al noviciado, a Villamayor, y tuve mi primera experiencia de comunidad no fue nada fácil. Vienes de un montón de ruido y dices que sí, que ansías el silencio; pero cuando te ves en él, ¡qué aburrimiento! Tú vas buscando una experiencia maravillosa.

Creas que te vas a poner en oración y vas a tener un éxtasis de alucine. Y de éxtasis nada. Sin embargo, en esa búsqueda fui encontrando que era por ahí, que ése era mi sitio. Y para mí hoy es vital. De la oración sale una fuerza que es real, real, y a veces sale también toda tu debilidad, ¿sabes? Pero no puedes pasar sin ella. Si yo no hiciera oración no duraría en esto nada. Si me pillan dos o tres días muy ajetreados, al final ya noto que no sé si voy o vengo.»

T IENE cara de niña. María Inmaculada Torano acabó vistiendo el hábito de las Hermanas de la Caridad con las que había estudiado. Durante la entrevista —está presente la ma-

dre maestra (delgada, inteligente, siempre atenta al quite)—, María Inmaculada juega interminablemente con el pañito de la mesa del comedor.

«Mira, Dios entra en nosotros y en las cosas, más que asumirlo nosotros, nos asume El. Yo no quería ser monja. Ni siquiera me caían bien estas monjas. Ocurre que desde fuera no se tiene ni idea de lo que es esta vida en realidad. Tú sólo ves esa institución que está ahí para regañarte.»

Tiene veintidós años y no se ha enamorado nunca. A los quince años tomó su decisión. «Cuando dije que quería entrar en el convento yo tenía una relación muy buena con una monja. Mis padres creyeron que me estaba influyendo, hablaron con la hermana y ella cortó la relación conmigo.» ¡Qué duro! «¿Has visto qué duro?» Te costaría lágrimas. «Sí, lloré mucho, pero también me demostró que si tenía vocación era por mí misma y no por ella. También empecé a experimentar la soledad. Una soledad que luego iba a elegir para toda

María Inmaculada, veintidós años, no se ha enamorado nunca. A los quince años tomó su decisión. Viste el hábito de las Hermanas de la Caridad.



Hermana María Inmaculada
«Al principio me costó mucho renunciar a la idea de tener niños. Yo soy de familia numerosa y quería tener de ocho para doce.»

mi vida. Aprendí que sí... que sólo Dios basta.»

«Al principio me costó mucho renunciar a la idea de tener niños. Yo soy de familia numerosa y quería tener de ocho para doce. Al principio me parecía más difícil renunciar a la maternidad que al chico de enfrente. Luego... a las dos cosas. De todos modos, cuando una chica se casa no se plantea ¿te das cuenta de todos los hombres a los que has renunciado para elegir a Este? Bueno, pues yo he tenido que elegir, y he elegido al mejor.»

¿Cuánto duraron tus dudas? «Fueron seis meses de una lucha interna muy fuerte. Yo me defendía diciendo que no valía, que me gustaba rezar, pero que pensaba tener una familia, hasta que dije: “Bueno, pues si monja, monja...” Y me entró una paz...»

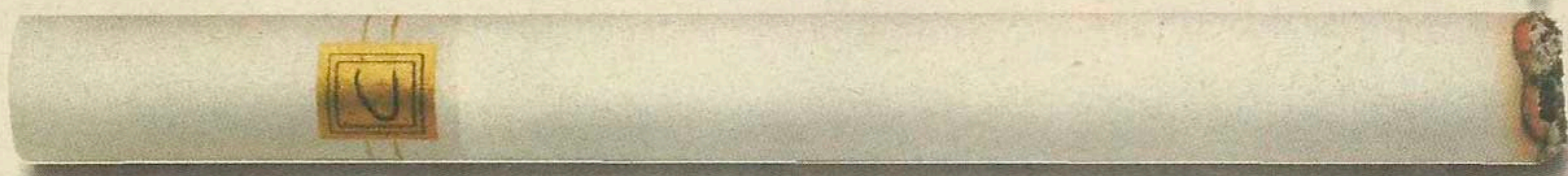
María Inmaculada alterna en el noviciado la formación religiosa y el estudio. Tiene un año de postulante y dos de noviciado. Luego hace profesiones temporales con un año de duración, y así durante tres. Terminado ese periodo los votos son por tres años y pueden prorrogarse hasta nueve antes de hacer los definitivos. «Si en el matrimonio hubiese tantas posibilidades de volverse atrás, ¿no? Después de ese tiempo ya puedes tener una idea de si ese es tu camino.»

Antes hablabas de la soledad. ¿Te da miedo? «Miedo no es la palabra, me siento sola muchas veces, aunque sé que Dios está conmigo. Y Dios no es una entelequia, es algo real.»

¿No echas nada de menos? «Echo de menos casi todo, porque sigo siendo yo misma, pero de echar de menos a arrepentirme va un abismo. Si yo lo entiendo, yo me pongo en el papel de la gente que no tiene fe y entiendo que para ellos nuestra vida es totalmente absurda. Una serie de mujeres, cada una de su padre y de su madre, viviendo aquí juntas, pero me gustaría que entendieran que esto tiene sentido, que cumplimos la voluntad de Dios.»

Y sus dedos siguen perforando los pequeños orificios del tapete de mesa. Encima flores de plástico.

PURO COHIBA



El nuevo cigarrillo COHIBA es un puro COHIBA, ya que está elaborado con la misma extraordinaria selección de tabacos cubanos que los tradicionales puros COHIBA.

Nuevos cigarrillos COHIBA. Tan puros como los COHIBA de siempre.



20 Cigarrillos Cubanos 100 Ptas.

Elaborados por CITA con la autorización de CUBATABACO.

MOBILIARIO URBANO

Alvaro Soto, Pedro Feduchi, Javier Vellés, Antón Capitel, Antonio Riviere, Juan Navarro Baldegweg y Oscar Tusquet son algunos de los arquitectos que han diseñado las piezas de mobiliario urbano que hoy ambientan algunas de las calles y plazas de Madrid. Ellos crean farolas, bancos, fuentes, barandillas y hasta papeleras, quioscos de periódicos y marquesinas de paradas de autobús, todos los objetos necesarios para amueblar una ciudad, a los que sólo les adjudicamos una mera finalidad funcional.



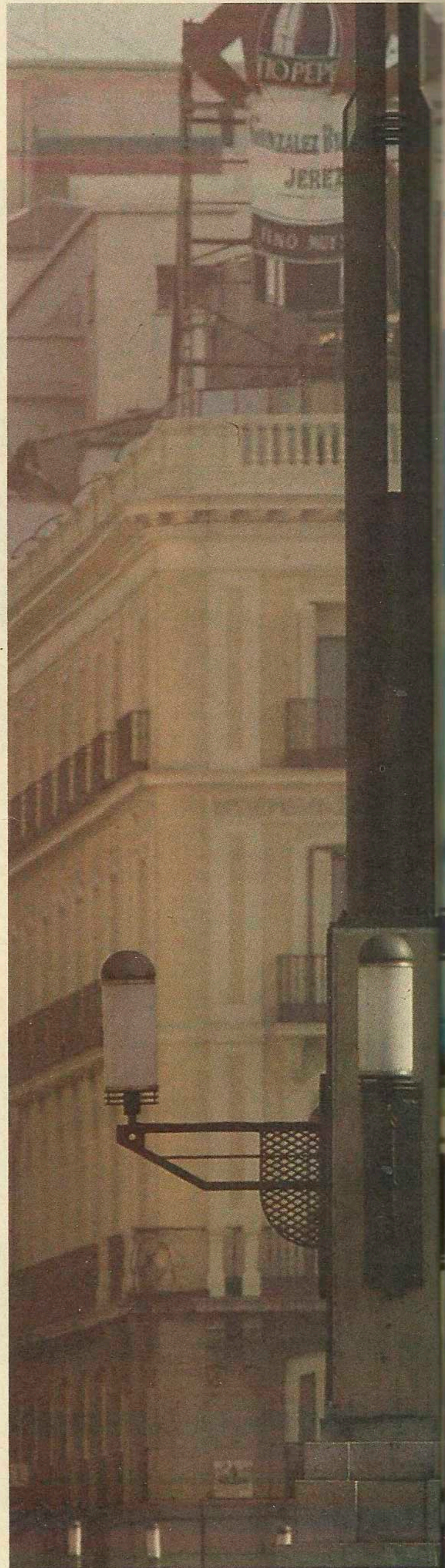
EL NUEVO MADRID CHIC

Victoria Sáez (texto y fotos)

EL controvertido «aff aire» de las farolas de la Puerta del Sol ha desatado el interés de los ciudadanos hacia el diseño de mobiliario urbano. Hasta este momento, el viandante parecía no apreciar la forma de los bancos, las fuentes, las papeleras o las farolas, pasando inadvertidos ante sus ojos. También es verdad que los Ayuntamientos no se habían preocupado lo más mínimo por mejorar la estética de catálogo en los elementos urbanos de diseño industrial, que por lo general son repetitivos hasta la saciedad y estéticamente feos.

Lo cierto es que las ciudades españolas no son precisamente un ejemplo de refinamiento y buen gusto en materia

Antón Capitel, Antonio Riviere y Javier Ortega son los artífices de la nueva remodelación de la Puerta del Sol. Las farolas centrales de la Puerta del Sol son las que han sobrevivido a la drástica decisión del Ayuntamiento de Madrid.





de decoración urbana, comparadas con la ornamentación que se conserva en las calles de localidades alemanas, inglesas o italianas.

Afortunadamente, los recientes proyectos de remodelación urbana y los diseños surgidos de las ideas renovadoras de una interesante generación de arquitectos españoles ha vuelto a revivir el gusto por el diseño del mobiliario urbano en las calles de ciudades como Madrid o Barcelona. Un arte que parecía olvidado desde la época de Carlos III, rey al que Madrid debe el embellecimiento y la suntuosa ornamentación realizados durante su reinado. El siglo XVIII y los años de reinado de Isabel II, durante finales del XIX, fueron las épocas más prolíferas en construcción de magnas obras, que quedaron plasmadas a través de hermosas avenidas, como el paseo del Prado; fuentes como las de Neptuno, la Cibeles, la de Apolo, o en la decoración de jardines como el del Buen Retiro, al que cercaran con una elegante verja. Los mejores consejeros del rey Carlos III fueron sus arquitectos: Francisco Sabatini, Ventura Rodríguez y Juan de Villanueva.

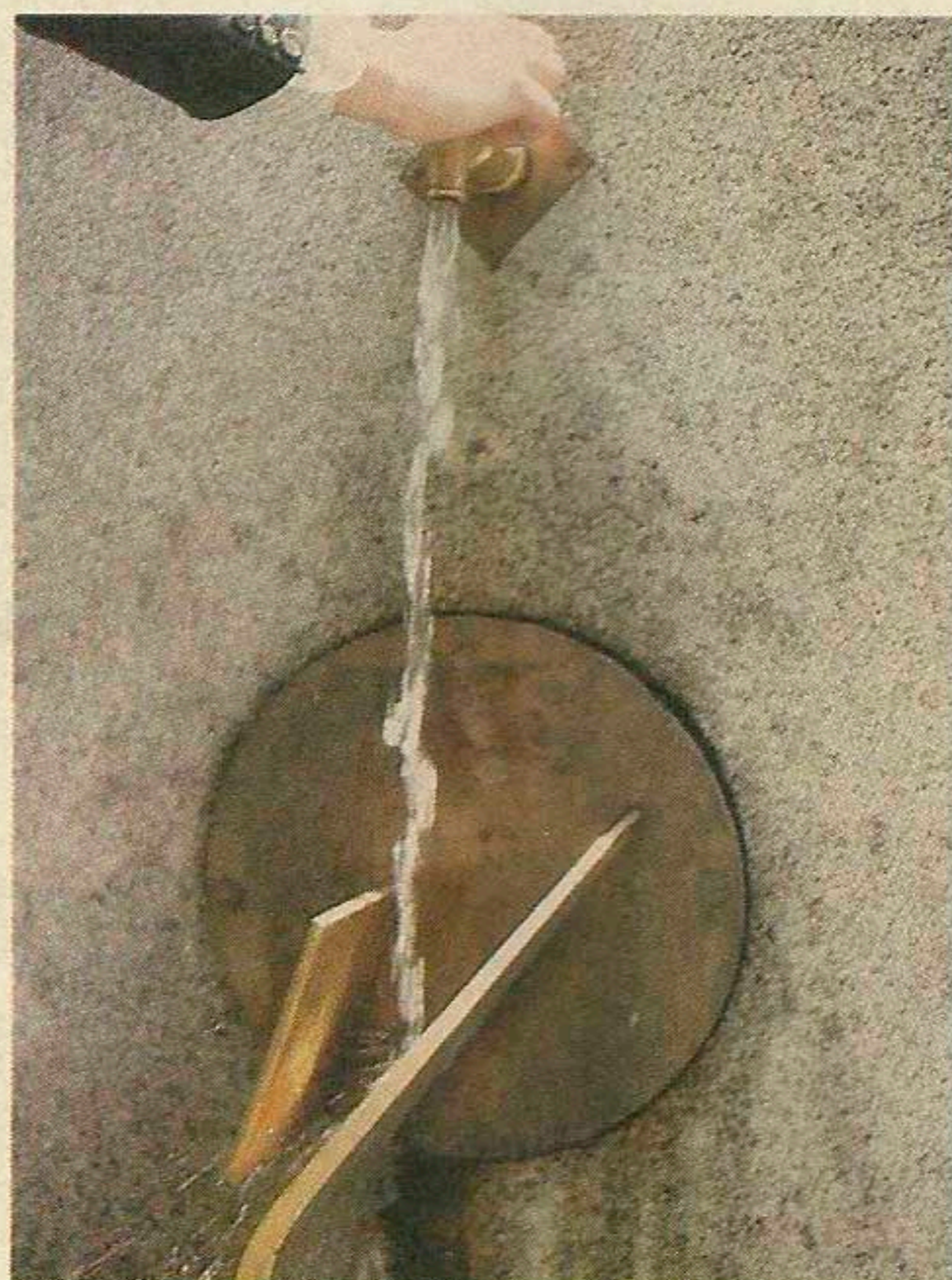
«El diseño se pierde en Carlos III —explica Javier Feduchi, arquitecto hijo del arquitecto que fue artífice del edificio Capitol en la Gran Vía, Luis Feduchi—, esta fue la época más prolífera en el desarrollo del mobiliario urbano. Francisco Sabatini diseñaba hasta los carros de basura de la ciudad de Madrid.»

Feduchi ha realizado recientemente un estudio urbanístico de remodelación de la Gran Vía madrileña, en el que se incluye el pavimento y el mobiliario urbano. «En las ciudades españolas tenemos una escasísima herencia de mobiliario urbano de otras épocas», continúa diciendo Javier Feduchi que por un lado se ha hecho poco diseño y «el poco que teníamos se ha ido perdiendo con el tiempo y las barbaridades urbanísticas que se han cometido.»

Viena es una ciudad donde se puede ver la gran herencia que se ha conservado de otras épocas: farolas, bancos, fuentes que no han sufrido deterioro con el paso del tiempo y han sido respetadas en su totalidad. Actualmente, en España son los arquitectos catalanes los que más se han dedicado al diseño del mobiliario urbano, «pero aún estamos muy lejos de los italianos —dice Feduchi—, que son los que tienen un sentido más comercial y un montón de ideas que luego producen en serie y ex-



Las farolas de la discordia de la Puerta del Sol, diseñadas por el arquitecto Antonio Riviere.



portan al extranjero». En Barcelona funciona algo similar a la forma de producción italiana, que trata de elevar el producto artesanal a la producción en serie, se trata del Estudio PER. Formado por cuatro arquitectos catalanes: Lluís Clotet, Pep Bonet, Crithian Cini-ci y Oscar Tusquest. «Ellos fueron los pioneros en el año sesenta y cuatro, cuando montaron este estudio con la idea de dar salida comercial a sus productos de diseño —dice Feduchi—. En Madrid está B. D., un estudio tienda en el que participan cinco arquitectos fundadores, entre los que se encuentra Javier Feduchi, y también un grupo de diseñadores. La finalidad es la misma que la del Estudio PER, comercializar objetos diseñados por arquitectos, como el Banco de Tusquest, que en Madrid ya se ha instalado en la plaza de Dalí.

En el estudio de Antón Capitel se fraguó la remodelación de la Puerta del Sol. Allí, un equipo de arquitectos compuestos por el propio Antón Capitel, Javier Ortega y Antonio Riviere traba-

En la plaza de Santa Cruz existía, desde el siglo XVII hasta finales del XIX, una fuente construida por Juan Gómez de Mora, llamada de Orfeo. Hoy, la fuente de Alvaro Soto ocupa este mismo lugar.

La fuente de la plaza de Santa Cruz, primer premio de diseño urbano del 87, concedido por el Ayuntamiento de Madrid. El arquitecto que la diseñó es Alvaro Soto (derecha), y Sigfrido Martín Begé (izquierda) elaboró el proyecto de remodelación de la plaza.

La fuente surtidor ideada por el equipo Soto Aguirre, Feduchi, Martín Begé.

jaron en el proyecto durante un año y llevaron a cabo el diseño del mobiliario urbano, compuesto por los kioscos de periódicos, las marquesinas de las paradas de autobús, las fuentes, y, cómo no, por las polémicas farolas de la discordia. Antón Capitel prefiere no tocar el tema de la sustitución de las farolas de diseño por las fernandinas, él y su equipo en su momento se vieron sorprendidos por la decisión y decepcionados por la solución drástica tomada por el Ayuntamiento.

«Se tardó más tiempo, y tuvo mayores dificultades diseñar las farolas, que la realización de la ordenación de la Puerta del Sol —dice Antón Capitel—. Propusimos no tocar las farolas historicistas, pero el gerente de Urbanismo y la comisión decidieron colocar las nuevas. Nadie puso ninguna pega cuando presentamos el diseño.» Según Antón Capitel, las farolas más grandes, que permanecen en la parte central de la Puerta del Sol, tienen inspiración vienesa y del art-deco alemán, y las más pequeñas tenían un diseño más sencillo, parecido a la columna dórica. Antón Capitel, Antonio Riviere y Javier Ortega pretendían que los diseños fue-

EL NUEVO MADRID CHIC

Junta General Ordinaria

Junta General de Accionistas celebrada en Madrid el día 16 de junio de 1987, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Juan de Herrera, Marqués de Viesca.

8.412 millones de pesetas de beneficios brutos, después de deducir 2.408 millones para amortizaciones con una generación de fondos de 10.820 millones de pesetas.

De la intervención del Sr. Presidente

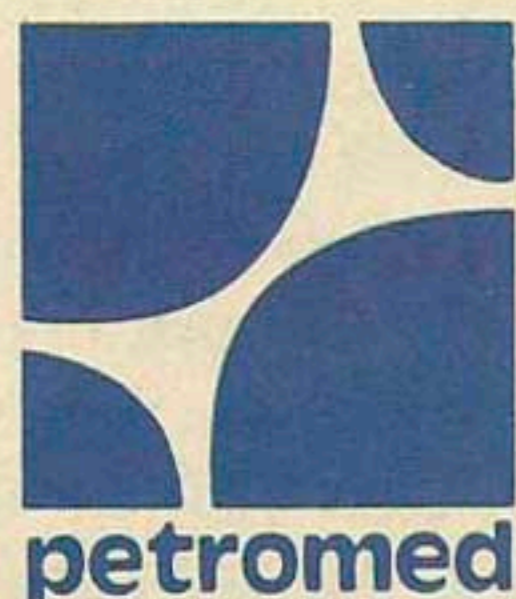
- El beneficio de Petromed —más de 8.400 millones de pesetas— superó en un 33,4% al del año anterior y marcó una nueva cota histórica.
- Petromed tiene elaborada desde hace tiempo su estrategia sobre comercialización de productos, incluyendo el abanderamiento de estaciones de servicio, especialmente en el área geográfica de nuestra refinería.
- Nuestros planes inmediatos incluyen también la potenciación de nuestra planta de asfaltos y del nuevo proyecto de Control de Procesos por Ordenador, que entrará en operación el próximo año.
- Con nuestra integración en la CEE el mercado español se abrió por primera vez a la competencia exterior.
- Las petroleras internacionales están estudiando su entrada en el mercado español bajo distintas fórmulas. Petromed contempla esta apertura sin temores indebidos y valora las posibilidades de eventuales acciones coordinadas o conjuntas con ellas.
- Para los países consumidores el coste de sus importaciones de crudo se ha visto reducido a la mitad, lo que se ha traducido, en el caso de la mayor parte de las naciones occidentales, en tasas de crecimiento superiores al 2%, inflación a la baja, y descenso del paro.
- Hoy los precios del crudo están en términos reales a un nivel inferior al de hace diez años. No se prevén alzas en 1987.
- Se estima que los 20 dólares por barril es el nivel mínimo razonable para los productores, y al mismo tiempo, se estimule la exploración y el desarrollo económico de energías alternativas.

Dividendo neto del 25 % por acción.

Ampliación de capital 1.015.251.000 ptas. (en la proporción de 1 x 8 totalmente liberadas).

Otros puntos destacables
La cantidad de crudo refinado por PETROMED en 1986 fue de 3.653.616 toneladas, el mayor nivel de producción de los últimos diez años. Nuestra empresa filial Productos Químicos del Mediterráneo (PROQUIMED) logró un beneficio de 1.223 millones después de impuestos y unas ventas de 44.000 toneladas de Caprolactama y 204.000 de sulfato amónico. La flota al servicio de Petromed transportó 3.480.000 toneladas de crudo. A finales de año Petromed vendió sus dos navieras, suscribiendo simultáneamente contratos de «fletamento a tiempo» hasta el año 1991 con buques de bandera nacional. Las acciones de Petromed en la Bolsa de Madrid comenzaron el año a 700% y lo cerraron a 800%. La rentabilidad de estas acciones en el año 1985 ya había superado el 100%.

petromed



Acuerdos adoptados

Aprobación de la Memoria Cuenta de Pérdidas y Ganancias y Gestión Social del Ejercicio 1986. Distribución de beneficios:	
A impuestos	2.790 millones ptas.
A dividendo	2.362 " "
A reserva legal....	180 " "
A reserva voluntaria	3.079 " "
Dividendo neto del 25% por acción	

Datos del ejercicio

Ventas	72.882 millones ptas.
Beneficios antes impuestos	8.412 " "
Beneficios después impuestos .	5.622 " "
Dividendo neto por acción	250 pesetas

PETROLEOS DEL MEDITERRANEO, S.A.

ran elegantes «como una vajilla y una cubertería —explica Antón—, donde todo tiene que ser del mismo estilo o parecido, para guardar una coherencia en el marco de una mesa elegante». «Prendimos que los diseños fueran sobrios a la vez que elegantes, porque Madrid es una ciudad culta y cosmopolita. El estilo del mobiliario de la Puerta es clasicista-moderno.

Antón dice que cuando empezaron la remodelación de la Puerta del Sol había un caos en la profusión de elementos del mobiliario urbano. «Nos encontramos con cinco clases de papeleras, vallas horribles, farolas feísimas, en las

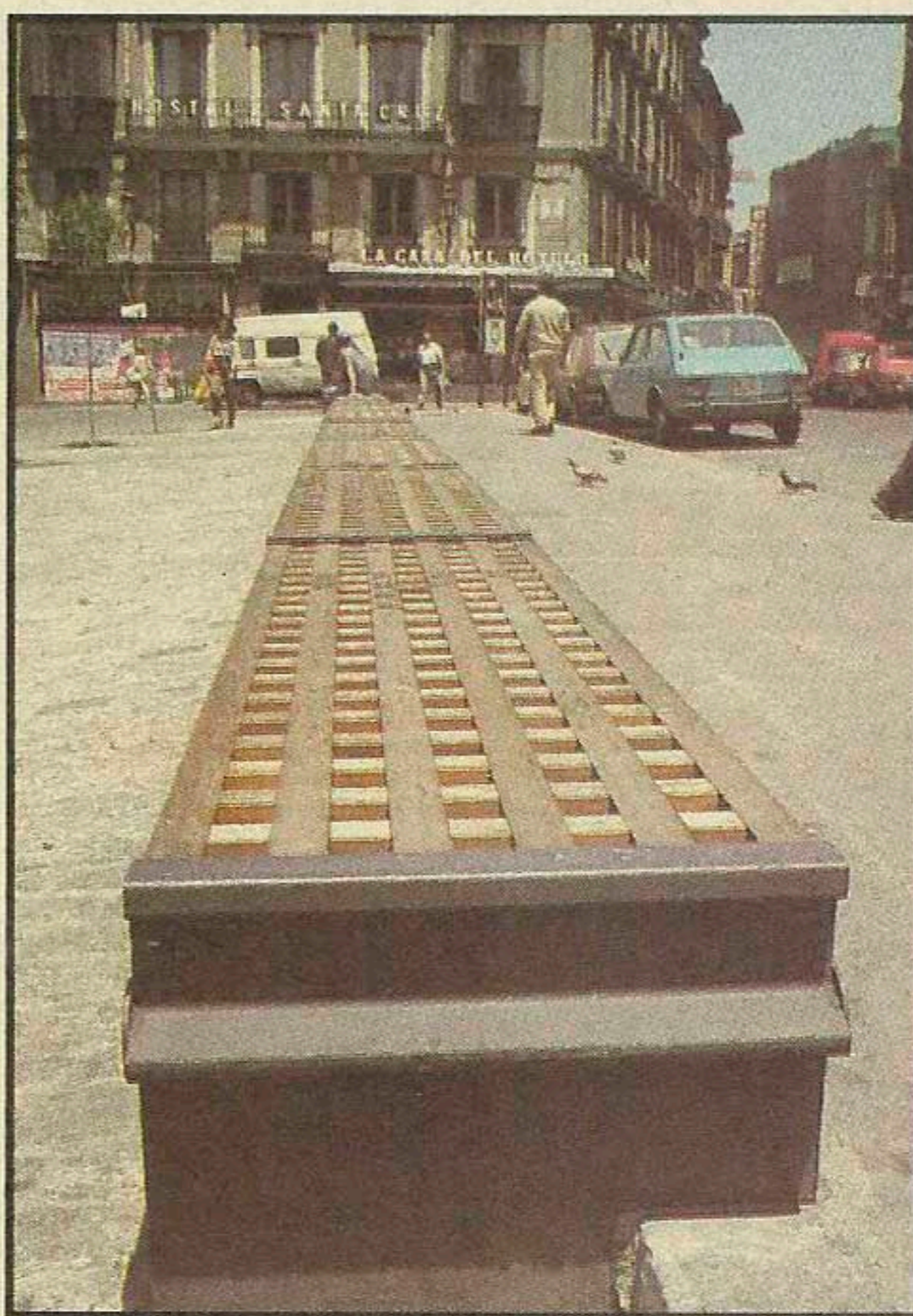


bocas de Metro se habían hecho arreglos horteras, todo se había ido degradando de una manera vulgar. Antes de la guerra civil ya había desaparecido el diseño urbano, las cosas se hacían con el catálogo en la mano. A partir de los cincuenta, por ejemplo, comenzó la instalación de las farolas industriales, que son las que no tienen forma y en las que ni te fijas. Desapareció la farola como forma y se convirtió en algo meramente funcional, en donde solamente interesaba colocar un foco para alumbrar.

«No es extraño que la sociedad haya perdido la idea de coherencia entre lo útil y lo bello. Tampoco hay que cargar las tintas y convertir el diseño en algo rebuscado o exagerado.» Antón Capitel se decanta por las soluciones sencillas y por eso le parece injusto que critiquen sus farolas, que «tienen una forma moderna».

En el tema de las farolas los arquitectos están de acuerdo en señalar que el Ayuntamiento debe ser consecuente con las decisiones que se toman con anterioridad a las obras, y sobre todo que una vez aprobado el proyecto y colocadas nunca deberían haberse arrepentido, y menos aún descalificar un diseño públicamente ante la avalancha de unas críticas no justificadas.

Alvaro Soto Aguirre, Sigfrido Martín Bege, Pedro Feduchi Canosa y Luis Moreno son cuatro arquitectos jóvenes que se han encargado de la remodelación de la plaza de Santa Cruz, en Madrid, y de la plaza de la Provincia. Sigfrido elaboró el proyecto, Alvaro Soto



El banco del arquitecto catalán Oscar Tusquest es un claro ejemplo de mobiliario urbano invisible. La idea ha cuajado en cuanto a la comercialización y la fabricación en serie. El banco diseñado por Juan Navarro Baldeweg para la Puerta de Toledo, y el diseñado por Pedro Feduchi en la plaza de la Provincia.

«Cuando se proyecta un banco —dice Alvaro Soto—, hay que pensar hasta en que una superficie fría puede producir cistitis a las personas de la tercera edad, que son los que más horas permanecen sentados»

diseñó una fuente de tipo clasicista para la plaza de Santa Cruz justo frente al Palacio de Santa Cruz —Ministerio de Asuntos Exteriores—. En la plaza de la Provincia se extiende todo a lo largo un banco de madera, diseño de Pedro Feduchi.

En esta misma plaza de Santa Cruz existía hace ciento veinte años otra fuente a la que llamaban de Orfeo, construida por Juan Gómez de Mora en el siglo XVII; después la plaza se utilizó para aparcamiento de coches, pero la proximidad del Ministerio de Asuntos Exteriores, donde se recibe a ministros y a embajadores de otros países, obligó a remodelarla. Hoy la fuente de Alvaro Soto, a la que hace poco menos de una semana el Ayuntamiento ha concedido un premio por el mejor diseño urbano del año 1987, ha sustituido el ambiente desmadrado y antiestético que se respiraba cuando esta parte se dedicaba a parking improvisado. Una pequeña plaza con vida propia impregnada de una renovadora estética al lugar.

«La fuente pretende ser clásica —explica Alvaro Soto— sobre todo en la parte del pie y del vaso, lo que ya no es clásico es el tratamiento que se le ha dado. Hace veinte años, en este mismo lugar, había otra fuente que se llamaba la fuente de Orfeo y tenía dos bases, una grande y otra más pequeña, también tenía un banco. La fuente nueva está fabricada utilizando piedra de granito rojo en el plato y granito negro en el pedestal, y la sujeción es de bronce.»

Alvaro Soto dice que necesitó cuatro meses para hacer el diseño y que la mayor gratificación que recibe el arquitecto encargado de diseñar una fuente como ésta es la de verla colocada en la plaza y saber que es obra suya, porque al contrario de lo que se podría pensar el arquitecto no percibe dinero alguno

EL NUEVO MADRID CHIC

por este tipo de trabajos. «El precio de la remodelación de la plaza se valora globalmente, luego los objetivos de mobiliario urbano no se pagan individualmente —dice Alvaro—. Al fabricante es al único que se le paga, pero al que tiene la idea y hace el diseño, no.»

La fuente está rodeada por un banco semicircular, para que la gente se siente de cara a la parte central. Otro diseño casi revolucionario es la fuente para beber. Su secreto radica en la forma, ideada para que el agua al caer no salpique.

El banco diseñado por Pedro Feduchi es de madera y forma un entretejido de rejilla, separada de cuando en cuando y de forma simétrica por trozos de raíles de tren, que también le sirven de soporte. «Se pensó en un banco de madera porque los de piedra son más fríos, y aunque parezca gracioso puede producir cistitis a las personas de la tercera edad. Es verdad —dice Alvaro—, hay que pensarlo todo, desde la duración y el deterioro de los materiales hasta este tipo de posibles incomodidades para el usuario.» Casi todos los bancos que se diseñan son iguales, en este caso la novedad es el raíl de tren, se utiliza una pieza que ya existía. Se ha pesado en un banco que tenga ventilación y que se pueda limpiar fácilmente. Es un diseño de ambientación marina, un ban-

El mobiliario urbano debe ser sencillo en las formas, casi clasicista, eliminando decoración recargada

co por donde entre el agua y vuelve a salir.

En cambio, el banco que Juan Navarro Baldeweg diseñó para colocarlo en el área de la puerta de Toledo es de piedra, a semejanza de los antiguos ya existentes en el parque del Retiro. La diferencia está en la placa del asiento, que es más fina y que establece una tensión entre la fuerza del soporte y lo delicado de la superficie plana.

Para Juan Navarro Baldeweg, pintor y arquitecto nacido en Santander, el diseño urbano debe ser invisible y estable en el tiempo, con un decorado poco ligado a la fantasía del arquitecto, donde tengan cabida los gustos de la gente. «El diseño del mobiliario urbano es algo que debe pasar inadvertido, que no se note. Debe tener unas características de generalidad, sólo se puede hacer experimentaciones en el campo de lo privado, pero para los proyectos públicos la experimentación está fuera de lugar.» Como decía Aldo van Eyck, en 1967, refiriéndose a la tradición de la

arquitectura escandinava: Solamente la imaginación puede detectar lo que es fundamental y lo que no lo es. Los valores de los que la arquitectura se ocupa (o debería ocuparse) son los valores elementales...

«La gente debe sentirse a gusto —continúa Baldeweg—, deben encontrarse como en una habitación sin amueblar. Creo que en el diseño de mobiliario deben hacerse las piezas cuanto más convencionales mejor.»

la opinión de Navarro Baldeweg sobre el diseño de mobiliario urbano alude a la sencillez de las formas, casi clasicistas, y a la eliminación de lo exagerado y recargado. Es ésta una visión de la estética urbana compartida por casi todos los arquitectos de esta época, que aún no ha sido bautizada con un nombre apropiado, se puede llamar moderno-neoclásico, posmoderno, aunque nadie se atreve a calificarlas con ninguno de estos estereotipos prefabricados.

«Lo posmoderno es demasiado empalagoso —dice el arquitecto Javier Vellés—, hay que tener cuidado con la cursilería del diseño posmoderno. Es una moda que ya está pasando. Las tendencias son mucho más sobrias en las líneas, en la actualidad se tiende a hacer diseños de tipo clasicista, de una estética sencilla, limpia...» El equipo formado por Javier Vellés, María Casariego,

PONGA EN MARCHA SUS AHORROS.

Sorteo de 40 coches Peugeot 205 XL



La Caja de Madrid premia a sus clientes. Si es Vd. titular de una Cuenta Corriente o Libreta de Ahorro de la Caja de Madrid, participe en el sorteo de 40 magníficos coches Peugeot 205 XL.

Solicite las bases en su sucursal más próxima.



CAJA DE MADRID



Desde 1.049.370 IVA incluido

GUSTA A LA

Y-10 El Lancia Y-10 gusta a la gente de hoy, actual e innovadora, como Paola Dominguín. A la gente que, como el Y-10, rompe con los moldes establecidos.

Con un diseño que ya hace presente el futuro, el Y-10 en sus dos versiones —Fire y Turbo— cambia la actual concepción del automóvil de prestigio.

Agil en ciudad y potente en carretera, el Y-10 turbo llega a alcanzar fácilmente una velocidad de 180 Km/h.

Ven a verlo. Te va a gustar.

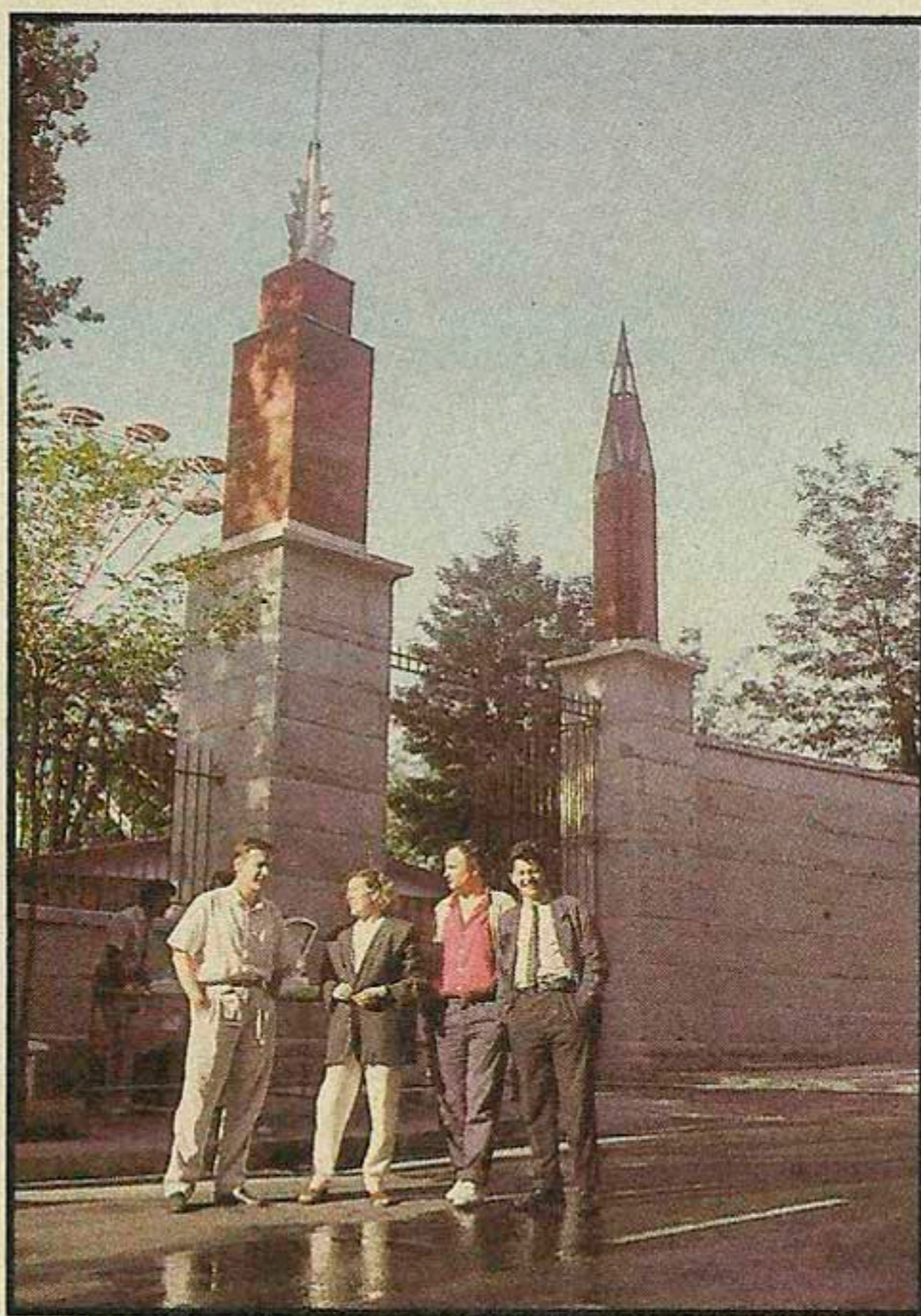


GENTE QUE GUSTA.



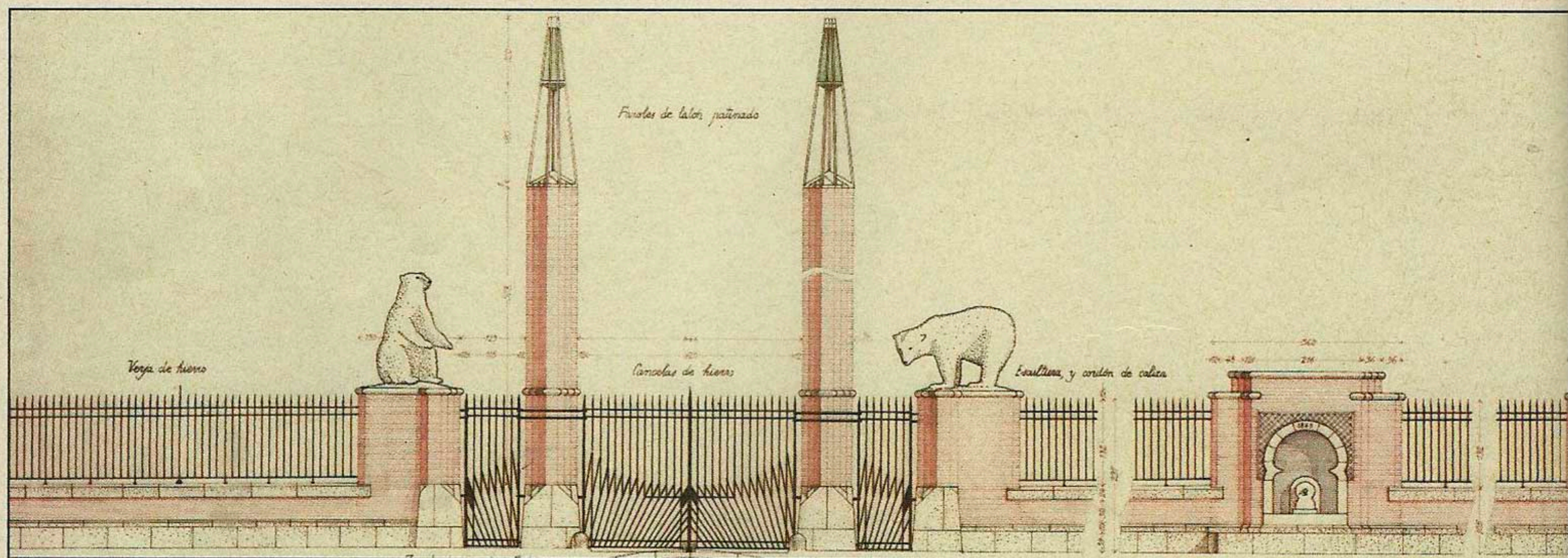
J. Moreno y F. Posada han realizado la remodelación de la glorieta de San Antonio de la Florida, así como el diseño de la verja que separa la parte posterior de la glorieta, donde se encuentran las ermitas gemelas, de los jardines y viveros que integran las antiguas posesiones reales, conocidas por la Montaña del Príncipe Pío, que hoy después de remodelar la valla de separación se han abierto para celebrar verbenas populares.

«El proyecto de remodelación —explica Javier Vellés— propone que se vuelva a concretar la forma original del perímetro mediante una construcción capaz de permanecer, que complete el ábside urbano en el que están las ermitas gemelas, por un lado, y acota y remata el conjunto lineal de jardines y viveros, por otro. La construcción realizada es una cerca, que tiene carácter distinto en cada uno de los dos tramos



mente el plan del Ayuntamiento es el de completar las obras hechas en vez de empezar otras nuevas.» En esta época de finales de siglo se tiende a confiar menos en el progreso. La idea que ensalzaba el progreso pertenece al pasado.

Los pináculos diseñados por Javier Vellés para la puerta de la verja en la glorieta de San Antonio de la Florida tienen un estilo a medio camino entre el futurismo y el modernismo de los treinta. Hay una figura masculina que evoca un guerrero y tiene la semejanza del Empire neoyorquino, y el otro hito es una figura femenina, Afrodita, con aires del rascacielos de la Kreisler, y que hace las funciones de un farol para alumbrar la entrada. El último proyecto realizado por el arquitecto Vellés y su equipo va dirigido a la modificación del cerramiento de la finca de Vista Alegre, en Carabanchel. Una antigua zona de recreo durante la primera mitad del siglo XIX pa-



en el que el paseo Bajo del Rey la divide. El primer tramo es macizo para ocultar las construcciones de la Renfe, que quedan detrás de él. El otro tramo, quebrado, que llega hasta la avenida de Valladolid y continúa por ella, tiene zócalo y verja para acotar los terrenos donde tradicionalmente se celebra la verbena de San Antonio, delante de los viveros. La transición entre el tramo de tapia y el de verja se realiza a través de una puerta ornamental, que tiene dos pináculos distintos, que yo los he llamado Ares y Afrodita, y que da paso a una rotonda adoquinada de la que parte el paseo Bajo del Rey.»

Trabajar en la misma ciudad donde se vive es toda una delicia para el arquitecto Javier Vellés, un vasco nacido en Bilbao, de cuarenta y tres años de edad y que comenzó a trabajar en Madrid junto al maestro de todos los arquitectos de las últimas generaciones, el célebre Oiza.

«Yo me considero un arquitecto de Madrid. Para construir en Madrid hay que conocer la ciudad a fondo. Actual-

Arriba, los dos pináculos Ares y Afrodita, diseñados por Javier Vellés, coronan la puerta en la cerca del paseo del Rey. Javier Vellés, a la izquierda, con el resto del equipo de arquitectos, J. Moreno, María Casariego y F. Posada, que han elaborado el proyecto de remodelación de la glorieta de San Antonio de la Florida. Abajo, el plano de la valla que cercará la finca de Vista Alegre, en Carabanchel, con detalle de la decoración de la puerta.

«Hay que tener cuidado —afirma Javier Vellés— con la cursilería del diseño posmoderno. Es una moda que ya ha pasado. En la actualidad las tendencias son mucho más sobrias, de tipo clasicista...»

ra el disfrute de la clase aristocrática. Anteriormente la finca de Vista Alegre había pertenecido a la regenta María Cristina.

«Este conjunto, con sus extensos jardines, constituye en potencia un gran parque urbano —explica Javier Vellés—. Actualmente la finca está cerrada por una serie heterogénea de tapias que la ocultan. El propósito de este proyecto es el de hacer más permeable a la vista el cerramiento, el de adecentar las entradas y el de ampliar las aceras y las calzadas.

Para una de las puertas de entrada Vellés ha diseñado otros dos hitos que coronan la valla y dos esculturas de osos para adornar la entrada, a semejanza de las antiguas puertas ornamentadas de parques como el Retiro.

«El artista creativo es por naturaleza y por oficio el dirigente más cualificado de cualquier sociedad, intérprete natural o innato de la forma visible de cualquier orden social en el cual o bajo el cual hemos decidido vivir.» (Frank Lloyd Wright)

EL NUEVO MADRID CHIC

Disfrute cada minuto con Radio 16.



En Madrid, la diferencia entre oír música y noticias en la radio, y escuchar la música viva y las noticias calientes de Radio Minuto-Radio 16, está en el 91 de su dial.

No le dé más vueltas a la radio y disfrute cada minuto con Radio 16.

Radio 16
La Radio del 91.

**TODOS
EUAPOS**

CON TODO EL EQUIPAJE

Y A quedaron atrás los tiempos en que el equipaje era un mero instrumento para portar los efectos personales. Ahora, al igual que en el vestido o en los complementos, los diseñadores nos presentan cada temporada sus colecciones, que en líneas generales siguen el conjunto de la moda. El colorido irá combinado con la ropa y los bolsos. Caquis, tierras, marrones y negros serán los elegidos. En materiales, la piel, la cordurá, el vinilo y las lonas



△ Elegante equipaje de avestruz de Edue. Precio: maleta de 70 cm., 250.000

ptas.; maleta de 60 cm., 200.000 ptas.; neceser, 150.000 ptas., y bolso, 200.000 ptas.

△ Aerodinámico, sin aristas, una verdadera escultura en aluminio satinado, de Halli Burton. Precio: maleta, 80.000 pe-

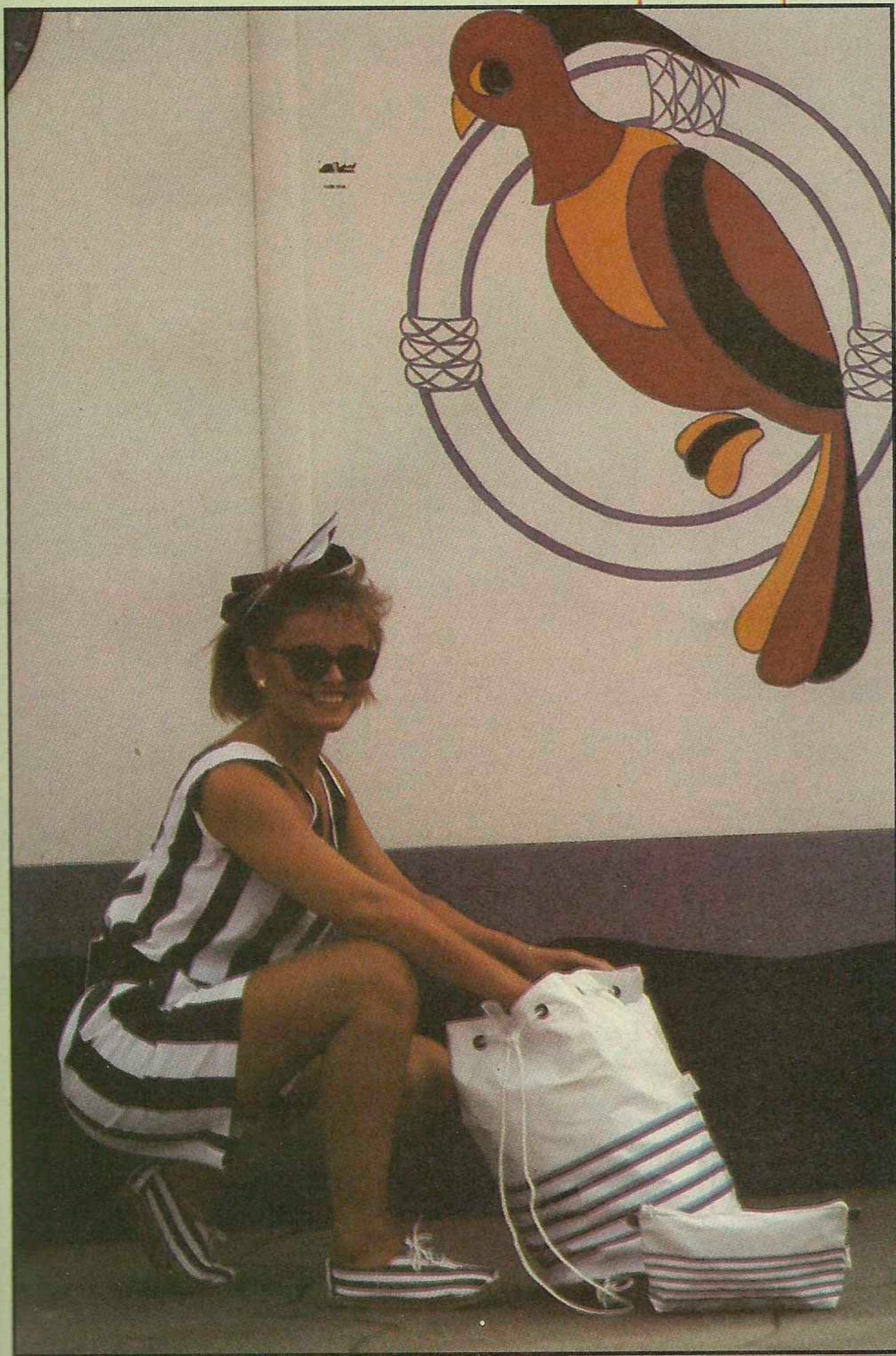
setas; maletín, 50.000 pesetas, y neceser, 50.000 pesetas.

plastificadas para la playa. Maletas de caja con aristas bien torneadas, sin olvidar las de fuelle, y como indispensable, el autosaco de viaje. Las cerraduras de combinación se incorporan cada vez con más fuerza a maletas, maletines y neceseres. Se podría decir que hay tantos equipajes como formas de viajar, cada una requiere el adecuado. No es lo mismo hacerlo por avión que en tren, barco o coche. También el «trekking» y el «rafting», la aventura, tienen sus estilos.

Realiza **María Serrano**
Fotos: **Juan Echeverría**



◁ Juvenil y práctico en cuadros combinados con piel de Paolo Desing. Precio: maleta de 70 cm., 28.750 pesetas; maleta de 50 cm., 27.750 pesetas; auto-saco, 26.800 pesetas, y bolso de viaje, 27.300 pesetas.

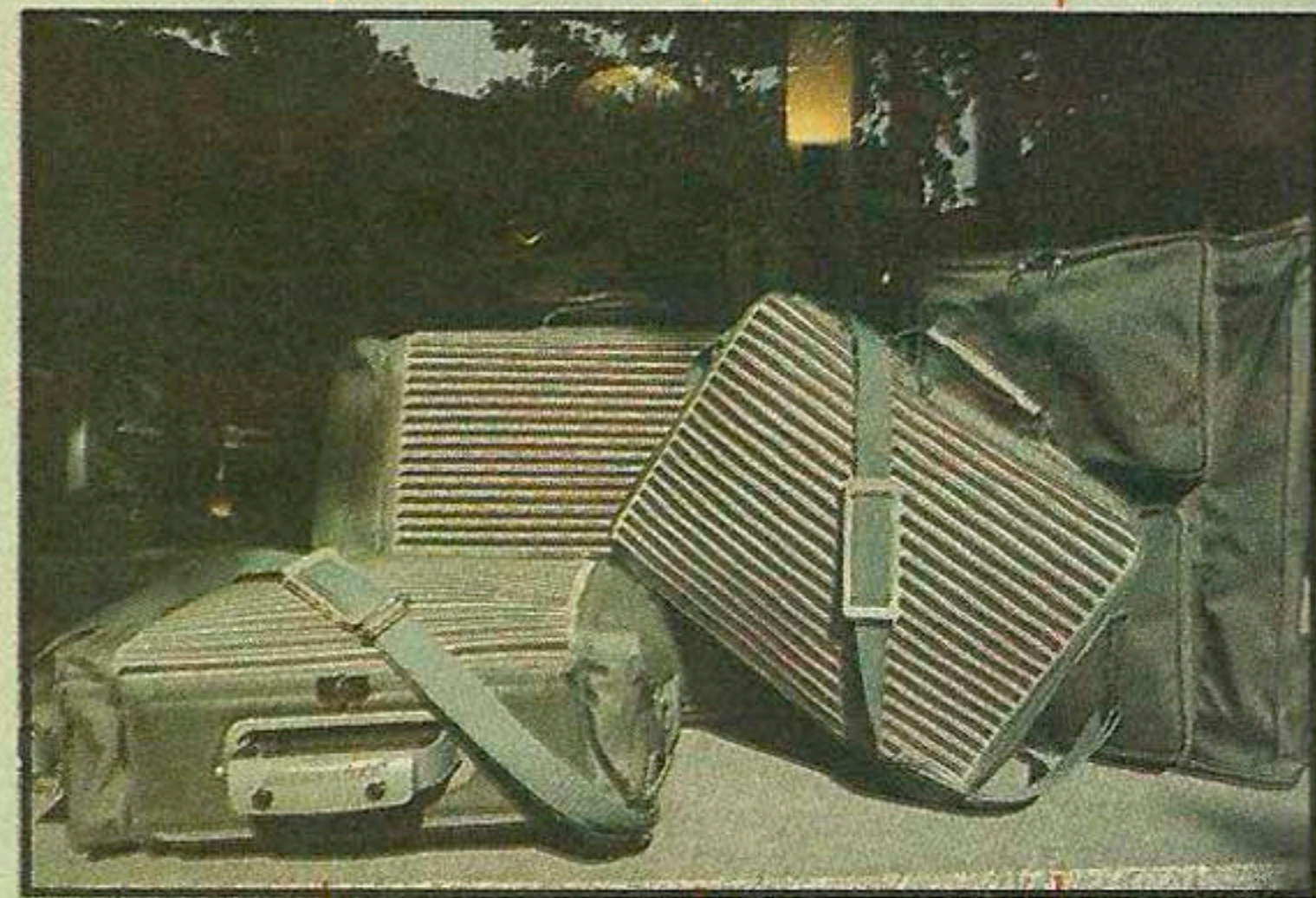


◁ Cabe todo lo necesario para el baño y no pesa nada, de Fiesole. Precio: bolsa, 1.650 pesetas; neceser, 550 pesetas. Mochila roja de vinilo, de E d u e, 5.000 pesetas.



CON TODO EL EQUIPAJE

◁ La distinción hecha equipaje con estas piezas únicas de Edue en cocodrilo francés. Precio: fin de semana, 225.000 pesetas; neceser con joyero, 135.500 pesetas.



△ Resistente, ligero y manejable, hecho en goma y cordura, de Mandarino. Precios: autosaco, 21.000 pesetas; maletín de piloto, 16.900 pesetas; maletín normal, 12.725 pesetas, y maleta, 17.000.



△ Ideal para el avión. Conjunto en vinilo de Nino Bertoni. Precio: autosaco, 12.000; maletín, 8.000.

PUNTOS DE VENTA

Go Madrid: Serrano, 16.
Fernando Escudero: Príncipe de Vergara, 208.
Cabass: Duque de Sesto, 50. Madrid

◁ Superligera es esta bolsa de playa en forma de góndola de Fiesole. Precio: 2.000 pesetas.



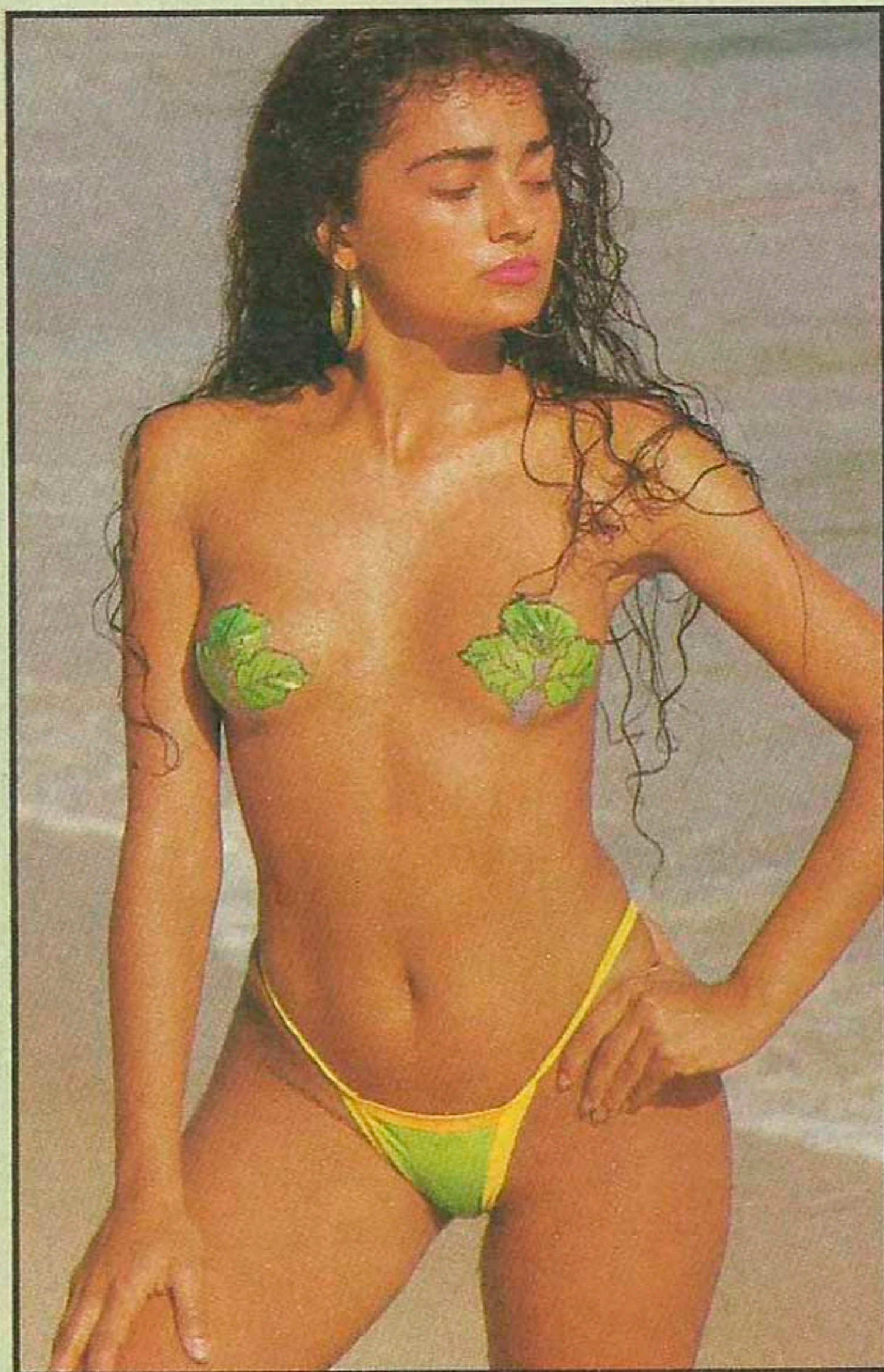
△ De Fiesole son estos coordinados playeros en lona plastificada. Precio: saco, 1.750 ptas.; bolsa, 1.995 ptas., y neceser, 450 ptas.



LA "PEGATINA" DEL VERANO

ADHESIVOS, pegatas o tatuajes de quita y pon, es el nuevo invento que acaba de hacer furor en Brasil y que, sin duda alguna, será el «boom» de las playas europeas en el verano 87. Y es que a los brasileños no hay quien les quite el puesto en lo que a moda-baño se refiere por mucho que le pese a Estefanía de Mónaco con su rutilante firma de bañadores.

En Brasil nació el tanga y este año acaban de aparecer las pegatinas para el pecho que pueden permanecer puestas cuarenta y ocho horas sin despegarse ni con el agua de mar, ni con los jabones o geles de baño. Modelan el busto y, una vez retirados, no dejan marcas. Están fabricadas en un material anti-álgico y transpirable, además, en diferentes diseños y colores para poderlos combinar con los tonos del biquini, pareos, faldas o camisas, porque tanto se pueden lucir por la mañana en la playa o la piscina, como por la



noche en alguna fiesta loca de verano o, incluso, a cualquier hora del día bajo una blusa transparente.

El precio oscila alrededor de las 950 pesetas. Las importa directamente de Brasil la empresa CONFE, de Barcelona, y las distribuye por todas las ciudades de la costa. En Madrid se pueden comprar en Musgo, paseo de La Habana, 34; Isabel Leguina, Velázquez, 39, y Pipo, plaza Reyes Magos, 8.

C. S.

Lo que se lleva

Lo que se lleva. lléveselo a casa. para acompañar sus mejores platos.

Los Molinos. un vino natural y sano que está de moda.

Cómpralo -tinto, blanco o rosado- en su establecimiento habitual.

Los Molinos para acertar cada día.

LOS MOLINOS

Buen vino para tomar en casa.

Bodegas Félix Solís, S.A.

VALDEPEÑAS

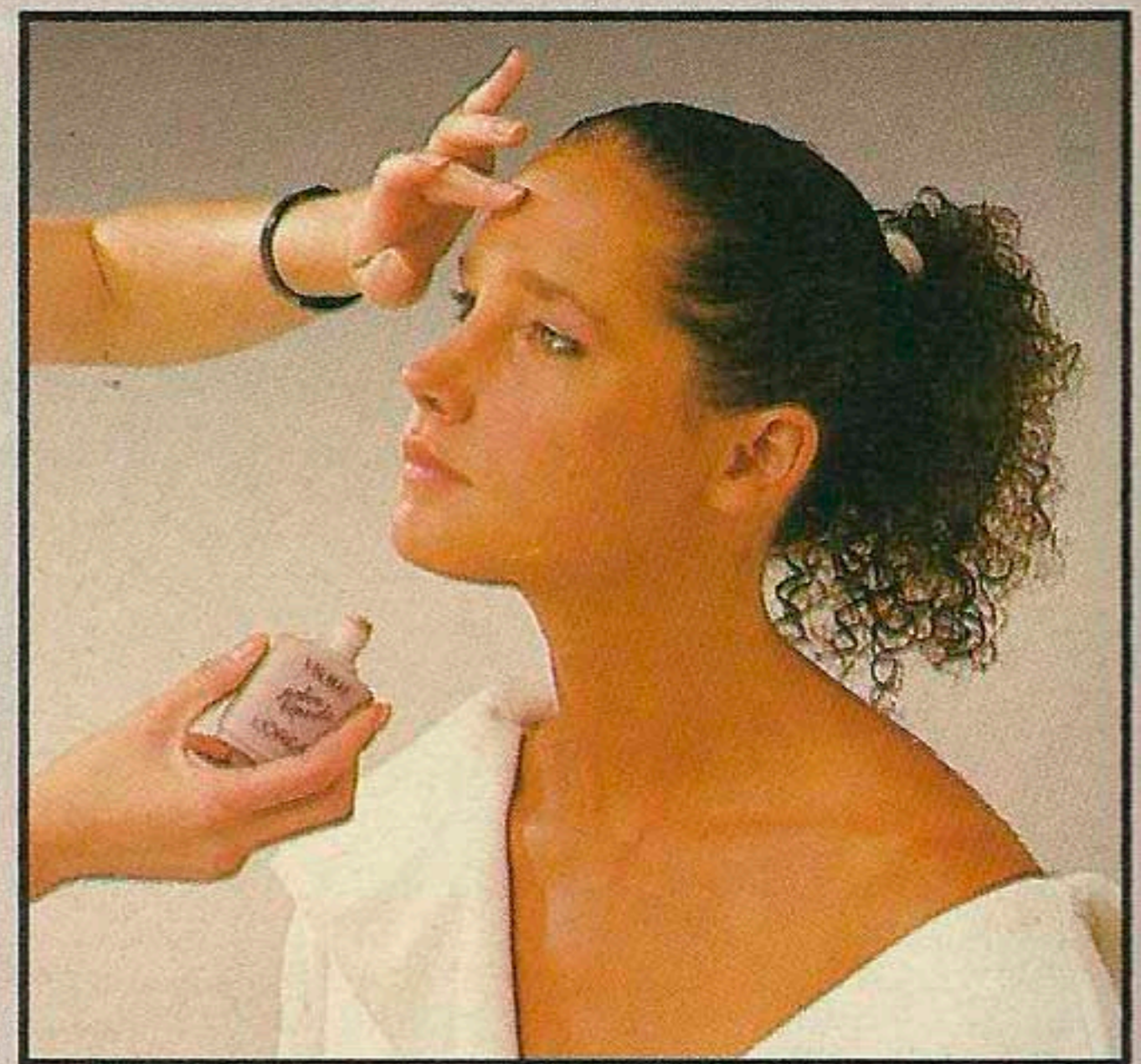
El vino sólo en vidrio.



ROSTROS CON LUCES Y SOMBRAS

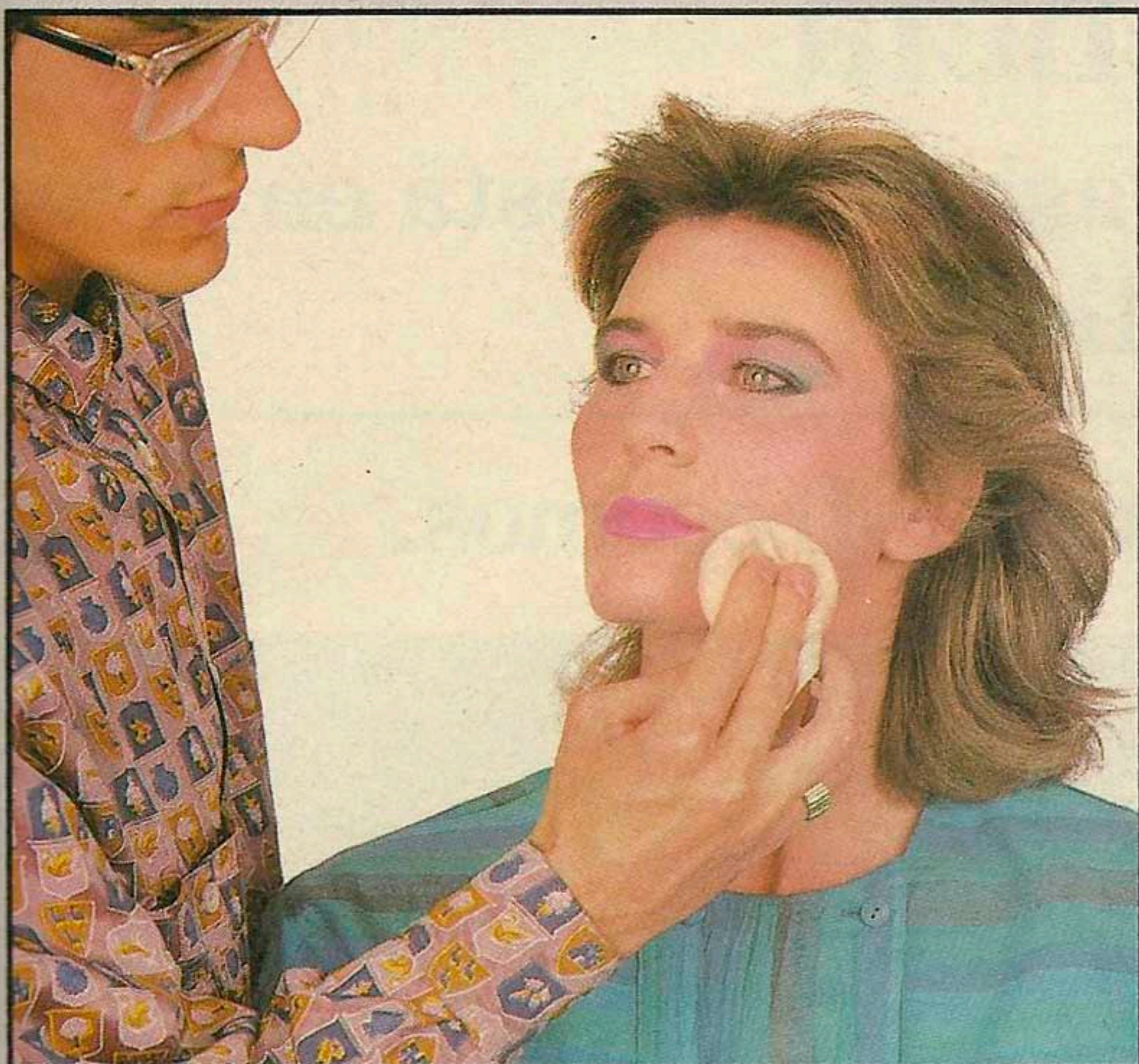
Texto: Lola Burgos. Fotos: Jorge Gamio y A. Villa

La novedad más rabiosa del maquillaje para este verano consiste en mezclar «fond de teint» con polvos traslúcidos, en resaltar los ojos con líneas de colores y pintarlos de tonos vivos, rosas tenues, blancos brillantes o rojos fuertes. Los labios van a juego. Otro punto a destacar es el empleo de maquillaje a cualquier hora del día. Con los nuevos productos se forma una película en la piel que mejora su aspecto y evita la deshidratación.



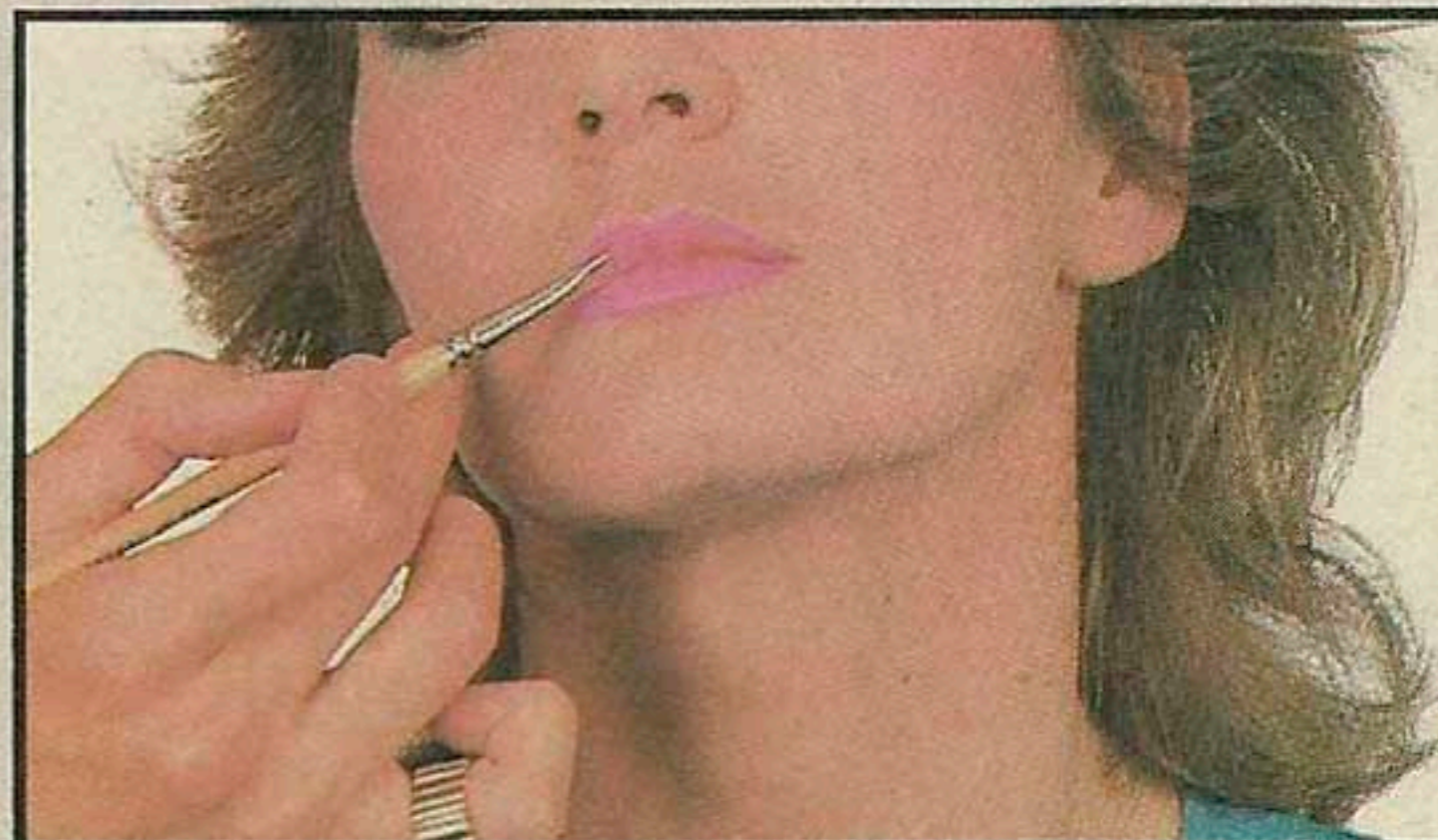
Mañana

La exclusiva en «fond de teint» para este verano, maquillaje en polvo líquido. Un compuesto ideado para que la piel no enrojezca ni que asome pigmentación alguna. Una base que puede aplicarse para no presentar en la playa o la piscina la piel al desnudo en ningún momento. Los labios, para enfatizarlos y que adquieran un tono inusual, hay que rellenarlos con barras de colores deslumbrantes y vivos: blancos y rosas o una mezcla de ambos. La idea se basa en formar un contraste con el tono bronceado. Los productos L'Oréal sintetizan esta tendencia estival.

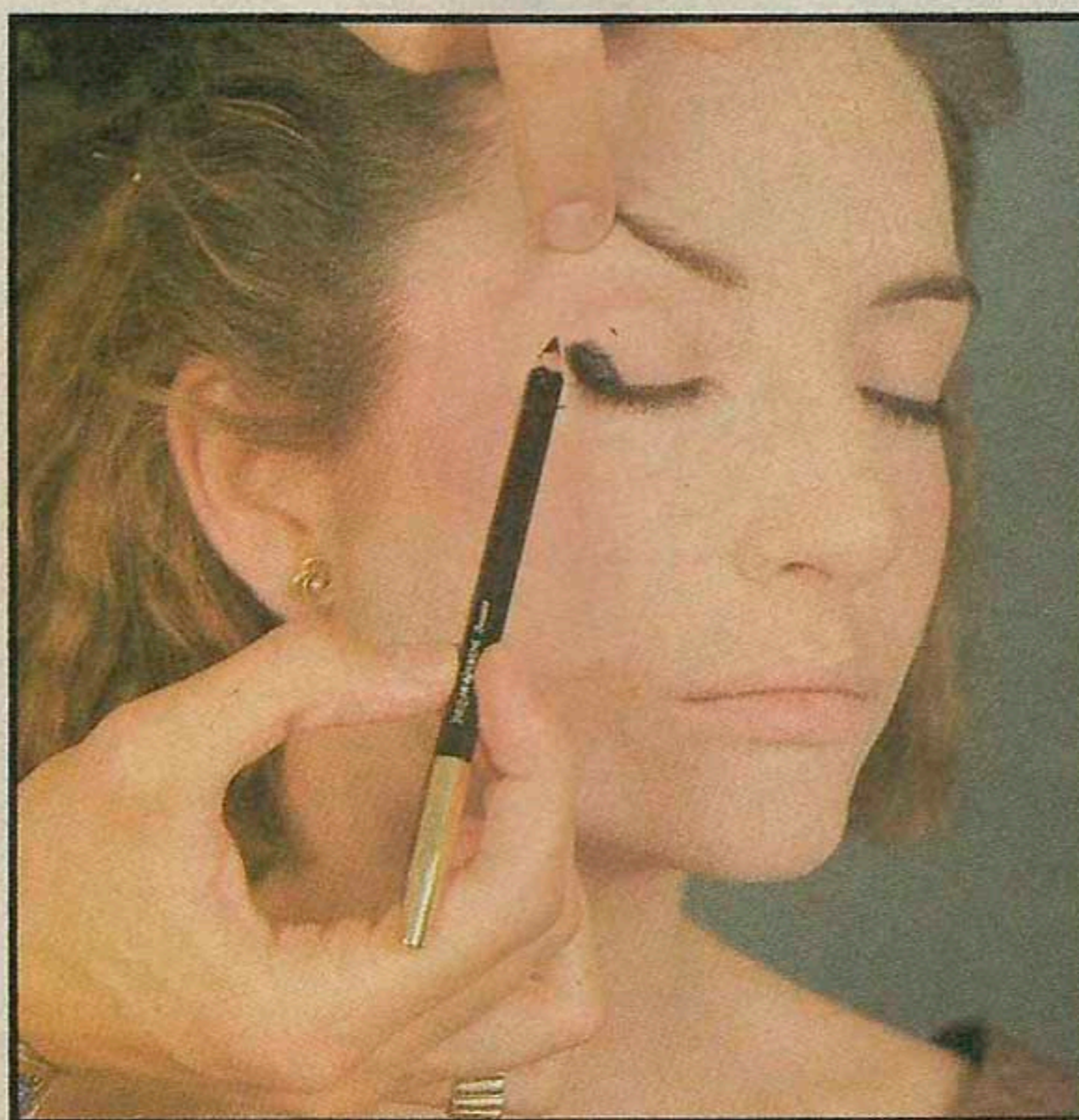


Tarde

Aunque el rostro esté bronceado, las esteticistas recomiendan no olvidar maquillarlo. El tono adquirido tras largas exposiciones al sol se realza y toma una nueva forma entre las luces y sombras del atardecer. El maquillador de Yves Saint Laurent, David Mugler, interpreta el colorido actual en el rostro bien definido de Pilar Ruiz Giménez, hija del Defen-



sor del Pueblo. «Fond de teint» y polvos, una mezcla inolvidable para dar base a cualquier maquillaje. En los ojos, para resaltar su color verde, tonalidades en rosa, azul y verde. Para difuminarlos, un algodoncillo. En los labios, rosa.



Noche

En las horas diurnas, cuando falta la luz del sol, es muy importante resaltar los ojos, los pómulos y la boca. Yves Saint Laurent así lo cree también. Unos ojos de mediano tamaño pueden aparecer gigantescos y morunos con el sistema que usa David Mugler. En el borde del ojo traza un rectángulo y lo rellena de color, en esta caso

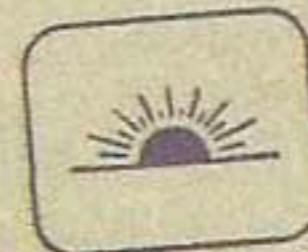
negro azabache. Después de difuminarlo hasta juntarlo con la ceja, aplica, desde cerca de la nariz, sombra blanca para crear un fuerte contraste. El ojo se alarga y la mirada se vuelve agresiva y penetrante. Los labios bien perfilados en rojo pasión y rellenos de lápiz labial. El pómulos destaca firme en el entorno de un rostro de matices más claros. Como base «fond de teint», mezclado con polvos traslúcidos.

Ocaso Asistencia

Cuando la salud de un asegurado está en juego no regateamos en medios.

Esta es la seguridad que le ofrecemos.





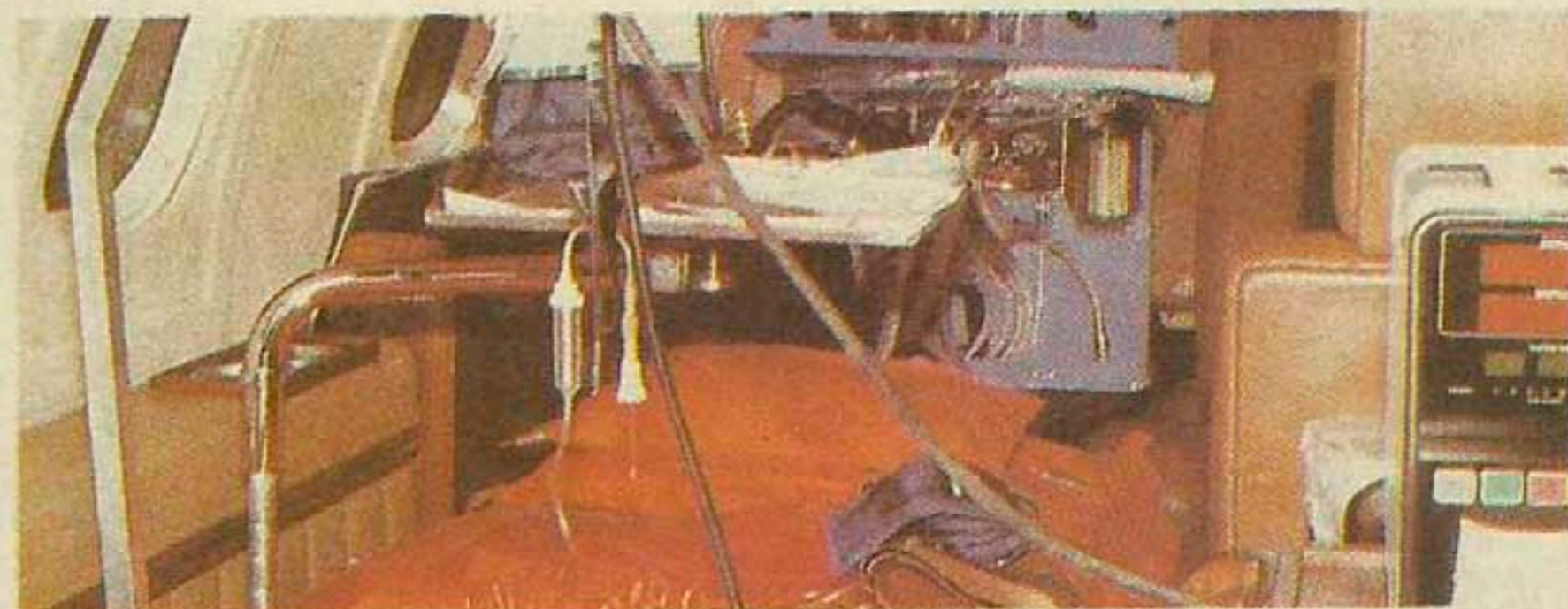
OCASO, S. A.
Seguros y Reaseguros

OCASO ASISTENCIA

ISABEL MARTINEZ INJARATO
POL. 3156424 - SUC. MADRID
TLF.: 91/44/5981



NOS llamó su marido a nuestro teléfono de urgencia 24 horas: Una de nuestras aseguradas había sufrido un ataque de angina de pecho y estaba ingresada en un hospital de Roma. Enseguida nuestros equipos médicos se pusieron en contacto con el hospital romano. La paciente presentaba un cuadro coronario que aconsejaba una intervención quirúrgica y, tanto ella como su familia, preferían que la intervención se realizara en España. Dicho y hecho. Un reactor-UVI, con uno de nuestros médicos especialistas en reanimación y una enfermera a bordo, realizó el traslado a Madrid. Con las mayores garantías de atención sanitaria.



Interior de uno de los reactores-UVI, con los más sofisticados y completos equipos de asistencia.

Ocaso Asistencia asumió, por supuesto, todos los gastos: el hospital de Roma, el traslado y la operación en un centro especializado. Hoy, a las pocas semanas, nuestra asegurada se encuentra en franca recuperación y ya hace vida normal.

Esta es la seguridad que le ofrecemos: una asistencia sin límites para usted y su familia.

Infórmese, llámenos o venga a vernos a cualquiera de las oficinas de Ocaso.

Quizá no nos necesite nunca. Pero, si un día ocurre, Ocaso Asistencia no va a escatimar nada para ayudarle. Puede estar seguro.

**Lo han
hecho
por mí,
lo harán por usted.**





CRISTINA HIGUERAS

Una mujer con muchas tablas

Por Carmen Hornillos

Madrialeña, veintiséis años. Tauro, sensible, inteligente, apasionada. Actriz de cine, teatro y televisión. «Rompo mi timidez delante de la cámara, encima del escenario o rodando una película.» Domina el francés y el inglés. Ha sido la protagonista, junto a Chris Mitchum y Christopher Lee, del film de Jesús Franco «Dark Mission», una coproducción hispano-francesa que pronto se verá en la pantalla. Es una mujer de muchas tablas. Ha interpretado catorce piezas teatrales. Y acaba de finalizar el rodaje de una película para la BBC: «Historia de un recluso».

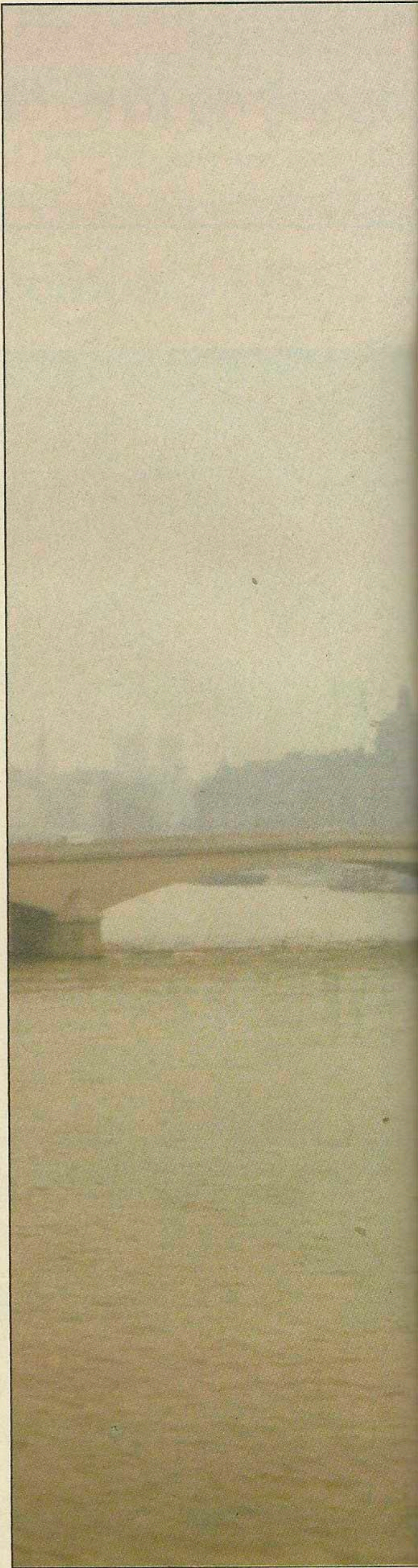
SUS proyectos, su faceta de actriz profesional, están tapados. La popularidad se la ha dado el aparecer cada semana durante año y medio en televisión. No es la mujer frívola del programa «De 7 en 7», «aunque tengo algo de todos los personajes que interpreto. No soy así». Estudió en la Escuela de Arte Dramático. Estuvo en Francia seis meses en el teatro, haciendo «Le tambourin de soie», de Mishima. Ha interpretado 14 obras de teatro. Destacan en su carrera: «La señorita de Trévez», de Arniches, y dos obras de García Lorca, «Doña Rosita la soltera» y «Yerma». Para la televisión ha hecho tres dramáticos y tres series: en el 83, «Barrio Sésamo»; en el 84, «Goya», y en el 85, «Escalera interior, escalera exterior». También ha hecho una serie para la NBC americana, «Abderraman I the Falcon». Cristina está convencida: «Nunca encontraré la

felidad, los que la consiguen es porque se conforman, yo nunca me conformo con lo que hago.»

Cristina es un poco de todos los personajes que interpreta, un poco asesina, un poco buena, un poco mala, un poco frívola... «Todas las virtudes y los defectos del ser humano los tenemos todos. Lo que diferencia a los actores es que lo sacamos en un determinado momento.»

No ha tenido «padrinos». «Lo importante es el trabajo diario, el talento personal», comenta Cristina. Ella siempre ha leído y ha visto mucho teatro. «A los trece años, con el dinero que me daban en casa, me iba con mis amigas al teatro.» Acaba COU. Ingresó en la Escuela Superior de Arte Dramático y Danza. «Estuve tres años.»

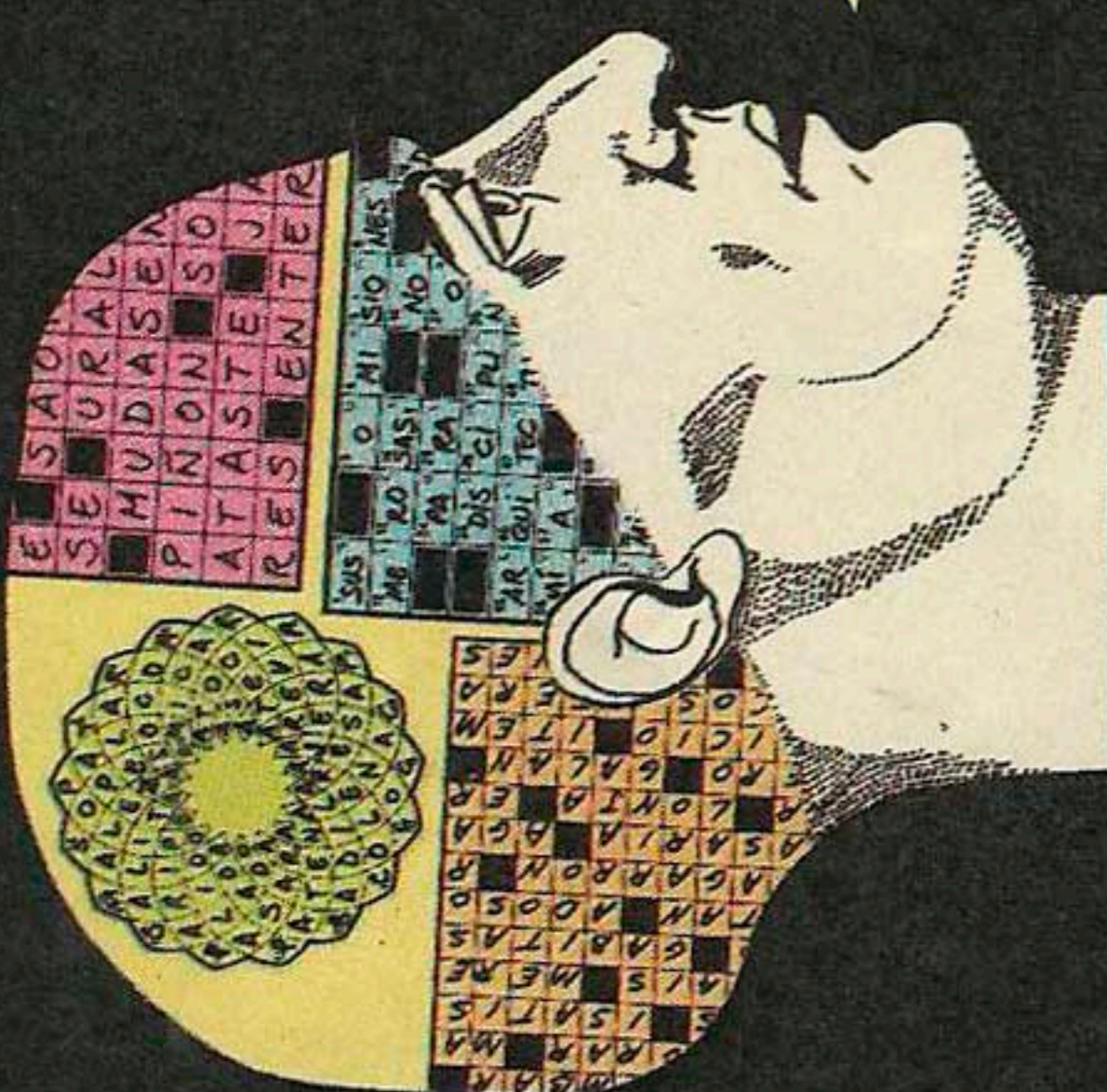
Vive con su familia, pero se siente independiente. «Soy una mujer de hoy, me encanta el tiempo que me ha toca-





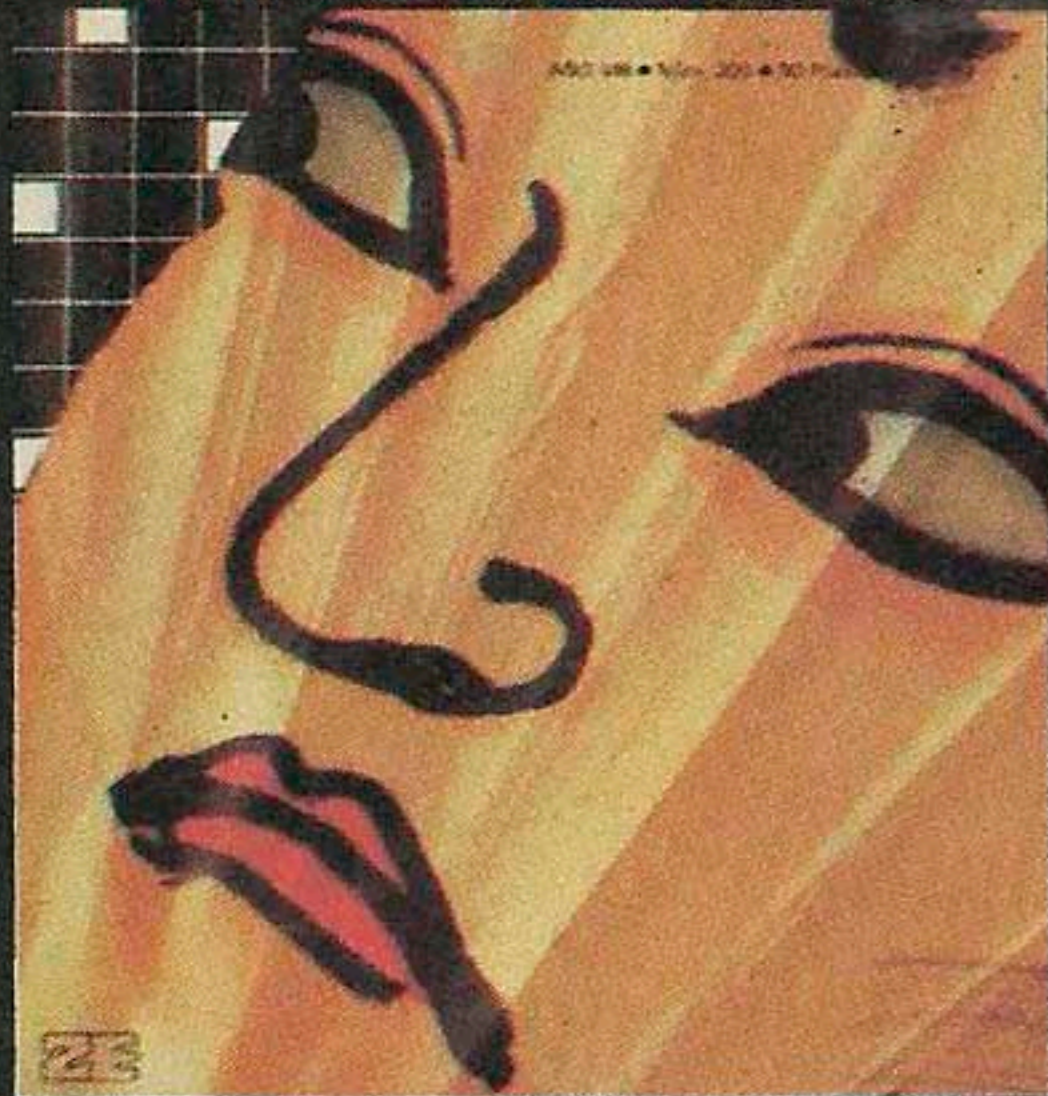
Cristina, bajo los puentes del Sena, en un descanso de la obra de teatro «Le tambourin de soie», de Mishima, que durante seis meses representó en los escenarios franceses.

QUIEN CON
cábala
 CAVILA
cabal
acába
la cábala



cábala

• REVISTA SEMANAL DE PASATIEMPOS •



LA AUTENTICA
 REVISTA
 DE PASATIEMPOS

cábala

SEMANAL

«Tengo algo de todos los personajes que interpreto; soy un poco buena, un poco asesina, un poco mala, un poco frívola...»

CRISTINA HIGUERAS

do vivir.» No tiene ritos familiares. «Mi familia supone seguridad, saber que ellos quieren para mí lo mejor.»

En la primera obra que recibió dinero, fue «Eurípides», en el Teatro Real, de Mérida, «aún estaba en la Escuela de Arte Dramático». Más tarde, Cristina interpreta su primera obra importante, «La señorita de Trévez», de Arniches, junto a Irene Gutiérrez Caba. En esa función la descubrió Nuria Espert, y la contrató para «Doña Rosita la soltera». Desde ese momento, Cristina no ha descansado, siempre ha tenido un papel que interpretar en sus manos. Nuria Espert la llamaría también para hacer «Yerma», de Lorca. «Nuria ha supuesto para mí algo fundamental, importantísimo, me ha marcado profesionalmente el trabajar con ella. Ahora veo en el teatro otras cosas. Todo lo que un actor debe hacer y dominar. Y sobre todo hay que estar preparado intelectualmente a tope. Un actor debe estar al día de lo que ocurra en la sociedad actual, si no te quedas atrás.»

Cristina visita con frecuencia París, allí tiene un agente. «Se han interesado por mí al ver un vídeo. Tengo proyectos para irme allí, pero prefiero no decir nada todavía.» A Cristina no le gusta adelantar acontecimientos. «Casi nadie sabe que estuve en un teatro parisiense, porque es un medio que trasciende poco.»

Sus contactos en Francia le vienen de 1983. «Vino Gerard Gelas, prestigioso director francés, a Madrid a presenciar el Festival Internacional de Teatro. El estaba buscando la protagonista de su próxima obra, y quería una actriz extranjera, alguien que dominase el francés. Estuvo hablando conmigo, me hizo unas pruebas y me eligió.» Así fue como ella representó durante seis meses por toda Francia la obra de Mishima «El tambor de seda». «Es uno de los trabajos de los que he estado más satisfecho. Esta obra alcanzó un gran éxito de público y de crítica.» Además de la oferta para hacer cine en Francia, Cristina ha rodado hace muy poco una película en La Manga del Mar Menor. «El cine es el medio que más desconozco.» Ella misma se quiere desafiar, probarse. «Lo bonito es la aventura, el riesgo, el juego, la interpretación de personajes tan distintos.»

El saber idiomas le ha permitido hacer una serie para la NBC americana,

«Abderraman I the Falcon». Cristina vive el presente, no pone fronteras, y le gusta su país, aunque le han ofrecido irse a América.

Cada día se levanta pensando en ser la mejor. «El artista se hace momento a momento, no nace. Hay que esforzarse. Todos los días voy a perfeccionar mi inglés y hacer deporte, ahora gimjazz. Voy a empezar con clases de canto. Tengo todo el día ocupado.» Cristina tiene su vida llena: su mundo, su mente están dirigidos hacia un objetivo, hacia lo mágico del mundo del arte en sus tres versiones: cine, teatro y televisión. Por eso esta actriz es un poco atípica, no le preocupa no tener novio, no tener tiempo para jugar: «Estoy centrada en mi profesión. Lo demás es algo que no me planteo.»

Le gusta jugar a una sola carta, «si no todo sería muy aburrido. La vida es demasiado segura si no se juega».

«Nunca habré triunfado. Cada cosa que hago, cada peldaño que voy consiguiendo, nunca me basta. Por muy bien que hagas algo, siempre se puede hacer mejor.» Esa ambición, esa insatisfacción permanente, hace que Cristina asegure que «nunca podré ser feliz, nunca estoy conforme con lo que hago. La gente que consigue ser feliz es la gente que se conforma con una cosa. A mí me sirven muy pocas cosas».

Pero Cristina disfruta con lo que hace, intenta vivir a tope cada momento, enamorarse con su trabajo, con sus amigos. «Tengo pocos pero buenos amigos. Para mí, la amistad es el sentimiento más puro que existe. El amor es algo demasiado manoseado, etiquetado, ha perdido su significado. Es algo más profundo que el significado que tiene en la sociedad actual.» Sin embargo, ella se enamora cada instante. «Si no amas eres incapaz de crear. Necesito enamorarme de los personajes que interpreto. Es más, hasta para mantener una conversación con alguien necesito enamorarme de alguna manera. Si no, no puedo hacerlo, me despisto.»

Es Tauro, daría el primer paso para conseguir algo. En su carácter también existen contradicciones, su decisión se entremezcla con su timidez. Ella se ve tímida. «Por esto, para expresar mis sentimientos, me he dedicado al teatro.» De esta manera, Cristina da salida a su otro «yo», a ese «yo» que en la vida real le cuesta mostrar a los demás. Y aún va más lejos: «El hábito, la costumbre, de estar muchas horas interpretando hace que en la vida haya aprendido a interpretar. No te puedes desnu-

«La amistad es el sentimiento más puro que existe. El amor es algo manoseado, etiquetado, ha perdido su valor. Es algo más profundo que el significado que tiene la sociedad actual.»



«Lo bonito es el desafío, la aventura, la interpretación de personajes tan distintos.»

dar ante todo el mundo. Si lo haces, lo más probable es que te hagan daño, que te den mil bofetadas.»

La actriz asegura que «en la sociedad actual priva el individualismo. Es decir, en otra época la mujer tuvo que luchar por conseguir una serie de derechos, reivindicaciones, algo que no tenía conseguido legalmente. Pero hoy en día los derechos legales están conseguidos, y la mujer debe luchar individualmente, en su casa, en su trabajo. La única manera de conseguir la igualdad es que cada mujer luche en su vida por intentar que sea así. Hay que luchar, pero individualmente —explica—. El problema es que la mujer no lucha, y seguimos en desigualdad con el hombre».

Tiene su definición del papel de la mujer en la sociedad. Comenta: «Te hablo de una mujer de clase media. En la sociedad, si alguien no tiene dinero para subsistir es terrible.» A partir de un tipo de mujer independiente, si existe la desigualdad es un problema de que la mujer no quiere. «La mujer, si sigue en desigualdad, es porque las primeras machistas son las propias mujeres.»

Mujer-objeto, mujer-escaparate, mujer-bella. «Hay un tópico en la sociedad, y la culpa la tenemos las mujeres. Cuando alguien ve a una mujer guapa, bella, el reflejo inmediato: es guapa, pero tonta. El que exista una mujer guapa e inteligente es algo que nadie admite. Sin embargo, las feas son, por de-

finición, inteligentes.» Tú, Cristina, eres guapa, inteligente... «No me considero guapa, me considera la gente. Yo no me lo cuestiono. Te contaré algo; yo, de pequeña, tenía complejo, era bizca y gorda. Luego, la gente fue diciendo qué mona, qué guapa. Tampoco —dice Cristina— soy inteligente, intento estar contenta conmigo misma, tener mi vida, por eso lucho.»

Cristina Higuera es popular gracias a la televisión, en donde hizo «De 7 en 7». Allí representaba el papel de mujer frívola. «Frívola y a la vez autosuficiente, pero esto no puede caer mal.» Ella es actriz, interpretaba un papel. «No soy así. En el programa me río de mí misma, si no fuese así podría llegar a ser ofensivo. Yo pienso que a la gente le cae bien, le distrae ver esas dos personalidades tan distintas, como éramos Ana y yo.» Todos los domingos, Cristina anunciaba la programación de la semana.

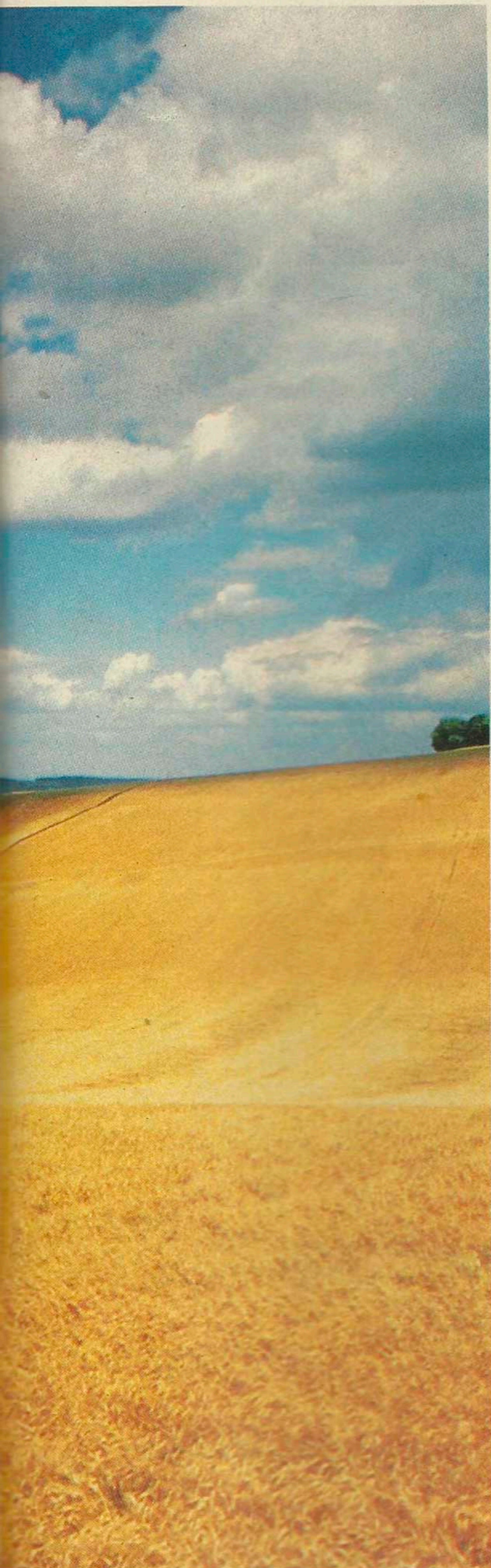
De la popularidad que ha conseguido, dice: «Un domingo que salgas en “De siete en siete” te ve más gente que la que te puede ver en toda la carrera de actriz de teatro. Esto supone que directores de cine, teatro, se fijen en ti, te conozcan, te llamen. La televisión es una plataforma impresionante. Tiene un poder que no tienen el cine.»

A veces, puede resultar molesta la popularidad. «No. Cuando tienes un buen momento te hace gracia. Si estás deprimida, sin embargo, te fastidia. Cuando la gente se acerca a ti siempre quiere ver el personaje de la pantalla o del escenario. Ese personaje está mitificado, no somos así. Por eso mucha gente te exige que seas así, y si eso no corresponde con la imagen que tienen, se sienten decepcionados.»

La cámara de televisión tiene algo de mágico, de fascinante. «Sí, cuando miro a la cámara no estoy ante algo material, ante un objeto. Para mí, esa cámara es alguien en concreto.»

Lo más anecdótico que le ha ocurrido a Cristina es que, «entre todas las cartas de amor, generalmente, que mandan al programa, hubo un señor que, en su primera carta, me ofreció dos millones de pesetas si me iba a pasar el verano con él. Después volvió a escribirme que se quería casar conmigo. Me escriben cartas de amor desde Argelia, en francés». Cristina suele guardar las cartas, aunque sólo contesta si le piden una foto. «En general, escriben cosas muy picarescas, no burradas ofensivas.» ●





La mayoría de las cervezas empiezan en la fábrica. La nuestra la empezamos en el campo.

Todos somos consecuencia de nuestros orígenes. Y la cerveza, una bebida absolutamente natural, no escapa a este principio.

La cebada es el origen, la principal razón de ser y la vida de la cerveza.

Es el principio de ese sabor brillante y rebosante de vitalidad, de ese torbellino de sensaciones que estalla en nuestra boca cuando la bebemos.

Por eso, en La Cruz del Campo S.A., hemos hecho de la cebada nuestra bandera.

Mientras que casi todos los cerveceros utilizan la cebada que los agricultores eligieron sembrar, nosotros decidimos que sembraran nuestras variedades, el resultado de seleccionar y experimentar tipos propios y exclusivos de cebadas cerveceras.

Treinta años de esfuerzo investigador para conseguir las mejores variedades de semillas que luego proporcionan ese grano perfecto, origen de la más inimaginablemente sabrosa de las cervezas.

Los agricultores que colaboran con La Cruz del Campo S.A. sólo siembran semilla certificada CRUZCAMPO.

Y así tenemos la garantía de origen de nuestra cerveza. Y la garantía del sabor único.

Esta es una realidad que casi nadie le puede explicar. La principal razón que ha hecho del Grupo Cervecero CRUZCAMPO el más importante de nuestro país, el primer productor de semilla certificada de cebada cervecera de dos carreras y el primer productor de malta cervecera.

La razón, ya la vio, es simple: nadie llega tan lejos en la cerveza porque nadie llega tan lejos en la cebada.

Y nos sale así porque la empezamos en el campo.



CERVEZAS
Cruzcampo

Tu cuerpo te la aplaudirá

CUPON VIDEO

«El rey de la comedia»

NOMBRE Y APELLIDOS

DIRECCION

CIUDAD

D.P. PROVINCIA

Envíe un solo cupón
en cada sobre a
«SORTEO VIDEOPELICULAS»
DIARIO 16,
APARTADO DE CORREOS
35.116
28080 MADRID

SISTEMA VHS

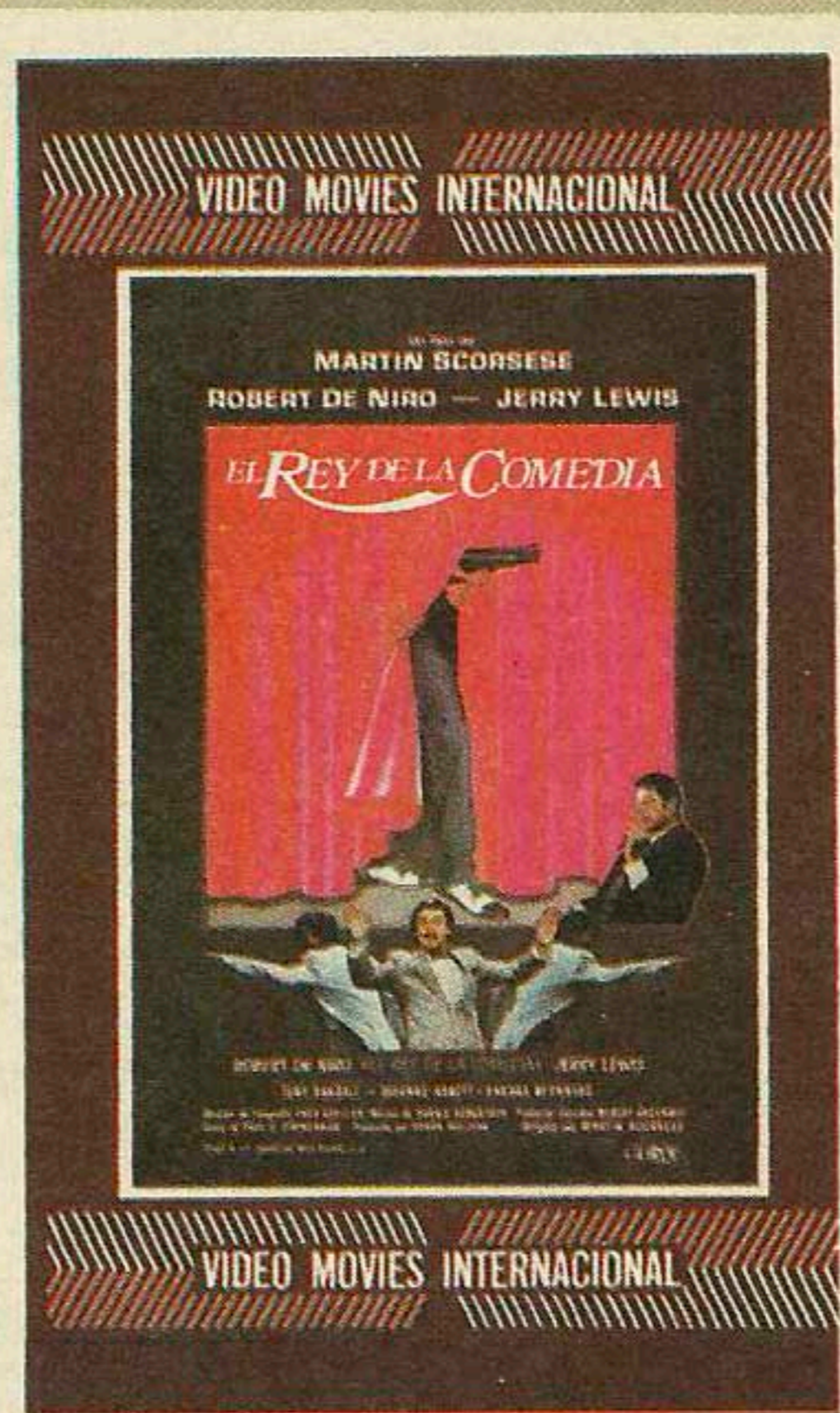
BETA

2000

Ponga una X en la casilla correspondiente a su sistema.

Diario 16

REGALA A SUS LECTORES 50 VIDEOPELICULAS
A LA SEMANA Y 1 MAGNETOSCOPIO AL MES



ESTA SEMANA

«EL REY DE LA COMEDIA»

de Martin Scorsese

Robert de Niro y Jerry Lewis, en una divertida película que cuenta los esfuerzos de un recadero por emular a su ídolo, un cómico americano consagrado por la televisión.

Con la colaboración de



SONY

CUPON TAPAS/FASCICULOS

NOMBRE Y APELLIDOS

DIRECCION

CIUDADD. P.....

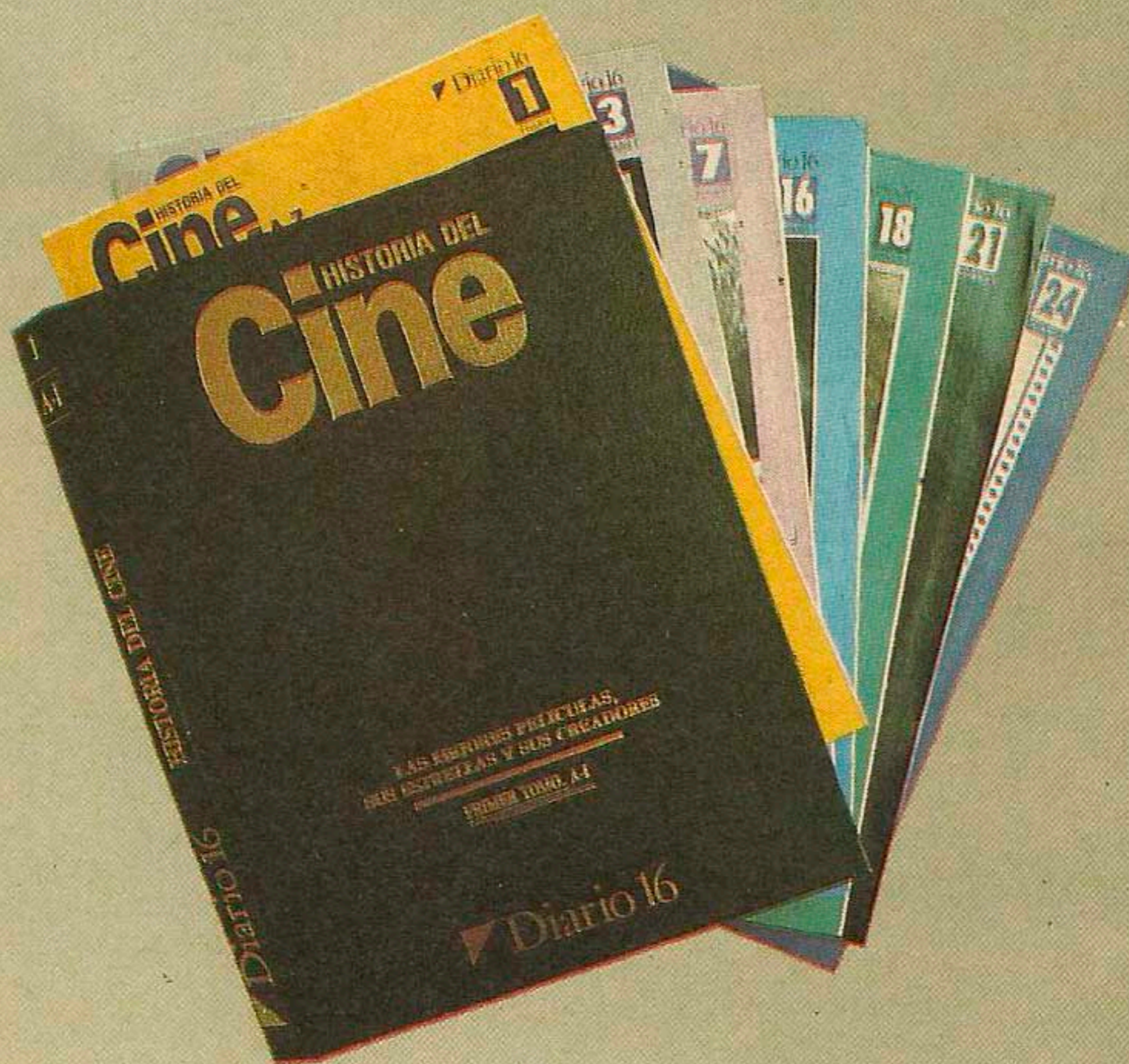
PROVINCIA

TELEFONO

DESEA RECIBIR CONTRA REEMBOLSO

Las tapas del primer volumen de la «Historia del cine» (al precio de 350 pesetas, más gastos de envío).

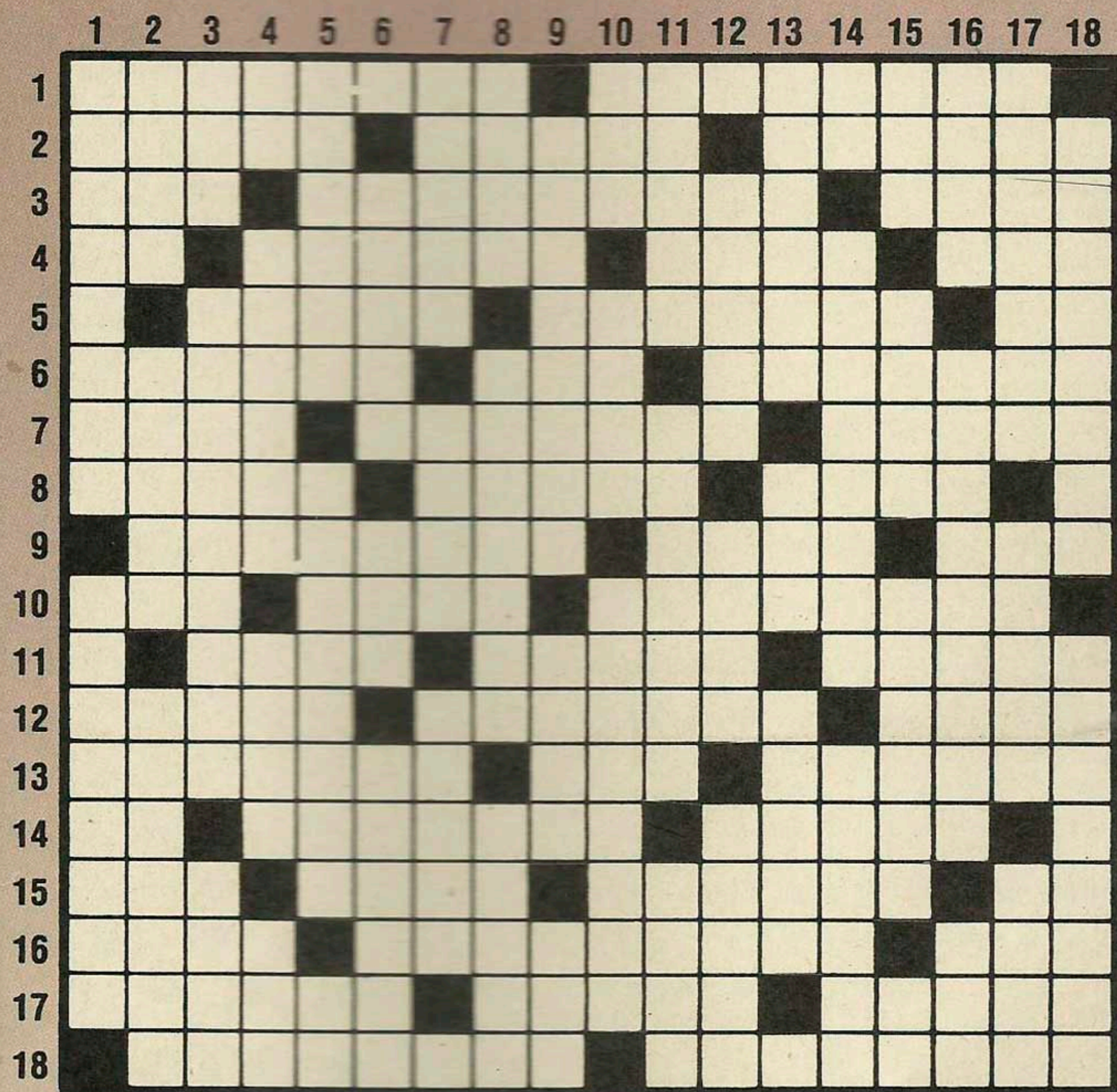
Los capítulos números de la «Historia del cine» (al precio de 100 pesetas cada uno, más gastos de envío).



COLECCIONISTA: Si todavía no ha adquirido las tapas del primer tomo o le falta algún fascículo para completar su colección, puede solicitarlos enviando este cupón a Diario 16. Apartado de Correos 35116, 28080 Madrid. Ponga en el sobre: «Tapas/Fascículos Historia del Cine».

LETRAS

por Efraín Escala



HORIZONTALES

1: Bóveda para instalar piezas de artillería. Aceptaras.—**2:** Agarrará. Quisiera. Nombre propio.—**3:** Hortaliza. Ruinas. Personaje de la historia de Roma.—**4:** Preposición. Se comió por la noche. Marchabas. Al revés, valle de Cantabria.—**5:** Consonante. Satanás. Poner en su punto. Letra griega.—**6:** Pasen por alto. Símbolo de coseno. Al revés, ciudad principal.—**7:** Flor aromática. Al revés, obrase. Imante.—**8:** Rey de los hunos. Atesora. Liguén. Consonante.—**9:** Instrumentos de viento.

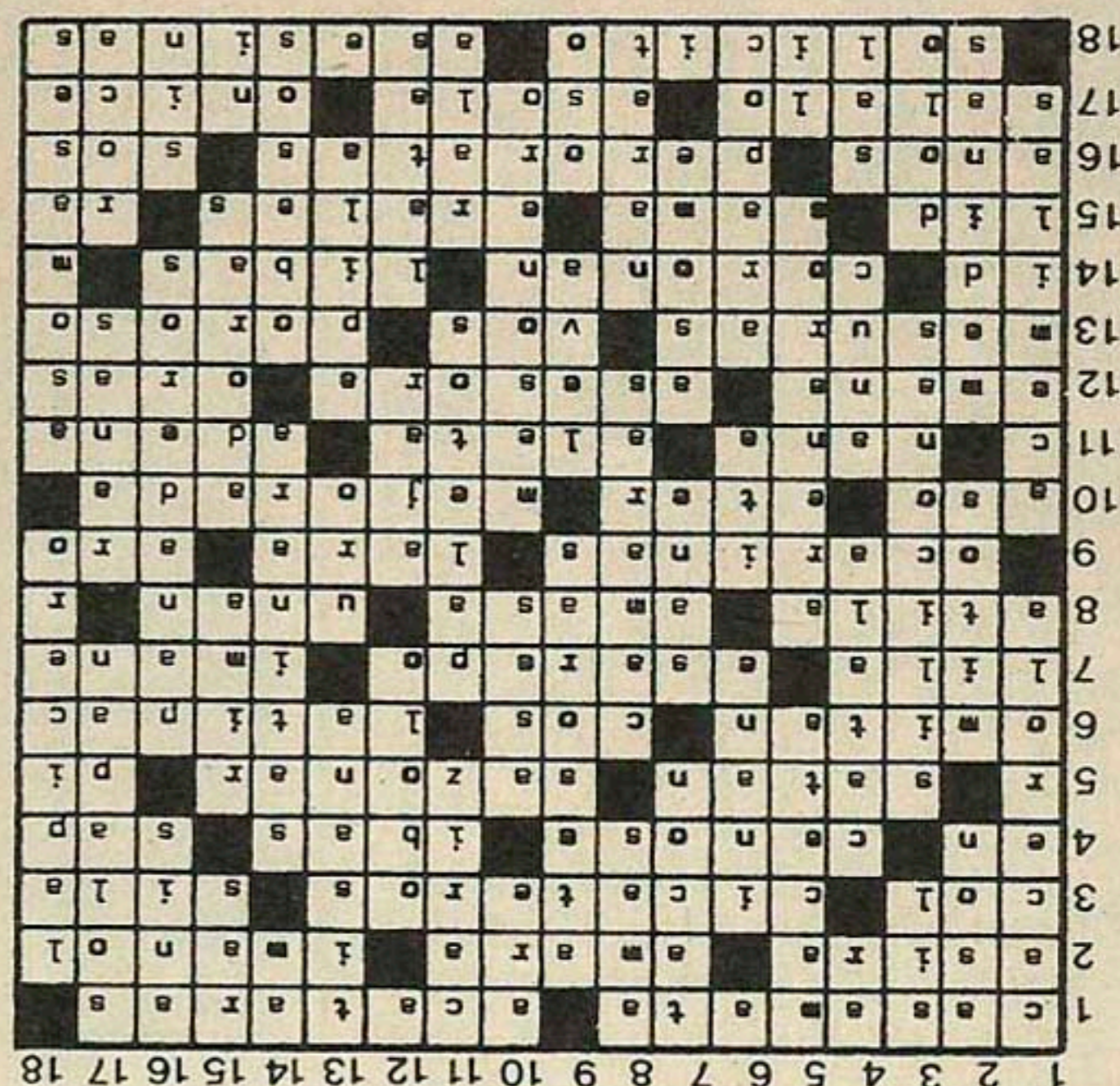
Patria de los siete infantes. Anillo.—**10:** Guiso. Líquido volátil. Perfeccionada.—**11:** Símbolo del carbono. Canción de cuna. Membrana de los peces. Asociación para la Defensa de la Naturaleza.—**12:** Emita. Aconseja. Rezas.—**13:** Comedimientos. Vosotros. Permeable.—**14:** Marchad. Terminan una obra. Succiónas. Consonante.—**15:** Liza. Rubiel, pajel. Novillos. Dios egipcio.—**16:** Término del intestino, en plural. Filípicas. Plaza aragonesa.—**17:** Ponle sal. Desvasta. Agata.—**18:** Pido. Matas.

VERTICALES

1: Enser de cocina. Bestias de carga.—**2:** Río cántabro. Fábulas. Ciu-

dades árabes.—**3:** Río gallego. Productos químicos. Mala intención.—**4:** Voz de mando. Pruébala. Al revés, camita. Cloruro sódico.—**5:** Tiesto. Los que venden arena. Símbolo del litio.—**6:** Preposición. Fútil. Indígena de las montañas de Filipinas. Al revés, ocupara.—**7:** Parte del zapato. Cure. Sobresalga. Símbolo del yodo.—**8:** Quieres. Habitaciones. Al revés, menoscaban.—**9:** Acumulas bienes. Reclutamiento. Plantígrado.—**10:** Labre. Pongas al fuego. Posadero.—**11:** Aspecto. Pueblerinos. Lampiña.—**12:** Preposición. Donativo. Estropear. Recipientes metálicos.—**13:** Infusión. Terminación química. Amontona. Vocal.—**14:** Símbolo del americio. Diera lustre al papel. Gordos.—**15:** Nivel. Composición poética. Idolatras. Conjunción.—**16:** Aguardiente. Tahoneros. Preposición.—**17:** Recubren. Batracios. Piedra.—**18:** Lápiz. Sacases al exterior.

SOLUCION



HOROSCOPO

Semana del 28 de junio al 4 de julio

por Amauta



ARIES

Primer decanato: Del 21 al 31 de marzo. En tu vida social inicias un periodo de expansión en donde entrarás en contacto con personas que estarán muy dispuestas a ayudarte. **Segundo decanato:** Del 1 al 10 de abril. En este periodo te mostrarás excesivamente nervioso y ansioso y muy impaciente, lo que puede llevarte a tomar actitudes precipitadas o poco adecuadas para este momento. **Tercer decanato:** Del 11 al 21 de abril. Estás inclinado a ser excesivamente optimista con tus posibilidades, sobre todo en el campo profesional asimismo, puedes actuar mucho en función de tu orgullo y vanidad.



TAURO

Primer decanato: Del 22 de abril al 1 de mayo. Estás inclinado a establecer relaciones vinculadas a intereses de tipo profesional o económico, lo que te dará muchas facilidades para llevar a cabo tus proyectos. **Segundo decanato:** Del 2 al 11 de mayo. Una actitud demasiado autosuficiente te puede resultar problemática, sobre todo para tus relaciones de pareja. **Tercer decanato:** Del 12 al 21 de mayo. Este es un buen periodo para tomar decisiones en relación a aspectos de tipo familiar, ya que los cambios que se produjeran de éstas serán muy beneficiosas. A nivel salud, estás inclinado a problemas de garganta.



GEMINIS

Primer decanato: Del 22 de mayo al 1 de junio. Si quieres seguir adelante en tu relación de pareja, debes de tomar una actitud más generosa y abierta, y dejar a un lado tus dudas y fantasmas interiores. **Segundo decanato:** Del 2 al 11 de junio. La indecisión y la ambigüedad pueden hacerte perder oportunidades, por otro lado, las personas del sexo femenino tienen tendencia a problemas y dificultades con la pareja. **Tercer decanato:** Del 12 al 21 de junio. Pueden llegarte propuestas muy interesantes en el campo profesional, pero que puede obligarte a un cambio de residencia.



CANCER

Primer decanato: Del 22 de junio al 2 de julio. Este es un periodo en que estás inclinado a hacer muchas ilusiones, sobre todo en el terreno amoroso. Físicamente, pasas por un periodo de falta de energía. **Segundo decanato:** Del 3 al 12 de julio. Tu necesidad de comunicarte y de intercambiar conocimientos e ideas con los demás se acentuará, asimismo es un buen periodo para los viajes y desplazamientos cortos. **Tercer decanato:** Del 13 al 22 de julio. Es un periodo éste favorable para los esfuerzos y para intensificar tu actividad en el trabajo.



LEO

Primer decanato: Del 23 de julio al 2 de agosto. Tendencia a obsesionarte demasiado por las cuestiones económicas, ya que la inseguridad material tenderá a angustiarte más de lo habitual. **Segundo decanato:** Del 3 al 13 de agosto. tenderás a ser poco prudente con las cosas que dices por lo que puedes herir con tus palabras a las personas más cercanas a ti. **Tercer decanato:** Del 14 al 22 de agosto. Tenderás a mostrarte eufórico y un poco exagerado con tus sentimientos, aunque éste es un buen periodo para los planes a largo alcance o para los proyectos ambiciosos en el terreno de las relaciones.



VIRGO

Primer decanato: Del 23 de agosto al 2 de septiembre. Tenderás a mostrarte excesivamente influenciado a las opiniones de los demás, lo que pueden hacerte dudar de tus verdaderas convicciones. **Segundo decanato:** Del 3 al 13 de septiembre. Este es un momento adecuado para reflexionar sobre tus responsabilidades y sobre tus carencias en la vida de relación. En el terreno de la salud, puedes tener complicaciones relacionadas con la dentadura. **Tercer decanato:** Del 14 al 22 de septiembre. Cambios inesperados en el terreno profesional que pueden crearte un pequeño periodo de inestabilidad.



LIBRA

Primer decanato: Del 23 de septiembre al 3 de octubre. En el ambiente familiar encontrarás muchas satisfacciones y momentos agradables y felices. En el campo económico la intuición puede ayudarte a resolver tus problemas. **Segundo decanato:** Del 4 al 13 de octubre. Periodo intenso en cuanto a la correspondencia, ya que recibirás noticias importantes de personas que viven lejos de ti. **Tercer decanato:** Del 14 al 23 de octubre. Pueden surgir diferencias o pequeños roces con las personas que representan para ti autoridad, sobre todo en el campo profesional, también puedes sobrevalorar tus capacidades.



ESCORPION

Primer decanato: Del 24 de octubre al 2 de noviembre. Te debates entre una actitud regresiva y conflictiva emocionante y una actitud regresiva y conflictiva emocionalmente y una actitud más positiva proyectada hacia el campo profesional. **Segundo decanato:** Del 3 al 13 de noviembre. La familia y las cuestiones vinculadas al pasado pueden adquirir mucha importancia para los próximos días, asimismo los recuerdos sentimentales aparecerán con mucha fuerza. **Tercer decanato:** Del 14 al 22 de noviembre. Periodo favorable para tomar una actitud más agresiva y decidida en cuanto a tus proyectos de trabajo. En salud tenderás a estar sumamente tenso.



SAGITARIO

Primer decanato: Del 23 de noviembre al 2 de diciembre. Te verás presionado por tu entorno y obligado a hacer tareas que no son gratas para ti, pero que forman parte de tus obligaciones sociales y familiares. **Segundo decanato:** Del 3 al 12 de diciembre. Tenderás a sufrir retrasos en tus proyectos, sobre todo en aquellos vinculados a viajes y a estudios lo que puede provocarte pequeñas depresiones. **Tercer decanato:** Del 13 al 22 de diciembre. En el terreno de la salud puedes tener problemas de circulación siendo para ti también muy favorable tomarte las cosas con calma.



CAPRICORNIO

Primer decanato: Del 23 de diciembre al 2 de enero. Tu tendencia a la confusión se acentuará y esto provocará una actitud indecisa y ambigua en tus relaciones más personales. Tu cuerpo se mostrará más sensible a cualquier tipo de estimulante. **Segundo decanato:** Del 3 al 11 de enero. Para tus proyectos encontrarás mucho apoyo en las personas que te rodean y también oportunidades para resolver con mayor rapidez tus problemas. **Tercer decanato:** Del 12 al 20 de enero. Estás propenso a los efectos de una alimentación descontrolada o poco racional, reorganiza tu vida cotidiana.



ACUARIO

Primer decanato: Del 21 al 31 de enero. Tendencia a problemas un poco violenta con tus amistades debido sobre todo a envidias y actitudes excesivamente competitivas. **Segundo decanato:** Del 1 al 10 de febrero. Entrás en un periodo de estabilidad y mayor seguridad en el terreno económico, asimismo te mostrarás más responsable ante tus obligaciones de tipo familiar. **Tercer decanato:** Del 11 al 19 de febrero. Una actitud excesivamente rígida ante los demás puede agravar tu sensación de aislamiento y soledad, debes hacer un esfuerzo para mostrarte más abierto hacia los demás.

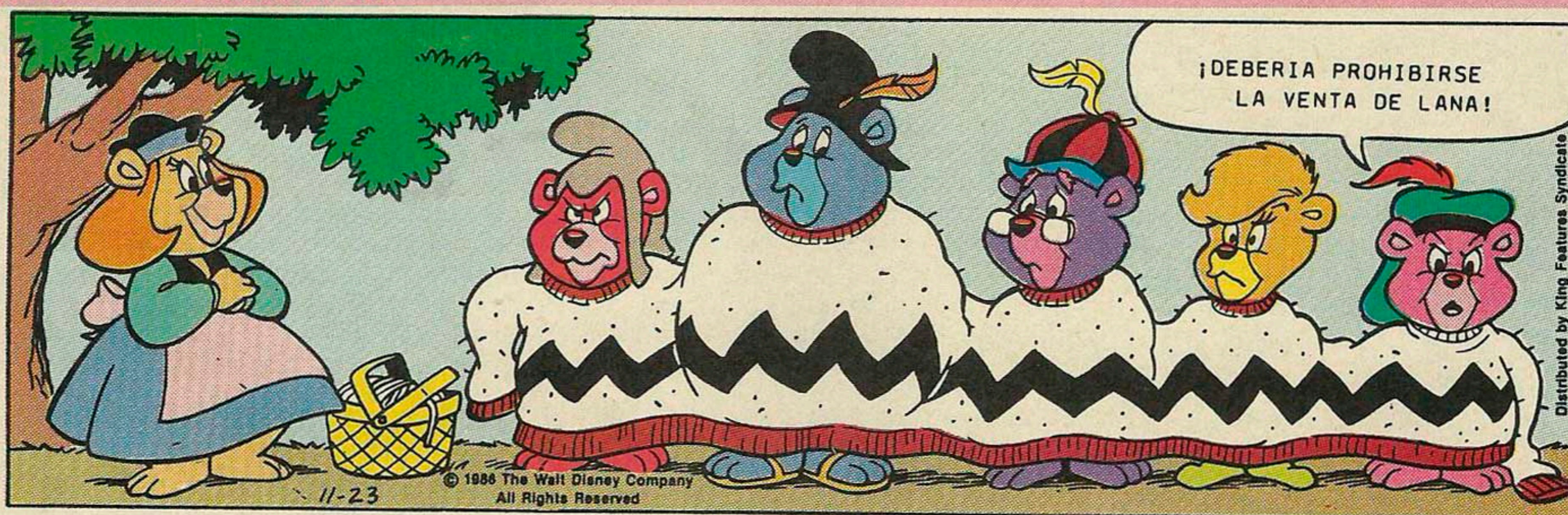


PISCIS

Primer decanato: Del 20 de febrero al 1 de marzo. Para este periodo empezarás a sentirte más seguro de tus afectos y sentimientos, por otro lado en el campo económico puedes tener un importante éxito. **Segundo decanato:** Del 2 al 11 de marzo. estás inclinado a correr riesgos innecesarios, sobre todo a nivel físico. En el terreno de las relaciones tendrás un reencuentro con una persona importante de tu pasado. **Tercer decanato:** Del 12 al 20 de marzo. Periodo favorable para buscar los apoyos que necesitas para llevar a cabo tus objetivos en el terreno de los sentimientos.



OSOS GOMMI

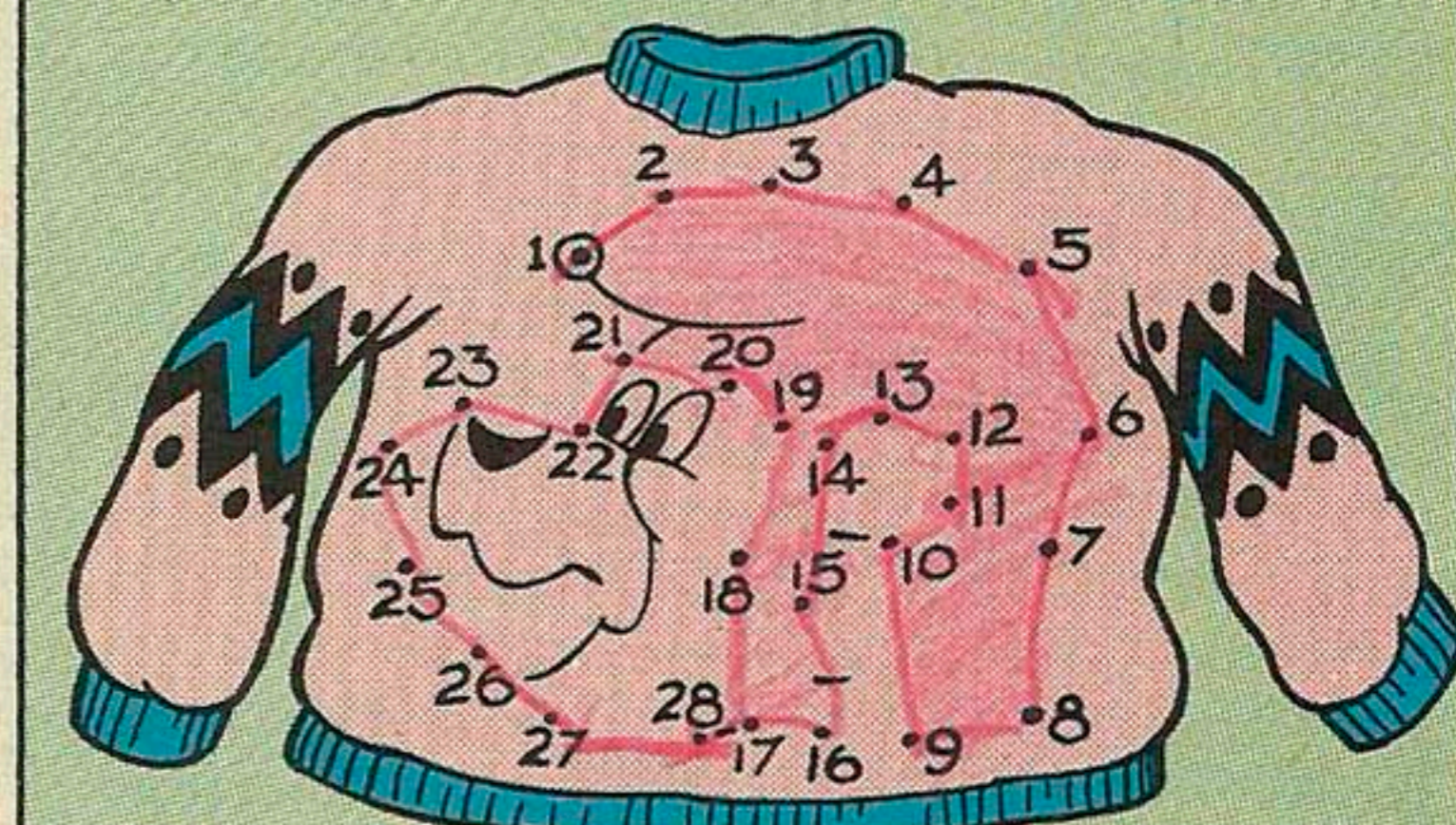


OSETERIAS

... DE VARIOS TIPOS DE DIVERSOS MAMIFEROS, ESPECIALMENTE LA OVEJA.



GRAMMI ESTA TEJIENDO UN JERSEY PARA REGALARLO. UNO TODOS LOS PUNTOS Y VERAS PARA QUIEN ES.



TV

Por
Fernando Villa

Semana del
28 de junio al 4 de julio

EN DIRECTO

GIMNASIA

«Estudio estadio», domingo 28, a las 12,00 horas, Segunda Cadena. Campeonato de España.

BALONCESTO

«Estudio estadio», domingo 28, a las 12,00 horas, Segunda Cadena. Partido NBA-España.

ATLETISMO

«Estudio estadio», domingo 28, a las 12,00 horas, Segunda Cadena. Final Copa de Europa.

TOROS

Martes 30, a las 18,10 horas, Primera Cadena. Toros de Felipe Bartolomé para los diestros Antonio «Chenel» Antoñete, José Mari Manzanares y Fernando Cepeda. El viernes 3, a las 17,55 horas, Primera Cadena. Cartel: Paco Ojeda, Julio Robles y Juan Mora.

ATLETISMO

Martes 30, a las 20,30 horas, Segunda Cadena. Grand Prix.

TOUR DE FRANCIA

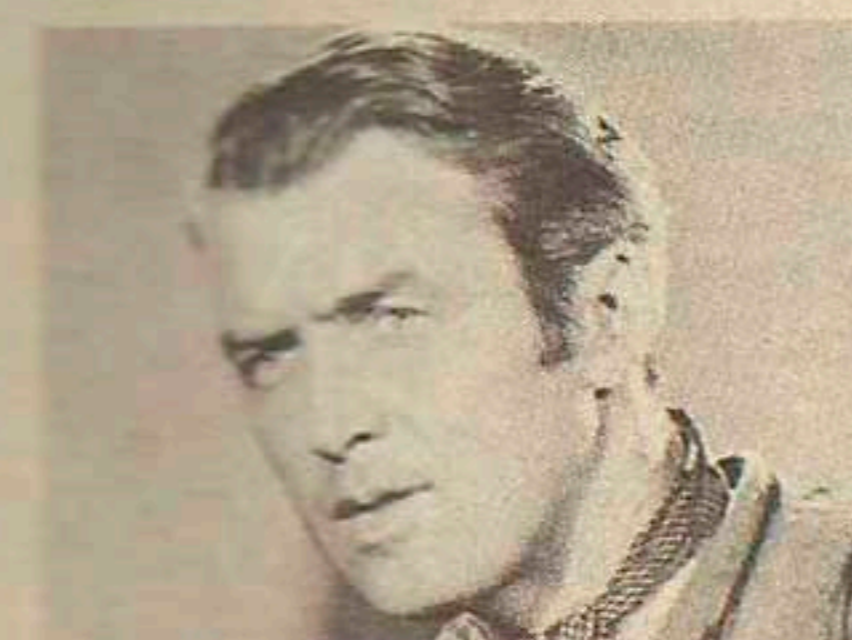
Jueves 2 y sábado 4, a las 16,00 horas, Segunda Cadena.

TENIS: WIMBLEDON

Viernes 3, a las 15,00 horas, Segunda Cadena: Semifinales Caballeros. Sábado 4, «Estadio 2», Segunda Cadena: Final Individual Damas y Final Dobles Caballeros.

AUTOMOVILISMO

«Estadio 2», sábado 4, a las 15,00 horas, Segunda Cadena. Gran Premio de Francia Fórmula 1.



Si hoy vivimos una eclosión de músculos de acero y cinturitas de avispa, todo el siglo XX padeció de fiebre deportiva manipulada por las dictaduras de turno. Jubilosos brincaron los jóvenes del franquismo, los temibles chavalines de Hitler y los chicos de Mao, imitando al Gran Timonel. El «Mens sana in corpore sano», bien explotado por la política y el comercio. (Jueves 2. Ciclo de películas olímpicas. 22,20. I.)

DOMINGO 28: **JOHN LE CARRE** gusta escribir sobre asuntos delicados: el Este y el Oeste, con «El espía que surgió del frío», o árabes-israelíes, en «La chica del tambor». Aventuras con crueldad y desolación expresadas con talento. Hoy, por primera vez en TVE. («Muy personal». 21,40. II.)

LUNES 29: **EL SIDA EN USA**, sin moralina ni estupidez, con valentía. Un retrato de homosexual destruido y otro, donde la «peste» pesca toda clase de víctimas. Un programa feroz, para perder el miedo irracional y saber defenderse. («Documentos TV». «Estados Unidos: El SIDA». 23,00. I.)

MARTES 30: **ROCK HUDSON** en uno de los grandes fracasos de su carrera, intentando aprender estilo de dos gigantes como Alberto Sordi y el formidable Vittorio de Sica, nominado al Oscar por este sobresaliente papel secundario. («Sesión de noche». «Adiós a las armas». 22,20. I.)

MIÉRCOLES 1: **FELIPE GONZALEZ**, estrella de un show muy austero, tan pobre en presupuesto que sólo da para invitar a la periodista Victoria Prego. Hay expectativas ante el «número» de la auto-crítica y, claro está, se espera lo mejor. («Ante la opinión». 21,15. I.)

JUEVES 2: **CAROL BURNETT** sí que sabe reírse de sí misma sin complejos, dueña del menor zafarrancho y la mayor disciplina para encargarse de toda clase de tropiezos. La estupenda actriz de «Annie», desdoblándose al mejor estilo Jerry Lewis. («El show de Carol Burnett». 20,00. I.)

VIERNES 3: **CONCHA VELASCO** al borde de la transición del 75, demostrándose a sí misma que «Conchita» moría definitivamente, para dar paso a una actriz tan completa como para dar brillo a este melodrama sobre emociones de posguerra. («Viernes cine». «Pim, pam, pum, ¡fuego!». 22,25. I.)

SABADO 4: **JAMES STEWART** orgulloso granjero con muchos hijos en un sur milagroso, hasta que llega del norte la guerra que él odia. A sus cincuenta y siete años cubiertos de gloria, una composición de notable pureza. («Primera sesión». «El valle de la violencia». 16,05. I.)

«Cinco tenedores»

(«Domingo cine». Domingo 28, a las 22,45 horas. Segunda Cadena.) Dirección: Fernando Fernán-Gómez. Nacionalidad: Española, 1979. Guión: Ruiz-Castillo-Esmeralda Adam. Intérpretes: Concha Velasco, José Sazatornil. Duración: **91 minutos**. El restaurante San Huberto, local de «cinco tenedores» y centro de reunión de cazadores, es propiedad de Aurelio García, esposo de doña Maruja, gracias a la cual el negocio lleva años manteniendo el alto prestigio de sus fogones. Herman ha sido un gran maestro de cocina, pero acaba de cortarle la cabeza a su infiel mujer, dejando en el más absoluto desvalimiento a su hijo Miguel, jovencuelo al que la familia García no le queda más remedio que apadrinar. **Comedia.** (★)

«Mister Arkadin»

(«Cine-club». Lunes 29, a las 21,15 horas. Segunda Cadena.) Dirección, autor y guión: Orson Welles. Nacionalidad: Hispano-suiza, 1955. Intérpretes: Orson Welles, Robert Arden. Duración: **93 minutos**. Mister Arkadin es, en realidad, una leyenda, un mito del que apenas se sabe nada. Dueño de un imperio industrial y financiero, vive con su única hija Raína encerrado en su mansión de la Costa Azul o en su castillo de España. Un verdadero ejército le guarda las espaldas, los mejores expertos del mundo custodian sus fabulosos intereses. De pronto, en aquel encerrado laberinto aparece Guy van Stratton, un aventurero del que Raína acaba enamorándose. **Drama.** (★★)

«Adiós a las armas»

(«Sesión de noche». Martes 30, a las 22,20 horas. Primera Cadena.) Dirección: Charles Vidor. Nacionalidad: Norteamericana, 1957. Autor: Ernest Hemingway. Guión: Ben Hecht. Intérpretes: Rock Hudson y Jennifer Jones. Duración: **147 minutos**. Durante la primera guerra mundial, en el frente de los Alpes italianos, el teniente Frederick Henry, un americano adscrito al cuerpo italiano de ambulancias, conoce casualmente a la enfermera inglesa

DECEPCIONES

Francisco Marinero

LA programación de esta semana reúne a varios directores de merecido prestigio que presentan varias películas frustradas. No se trata de obras menores o circunstanciales —cada una es a su modo ambiciosa o personal—, pero no les salieron bien.

Por ejemplo, Fernando Fernán-Gómez, que ha conseguido en esta temporada el mayor éxito crítico en su carrera de director con «El viaje a ninguna parte», hizo «Cinco tenedores» contra la corriente de la comedia erótica de la época. Con Saza, propietario de un restaurante de lujo, y Concha Velasco, su mujer, como protagonistas, cuenta una historia que resta importancia o, mejor dicho, culpabilidad a una infidelidad circunstancial y aboga por la comprensión y la tolerancia por encima del orgullo. Al pretender ser cómica, «Cinco tenedores» es una película de intenciones dignas que no consigue hacer reír y Fernán-Gómez incurre al final en la farsa.

Orson Welles debería haber conseguido una obra maestra con «Mister Arkadin», que suponía su regreso a los personajes legendarios que tanto le gustaba interpretar y a una estética barroca que dominaba. Sin embargo, esta misteriosa película, rodada en España, se queda en ejercicio artificioso y autocomplaciente, pese a conservar indudable interés.

El autor de «Gilda», Charles Vidor, dispuso de una magnífica oportunidad al adaptar la gran novela de Hemingway «Adiós a las armas», pero tampoco logró un melodrama a su altura. Es una producción espectacular, formalmente cuidada y con una narrativa fluida. Estas cualidades resultan superficiales y el tratamiento de la historia es un tanto convencional en términos generales, sin que logre conmover el destino de los protagonistas, una enfermera inglesa (Jennifer Jones) y un militar norteamericano (Rock Hudson) durante la primera guerra mundial.

En uno de los momentos de más éxito de su carrera, Pedro Olea dirigió «Pim, pam, pum, fuego», donde reencontramos a Concha Velasco y a Fernando Fernán-Gómez, en esta ocasión como actor. Es una sórdida historia triangular que reconstruye con interés la posguerra española, pero está muy limitada por imperativos de censura. En cuanto a «El valle de la violencia» se trata de una rutinaria película del Oeste que cuenta, al menos, con la presencia de James Stewart.

Catherine Barkley, de la que, casi sin darse cuenta, se comienza a enamorar. **Melodrama.** (★★)

«Las estaciones de nuestro amor»

(«Jueves cine». Jueves 2, a las 22,00 horas. Segunda Cadena.) Dirección: Florestano Vancini. Nacionalidad: Italiana, 1966. Guión: F. Vancini-E. Ber-

tolini. Intérpretes: Enrico Maria Salerno y Anouk Aimée. Duración: **85 minutos**. El doctor Vittorio Borghi, famoso crítico de arte, ha llegado a esa edad en la que hay que hacer balance, en la que hay que afrontar un inventario, aceptando de antemano el saldo negativo. Su fama como crítico se ha basado en las críticas de los demás. Su matrimonio es ya una monotonía. La vida del ilustre profesor resulta que sólo ha sido un cal-

vario con numerosas anodinas estaciones. **Melodrama.** (★★)

«Pim, pam, pum... ¡Fuego!»

(«Viernes cine». Viernes 3, a las 22,25 horas. Primera Cadena.) Dirección: Pedro Olea. Nacionalidad: Española, 1975. Guión: R. Azcona y P. Olea. Intérpretes: Concha Velasco y Fernando Fernán-Gómez. Duración: **99 minutos**. Paca, corista de una compañía de revistas de mala muerte, sufre el constante asedio de Julio, un individuo metido en negocios sucios en el Madrid de la posguerra. Paca se ha enamorado de Luis, un joven que ha tenido complicidad con el maquis y que se ha refugiado en casa de la corista hasta que consiga una documentación en regla que le permita pasar a Francia. Paca tendrá que compartir su vida entre los dos hombres: de uno será la querida; de otro, un sentimiento noble. **Melodrama.** (★★)

«El valle de la violencia»

(«Primera sesión». Sábado 4, a las 16,05 horas. Primera Cadena.) Dirección: Andrew V. McLaglen. Nacionalidad: Norteamericana. Guión: James Lee Barret. Intérpretes: James Stewart y Rosemary Forsyth. Duración: **100 minutos**. Durante la guerra civil americana un rancharo sureño que pretende mantenerse al margen de la contienda ve cómo, a pesar de sus esfuerzos, la tragedia va haciendo mella en los miembros de su familia. **Western.** (★)

«El día de Mateo»

(«Filmoteca TV». Sábado 4, a la 1,00 horas. Primera Cadena.) Dirección: Witold Lezcyński. 1968. Autor: Tarjei Wesaas. Guión: Lezcyński-Solarz. Intérpretes: Frantisek Piecka y Anna Milewska. Duración: **82 minutos**. En lo más profundo del bosque, junto a un lago, está la cabaña de Mateo y su hermana Olga. La vida de Mateo —el correr de sus días— es una ininterrumpida pregunta dirigida a los pájaros, sus únicos amigos y confidentes: «¿Qué haréis para ser libres?» La pregunta casi nunca tiene respuesta. Pero Mateo cuenta también con otro gran amigo: el lago... **Drama.**



MUSICA POR ENCIMA DE TODO

Porque vemos la Radio con el mejor sentido de las distancias.

Y a estas alturas, sabemos perfectamente lo que sobresale del montón. Y a eso vamos: somos muy selectivos.

Tenemos la cabeza muy por encima y los pies en el suelo.

Por eso, nuestro sonido es estereofónico. A la altura de los más exigentes.

Y vamos por la música tranquilamente, acompañando y entreteniendo. Sin prisas pero con pasos de gigante.

Nos reconocerás enseguida. No tenemos pérdida. Radio 80. Serie Oro.

RADIO

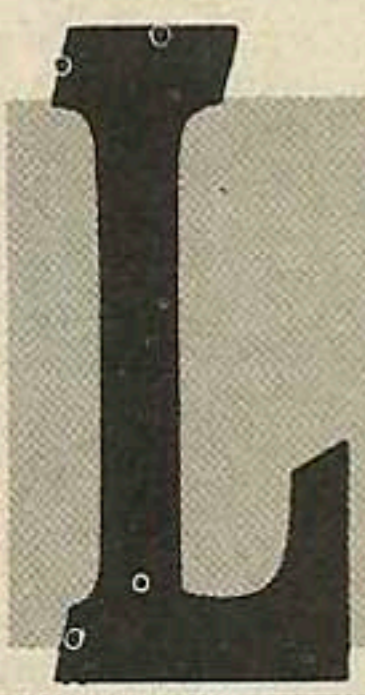
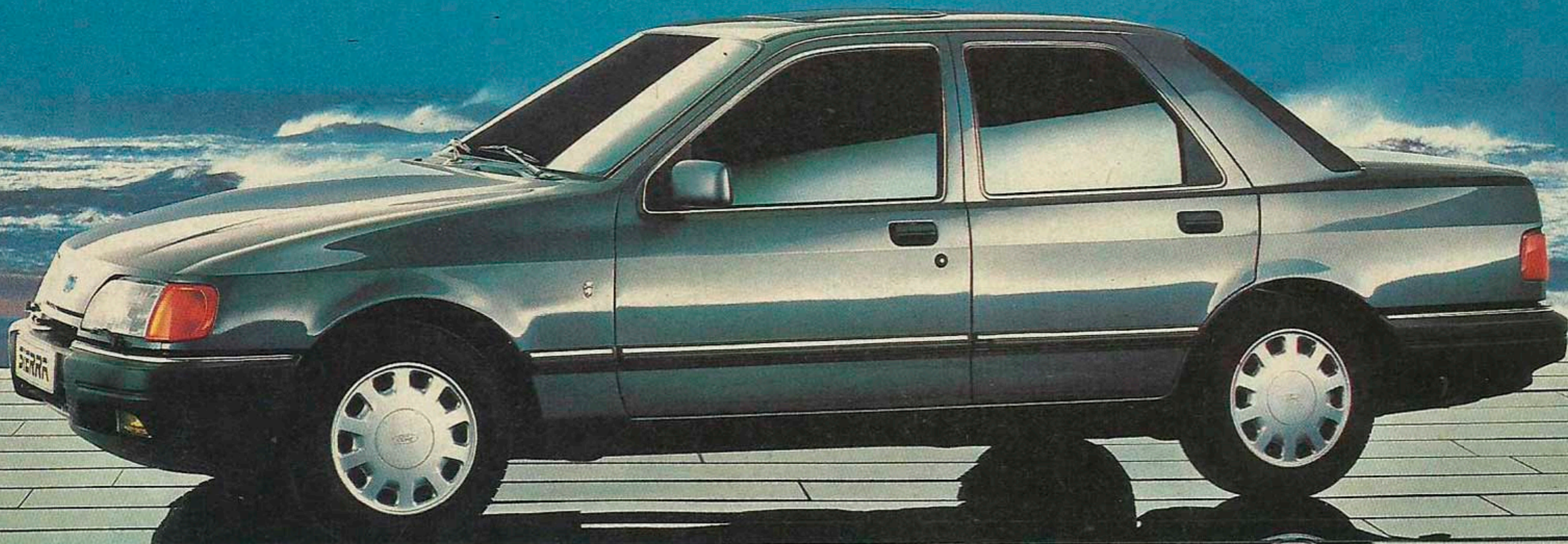
80

Serie Oro

UNICA EN SU ESPECIE

NUEVOS FORD SIERRA '87.

Formas en evolución.



La evolución toma forma en los nuevos Ford Sierra '87.

Evolución en su diseño. Su nuevo frontal, su paragolpes de nuevo diseño y mayor superficie acristalada,

son detalles que marcan la diferencia.

Evolución en sus motores: 1.8 y 2.0 con sistema electrónico de control ESC II de Ford, 2.0i y 2.8 V6 con toda la potencia de la inyección. Y la economía en el 2.3 diesel.

Evolución tecnológica: sistema exclusivo de tracción a las cuatro

MOTOR	SERIE					
	CL	GL	Ghia	S	XR 4x4	
1.8 90 CV 5 V	4/5	4/5	—	—	—	
2.0 105 CV 5 V	4/5	4/5/F	—	—	—	
2.0 105 CV aut. (4 V)	—	4/5	—	—	—	
2.0i 115 CV 5 V	—	4/5	4/5	3/5	—	
2.0i 115 CV aut. (4 V)	—	—	4/5	—	—	
2.8i 4x4 150 CV 5 V	—	—	F	—	5	
2.3D 67 CV 5 V	4/5	4/5/F	—	—	—	

El código frente a cada combinación de serie/motor muestra qué carrocerías están disponibles. 3 = 3 puertas • 4 = 4 puertas • 5 = 5 puertas • F = 5 puertas familiar • — = No disponible.

ruedas en el XR 4x4 y el familiar Ghia, y frenos antibloqueo ABS disponible en toda la gama. Tecnología punta en evolución.

Evolución en su interior. Un

equipamiento más completo y perfeccionado es una característica común en los Sierra, incluyendo aire acondicionado disponible en todas las versiones.

Evolución en toda la gama y en su precio. Los Sierra ponen a su alcance tecnología de importación a precios que no son de importados.

Ahora, elija su forma de evolución. Elija su Sierra.



Diseño y Calidad

Diario 16

ESPECIAL

28-junio-1987

Texto:

José Luis AGUADO ROS
y J. de ALBORNOZ

H A pasado mucho tiempo. En España se inauguró la primera línea de ferrocarril, Barcelona-Mataró, en 1848. Desde entonces los trenes han evolucionado de una manera progresiva, como no podía ser menos, y gracias a ellos los seres humanos comenzaron a viajar con asiduidad, a conocer nuevos paisajes y ciudades, a visitar otros países. Los vehículos de motor —coches y aviones— proporcionaron a los viajes un nuevo ritmo, una vertiginosa dinámica, una nueva forma de trasladarse, con los que se sacrificaba la comodidad por la rapidez. Por entonces, el ferrocarril parecía haberse quedado parado en el tiempo, e incluso llegaron a recordarse tradicionales trenes, de grandes e internacionales recorridos, como viejas leyendas o como protagonistas de novelas de misterio.

Sin embargo, la tecnología encontró en el ferrocarril un extraordinario cam-

po de experimentación: la electricidad, los nuevos materiales, las estructuras aerodinámicas, la seguridad de los trazados viarios y tantas cosas más dotaron a este medio de transporte de una nueva dimensión, y los viajes en tren, sin subestimar a los realizados por otros medios, recuperaron su prestigio. Vagones con restaurante, con guarderías infantiles, con cine, con cabinas para dormir provistas de baño, con salón para fumadores y con muchos servicios más, circulan por toda España y lo hacen con rapidez, con seguridad y con eficacia, para convertir el viaje en un placer, cuyos elementos principales son la comodidad y la calidad. El nuevo concepto del ferrocarril es consecuencia de una serie de medidas destinadas a transformar el desarrollo tecnológi-

co en una mejor calidad de vida y de servicios, a disposición del viajero. Renfe ha hecho presente lo que solamente era futuro.

RENFE

El futuro es ya



presente

Plan de Transporte Ferroviario

El Plan de Transporte Ferroviario es un proyecto de futuro para el sector ferroviario que diseña nuestro ferrocarril y su aportación al sistema español de transporte para el año 2000. Aunque es un plan sectorial, se incluye en la planificación global del transporte para nuestro país. Al ferrocarril se le reservan los tráficos en que nuestro medio ofrece sus mayores ventajas.

La aprobación del PTF por el Gobierno, en el Consejo de Ministros de 30 de abril del presente año, marca un hito en la historia de los ferrocarriles españoles de importancia singular para su futuro y para el de los transportes. El Gobierno muestra, a través del plan, su confianza en el futuro del ferrocarril con la seguridad de que el importante esfuerzo inversor que el mismo requiere producirá una mejora notable del servicio ofrecido a los usuarios, así como un mejor aprovechamiento de los medios puestos a disposición del ferrocarril. El PTF prevé en este sentido un incremento notable de los tráficos ferroviarios y mercancías, que tendrán su reflejo en la mejora de la cuenta de resultados.

Objetivos

El Plan de Transporte Ferroviario, mediante la provisión de recursos precisos, se constituye en el instrumento de modernización de nuestro ferrocarril, introduce la alta velocidad en la explotación y tiene por objetivo fundamental mejorar la calidad del servicio, convirtiendo al ferrocarril en un modo de transporte altamente competitivo y eficaz.

Para conseguir esto, y en total coherencia con la política global de transporte, se considera imprescindible continuar el proceso de especialización de la producción ferroviaria en aquellos servicios para los cuales sus características resulten más adecuadas frente a los restantes modos concurrentes, sin olvidar, claro está, el carácter de servicio público inherente al propio servicio ferroviario.

La opción del PTF asume unos estándares de velocidad y calidad de servicios en línea con los objetivos de las explotaciones ferroviarias europeas más avanzadas, con lo que España se suma al resurgimiento de los ferrocarriles al que Europa está asistiendo desde hace algunos años como consecuencia de la aplicación de las nuevas posibilidades tecnológicas y de las indudables ventajas que el ferrocarril presenta frente a otros modos de transporte.

La modernización del ferrocarril y la mejora de su calidad de servicio requiere, básicamente, la actuación sobre la infraestruc-

tura y el material móvil. Las nuevas infraestructuras son el factor básico de desarrollo del «nuevo ferrocarril», basado en el servicio de «alta velocidad». En la infraestructura se evitan los problemas de capacidad, actualmente existentes, y simultáneamente se rediseñan para alcanzar velocidades de 200 ó 160 km/h.

La velocidad de los trenes es uno de los temas más importantes para garantizar el futuro del medio del transporte ferroviario. El aumento de velocidad en los trenes de viajeros no se contempla como un objetivo a cumplir al final del plan, sino como la consecución de objetivos parciales, que conducirán a un acortamiento progresivo de los tiempos de viaje, según se vayan realizando las necesarias obras de infraestructura.

Ya en 1986 se comenzaron a realizar avances en este capítulo, al pasar la velocidad máxima de los trenes a 160 km/h. en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante-Madrid; este plan de incremento de velocidad se seguirá desarrollando extendiendo hasta los 160 km/h. nuevas líneas en un futuro inmediato.

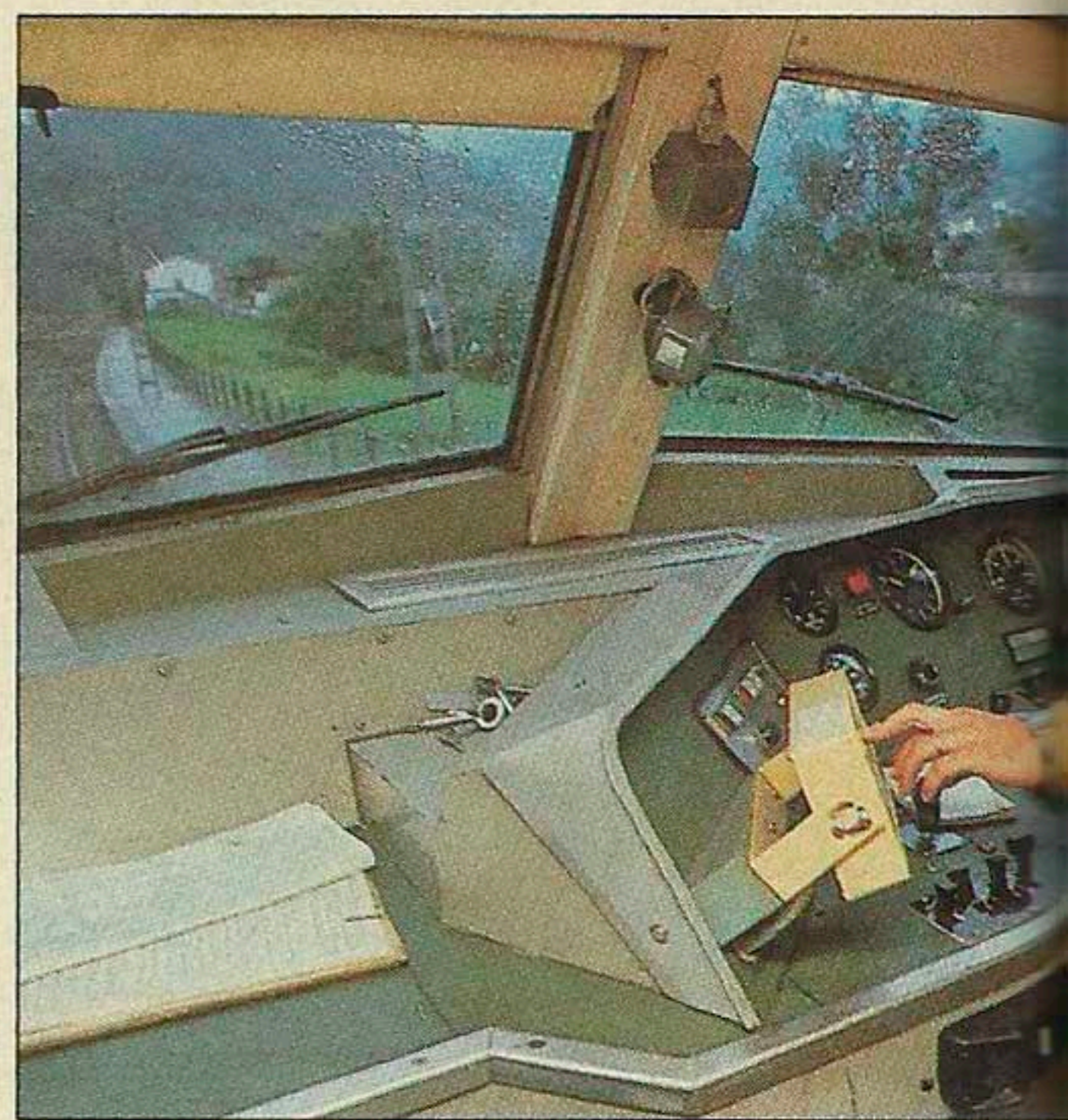
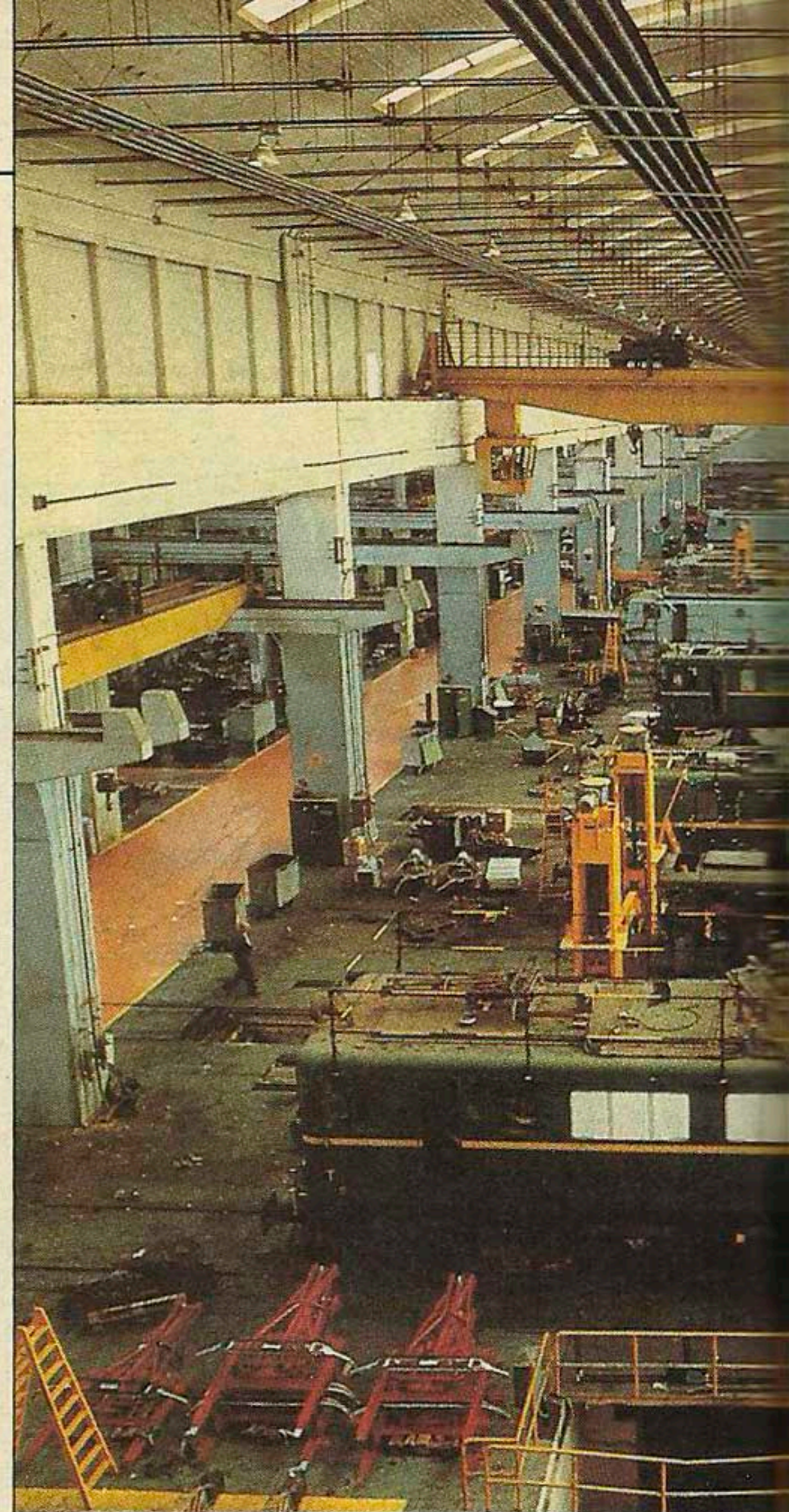
La financiación de la nueva variante Madrid-Sevilla, prevista para 1992, permitirá en esa fecha circular a 200-250 km/h. en algunos tramos en los enlaces Madrid-Andalucía.

Al final del plan se prevé la existencia de una red intercity que comunique las principales ciudades españolas a velocidades de 200 km/h.

Actuaciones de infraestructura

El Plan de Transporte Ferroviario considera la inversión en infraestructura como factor fundamental de la modernización de la red general. Entre las actuaciones en materia de infraestructura destacan las siguientes:

— Como gran prioridad ya está aprobada la construcción del *nuevo acceso a Andalucía*. Una línea de alta velocidad unirá en 1992 Madrid y Córdoba, incluyendo la variante Brazatortas-Córdoba, con 114 kilómetros de nuevo trazado. Con ello se elimina el gran cuello de botella de Despeñaperros, multiplicándose el efecto del aumento de las velocidades por encima de los 200 km/h., con el acortamiento de la distancia



ferroviaria en 92 kilómetros, con lo que se consigue un ahorro de tiempo de tres horas.

— La *variante de Guadarrama*, también diseñada para 200-250 km/h., permitirá una reducción generalizada de tiempo de viaje desde Madrid a todo el norte-noroeste de España, desde Galicia hasta Logroño y Navarra.

— La adecuación del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante-Madrid, a 200 km/h., y el desdoblamiento de vía de los tramos en que ésta sea sencilla permitirá mejorar la relación ferroviaria entre las ciudades más pobladas de España y que, teniendo en cuenta Zaragoza, se sitúan a distancias idóneas para el servicio ferroviario.

— La *variante Bilbao-Vitoria* soluciona el cuello de botella de Orduña, enlazado Vitoria con toda la red hacia Aragón, Ca-



**Taller de reparaciones
donde vagones muy utilizados
se renuevan y transforman.**

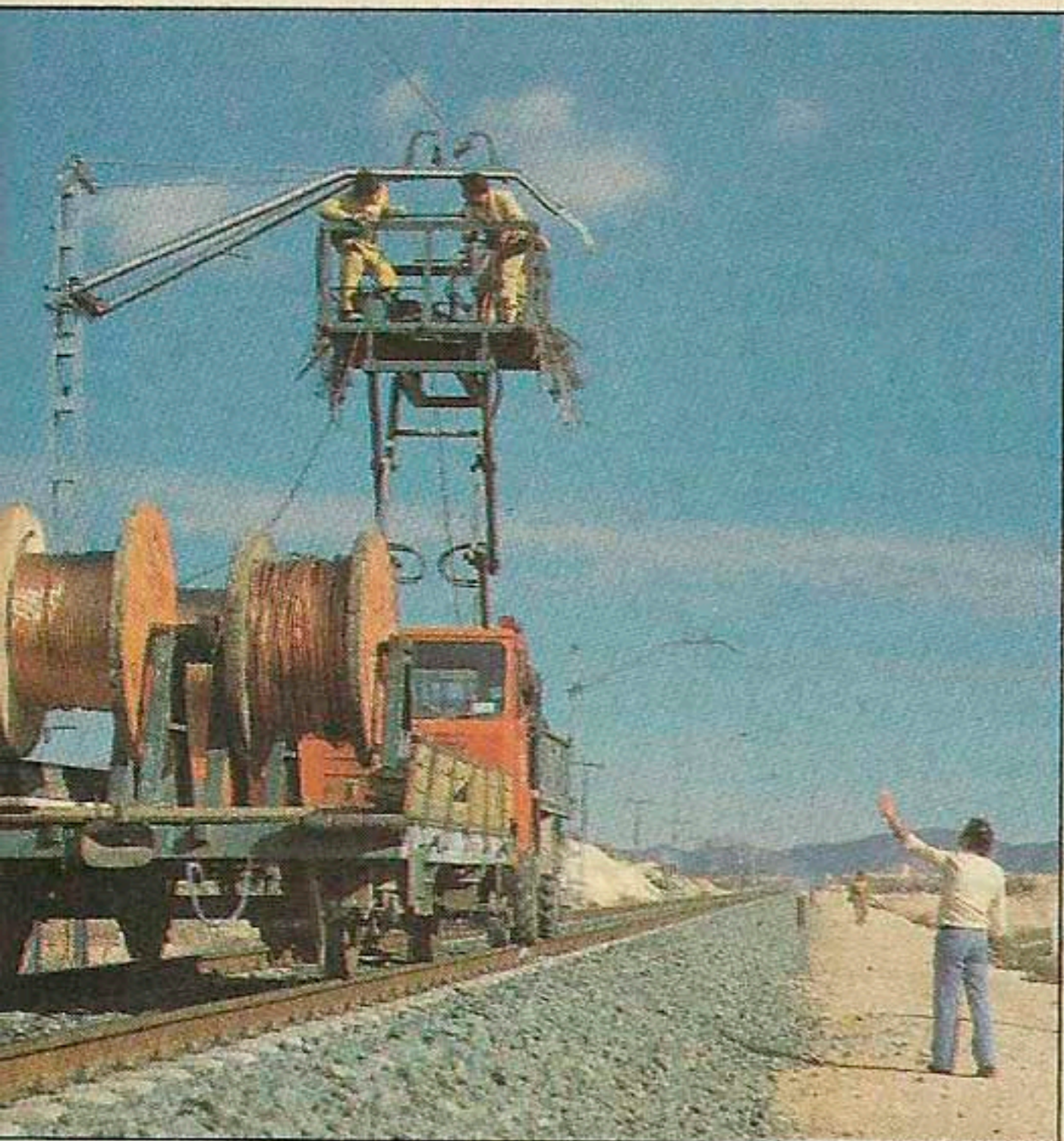
*El PTF prevé un
incremento notable de los
tráficos ferroviarios de
viajeros y mercancías*

*Selección de las
tecnologías ferroviarias más
avanzadas para incorporar
a nuestro país a la primera
línea europea*



**Conducir un
tren requiere
utilizar
sophisticados
aparatos y
cuadros de
señales.**

**Se vigilan,
revisan y
cambian los
cables en la
red
electrificada.**



taluña y Levante, y sitúa a Vitoria a media hora de Bilbao, con lo que se mejora un problema de transporte regional.

— Se incluye, igualmente, en la propuesta del PTF el desdoblamiento de los trayectos donde se prevé el agotamiento de su capacidad (León-Monforte, Castejón-Alsua), así como la elevación de la velocidad a 160 km/h. en numerosos trayectos de la red, aprovechando las operaciones de renovación de vía.

— El enlace internacional con Portugal sobre el corredor Madrid-Lisboa se prevé a través de Ciudad Real y Badajoz, con velocidades en torno a 160 km/h. Esta actuación deberá coordinarse con Portugal en el marco general de la mejora de las comunicaciones peninsulares.

Naturalmente, estas actuaciones vienen acompañadas de otras de carácter complementario: mejora de estaciones, instalaciones para mercancías, modernización de material móvil, supresión de pasos a nivel y mejora de instalaciones de seguridad, mejora de accesos a los puertos, etcétera.

Inversiones

Para llegar al ferrocarril que el PTF prevé es necesaria una inversión, a lo largo de su puesta en marcha, de algo más de *dos billones de pesetas* (2,1 billones). Más de la mitad de esta inversión se llevará a cabo por Renfe (1,4 millones) y el resto serán inversiones institucionales: Ministerio de Transportes, Comunidades Autónomas o Ayuntamientos.

Los presupuestos del Estado para 1987 ya tienen prevista una adjudicación para comenzar en este año las obras de la variante de Brazatortas-Córdoba y la de Guadarrama.

Estos programas de inversiones tienen por objeto no solamente el de definir los medios necesarios para alcanzar los fines del plan, sino también el de servir de marco orientativo para aquellos sectores dependientes de la actividad ferroviaria, como el de la construcción o el de fabricantes de material móvil.

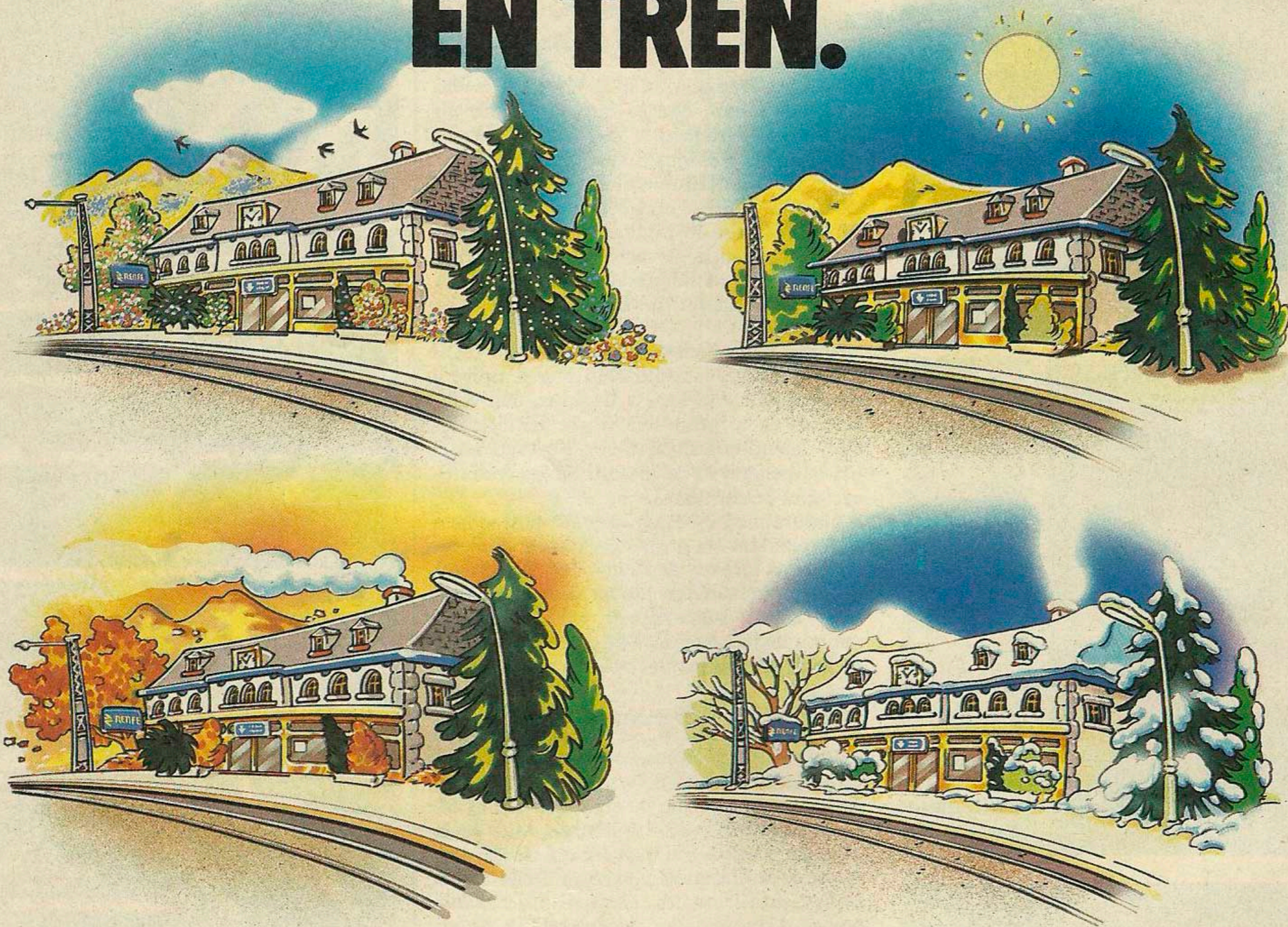
Esto es especialmente relevante en el sector de material ferroviario, que viene atravesando una importante crisis.

**CTC CHAMARTIN
AREA 3**

DIMETRONIC, S.A.

**Instalaciones
de seguridad**

CUALQUIER ESTACION ES BUENA PARA VIAJAR EN TREN.



Vivimos en un país con mil caras, siempre cambiante, eternamente desconocido.

En torno a él cada época del año teje un nuevo velo, le rodea de una magia diferente: aromas, colores, sonidos que nunca son los mismos, ciudades que le arrebatan al tiempo lo que es suyo, el continuo fluir, el todo pasa

y todo queda. Y el tren llega a todos y cada uno de nuestros rincones. Año tras año, estación tras estación.

Disfruta de nuestro país en toda su diversidad. Con un medio de transporte cada día más seguro, cómodo y veloz. Cualquier estación es buena para viajar en tren.



MEJORA TU TREN DE VIDA.

Sala Rail-Club, donde, en algunas estaciones, se lee, se juega o, sencillamente, se descansa.

ESTA inquietud por conseguir buenos servicios tiene, de manera constante, una respuesta positiva. Los clientes encuentran en los nuevos servicios de Renfe unos beneficios y ventajas que, no hace mucho tiempo, parecían imposibles de lograr. La aceptación de ellos ha sido general y esta buena acogida estimula a técnicos y directivos de los ferrocarriles españoles a mantener con el mayor rigor la búsqueda de otros nuevos, en beneficio de los viajeros.

A partir del mes de junio, Renfe ha ampliado su servicio de coches-guardería al tren rápido diurno que cubre el trayecto Madrid-Cádiz-Madrid. Este servicio se estableció, por primera vez, el año pasado, en el rápido Madrid-Alicante, y su puesta en funcionamiento supuso una mejora del confort de dicho tren, tanto para los viajeros con niños como para los que comparten el viaje con ellos.

Estas guarderías se han instalado en nuevos coches de la serie 10.000, que son los más modernos de que dispone Renfe. Están dotados de: aire acondicionado, megafonía, apertura y cierre automático de puertas. Están capacitados para poder circular a 160 km/h., y en ellos se han eliminado seis departamentos para dedicarlos a guardería y se ha dividido el espacio obtenido en tres zonas, en las que se encuentran: panel de juegos, toboganes, balancines, animales de juguete, etcétera. Los niños están atendidos por diplomadas en puericultura.

La favorable acogida que ha tenido este nuevo servicio ha animado a Renfe que, en fecha aún no determinada del próximo mes de julio, sea utilizado en los trenes «Torres del Oro», recorrido Barcelona-Sevilla-Málaga, y en el rápido Madrid-Barcelona.

Instalación de vídeo en los Talgo

En los últimos meses, el plan de equipamiento de vídeo en los Talgo se había extendido a los trayectos Madrid-Zaragoza y Madrid-Valladolid. El plan se había iniciado en el año 1985 y con las últimas instalaciones son 30 los trenes diarios dotados con vídeos, lo que representa 367 coches equipados, con 990 monitores instalados en primera y segunda clase. Cerca de cuatrocientas mil personas han utilizado este servicio.

Hasta el momento, la programación videográfica en este tipo de tren —990 monitores, como ya dijimos, y 4.480 cajas de recepción en los asientos— consta de más de setenta películas, además de la proyección del telediario en todos los trayectos.

Antes de dar por cumplido el plan de instalación, se ha tenido en cuenta la experiencia adquirida con los primeros trenes dotados de vídeo hasta llegar al modelo actual, de auricular individual, que proporciona mayor adaptabilidad y calidad de sonido.

Es de gran actualidad la integración de Renfe en la nueva red europea de trenes de alta calidad denominada Eurocity, que ha



Objetivo: Hacer cómodos los viajes

Los viajes en tren deben ofrecer al usuario una serie de servicios —además de los de rapidez, seguridad y comodidad, que son imprescindibles— que sean complementarios al tipo de viaje que realiza. Evidentemente, los transportes de cercanías o de corto recorrido ofrecen a los viajeros unos servicios menos complejos que en los de larga distancia. Para éstos, la Renfe se exige a sí misma servir calidad, adelantándose a los deseos de los clientes.

sido creada a instancias de la Unión Europea de Ferrocarriles como un proyecto a corto plazo, preludio del establecimiento progresivo para la última década de este siglo, de una red de trenes de gran velocidad capaces de satisfacer las exigencias de los usuarios y clientes del ferrocarril de cara al año 2000.

Esta nueva red Eurocity entró en servicio a partir del pasado 31 de mayo, está compuesta por 64 relaciones ferroviarias que darán servicio a más de doscientas ciudades de los siguientes países: República Federal Alemana, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Suecia y Suiza. La participación española está formada por los actuales trenes Talgo internacionales: París-Madrid, Barcelona-París y Barcelona-Ginebra.

Las relaciones Eurocity se caracterizan por estar aseguradas por trenes rápidos, que deben cumplir una serie de normas de calidad, especialmente las referidas al confort, rapidez y puntualidad. Los coches están climatizados y ofrecen un completo servicio de restaurante, además de disponer de azafatas bilingües.

Los trenes de la red Eurocity ofrecen un total de 50.000 plazas diarias y están bautizados con nombres de figuras europeas o lugares geográficos del país correspondiente. Este servicio se extenderá en años sucesivos

a los países que acepten las exigencias de calidad impuestas (Hungría se unirá a la red en 1988).

Terminada la fase de afianzamiento y puesta en marcha, los trenes Eurocity contemplan la introducción en ellos de futuras mejoras, como pueden ser las instalaciones de sistemas de comunicación.

Coche Rail-Club

Doce trenes de Renfe disponen, a partir de finales del año 86 y comienzos del 87, del coche Rail-Club, que cuenta con varias mesas en donde los viajeros puedan jugar al ajedrez, damas, dominó o distracciones similares, que les serán facilitados por el agente de servicio, a la vez que pueden efectuar las consumiciones que deseen, que les serán servidas desde el bar-cafetería. Asimismo, para quienes prefieran leer, en el coche hallarán diversas publicaciones de temática diferente.

Los trenes que inicialmente prestan este servicio son los siguientes: Talgo Pendular Madrid-Barcelona, Talgo Pendular Madrid-Zaragoza, «Catalán Talgo» Barcelona-Ginebra, «Estrella Picasso» Bilbao-Málaga, «Estrella Galicia» Barcelona-La Coruña-Vigo y «Estrella Naranco» Alicante-Gijón. (En todos los casos en ambos sentidos.) El servicio se irá extendiendo progresivamente

Sigue en la pág. siguiente

La juventud utiliza y aprovecha los nuevos servicios que ofrece Renfe con su tarjeta-joven.

Viene de la pág. anterior

a otras relaciones en función de los resultados obtenidos.

Esta iniciativa de Renfe se enmarca en la línea de mejoras que la empresa introduce para la mayor atención a los clientes. En este orden de cosas, ya en 1985 se puso en marcha el servicio de reservas por teléfono, las salas Rail-Club en las estaciones de Madrid-Atocha, Madrid-Chamartín y Barcelona-Sants.

A partir del primero de mayo pasado entró en vigor la denominada Tarjeta Joven. Como los años anteriores, Renfe pone a disposición de todos los jóvenes, cuya edad esté comprendida entre los doce y veintiséis años, su *Tarjeta*, que este año tiene la modalidad de que, por un pequeño suplemento, también se puede viajar con un 50 por 100 de descuento sobre la tarifa general, además de en España, en los ferrocarriles franceses y portugueses.

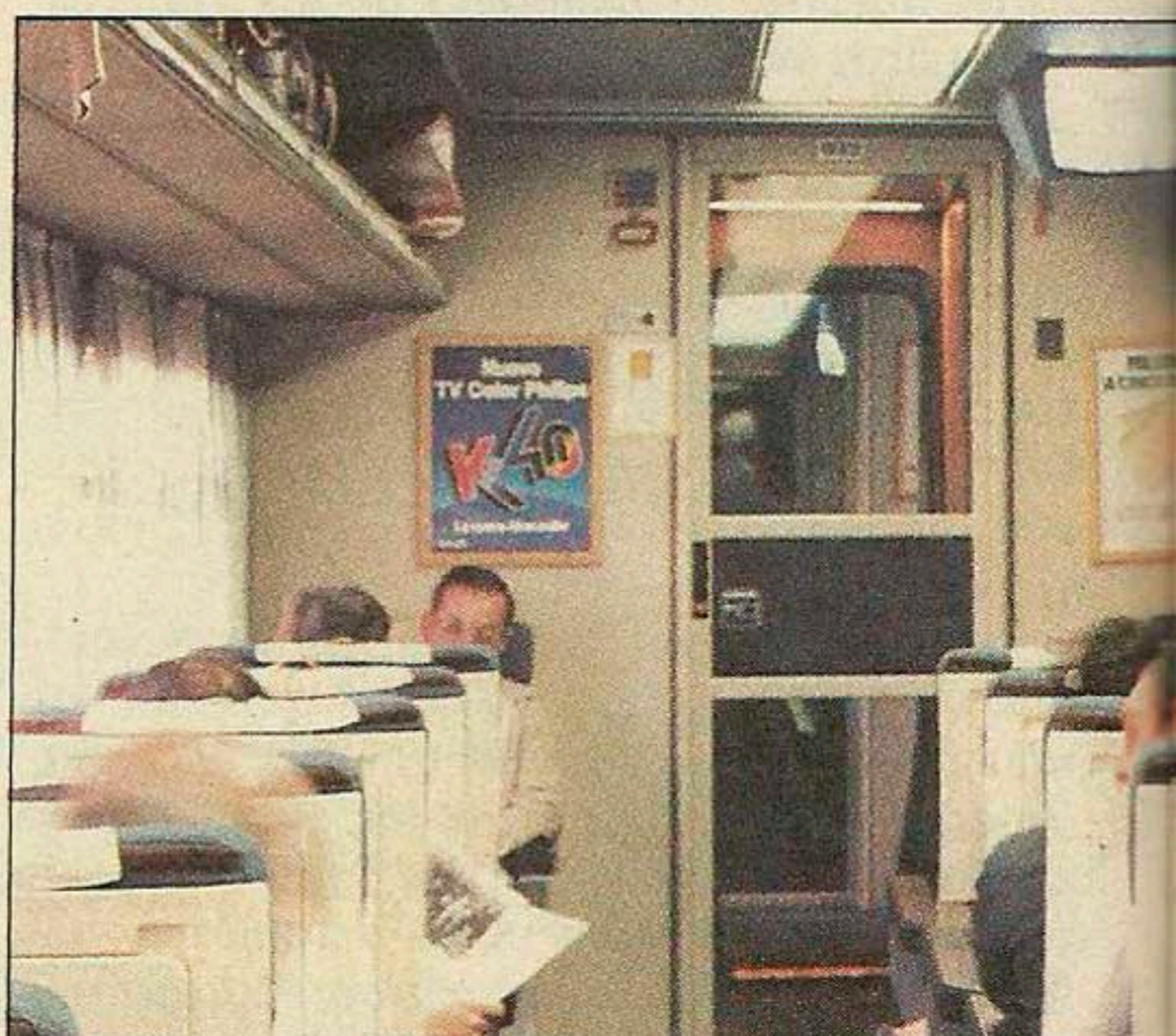
La Tarjeta Joven 1987, cuya utilización por recorrido nacional es idéntica a los años anteriores, en sus páginas 12 y 14 tienen un recuadro, para adherir la viñeta correspondiente, que le permite viajar por Francia y Portugal, entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. Esta tarjeta se expende al precio de

2.500 pesetas y es válida desde el primero de mayo hasta el 31 de diciembre, ambos inclusive, del año de suscripción de la misma.

La Tarjeta Joven permite a sus beneficiarios obtener, en días azules y para trayectos nacionales, billetes de tren de primera y segunda clase para recorridos mínimos de 100 kilómetros de viaje sencillo, o 200 kilómetros en viaje de ida y vuelta, con reducción del 50 por 100 del precio normal, además de derecho a un suplemento gratuito de litera normal o climatizada, utilizable conjuntamente con un billete emitido con las condiciones de la tarjeta.

Con los nuevos servicios ferroviarios establecidos por Renfe se han conseguido dos logros importantes: a) aumentar la velocidad de los trenes, y b) reducir los tiempos de viaje. Veamos, con detalle, cómo se ha hecho posible estos beneficios para el viajero.

a) *Velocidad.*—La mejora muy significativa de la velocidad de los trenes, con el consiguiente ahorro de los tiempos de viaje, es una de las más importantes novedades que ha introducido Renfe a partir del pasado 31 de mayo, con ocasión del cambio de horarios y el establecimiento de nuevos servicios que, como viene siendo prác-



SOCIEDAD ESPAÑOLA DE FRENOS, CALEFACCION Y SEÑALES, S. A.

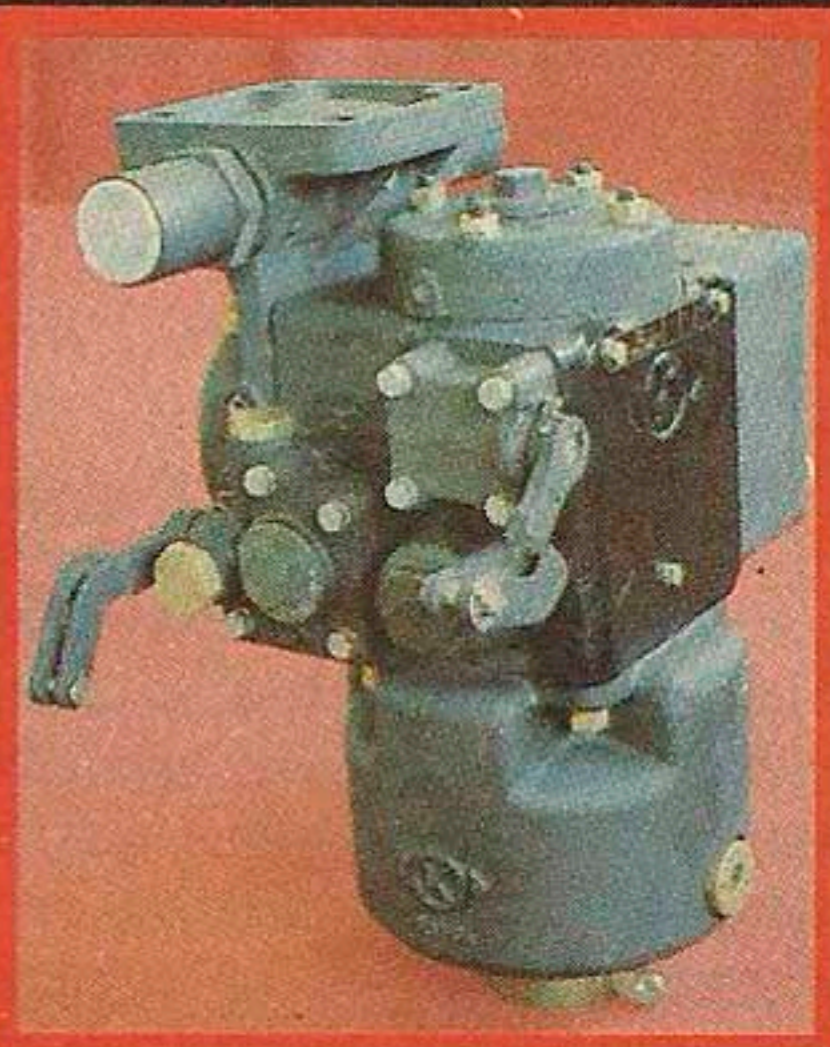
KNORR

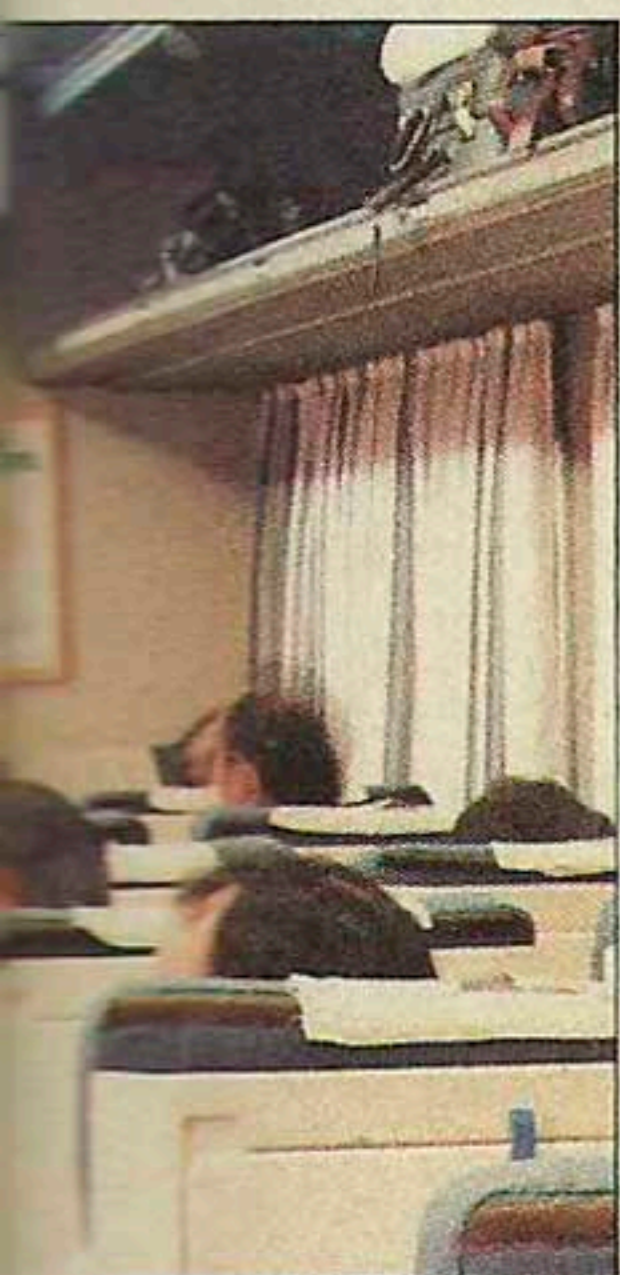
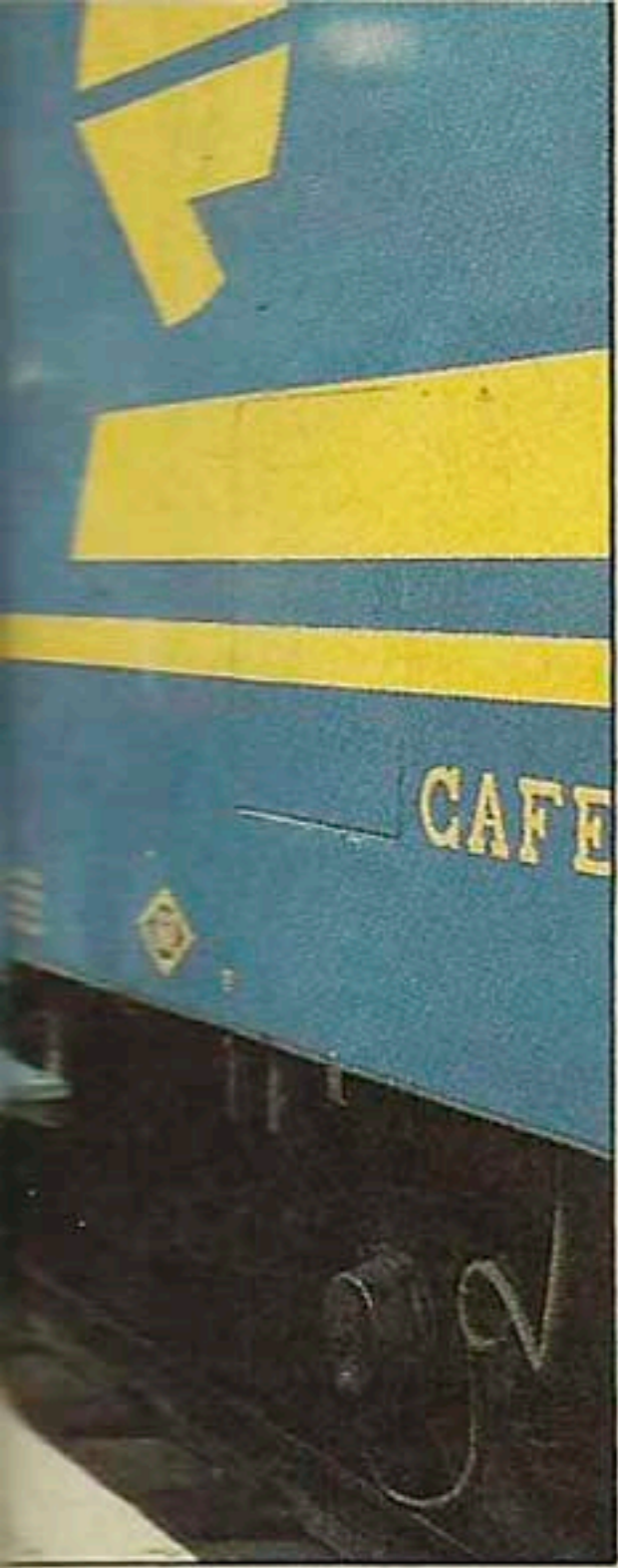
En la vanguardia del frenado ferroviario



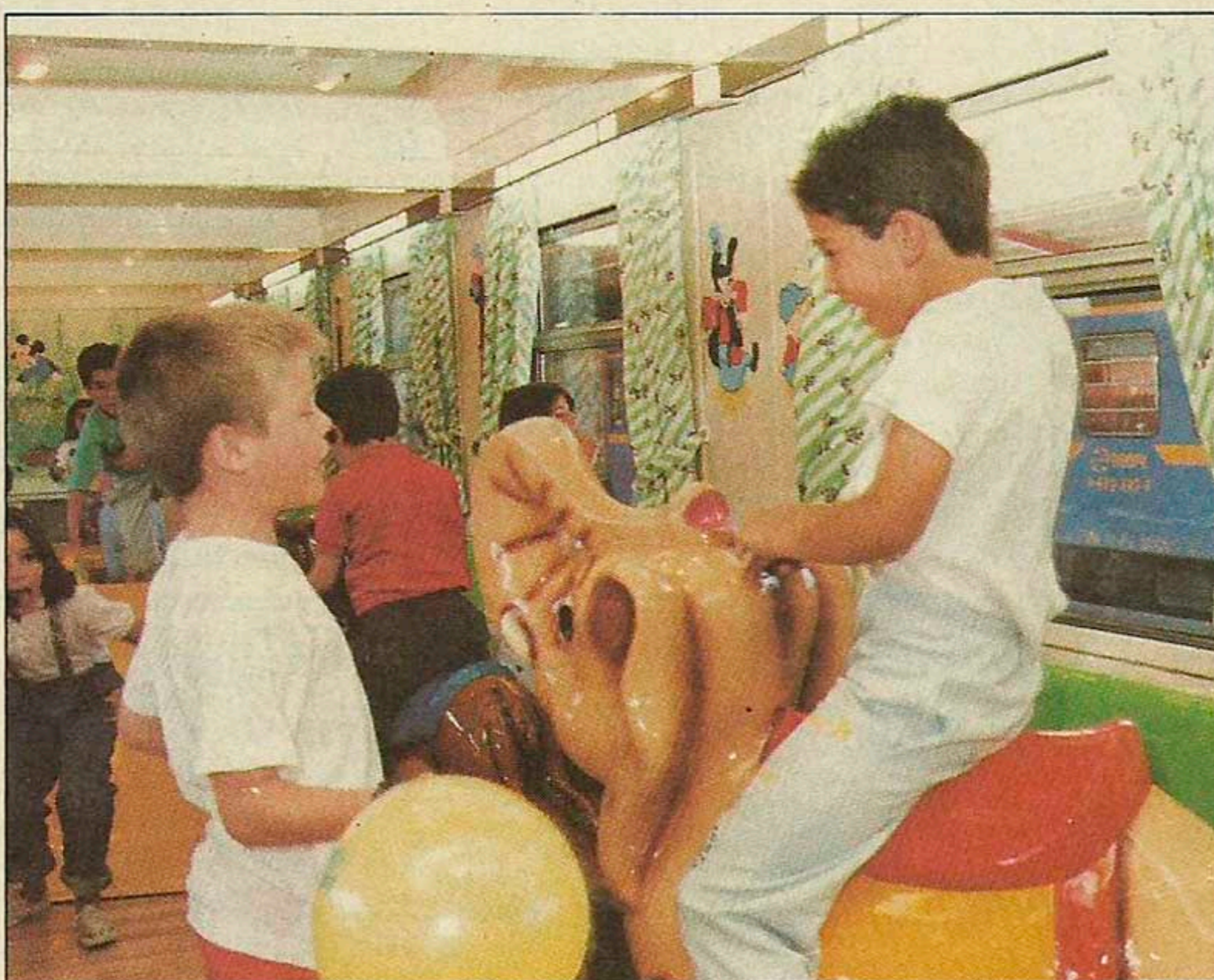
Fundada en el 1920, S. E. de Frenos ha participado activamente en el desarrollo y evolución del Ferrocarril en España. Disponemos de una amplísima gama de productos, y nuestros equipos están instalados en la mayor parte de los vehículos de transporte de viajeros y mercancías de las Administraciones Ferroviarias y Metropolitanas Españolas. También exportamos a países como Colombia, Argentina, USA, Canadá, Yugoslavia, Sri Lanka, Nigeria, Sudáfrica, etcétera.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE FRENOS, CALEFACCION Y SEÑALES, S. A.
C/. Nicolás Fuster, 2 - Pinto. Madrid - España. Teléf. 91-691 00 54. Telex 46399 SEFR-E





Vídeo en el Talgo, una manera de hacer más llevadero el tiempo.



El coche-guardería soluciona los viajes largos a los niños y a sus acompañantes.

La cafetería siempre es un recurso muy socorrido para abreviar el viaje.

tica tradicional, llevan a cabo en esta fecha todas las administraciones ferroviarias europeas integradas en la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles).

Junto a este avance, los nuevos servicios de Renfe también contemplan la creación de cuatro trenes «estrella» y la ampliación de los trenes de jornada o Intercity, de recorrido medio, en el triángulo Madrid-Alicante-Madrid y Alicante-Valencia-Alicante. También se mejora el servicio de restaurante en los trenes con la incorporación de moderno material y se establece nuevos servicios de coches-camas y autoexpreso en relaciones en las que hasta ahora no existían.

La electrificación completa de la línea Madrid-Alicante permite el viaje entre las ciudades citadas en poco más de cuatro horas.

b) *Tiempo de viaje.* El pasado año se implantó en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid una velocidad comercial de 160 km/hora. Las sucesivas obras que se han realizado posteriormente sobre la infraestructura ferroviaria en determinados tramos —Alcázar de San Juan-Sevilla, Madrid-Irún, Venta de Baños-León, electrificación La Encina-Alicante, etcétera— ha permitido consolidar este triángulo a los señalados 160 km/hora, y que se pueda aumentar la velocidad a 140 km/hora en otros tramos, lo que posibilita una reducción de los tiempos de viaje en la mayoría de los trenes de largo recorrido; reducción de tiempo que en muchos casos es importante.

A título de ejemplo, cabe señalar las siguientes relaciones: Tren «Rías Altas», Madrid Príncipe Pío-La Coruña, reduce su tiempo de viaje en cuarenta y siete minutos, y en cuarenta y tres minutos en sentido inverso. Expreso «Costa Brava», Madrid-Port Bou, lo reduce en cuarenta y cinco mi-

Sigue en la pág. siguiente

elecnor, s.a.

Domicilio social: Marqués de Mondéjar, n.º 33.
28028 MADRID. Teléfono 456 45 45

Centrales: Hidráulicas, térmicas clásicas y nucleares. Líneas de transportes y distribución de energía eléctrica. Subestaciones. Instalaciones industriales de fuerza y alumbrado. Instrumentación y control. Paneles y pupitres. Puesta en marcha y mantenimiento. Trabajos en tensión. Informática industrial. Comunicaciones. Ferrocarriles. Minicentrales. Transporte y distribución de gas.

ELECNOR, S. A., colabora en la realización de trabajos de:

- ELECTRIFICACION DE FERROCARRILES (Catenaria y subestaciones).
- SISTEMAS DE COMUNICACIONES. TELEMANDOS.
- LINEAS DE SUMINISTRO Y DISTRIBUCION DE ENERGIA.
- ALUMBRADO Y FUERZA.
- TRABAJOS EN TENSION.

**Las camas del Talgo
«Gran Clase»,
funcionales y cómodas.**

Viene de la pág. anterior

nutos, y en hora y veintinueve minutos en el viaje de regreso. Expreso «Sierra Nevada», Madrid-Granada, reduce el tiempo en cincuenta y cinco minutos. Expreso Almería-Granada-Barcelona reduce en cincuenta y cuatro minutos. Las relaciones entre Madrid con Almería y Algeciras se acortan en cincuenta y cuatro minutos.

También a partir del 31 de mayo pasado se pusieron en funcionamiento los siguientes trenes de nueva creación: Talgo Pendular Camas «Costa del Sol», que unirá Madrid con Málaga, recibido con agrado en la zona sur, además de otro expreso con idéntico destino, compuesto por coches de primera y segunda clase, literas, servicio de cafetería y autoexpreso. Ambos con salida de la estación de Chamartín.

Puesta en servicio del nuevo electrotrén Madrid-Zaragoza-Pamplona y viceversa, salida Chamartín, y un rápido automotor que unirá Madrid y Algeciras.

La electrificación del tramo férreo La Encina-Alicante, de lo que ya hemos hablado, permite la circulación de trenes intercity entre Madrid y Alicante, servicio que, en el área levantina estaba limitado, hasta ahora, entre Valencia y Castellón.

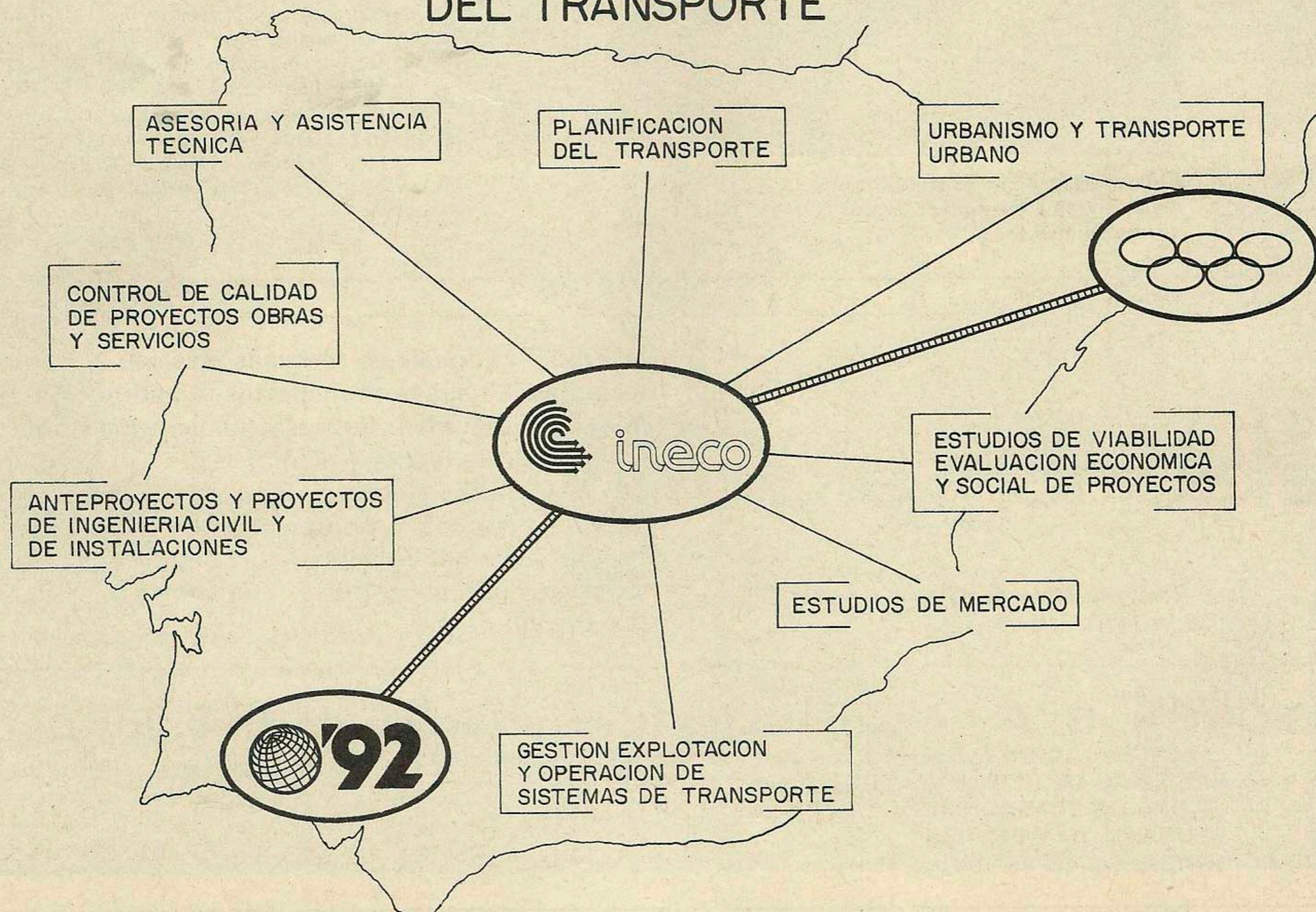


La adquisición por parte de Renfe de nuevos coches de viajeros va a permitir la mejora del material de los trenes: «Estrella Atlántico», Madrid Príncipe Pío-Ferrol; «Estrella Gibralfaro», Barcelona-Málaga; «Estrella Costa de la Luz», Madrid-Atocha-Cádiz-Huelva, y «Estrella de Levante», Bilbao-Irún-Alicante. Estos trenes aumentan su calidad y confort al estar compuestos por coches de la serie 10.000, climatizados. Los «Estrellas» que vienen de Andalucía tienen gran aceptación, ya que transportan viajeros de Marruecos y el norte de África. Algo parecido pasa con los nuevos Intercity.

El Talgo fue el primer tren español con

rango internacional. Los que pudimos presenciar su *mise en scène* no encontrábamos palabras para ensalzar su línea aerodinámica, modernidad y audacia estructural; después, al utilizar sus servicios, tuvimos que ponderar, justamente, la velocidad, comodidad y seguridad que ofrecía. Han pasado muchos años y, durante ellos, el Talgo no sólo se ha mantenido en el concepto de transporte moderno con que fue creado, sino que ha ido evolucionando hacia nuevos y mejores conceptos, con tecnología de vanguardia, todo ello a disposición y beneficio del viajero. La última realización, Centro de los trenes calificados de «alto confort», es

INECO PARTICIPA EN LOS GRANDES ACONTECIMIENTOS DEL TRANSPORTE





Una gran innovación, servicio de ducha en el interior de la cabina.

el Talgo Pendular Camas «Gran Clase».

El primero de abril de 1987, Renfe lanzó al mercado del transporte de viajeros este tipo de tren, que ofrecía, entre otras novedades, las de incorporar ducha e inodoro al departamento de camas. Para ello, se eligió uno de los trenes más prestigiosos, tanto en España como en el continente, el Talgo Pendular Camas Madrid-Barcelona-Madrid, que se distingue por su elevado confort y funcionalidad. A estas características se unen la tecnología (tren articulado ligero con sistema de pendulación natural) y la experiencia adquirida, con casi cuarenta años de explotación comercial de trenes Talgo en las líneas de Renfe.

Cada una de estas unidades «Gran Clase» está dotada con cinco cabinas single-doble, con su correspondiente cuarto de aseo —al que se accede por una puerta desde la misma—, con ducha, lavabo e inodoro. Estos aseos se ubican entre las cabinas y no existe en el coche, como es lógico, ningún aseo común. Dispone de unos depósitos de agua de gran capacidad, concebidos para su nueva función. La regulación del aire acondicionado está montada con autonomía para cada departamento, lo que permite que

Sigue en la Pág. siguiente



De los vehículos construidos en España en los últimos 15 años,

CAF HA REALIZADO

- El **70 %** de las **locomotoras** eléctricas de línea.
- El **97 %** de los **automotores** eléctricos de gran potencia.
- El **45 %** del **total** de vehículos.

CAF

**CONSTRUCCIONES
Y AUXILIAR DE
FERROCARRILES, S. A.**

Oficina Central: Padilla, 17-6.º
28006 MADRID
Tel. (91) 435 25 00
Télex 23197 CAFMA E

En el Talgo, desde el principio al final del viaje, todo son atenciones para el cliente.

Viene de la pág. anterior

los viajeros seleccionen la temperatura con criterio personal.

En la pormenorización de novedades se puede señalar las siguientes: teléfono en cada cabina, en conexión con los empleados y responsables de los distintos servicios; insonorización de alto nivel; decoración interior muy conseguida, en colores apropiados para la obtención de un ambiente grato; una excelente suspensión, adecuada a un tren que circula a 160 kilómetros por hora, aunque está preparado para hacerlo a 180 e, incluso, con leves modificaciones, llegar a los 200 km/h.

En la línea Barcelona-Madrid, única por la que discurren estos coches «Gran Clase», el precio de cabina individual es de 13.900 pesetas y en cabina doble de 9.400 pesetas.

Un tren de tan alto confort debe ofrecer al viajero, además de una gran calidad de servicios en ruta, otra serie de ellos complementarios, antes de emprender viaje o a la llegada a su destino. Renfe ha previsto la posibilidad de que el usuario pueda adquirir el billete desde su domicilio; una simple llamada al (91) 429 82 28 le permite reservar la plaza que, posteriormente, podrá recoger en las oficinas de viaje de Renfe o en

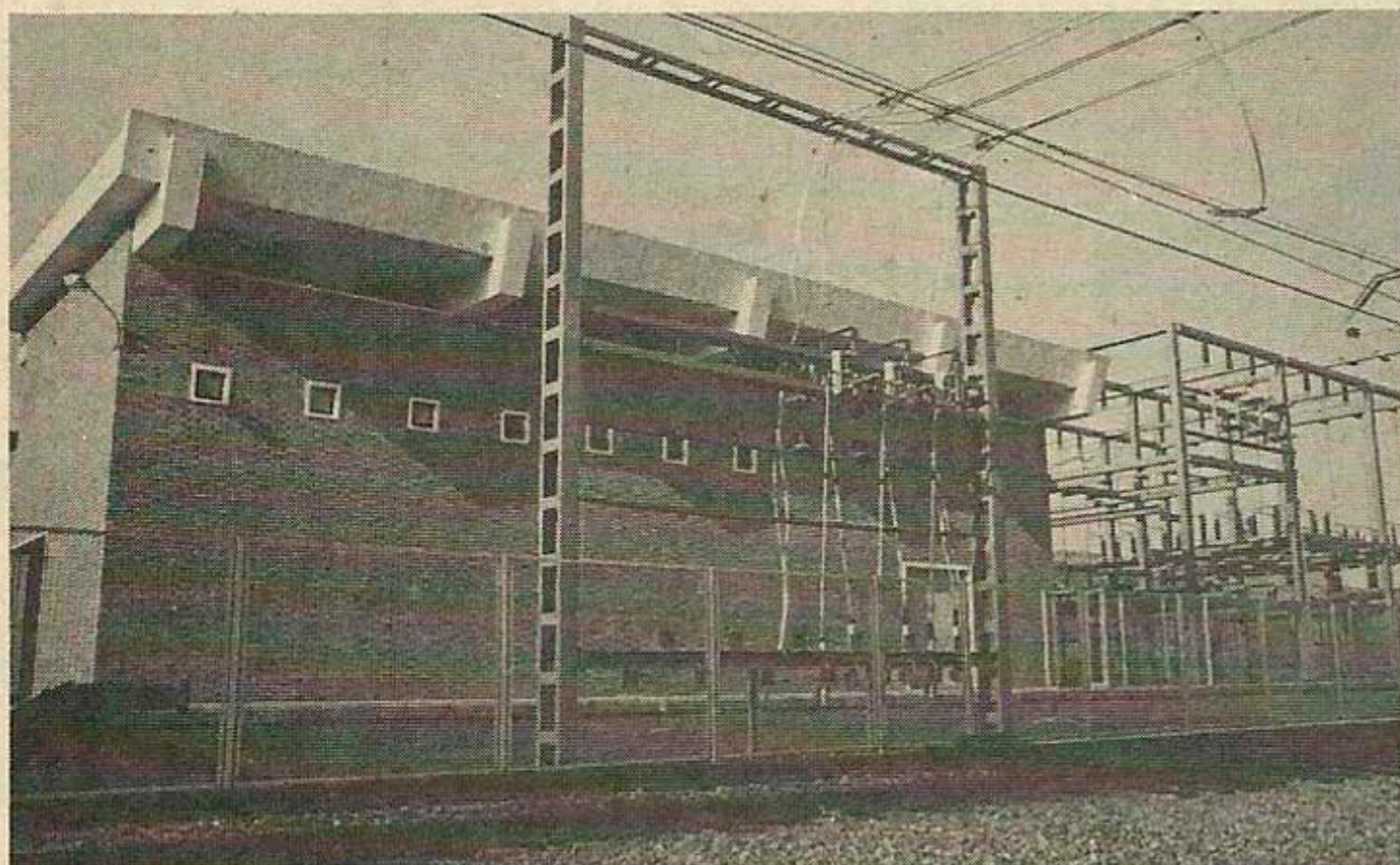


las estaciones dotadas con terminal de venta electrónica de cualquier punto de España.

A la llegada a su destino, Renfe pone a disposición del viajero dos nuevos servicios: «Hotel de día» y «Tren-Coche». El primero de ellos le ofrece la posibilidad de disponer de una habitación de hotel durante el día, concretamente desde las nueve a las veinte horas, para descansar, preparar sus reuniones de trabajo, etcétera. (Los hoteles próximos a las estaciones terminales ofrecen para estos casos unos precios especiales,

aproximadamente la mitad de la tarifa normal.) El segundo servicio «Tren-Coche», lo ha establecido Renfe en colaboración con Hertz, y con él pone a disposición del viajero un automóvil al llegar a su destino.

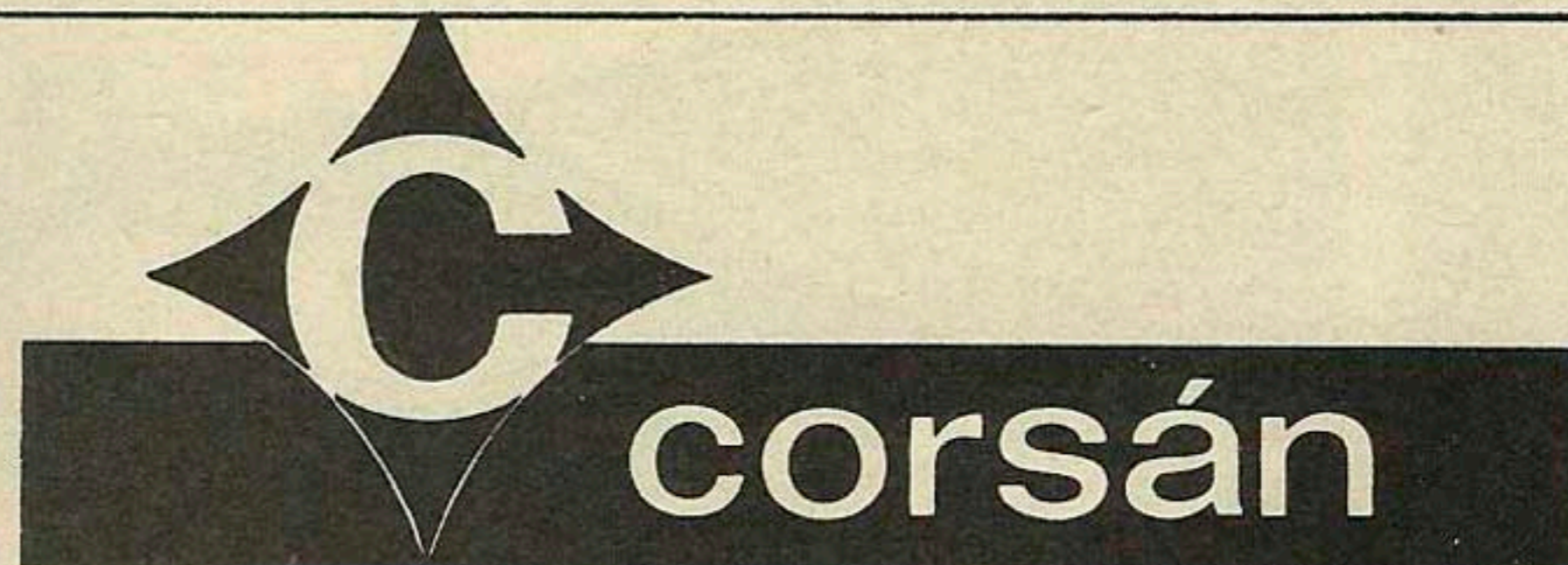
Con los coches de cuatro camas por cabina que fueron sustituidos y los que en la actualidad se encuentran en avanzado estado de construcción, se prestarán en breve plazo nuevos servicios nocturnos de Talgo Pendular, el primero de los cuales comenzó ya entre Madrid-Málaga-Madrid.



Edificio c/ Pórtico de Feeders.



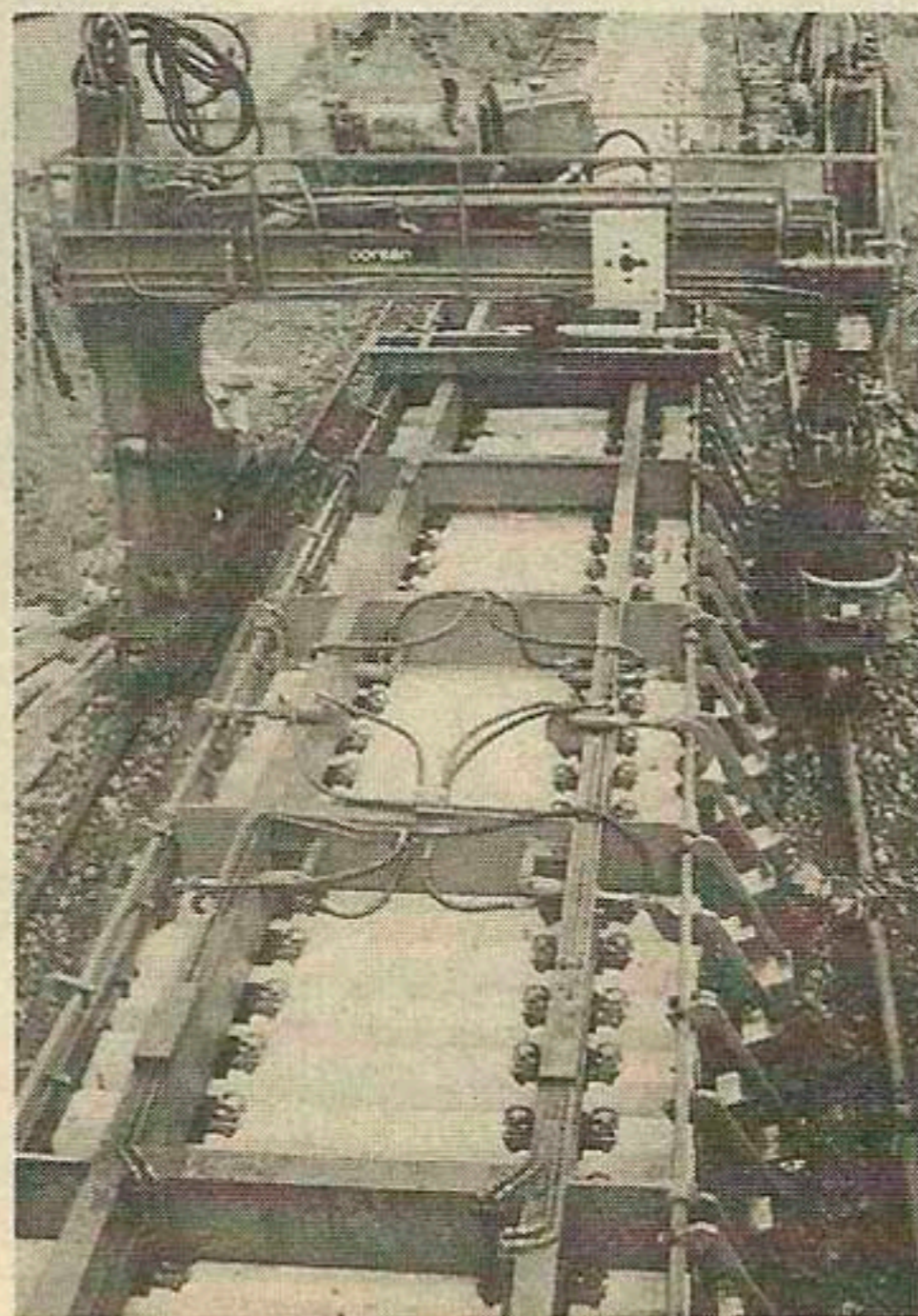
Nave de fabricación de traviesas en Luceni (Zaragoza).



EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.
ZURBANO, 76 28010-MADRID

**30 años de colaboración
con Renfe y Ministerio**

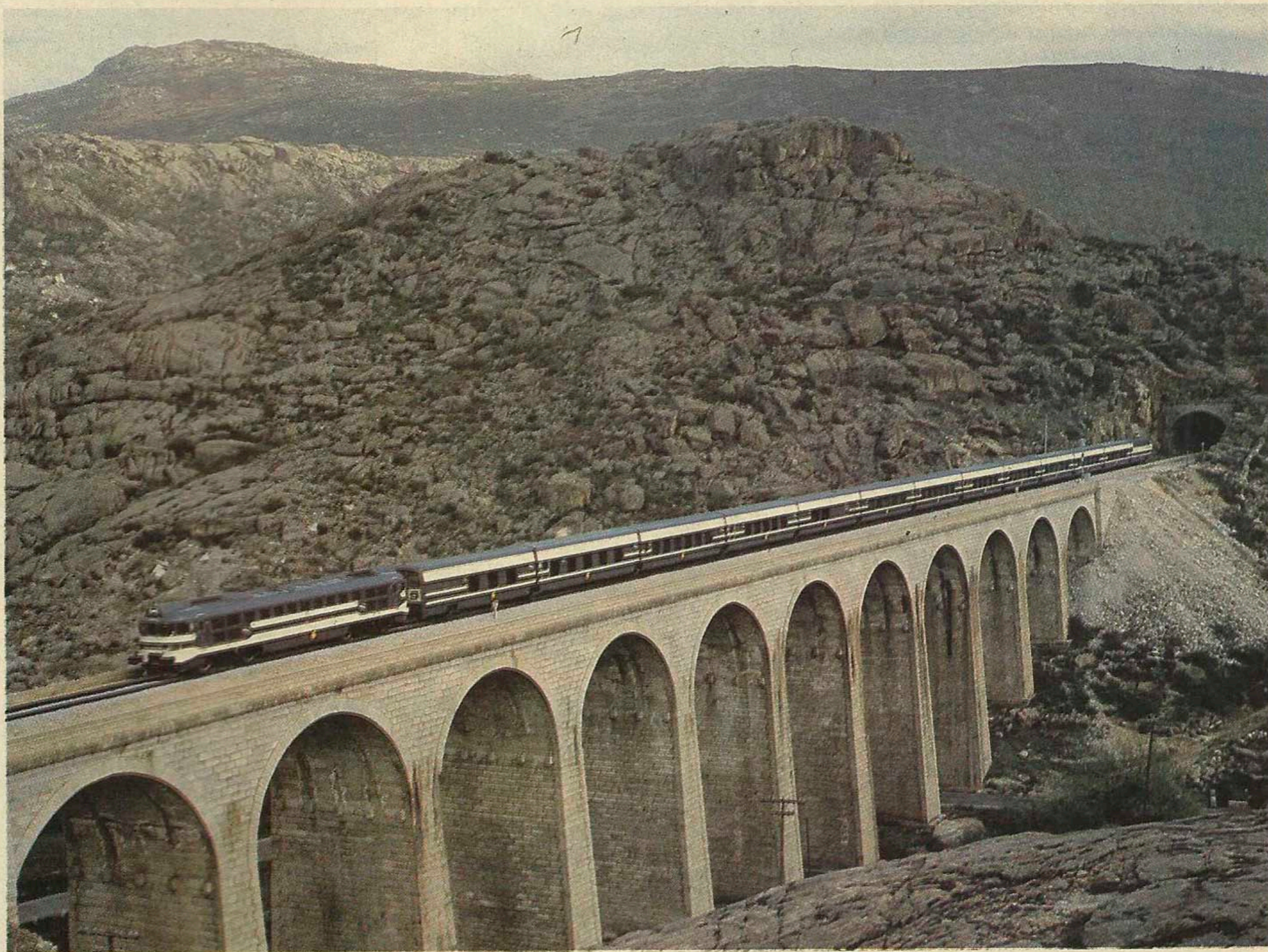
**de
Transportes**



Pórticos pesados distribuyendo traviesas.

SIEMENS

La informática Siemens en el sector turístico español.



Siemens, número uno en Informática entre las compañías europeas, aporta, además de su Tecnología, una larga experiencia con soluciones para la Hostelería.

La cadena SOL, Meliá y Renfe son importantes referencias de la Informática Siemens en este sector turístico.

SIHOT es un paquete integrado para Hoteles que resuelve toda la problemática de reservas, check-in, check-out y

facturación. Ofrece toda la información necesaria sobre clientes, servicios, habitaciones, turno de noche, agenda de actividades, estadísticas, etc. Todo ello soportado por un Hardware excepcional: el ordenador multipuesto MX2 de Siemens. Y con la calidad y fiabilidad de los productos Siemens.

Siemens, S. A.
Plaza Carlos Trías Beltrán, s/n. 28020 Madrid
Aribau, 200-210. 08036 Barcelona.



La solución informática. Siemens.

Sección de infraestructura
de instalación fija
del puerto de Pajares.

LA TECNOLOGIA DE AEG Mejora el Servicio Ferroviario

Hace un poco más de cinco años que Renfe contrató al consorcio AEG-Ibérica y Standard Eléctrica el sistema tren/tierra. Tras la firma de contrato, en menos de dieciocho meses, AEG puso en marcha el primer tramo del trayecto Gijón-Oviedo-León, uno de los tendidos ferroviarios más intrincados de Europa.

EN el puerto de Pajares, que acaba de cumplir el centenario de su inauguración, los trenes tienen que superar una diferencia de altura de 1.700 metros en menos de 35 kilómetros de distancia. Nada menos que 74 túneles exigen una instalación de alta ingeniería para asegurar un enlace telefónico entre el maquinista de un tren en marcha y el puesto central.

Actualmente se está instalando la infraestructura para dotar a la red viaria principal de Renfe en toda la Península del sistema tren/tierra. ¿Pero qué es este sistema?

«Tren/tierra», como su propio nombre indica, es un sistema de comunicación entre cualquier tren a lo largo de un recorrido (tren) y un puesto central (tierra). Desde el puesto central se enlaza con los móviles a través de los puestos fijos, instalados al lado y a lo largo de la vía. Estos se encuentran distanciados entre sí, de forma que esté asegurada una cobertura de radio, es decir, garantizado el enlace para el tren en cualquier punto del trayecto, incluso dentro de túneles.

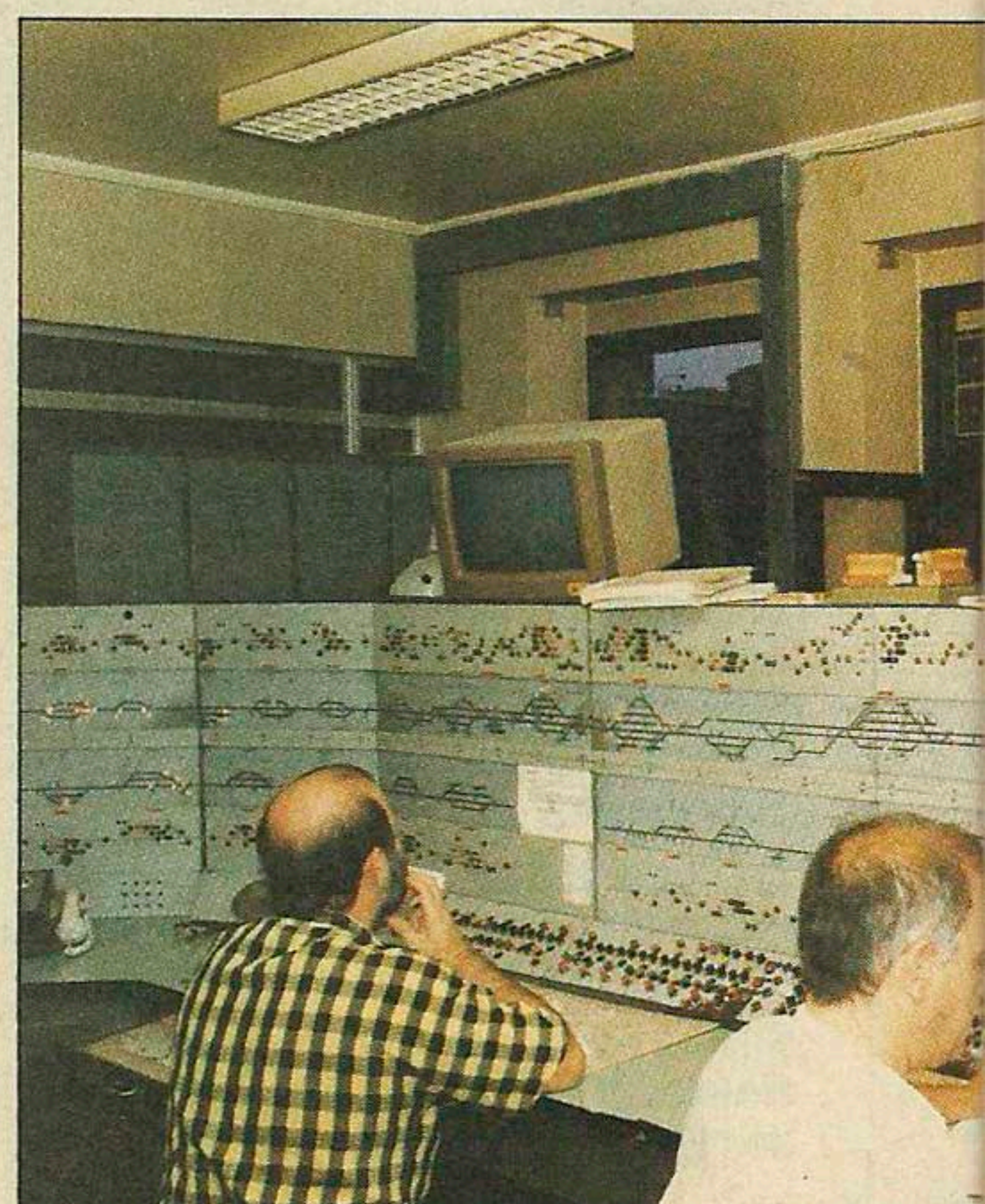
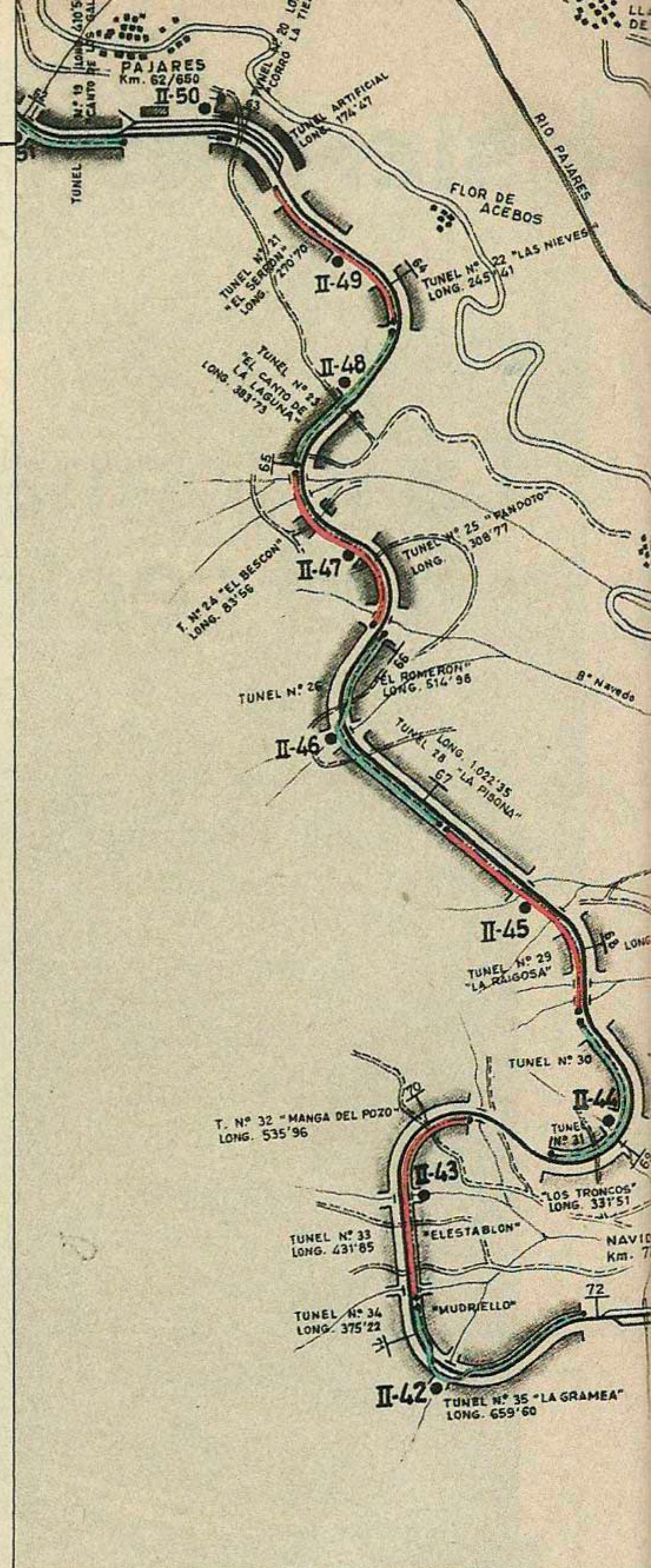
Sistema de radiotelefonía

En la otra dirección, el tren se comunica a través de estos puestos fijos con la central

vía cable telefónico, cerrando así el enlace con los supervisores del tráfico. Se trata, pues, de un sistema de radiotelefonía, ya que la comunicación se efectúa vía radio entre el móvil y el puesto fijo que cubre su posición en el momento del enlace y vía telefónica desde este último y el puesto central. Parece cosa simple, pero hace falta un sistema con alta tecnología que incluye el empleo de microprocesadores, sintetizadores, circuitos integrados y demás material electrónico de alta tecnología, que aportan los equipos de AEG, específicamente desarrollados para administraciones ferroviarias.

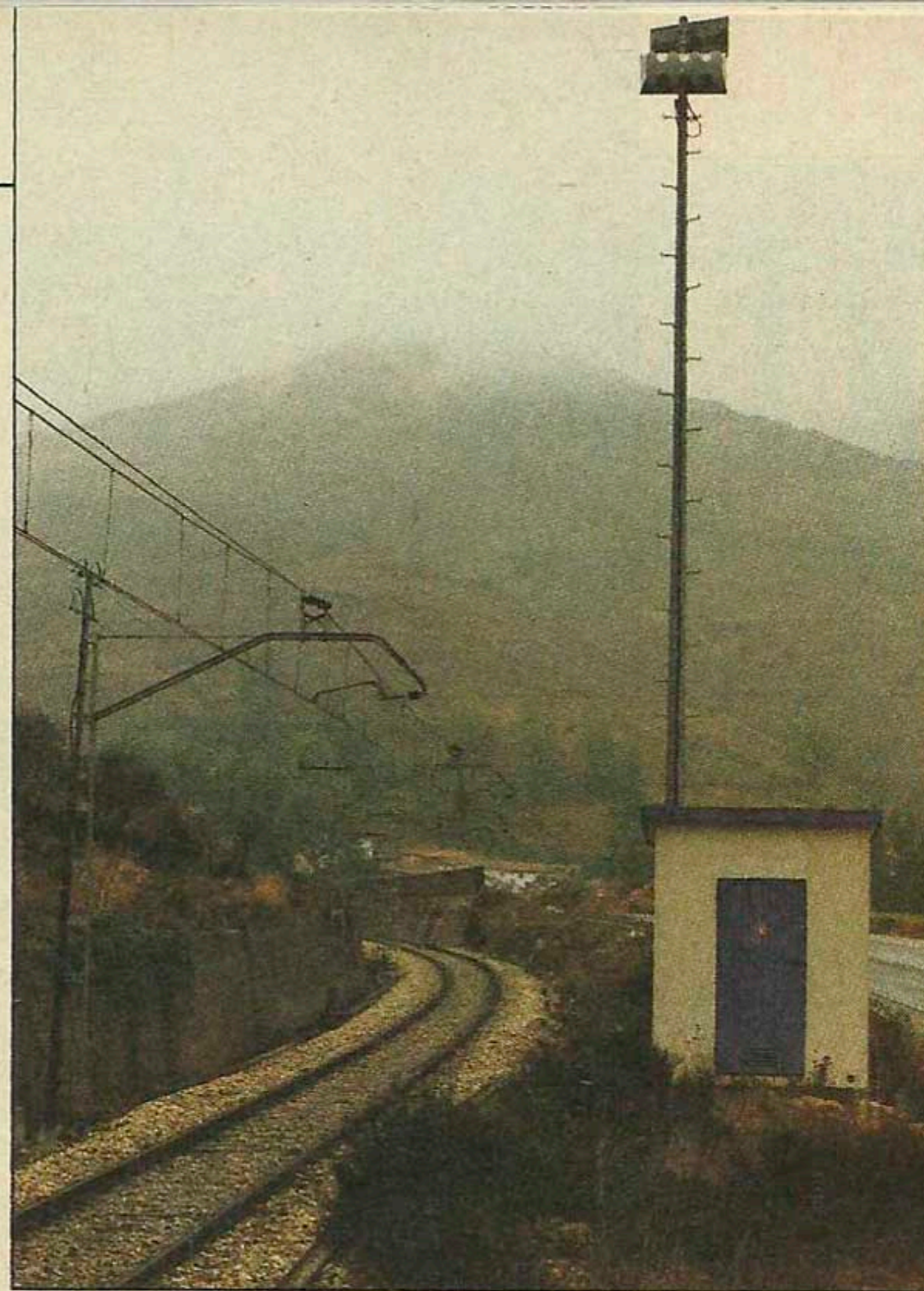
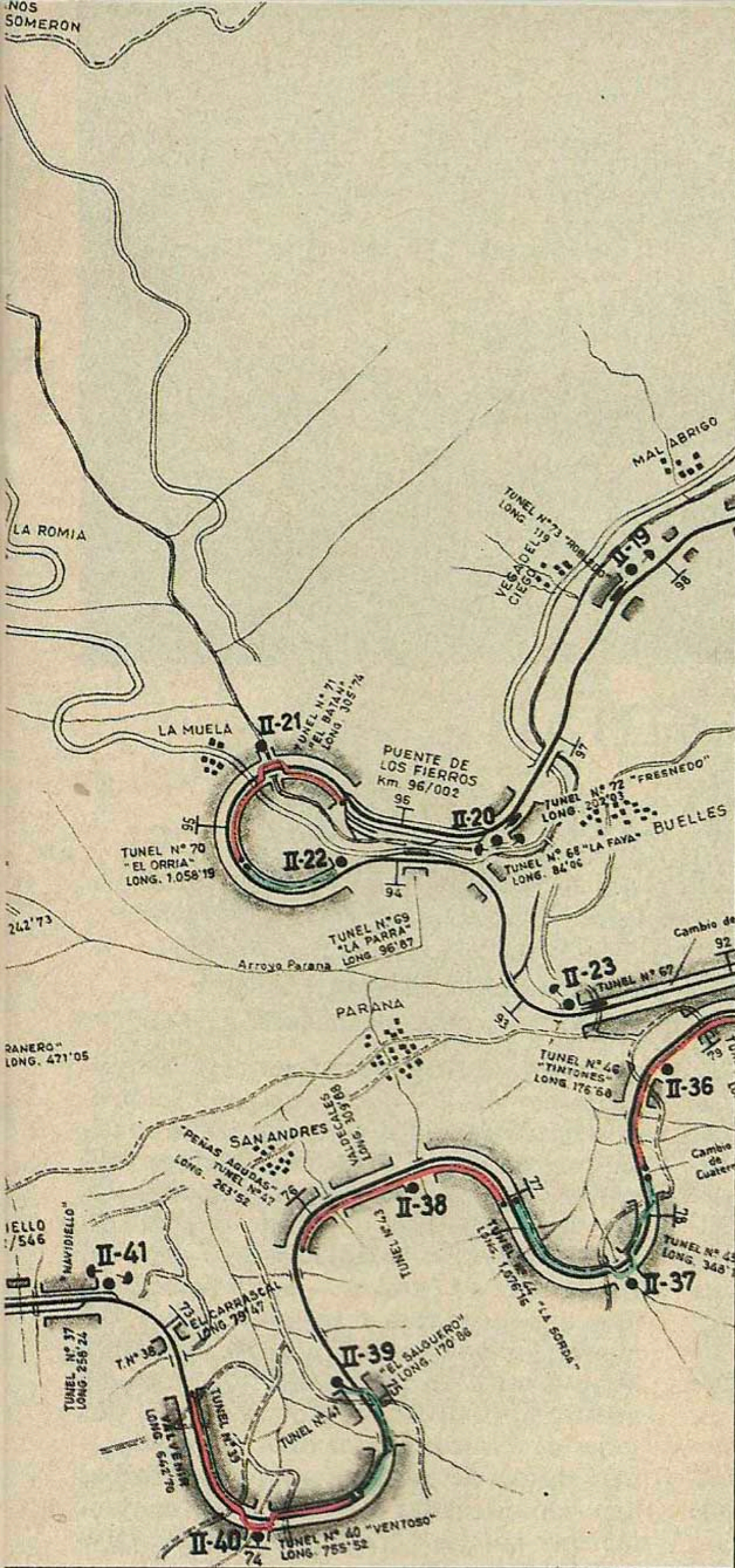
Con el sistema tren/tierra, AEG puso punto final al aislamiento de los maquinistas en su trabajo cotidiano en países como Alemania, Austria, Inglaterra, Yugoslavia e Indonesia, optimizando así la explotación del material móvil y a la vez aumentando la seguridad del tráfico en estas redes, al igual que como ahora con el contrato con Renfe le ha tocado a los ferrocarriles en España.

La única manera de parar un tren, que se acerca a toda velocidad a una incidencia en la vía, hasta hace poco era el aviso por un guardavía, que corría al encuentro de este tren con una bandera o una linterna roja. Si por mala suerte coincidía que en el tramo afectado no había personal cualificado



AEG suministra a administraciones ferroviarias

- Subestaciones rectificadoras de potencia, fijas y móviles.
- Equipos de telemando y telecontrol para subestaciones.
- Convertidor de tensión tanto rotativos (grupo motor/generador) como estáticos (con tiristores).
- Equipos de generación y maniobra para calefacción eléctrica en locomotoras y unidades de tren.
- Equipos de control de tracción y frenado (convencional, chopper y trifásica).
- Canceladoras electrónicas de billeteaje (en base a microprocesadores).
- Expedición de billeteaje (sistema AFAB).
- Sistema de comunicación tren/tierra (equipos para puesto central, puestos fijos y puestos móviles).



Con la implantación del sistema tren/tierra, Renfe se pone a la misma altura que otras administraciones ferroviarias en Europa

Un puesto fijo, ubicado en una caseta de hormigón con un mástil de antena de 20 metros de altura en las montañas del trayecto que traspasa el puerto de Pajares, en Asturias.

de Renfe, un probable accidente era inevitable.

Rápida transmisión

A partir de ahora, con el sistema tren/tierra, se puede advertir al maquinista de este tren, bien por una llamada telefónica, o bien por medio de un mensaje codificado, que tarda milisegundos en transmitirse, de la anomalía que interfiera en su camino.

Pero eso no es todo; el puesto central puede dar informaciones directamente vía radio a los viajeros a través de la megafonía propia del tren, para informarles, por ejemplo, de horarios, enlaces, noticias interesantes, etcétera.

Todo el proceso de exploración, sintonización y conmutación, es decir, la elección de la frecuencia más adecuada, se realiza automáticamente sin intervención humana, tanto por parte del maquinista como del personal del puesto central.

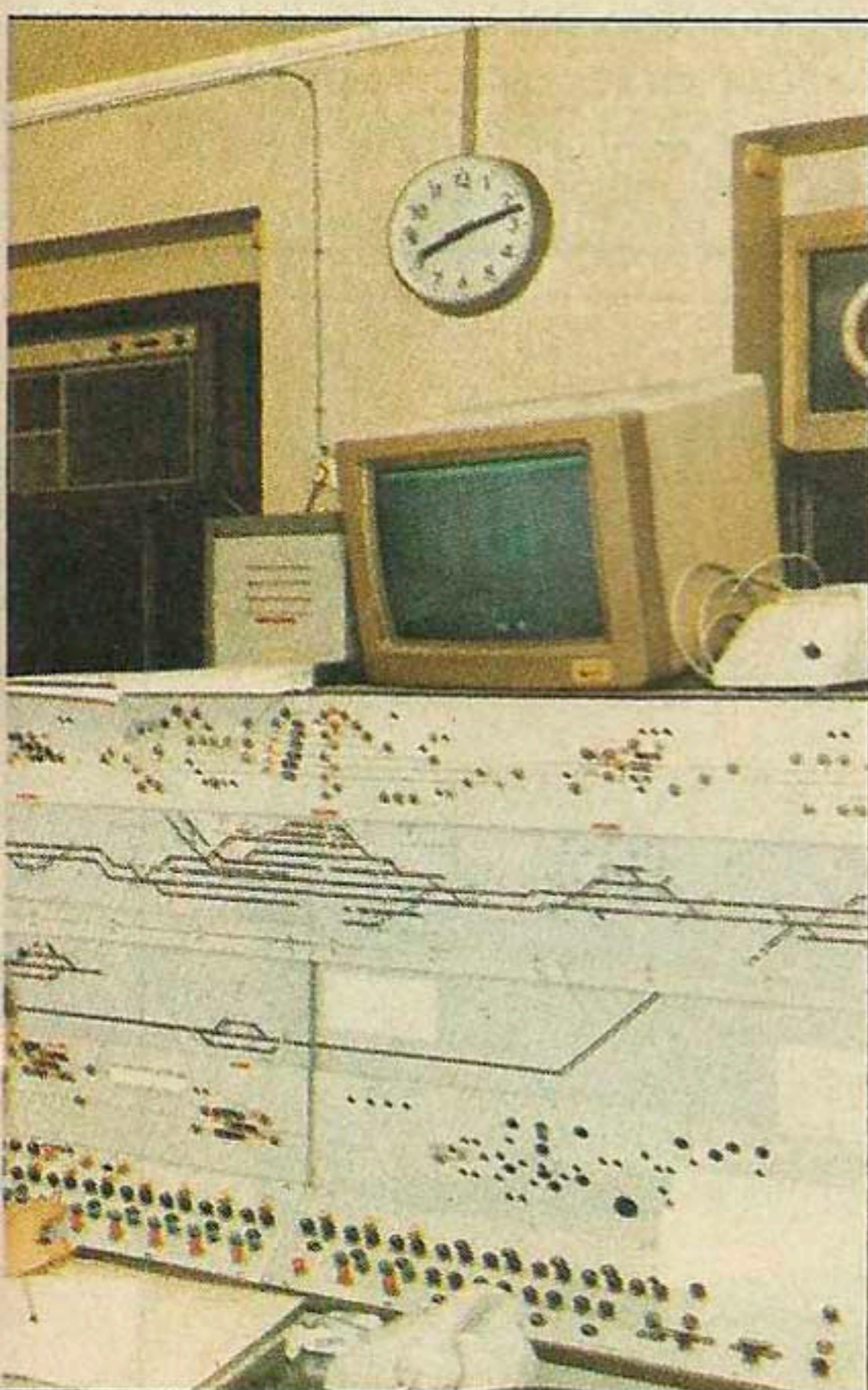
En el puesto central quedan registradas todas las llamadas por orden cronológico.

El personal del puesto central puede dirigirse a cada tren individualmente de forma selectiva y secreta sin perturbar el resto del servicio o dar instrucciones generales que afectan a todos los trenes que se encuentran en el recorrido.

Con la implantación del sistema tren/tierra, Renfe se pone a la misma altura que otras administraciones ferroviarias en Europa, en previsión del futuro de un medio de transporte que recupera día a día sus atractivos con un servicio al pasajero que carece de los atascos en las carreteras o los traslados y largas esperas en los aeropuertos.

Con el sistema tren/tierra de AEG a bordo de los trenes de Renfe, mejora también el servicio a los usuarios del ferrocarril.

Un maquinista en una cabina de una moderna locomotora tipo 251 comunicando con el puesto central. La consola que maneja contiene un teclado para programar y enviar mensajes codificados.



Central que suministró AEG para el puesto de mando en Oviedo. En las dos pantallas están registradas y controladas por dos ordenadores todas las llamadas de los trenes que circulan en el trayecto, cada uno diferenciado por su número de identificación.

**AEG Telecomunicaciones - Príncipe de Vergara, 112
Teléfono 262 76 00 - 28002 MADRID**

AEG

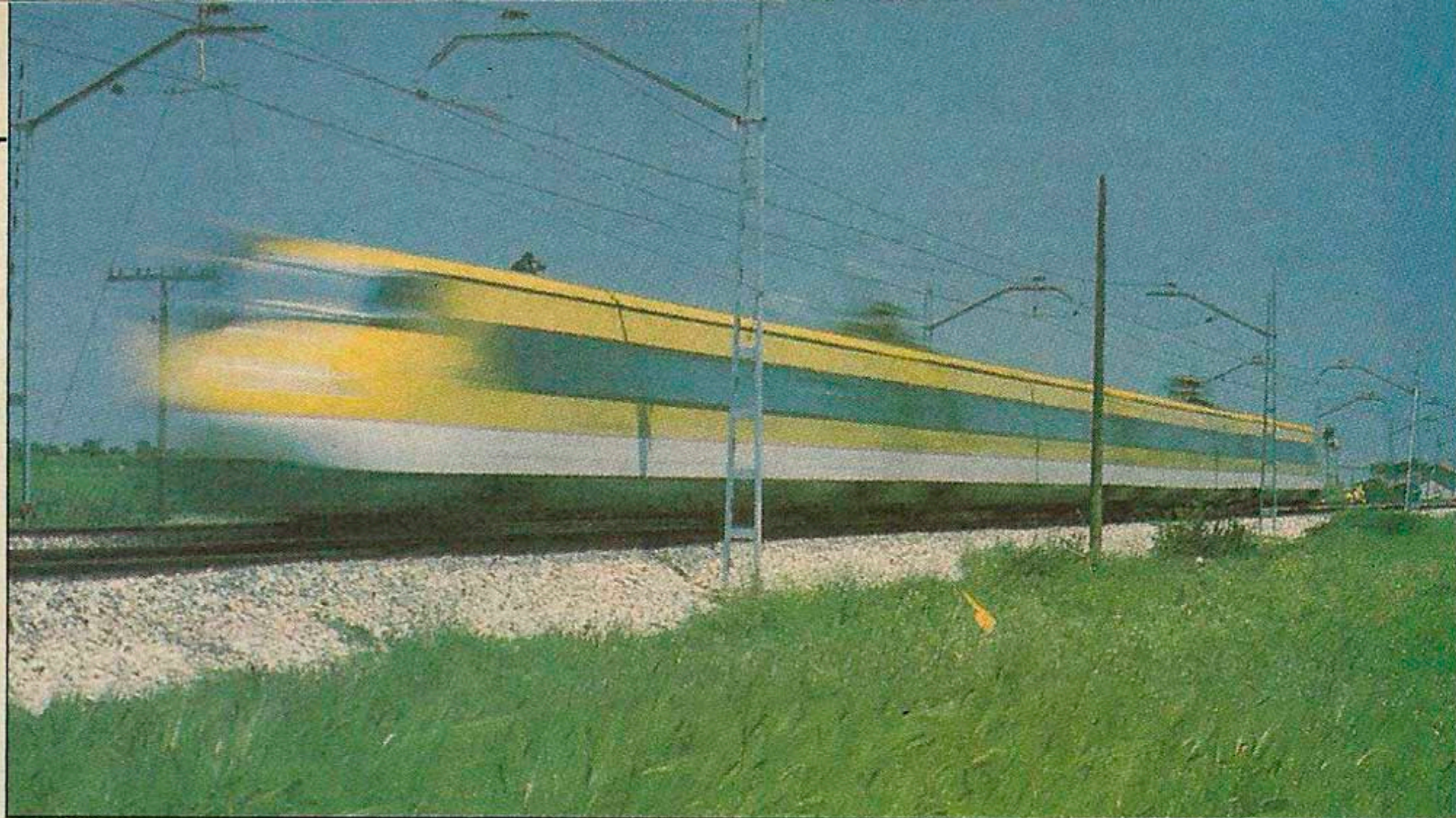
En la segunda serie de ensayos previstos se alcanzó esta velocidad límite, de la que no se consideró necesario pasar.

NO obstante conviene hacer una aclaración importante. Con este hecho, aunque así lo hayamos dejado indicado, no se trataba en realidad de «batir un récord», sino de realizar unos ensayos para comprobar la interacción pantógrafo-catenaria, cuyo resultado fue el registro apuntado. Los técnicos de Renfe quedaron satisfechos de las pruebas y del comportamiento de los diversos elementos sometidos a ellas.

Un testigo presencial, Alberto García Álvarez, narra con detalle las incidencias del acontecimiento; fueron publicadas en el número 3 de la revista «Trenes» en un informe que transcribimos casi en su totalidad:

«El trayecto en que desarrollaron los ensayos de veintitrés kilómetros es prácticamente recto (sólo tiene una curva de dos mil metros de radio en un punto intermedio). La catenaria («Comba») es, naturalmente, compensada y fue montada a finales de los años setenta. Ni en la catenaria ni en la vía se realizó ninguna adaptación especial. Puede destacarse que no fue tampoco modificado en absoluto el electrotrén basculante (salvo, claro está, el cambio de los pantógrafos entre la primera y segunda serie de los ensayos).»

«Para conseguir la velocidad superior a ochenta —seguimos con Alberto García Álvarez— en las *pasadas* en que se ensayaba esta gama de velocidades, la salida se realizaba desde Socuéllamos, para pasar por Villarrobledo a ciento cuarenta kilómetros/hora (máxima permitida por los cambios), y a continuación aumentar la velocidad e iniciar el frenado en el primer cartelón de la señal avanzada de Minaya. Para circular en este tramo a velocidad superior a la habitualmente autorizada de ciento sesenta kilómetros/hora, se había previsto por la Delegación de Instalaciones Fijas que



¡206 km/h., una velocidad impensable...!

El 6 de mayo de 1987, a las 12,28 horas, en el kilómetro 221 de la línea de ferrocarril Madrid-Alicante se produjo un hecho que, en la evolución de los trenes españoles, hizo historia: el electrotrén basculante 443-001 consiguió los 206 km/h., con lo que estableció la mejor marca de velocidad ferroviaria en España con tracción eléctrica.

todos los pasos a nivel estuvieran cubiertos, para lo cual, previamente a las pruebas, fueron dotados de cadenas, casetas y teléfonos. En un punto intermedio del recorrido se habían instalado cámaras de vídeo para registrar el movimiento del pantógrafo. Igualmente, una cámara de vídeo, situada sobre el techo del electrotrén, grababa un primer plano del pantógrafo.

La primera serie de ensayos se realizó con un tipo de pantógrafo, y se desarrolló entre los días veintiocho y treinta de abril. En esta serie se realizaron pruebas a ciento setenta, ciento ochenta, ciento noventa y doscientos kilómetros/hora, alcanzándose en la última los doscientos tres kilómetros/hora. Al ir aumentando progresivamente la velocidad, se iba comprobando, con los aparatos de registro dinámico, que los márgenes de seguridad estaban dentro de los límites aceptables. Ello hizo posible que en la se-

gunda serie (con un nuevo pantógrafo) se alcanzasen ya los doscientos seis kilómetros/hora, velocidad de la que no se consideró necesario pasar (debido fundamentalmente al estado de la vía), ya que no era imprescindible para el objeto de la prueba.»

Esta marca se consiguió dentro de la segunda serie de ensayos —como hemos visto— que se realizaban en este trayecto, como con gran objetividad nos ha contado Alberto García Álvarez. «A la vez, comenta nuestro informador, se probaron en las dos series de ensayos sendos tipos de pantógrafos, siendo de destacar que estas pruebas han sido diseñadas y aprovechadas conjuntamente por las Direcciones de Material y de Ingeniería y Equipamiento de Instalaciones Fijas (con el apoyo del laboratorio central) para avanzar en los estudios previos al aumento de velocidad por encima de los ciento sesenta kilómetros/hora.



TECNICA Y EXPERIENCIA AL
SERVICIO DE LA OBRA PUBLICA

CENTRAL: Passeig Torras i Bages, 70-72
08030 BARCELONA
TELEFONO 345 34 12
DELEGACIONES
MADRID • SEVILLA • VALENCIA • LEON

OBRAS Y CONTRATAS JAVIER GUINOVART, S. A.
ELECTRIFICACIONES Y MONTAJES GUINOVART, S. A.
FERROCIVIL, S. A.



FERROCARRILES



Hacemos Buenas Obras

* Via Férrea Orense-Lalin.
Construida para RENFE

Obras de calidad como la modernización de las líneas férreas españolas. Un trabajo bien hecho. Al servicio de los ciudadanos. Al servicio de todos. La suma de muchos esfuerzos. Entre ellos los de Agromán. Una empresa que construye, desde el prestigio y la experiencia algunas de las vías férreas, nudos de enlace y estaciones de ferrocarril más avanzados de España. En Agroman hacemos buenas obras.

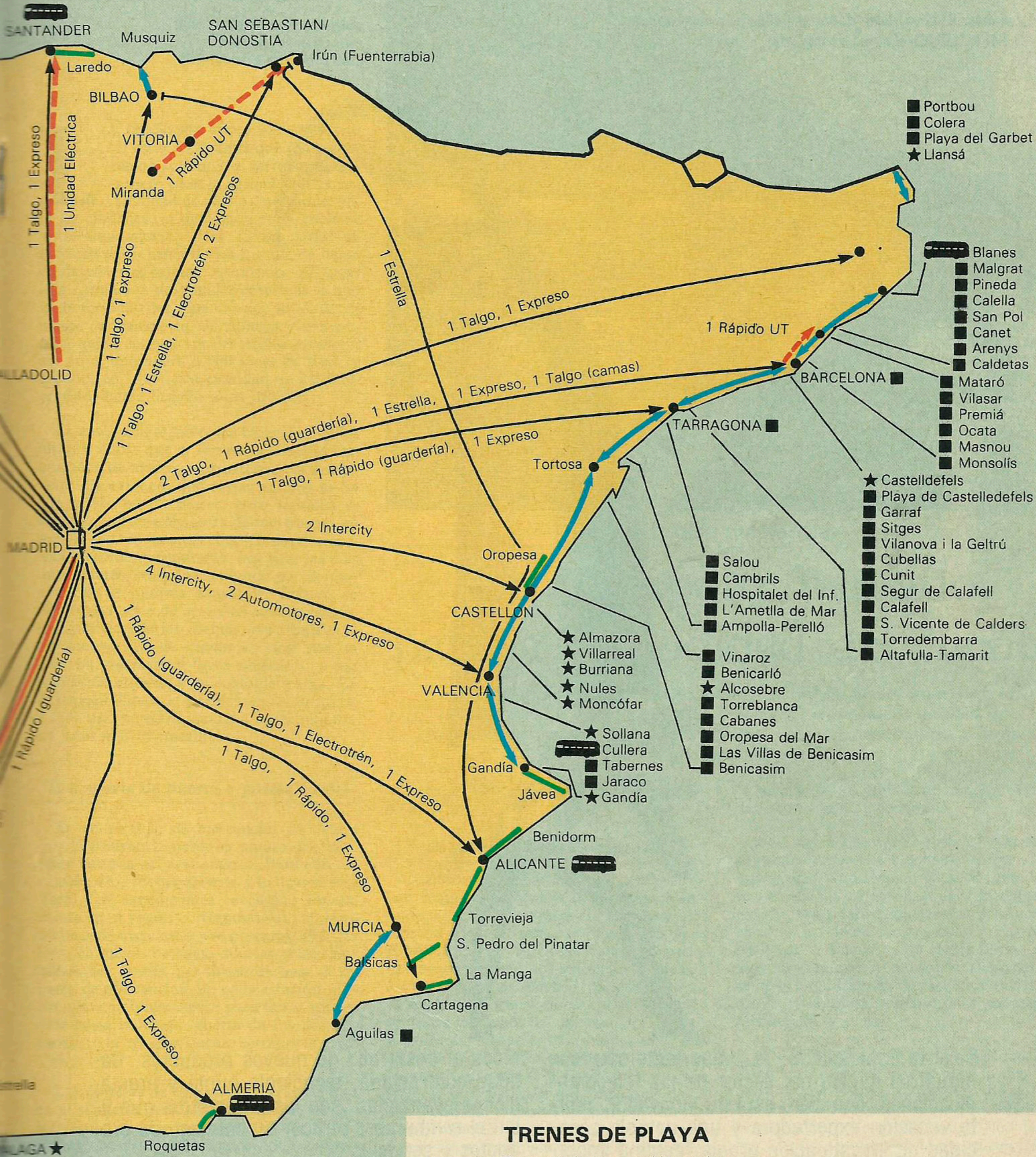


AGROMAN

¡AHORA!

A LA PLAYA EN TREN





TRENES DE PLAYA

- Trenes de largo recorrido regulares.
- Trenes especiales para playas. (No diario)
- ↔ Servicios regulares de cercanías que atienden a las playas.
- Servicio especial de autobús combinado con los trenes.
- Estaciones desde las que se puede ir andando a la playa (menos de 1 km.).
- ★ Estaciones que dan servicio a una playa situada a más de 1 km.
- Estaciones que dan servicio a una playa en combinación con autobús urbano.

- Los Alamos
- La Colina
- Torremolinos
- El Pinillo
- Montemar Alto
- ★ Arroyo de la Miel
- Benalmádena
- Carvajal
- Torreblanca
- Los Boliches
- Fuengirola


Los dioses de la mitología clásica confiaban sus comunicaciones
a MERCURIO, el mensajero más veloz, el más eficaz, el más fiable.



Telettra Española, S. A., importante empresa industrial dentro del sector de las telecomunicaciones, con claro espíritu innovador, fuerte vocación exportadora y una notable capacidad de investigación propia, destina importantes recursos económicos, humanos y téc-

nicos al desarrollo de nuevos productos. Calidad contrastada, tecnología punta y prestaciones avanzadas, son los parámetros que fijan el rumbo para ofrecer su catálogo de productos y servicios.

Telettra Española ya piensa en los años 2000.

 **telettra** española s.a.

C/ Raimundo Fernández Villaverde, n.º 65. 28003 Madrid.
Tel. 456 30 93. Télex 22485. Fax 456 24 15

Una curiosa y paradójica escena, un tren que transporta automóviles.

LA revolución de los transportes en el siglo XIX, en la que tanto protagonismo tuvo el ferrocarril, significó: para la agricultura, la posibilidad de nuevos mercados; para las ciudades, la limitación en la crisis de aprovisionamiento; para la industria, su concentración cerca de los puntos de llegada de materias primas. Asimismo, dio lugar a la formación de grandes empresas, como la de ferrocarriles. Fue el tren, sin duda, el medio de transporte, de viajeros y mercancías, quien conoció un desarrollo prodigioso: en el año 1850, 3.500 kms. en todo el mundo; en 1914, esta cantidad de kms. recorridos había llegado a los 100.000.

La evolución tecnológica ha hecho, en los últimos años, que el ferrocarril cuente con una serie de medios y características de alto nivel. Es evidente que viajar en tren se ha convertido en un placer, pero también es evidente que el transporte de mercancías en tren se efectúa en unas condiciones de seguridad, rapidez y economía, por citar las más importantes, como hace tiempo parecía impensable se pudiera conseguir. Existen en Renfe una serie de servicios seleccionados, a disposición de los clientes, para transportar mercancías de *cualquier tipo* con la *máxima urgencia*, si fuera necesario, y con soluciones eficaces para cualquier carga. En la imposibilidad de pormenorizar en todos y cada uno de ellos, vamos a hacer referencia a los más interesantes.

Transporte de puerta a puerta (Tide)

Es un servicio de mercancías de detalle que la transporta desde la puerta del remitente hasta la del destinatario. Para ello, un camión *Tide* recoge el envío y lo lleva al tren *Tide*. Las expediciones se cargan rápidamente en el vagón correspondiente al destino de cada mercancía y se precinta. *Tide* enlaza, en menos de cinco días las veinticinco estaciones centro que sirven de base al reparto de mercancías. En cada estación, una flota de camiones espera para llevar los envíos hasta la misma puerta de sus destinatarios, con lo que queda cerrado el ciclo *Tide*.

Las ventajas de este servicio se concretan en el siguiente resumen: *Seguridad*, en doble vertiente: de la regularidad del envío, de fechas y horarios establecidos y de transporte propiamente dicho, ya que las mercancías viajan en vagones precintados. *Rapidez*, porque la mercancía viaja en tren, transporte que no está sujeto a los atascos de tráfico. *Economía*, porque *Tide* ofrece una alternativa para el transporte de mercancías de detalle de amplio interés económico por medio de tarjeta de crédito Renfe, para realizar los pagos en el momento más adecuado a su tesorería. *Puntos de venta*, más de mil poblaciones en todo el país y dos mil



Servicio de mercancías

Un transporte pensado para la comodidad del cliente

En cualquier tratado socioeconómico se señala que el transporte es una actividad a través de la cual se consigue aumentar la utilidad de ciertos bienes, al trasladarlos de lugares en los que tienen pocos a otros en los que tienen muchos.

más en colaboración con otros transportistas.

Paquetes urgentes y especiales

Cuando el paquete o la mercancía a enviar requiere la máxima urgencia de transporte, y si lo que se necesita es un servicio especial y garantizado, se puede utilizar el *Especial Exprés*. El envío viajará en trenes nocturnos más rápidos y directos, o bien en los trenes rápidos diurnos (paquetedía), para llegar a destino en pocas horas. También se utiliza en trenes de viajeros.

Entre sus características especiales, este servicio ofrece diferentes modalidades de facturación: estación a estación (el servicio más rápido). Estación a domicilio de destino. Domicilio a destino. Domicilio a estación de destino. La facturación es la correspondiente a la modalidad que se elige y debe hacerse, en todos los casos, a porte pagado.

También merecen destacarse otras dos singularidades: a) su alta frecuencia, para lo que cuenta con más de cien trenes diarios (nocturnos y/o diurnos) en toda la extensa red ferroviaria del país y b) transporte de todo tipo de envíos y mercancías, desde un paquete con impresos o una caja de flores hasta un repuesto de automóvil, libros, medicinas, etcétera. Naturalmente no hace fal-

ta señalar las ya sabidas de rapidez, seguridad, comunidad y economía.

Si se desea que un paquete o mercancía vaya por la vía rápida debe recurrirse a *Paquexpres*. Es un sistema cómodo, rápido y seguro. Es un tráfico nacional e internacional (Europa) para paquetes con prisas, que en un plazo de cuarenta y ocho horas puede llegar a manos de su destinatario, por muy largo que sea el recorrido, siempre que se dé la circunstancia que las localidades de origen y de destino estén unidas por trenes directos de viajeros.

Este servicio, capaz para 1.000 destinos diferentes, ofrece a los usuarios la más extensa red de transporte del país. En el tráfico europeo, Paquexpres Internacional extiende su radio de acción hasta 8.000 destinos. Su elevada frecuencia de transporte es consecuencia de que Paquexpres dispone de más de doscientos trenes nacionales, que circulan cada día, y 3.000 trenes en el tráfico europeo.

Aunque este servicio admite envíos desde cualquier localidad donde exista estación de viajeros Renfe, el servicio nacional complementario de recogida y entrega a domicilio

Sigue en la pág. siguiente

Práctica grúa de avanzada tecnología, imprescindible para la instalación de contenedores.

Viene de la pág. anterior

se realiza, únicamente, en las 220 poblaciones más importantes.

Contenedores

El contenedor puede utilizarse en uno o más medios de transporte (ferrocarril-avión-barco-carretera) sin rupturas de carga, con la mercancía ordenada y protegida por el usuario, pudiendo regular su capacidad de almacenaje, eliminando gastos accesorios y tiempos muertos.

Además del servicio convencional de transporte de contenedores o cajas móviles, Renfe dispone de un servicio de trenes expresos de contenedores —TECO— que unen directamente las estaciones de contenedores existentes en España dentro de unas normas de horario fijo y alta velocidad comercial.

Las ventajas de este medio de transporte son evidentes: elimina las rupturas de carga, permitiendo efectuar un transporte integral puerta a puerta; es un sólo bulto, con lo que se simplifican las operaciones de transbordo; el estar herméticamente cerrados protege la carga durante todo el trayecto; puede utilizarse como pequeño almacén; su estandarización le permite viajar en cualquier medio por todos los lugares del mundo.

Otros servicios

Como ya hemos señalado anteriormente, sería prolijo comentar todos y cada uno de los servicios de mercancías, con sus ventajas y características, que tiene establecidos Renfe para su transporte. Las especiales prestaciones del ferrocarril, el desarrollo tecnológico y la experiencia de muchos años convierte al ferrocarril en el medio idóneo para mercancías de todas las peculiaridades y materias: *productos siderúrgicos; cereales, granos y harinas; productos químicos* y un largo etcétera cuenta con un parque de vagones, acondicionados para estas mercancías, complementados con redes de distribución que permiten llevar la carga desde la estación más próxima al destino definitivo o, por el contrario, desde el origen hasta la estación de embarque, utilizando medios de transbordo de camión a vagón adecuados a cada tipo de producto.

Una estudiada normativa permite aplicar controles de seguridad en el transporte de las llamadas *mercancías peligrosas*, del que se ocupa directamente la Dirección de Protección Civil de Renfe. La normativa establecida para este transporte es, seguramente, la más adelantada de Europa.

Máxima actualidad

La importancia del tráfico de mercancías en España se pone de manifiesto a través de algunas cifras, por ejemplo: durante el año

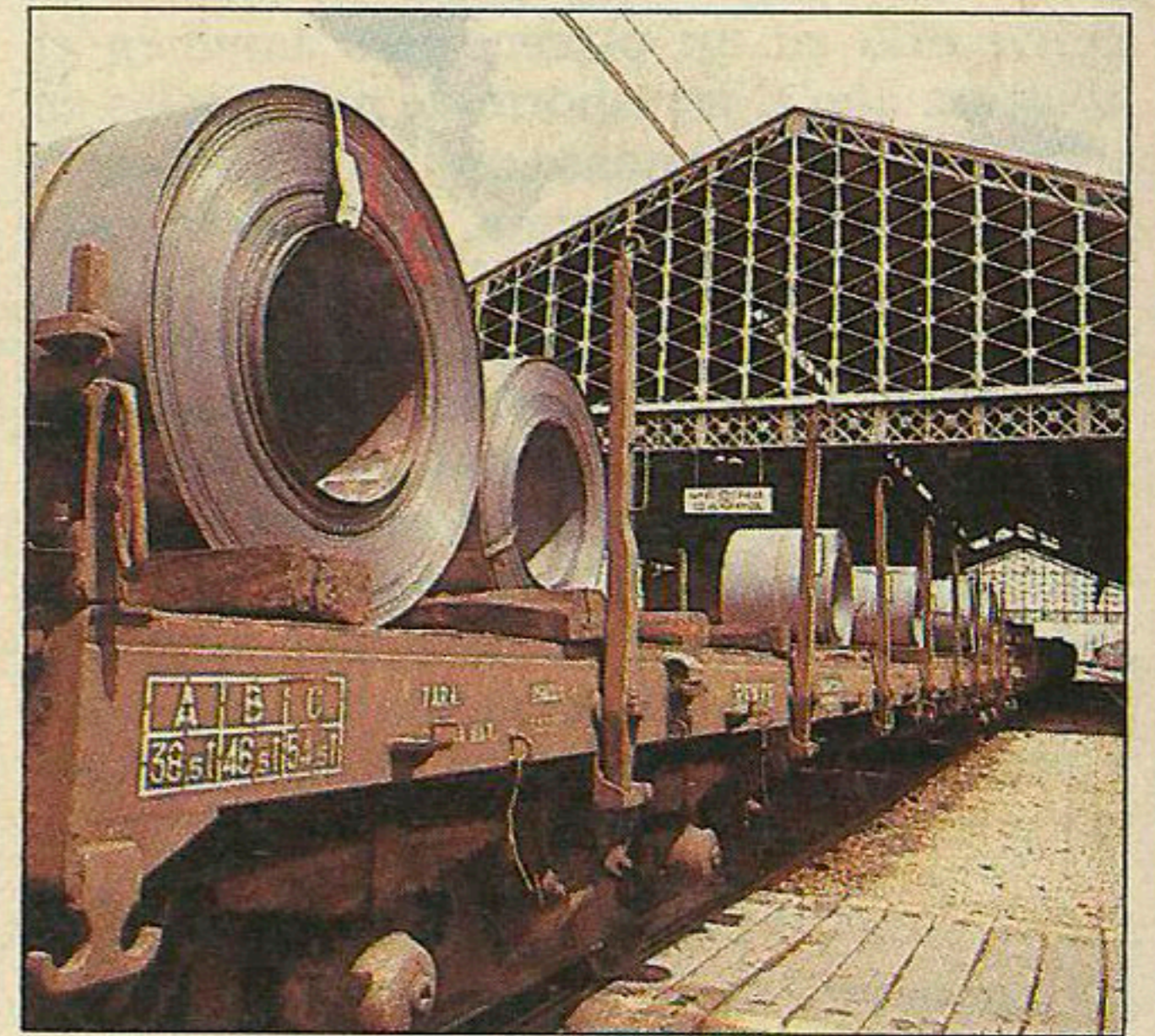


Moderno transporte móvil, de gran seguridad, que permite, con su capacidad, facilitar la carga.

1986 alcanzó la cifra de *14.101 millones* de toneladas-kilómetro; las toneladas-kilómetros, transportadas en vagón completo, durante el mismo año, fueron *8.233 millones*, cifras ambas altamente significativas.

El pasado mes de abril comenzará a operar en Madrid la terminal de cargas de Ráil Port Valencia, S. A., sociedad de capital mixto constituida recientemente, en la que intervienen el Puerto Autónomo de Valencia, Renfe, la empresa concesionaria de la terminal de contenedores del Puerto de Valencia, así como los consignatarios y estibadores que operan en Valencia. El objeto de esta sociedad es la instalación en Madrid de una terminal de recepción y distribución de cargas que hayan sido desembarcadas o vayan a ser embarcadas en el Puerto de Valencia. Esta nueva terminal madrileña estará unida al Grao valenciano mediante un servicio regular y directo por ferrocarril.

Los ferrocarriles transportan toda clase de materiales y maquinaria.



Instalaciones comerciales y estaciones de mercancías

Durante 1986 se pusieron en servicio las siguientes instalaciones comerciales de mercancías:

- Estación de mercancías de Noain (Navarra).
- Nuevas terminales de contenedores de Linares, Baeza, Mérida y El Puerto de Santa María.
- Edificios de aduana en Granada y Gallur.
- Nuevos locales para Paquexpres en Córdoba.
- Ampliación del local de Paquexpres en Donostia (San Sebastián).
- Acondicionamientos y ampliaciones de las instalaciones para vagón completo en Lebrija, Lora del Río, Algeciras, Calamonte, Guareña, Villanueva de la Serena, Cañaveral, Blanes, Benifayó Pozo Cañada y Alquerías Santomera.
- Playas de contenedores en Cartagena y Santiago de Compostela.
- Al finalizar el año se encontraban en curso, en esta materia, las siguientes obras:
 - Estaciones de mercancías en Murcia, Zaragoza, Los Prados y San Roque.
 - Terminales de contenedores de Pla de Vilanova (Lleida), Tarragona, La Coruña, Tejares (Salamanca).
 - Estaciones centro de Oviedo y Murcia.
 - Rehabilitación del ramal al Puerto de Sagunto y nuevos ramales de acceso al Puerto de Almería y a la Isla Verde (Algeciras).
 - Nuevo local para Paquexpres en Mataró.
 - Acondicionamiento y ampliación de instalaciones para vagón completo en Guadiana del Caudillo, Montijo, Zuera, Almazora, Teruel, Granollers y Tarragona.

STANDARD Eléctrica, primera industria española de telecomunicaciones y electrónica, viene contribuyendo tradicionalmente al desarrollo y modernización de las comunicaciones de Renfe. La colaboración de ambas compañías ha dado como resultado proyectos tecnológicos que pueden calificarse de hitos a nivel internacional. Así, Standard desarrolló e instaló para Renfe, en 1981, el primer sistema comercial español de transmisión por fibra óptica y, en la actualidad, trabaja en el desarrollo e instalación del sistema de comunicaciones tren-tierra, que aumenta la seguridad en la Red de Ferrocarriles Españoles.

Sistema de comunicaciones tren-tierra

El sistema de comunicaciones tren-tierra, que permite optimizar la explotación del material móvil, a la vez que, como decíamos, colabora a aumentar la seguridad en el tráfico de la Red, ha sido desarrollado por Standard Eléctrica de acuerdo a las especificaciones técnicas de Renfe.

El contrato firmado por ésta con Standard Eléctrica prevé la implantación del sistema en 3.000 kilómetros de la Red. Hasta el momento, se han puesto 1.012 kilómetros y se espera que, de forma escalonada, el sistema se incorpore a los casi dos mil kilómetros restantes antes de un año.

El sistema tren-tierra establece un enlace radiotelefónico permanente entre un puesto central de mando y cualquier tren, a lo largo de todo un recorrido, incluso dentro de túneles. La comunicación se realiza mediante una red de puestos fijos que se sitúan estratégicamente al lado de la vía y que están unidos entre sí mediante un cable telefónico.

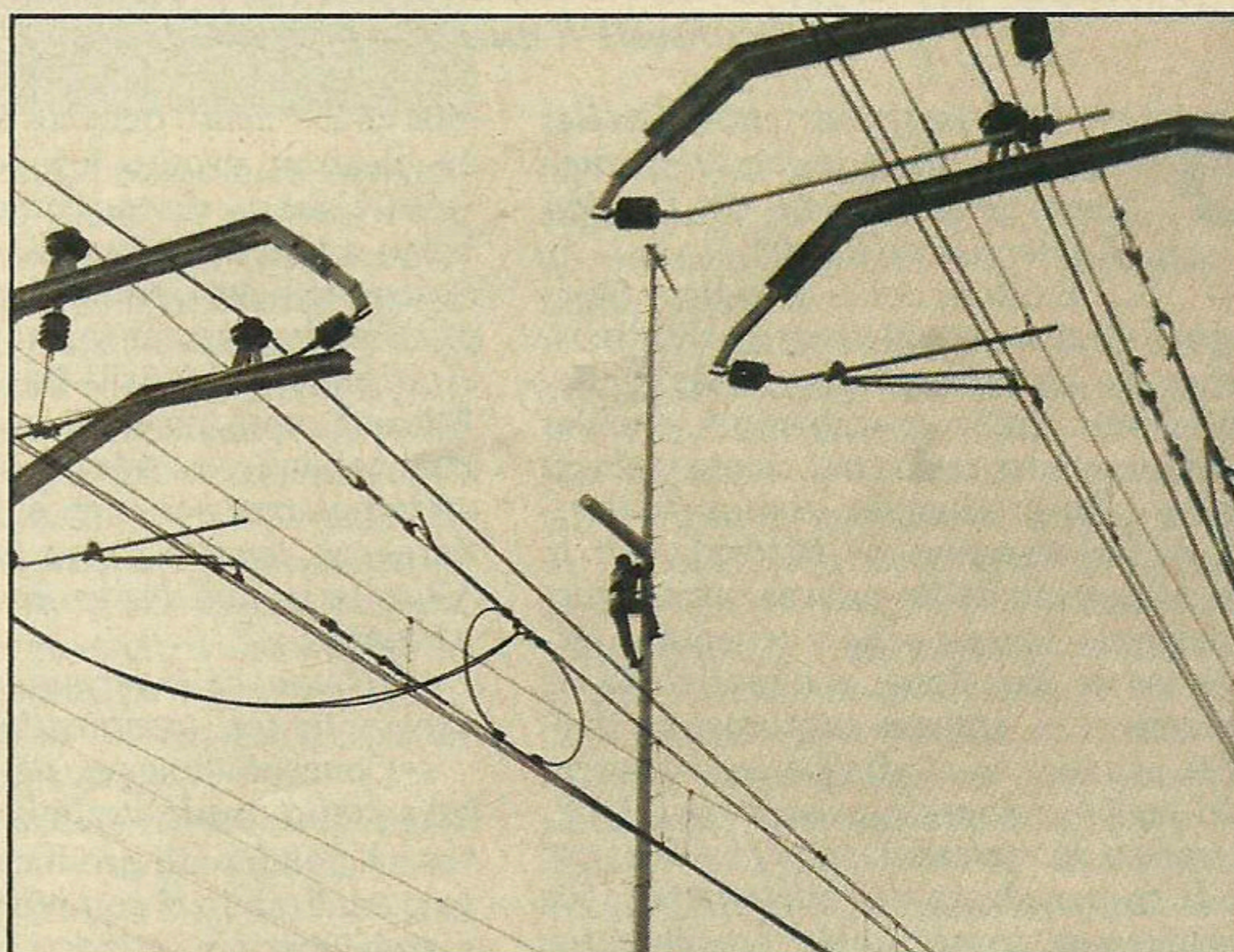
El puesto central emite señales a través de los puestos fijos, mediante tres frecuencias consecutivas. El móvil explora éstas y las sintoniza automáticamente. En la otra dirección, los puestos fijos seleccionan automáticamente la señal útil más adecuada.

Las comunicaciones se inician mediante el envío de mensajes codificados que aseguran la fluidez de las transmisiones y posibilitan la interlocución selectiva y secreta. Todo el proceso de exploración, sintonización y conmutación se realiza automáticamente sin necesidad de que intervengan el maquinista o el personal del puesto de mando. En caso de necesidad, cualquier maquinista, puede transmitir una señal de alerta que tiene carácter prioritario.

El puesto central puede dar información directamente a los viajeros, a través de la megafonía del propio tren. Incluso, en casos de necesidad, es posible establecer a través del puesto de mando comunicación con cualquier teléfono de la red propia de Renfe, o de la red pública.



Puesto fijo con su mástil y antena correspondiente.



Detalle de trabajos de instalación de antenas en mástil de puesto fijo.

Pionera en sistemas ópticos, trabaja en el proyecto tren-tierra

Standard Eléctrica, contribución al desarrollo de las comunicaciones de Renfe

El Plan de Transporte Ferroviario contempla una serie de acciones encaminadas a dar eficaz respuesta a las demandas de modernización de servicios. En este sentido, las comunicaciones contribuyen a facilitar un mejor y más rápido control de tráfico ferroviario. Standard Eléctrica viene trabajando, desde hace años, en atender las necesidades que Renfe tiene en este campo.

Pionera en la introducción de sistemas ópticos

Como decíamos, Standard Eléctrica, en colaboración con Renfe, introdujo en España el primer sistema de transmisión por fibra óptica. Este sistema une las estaciones madrileñas de Atocha y Chamartín. La compañía es en la actualidad uno de los principales soportes tecnológicos de Renfe en el campo de la comunicación, concretamente en la introducción de sistemas por fibra óptica y digitales.

Uno de los principales proyectos que

Standard está llevando a cabo para Renfe es el suministro de un sistema de transmisión óptica entre las estaciones de Atocha-Delicias, Príncipe Pío, Pinar de las Rozas y Chamartín. Este sistema, que incluye terminales ópticos, equipos multiplex y cables de fibra óptica, permitirá la transmisión a la velocidad de 34 Mbits de 480 canales telefónicos.

Además, la compañía suministra a Renfe centrales telefónicas nodales y centrales telefónicas con y sin conexión a la red telefónica urbana, así como diferentes tipos de cables de comunicaciones, desde los interurbanos-coaxiales, autosportados, radiantes, etcétera, hasta los de fibra óptica. Asimismo, Standard viene suministrando a Renfe sistemas multicanales por línea aérea y por cable, equipos terminales multiplex —analógicos y digitales— y ópticos, además de sistemas de radio y modems para transmisión de datos. Destacar, por último, que Standard también suministra a Renfe terminales telefónicos y teleinformáticos.

Prioridad de Renfe: Ampliar con urgencia y en la medida de lo posible la estructura viaria del país.

José María Isla Sánchez: Director de Gestión Comercial

Espectaculares avances en la modernización de los trenes

En la Dirección General de Renfe se originan una gran parte de las líneas maestras que, cuando se hacen realidad, constituyen, de alguna manera, el desarrollo de la red ferroviaria española. Para obtener una información exhaustiva de esta problemática, más bien de esta inquietud de progreso, rogamos a José María Isla Sánchez, director de Gestión Comercial de Renfe, licenciado en Derecho y Dirección de Empresas, que conteste a nuestras preguntas:

PARA los próximos años, ¿cuáles son los objetivos que se ha marcado la Dirección de Gestión Comercial de Renfe?

Existen, como es lógico, objetivos cuantitativos y objetivos cualitativos.

Respecto a los primeros, las líneas fundamentales son: unos crecimientos anuales acumulativos entre el dos por ciento y el tres por ciento. Se producirán «saltos» importantes en las cercanías de Madrid, con la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras entre el ochenta y ocho y ochenta y nueve, y en las de Barcelona, con motivo de las Olimpiadas. Las grandes rupturas, no obstante, se producirán conforme se vayan realizando las inversiones previstas en el PTF.

En tráfico de mercancías, hay tráficos como el de contenedores y paquetería para los que prevemos importantes crecimientos (próximos al diez por ciento anual en contenedores). El transporte en vagón completo tiende a estabilizarse, dado que los productos típicos de ese tráfico va disminuyendo en todo el mundo, con pocas excepciones. Especial importancia tiene tráfico internacional, en el que estamos obteniendo importantes crecimientos y esperamos continuar con ellos.

Si hablamos de objetivos cualitativos, seguimos concentrando todo nuestro esfuerzo en adaptarnos progresivamente a lo que el mercado demande y a dar el mejor servicio a nuestros clientes.

—¿Puede establecerme una comparación entre los trenes españoles y los europeos, en cuanto a niveles de precio, comodidad y servicios?

—Los precios en los distintos países van paralelos a los niveles de renta con pequeñas modificaciones, y son comparativamente más caros en otros países que en España.

Se ha hecho un tremendo esfuerzo poniendo a disposición de nuestros clientes material climatizado en los rápidos y expresos, lo que supone una mejora notable, pues en gran parte es de nueva construcción.

Junto a eso se están produciendo espectaculares avances en la velocidad de los trenes (del límite de ciento cuarenta kms/h., en que hemos estado varios años, hemos pasado en muchos tramos a los ciento sesenta kms/h. y, en este mismo año, nos situare-

mos en los ciento ochenta kms/h.), esperando alcanzar pronto los doscientos kms/h.

En algunos casos, como el vídeo en los Talgo o la «gran clase» con ducha y WC en el departamento, somos los únicos en Europa. Son de destacar los notables avances en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Alicante, con trenes Talgo y Electrotrén de gran calidad y rapidez. En estos momentos tardamos *tres horas* en el trayecto Madrid-Zaragoza, *cuatro horas* en el de Madrid-Alicante y *dos horas* en el de Valencia-Alicante.

—¿Cómo se determinan la creación de nuevos trenes, atendiendo a qué criterios?

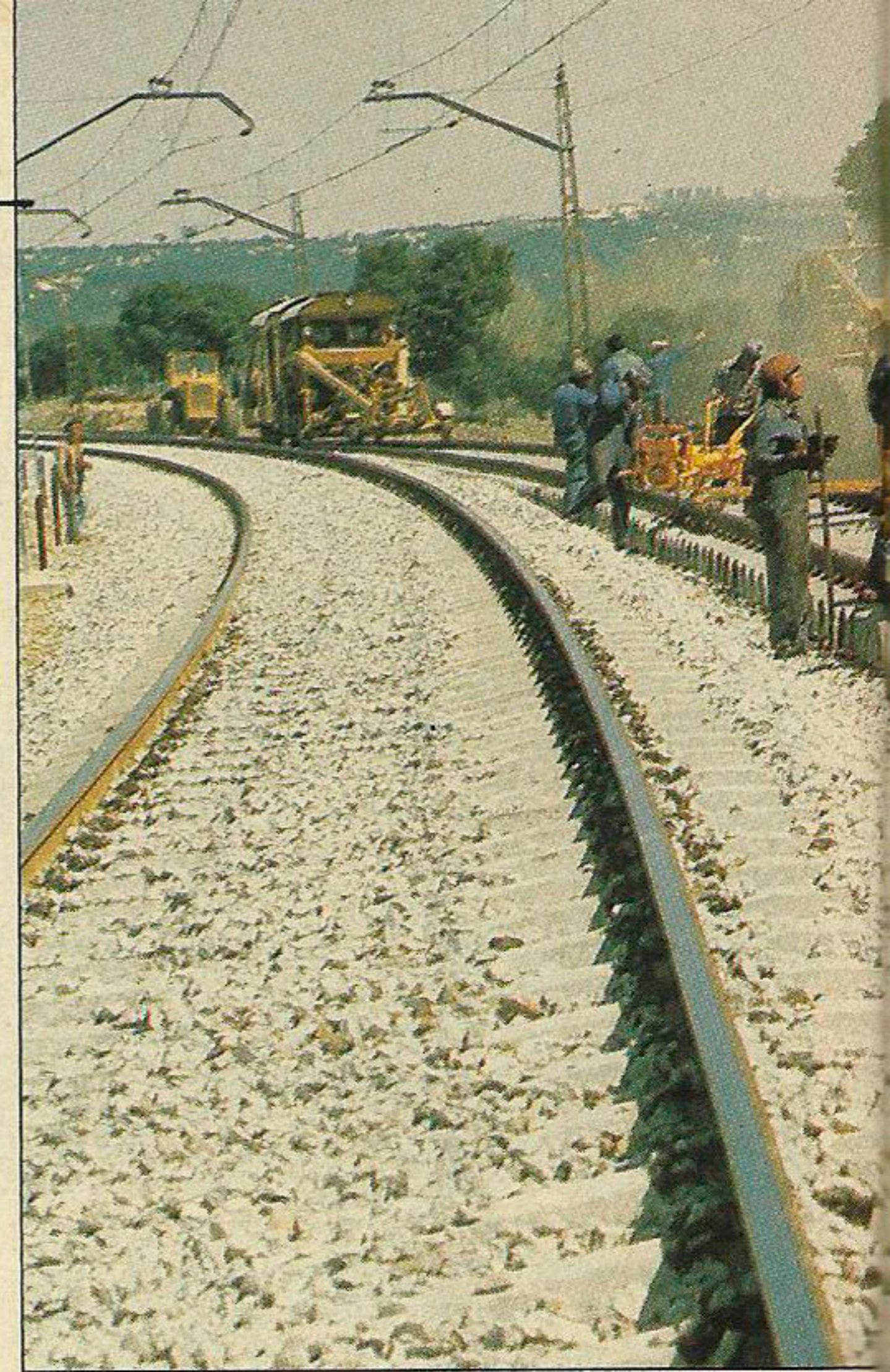
—Conceptualmente, de forma muy similar a como puede cualquier empresa elaborar su política de productos: en primer lugar, analizando el comportamiento de la demanda real en periodos anteriores. En segundo lugar, realizando investigaciones prospectivas y estudios de mercado. Por último, aunque éste es más un condicionamiento que un método, en función de las disponibilidades de material existente en cada momento.

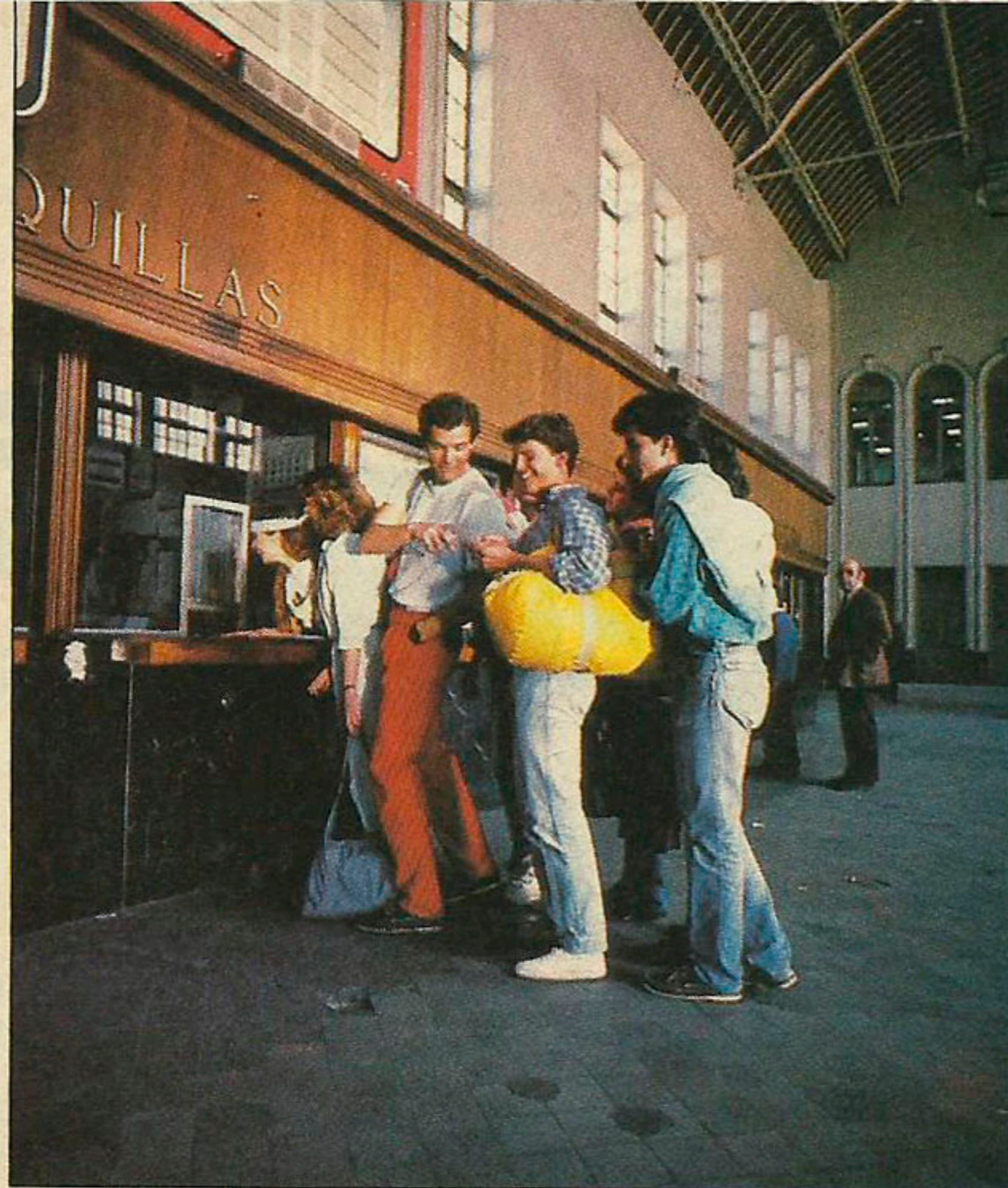
—¿Tiene Renfe en proyecto crear alguna nueva relación internacional?

—Estamos estudiando varias. Las más inmediatas serían Barcelona-Milán-Zurich y la prolongación hasta Bruselas de la que ya existe desde Madrid con el Talgo a París. En este terreno, ya se sabe que el cambio de ancho de vía constituye un condicionamiento, superable pero real. Y, por otra parte, el ferrocarril tiene que superar mayores dificultades de índole «administrativa», ya que, ha diferencia del espacio aéreo o del mar, las vías pertenecen y son usadas prioritariamente por las redes ferroviarias de cada país. Estoy convencido, pese a todo, de que nuestra incorporación a la CEE hará incrementar progresivamente las relaciones ferroviarias con Europa.

—¿Por qué los días azules tienen una limitación y no se prodigan más?

En 1986, el calendario de Renfe tenía 259 días azules. En 1987 son 276 (tres cuartas partes del total). Es evidente que son más numerosas cada vez. De todas formas, quisiera hacer una precisión: probablemente por un defecto en nuestra propia comunicación al mercado se ha llegado a asimilar





José María Isla,
director de Gestión
Comercial, licenciado
en Derecho y en
Dirección de Empresas.



El Electrotrén de Renfe
está capacitado para
circular a una velocidad
de 160 km/h.



«día azul» con ventaja económica generalizada. Y cuando un cliente se encuentra con que no es así, se siente defraudado. Pero es que el concepto de nuestras ofertas comerciales es el inverso: existen una serie de descuentos, cada uno de ellos pensado para diferentes sectores de público (jóvenes, tercera edad, viajeros con coche, etcétera), cuya aplicación normalmente es válida en cualquiera de esos días azules. No obstante, es probable que a corto plazo realicemos una profunda revisión de nuestro sistema de tarifas y ofertas comerciales y que, por ejemplo, lleguen a existir «horas azules», además o en vez de días azules.

—¿Se llegará a instalar servicios de vídeo en todo tipo de trenes, no únicamente en los denominados «gran lujo»?

—No sé hasta que punto la segunda clase de Talgo, donde ya se disfruta del servicio de vídeo, puede considerarse de «gran lujo». Prevemos ir instalando el vídeo en los Intercity a muy corto plazo. Los trenes con departamentos, tipo expreso, plantean mayores problemas de instalación y ubicación de los aparatos. En cuanto a la gran clase de Talgo, la instalación que va a hacerse de vídeo individual en cada departamento es coherente con el alto nivel de servicio que tenemos que ofrecer a un segmento muy cualificado de clientes, dispuestos a pagarlo, pero que exige ese nivel para mantenerse «fiel» al tren.

—¿No podría esa dirección programar la construcción de edificios-hospedajes para los viajeros, preferentemente extranjeros, de paso en las grandes ciudades y con destino a otros países?

—Con posibilidad, nada es descartable. Sin embargo, ésta es una empresa de transporte y, en el mundo especializado y de libre competencia en que nos movemos, no parece aconsejable meternos en terreno ajeno, sobre todo cuando las posibilidades de inversión son limitadas. Ello no significa que no procuremos de distintas formas el ofrecer a nuestros clientes una gama más integral de servicios. Puede ser formentando la iniciativa privada, dentro de nuestros planes de remodelación de estaciones. Puede ser también con servicio tipo «hotel de día», por el que, en una serie (en constante

De una manera preferencial, la juventud está atendida por Renfe para facilitar sus viajes.

Concentramos nuestro esfuerzo en adaptarnos progresivamente a lo que el mercado demande y al mejor servicio del cliente

Existen tráficos de mercancías con un potencial de crecimiento, a corto plazo, muy superior al de viajeros

aumento) de ciudades, hemos concertado con hoteles próximos a la estación precios de estancia diurnos muy especiales para nuestros viajeros.

—¿Qué papel representa en la economía de Renfe el transporte de mercancías?

—Prácticamente, la mitad de sus ingresos. Y, como ya he comentado antes, existen tráficos de mercancías con un potencial de crecimiento a corto plazo muy superior al de viajeros, como el de contenedores y paquetería. Incluso mercancías que actualmente se mueven prioritariamente por camión pueden incorporarse al tráfico ferroviario a través de técnicas cada vez más desarrolladas de transporte combinado, entre ellas la de transportar los camiones en el mismo tren en las distancias largas. Esto reduce necesidades de personal (conductor), descongiona la carretera, incrementa la seguridad de ésta y abarata los costes del transporte.

—¿Este tipo de transporte ha tenido mejoras notables en sus servicios?

Sí, y de distinto signo. El material (vagones) se ha ido adecuando progresivamente a las exigencias de la demanda. Este es especialmente significativo en el caso de los contenedores, con un crecimiento anual del parque próximo al quince por ciento y una constante especialización de sus características técnicas.

Ya funciona sistemáticamente el SACIM, control automatizado en tiempo real de las situaciones de los vagones. Se han mejorado los ciclos y los plazos de transporte, aunque aquí podemos y debemos todavía mejorar mucho.

Otras mejoras se refieren al incremento de instalaciones e infraestructuras (playas de contenedores, derivaciones particulares, silos y almacenes), creación de la sociedad Railpot para potenciar el tráfico en el puerto de Valencia, etcétera. En muy pocos meses tendremos en funcionamiento nuevos y mejores servicios en el transporte de paquetería exprés, tanto nacional como internacional. Yo, personalmente, creo que en el campo de las mercancías hay grandes posibilidades comerciales si somos capaces de consolidar estos avances y desarrollar otros nuevos.

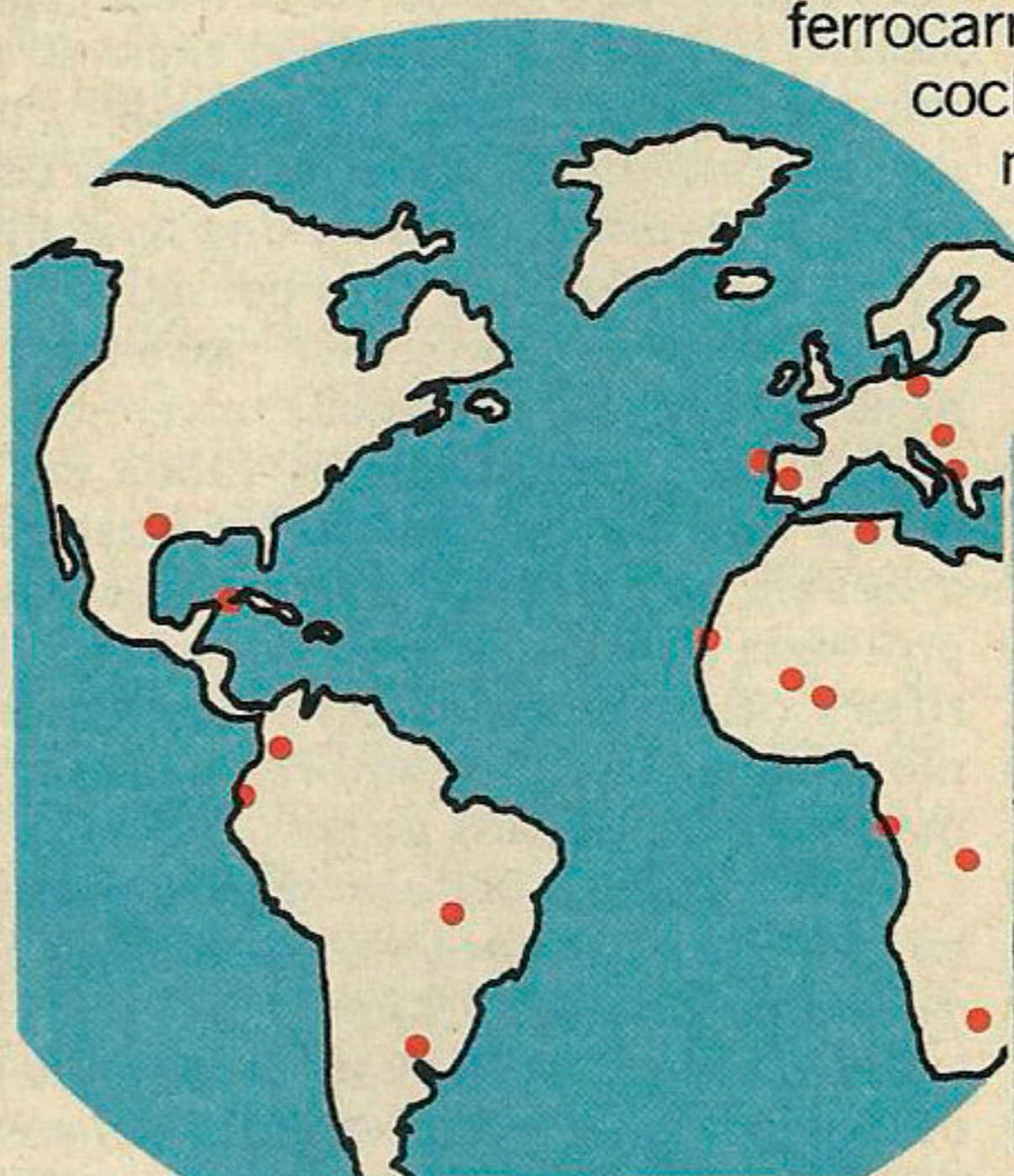
UN AÑO MAS,

LIDERES EN EXPORTACION

Un año más, nuestros clientes de todo el mundo, nos convierten en líderes en exportación de material ferroviario.

Un liderazgo basado en la capacidad productiva y comercial de las empresas que componen INIRAIL.

Locomotoras de maniobra y de línea, unidades de tren para ferrocarriles metropolitanos y de cercanías, coches de viajeros y vagones para mercancías, constituyen nuestra amplia oferta a un mercado internacional, que cada año nos renueva su confianza.



La calidad de nuestro material rodante es la mejor garantía.

GRUPO INI
DIVISION DE BIENES DE EQUIPO



LA MAQUINISTA
TERRESTRE Y MARITIMA, S.A.



APLICACIONES TECNICAS
INDUSTRIALES, S.A. (ATEINSA)



INIRAIL, S.A.
EXPORTACION DE MATERIAL
FERROVIARIO

Plaza Marqués de Salamanca, 3-4 28006 MADRID
Teléfs. 275 15 43 - 435 57 08 Telex 44242 ENSA-E

La creatividad de «las ofertas especiales»



José Vidal Fuentes, licenciado en Ciencias Económicas y gerente de ofertas especiales

Con las ofertas especiales se trata de incrementar la participación de Renfe en el mercado del transporte turístico, mediante la creación de nuevos servicios de carácter puramente turístico, cultural, recreativo, etcétera.

Todo ello, orientado tanto al viajero individual como a los diversos colectivos existentes, clientes potenciales de nuestro servicio de transporte, y que abarque, en sus diversas modalidades, desde servicios de carácter popular hasta aquellos otros de elevadas prestaciones que el sector del transporte ferroviario puede y debe realizar

Para que nos aclare algunos conceptos sobre el tema pedimos información a José Vidal Fuentes, gerente de ofertas espe-

ciales, licenciado en Ciencias Económicas, que ha ostentado la representación de la red en los organismos internacionales URF y Europabus.

— **Grandes campañas.** Consistente en la planificación y realización del transporte de grandes colectivos, como son: peregrinaciones; vacaciones de la tercera edad; transporte de trabajadores en campañas de inmigraciones internas o emigraciones temporales, como la vendimia, etcétera.

— **Grupos y trenes charter,** cuya motivación es muy diversa y que comprende desde la creación de viajes de incentivos (empresas) hasta trenes para conmemoraciones deportivas, culturales, recreativas, etcétera.

— **Trenes turísticos,** como

son el «Murallas de Avila», «Doncel de Sigüenza», «Ciudad Monumental de Cáceres», «Ciudad Encantada de Cuenca», «Plaza Mayor de Salamanca» y «Ciutat de Girona».

— **Ofertas de tren + otras prestaciones («forfaits»),** que comprende, además del transporte, hoteles, barco, deporte de nieve, etcétera.

— *¿Cómo ha sido la aceptación en el mercado?*

— Después de año y medio de actividad puede decirse que estas actividades han tenido una acogida excepcional, y la demanda de estos productos está teniendo un crecimiento espectacular. A título de ejemplo podemos citar que, para ciertos trenes turísticos, hay que reservar plaza con más de diez días

de antelación; que la campaña vacacional para la tercera edad ha supuesto la realización de más de setenta mil viajes, que este año se llevarán a cabo en más de treinta trenes especiales en peregrinación a Lourdes; etcétera. En el año pasado se han facturado más de dos mil millones de pesetas por todos estos conceptos.

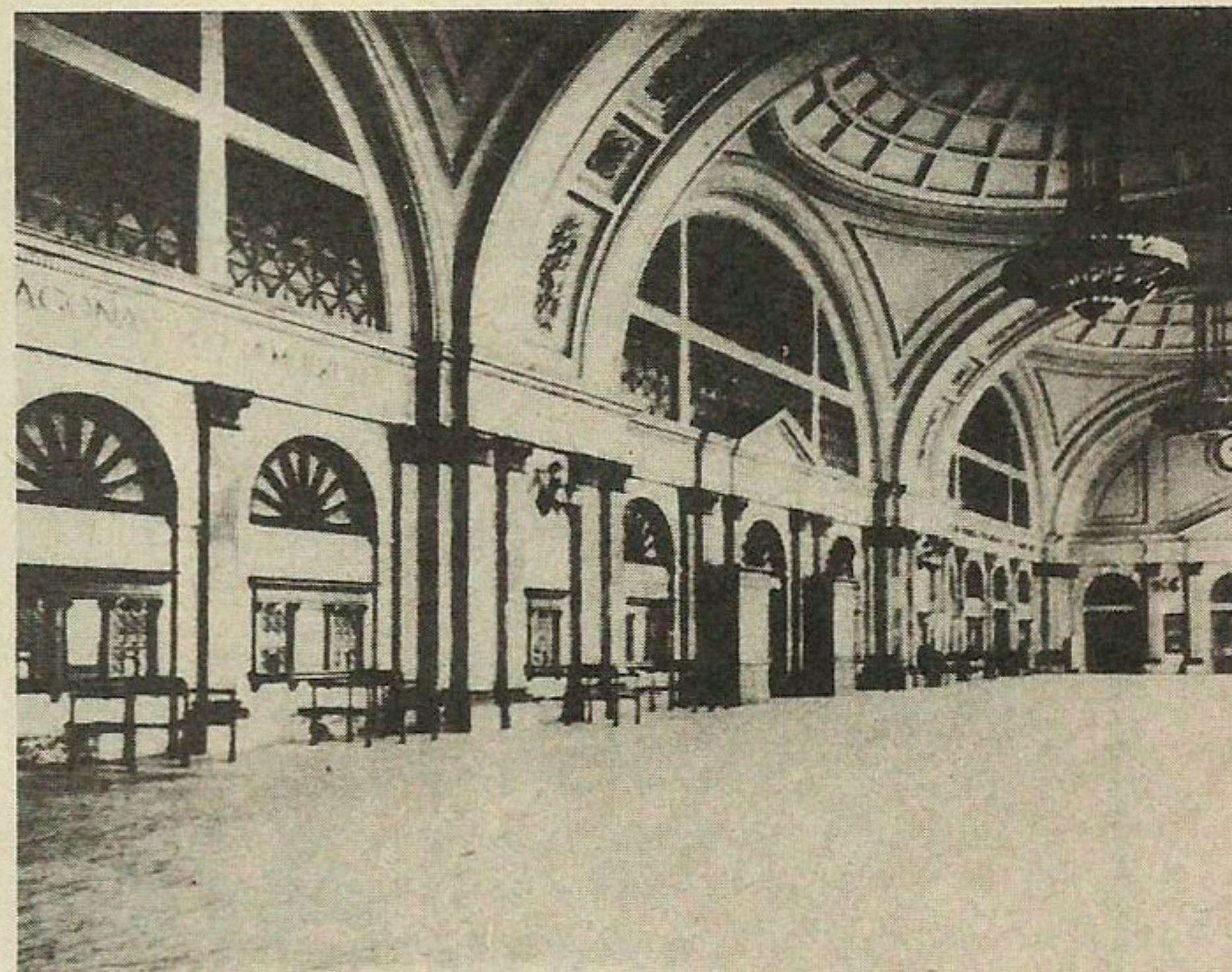
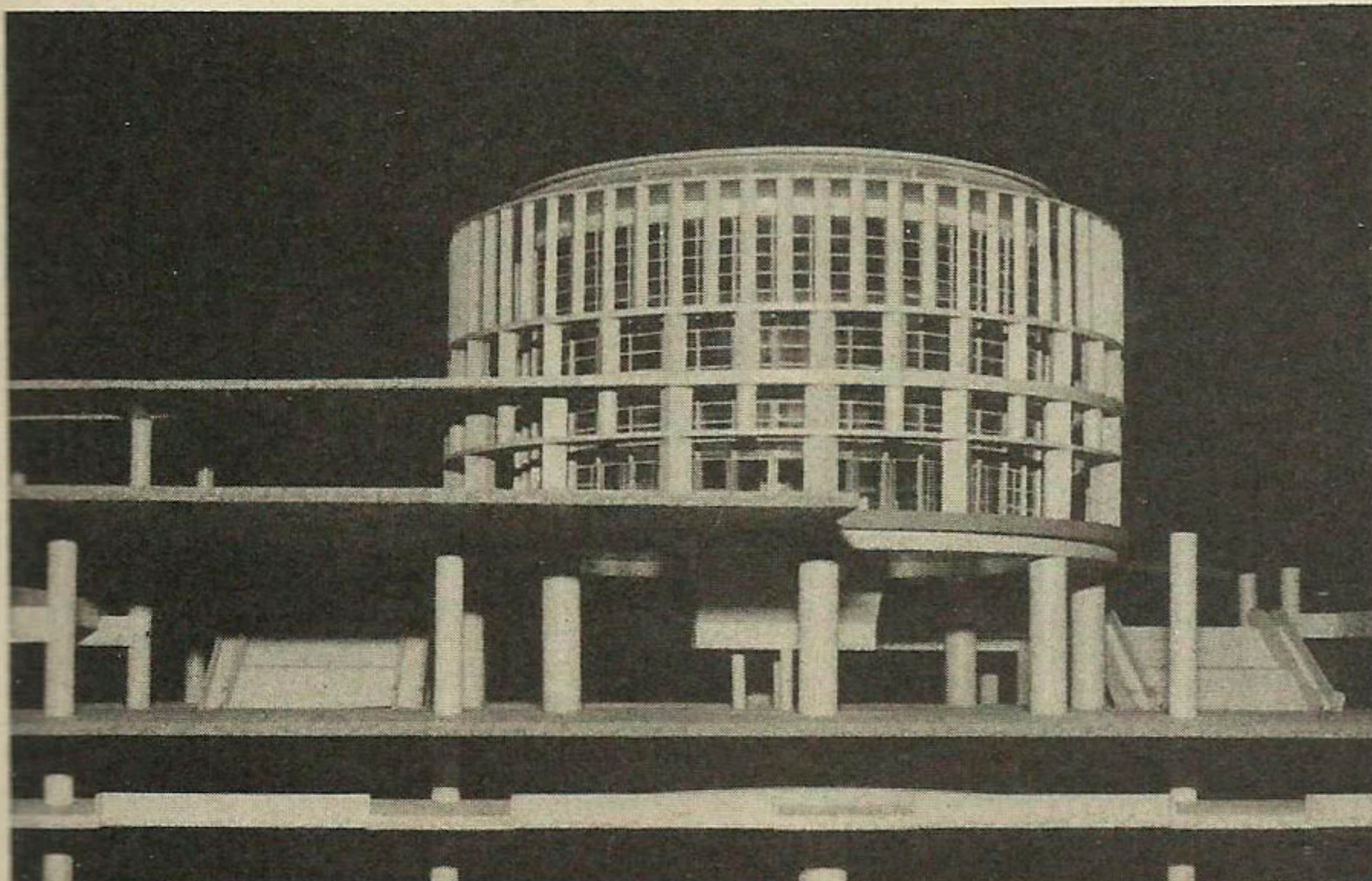
— *¿Cuáles son los proyectos de futuro?*

— De cara al futuro próximo pensamos incrementar nuestra penetración en el sector, ampliando las actividades descritas anteriormente, ampliando, asimismo, el nivel de nuestras cualidades actuales de transporte, y diversificar nuestra oferta creando nuevos productos, evidenciando; finalmente, la idoneidad, capacidad y posibilidades del ferrocarril como medio de transporte.

TECNICAS MODERNAS AL SERVICIO DE UNA EXPERIENCIA CENTENARIA.



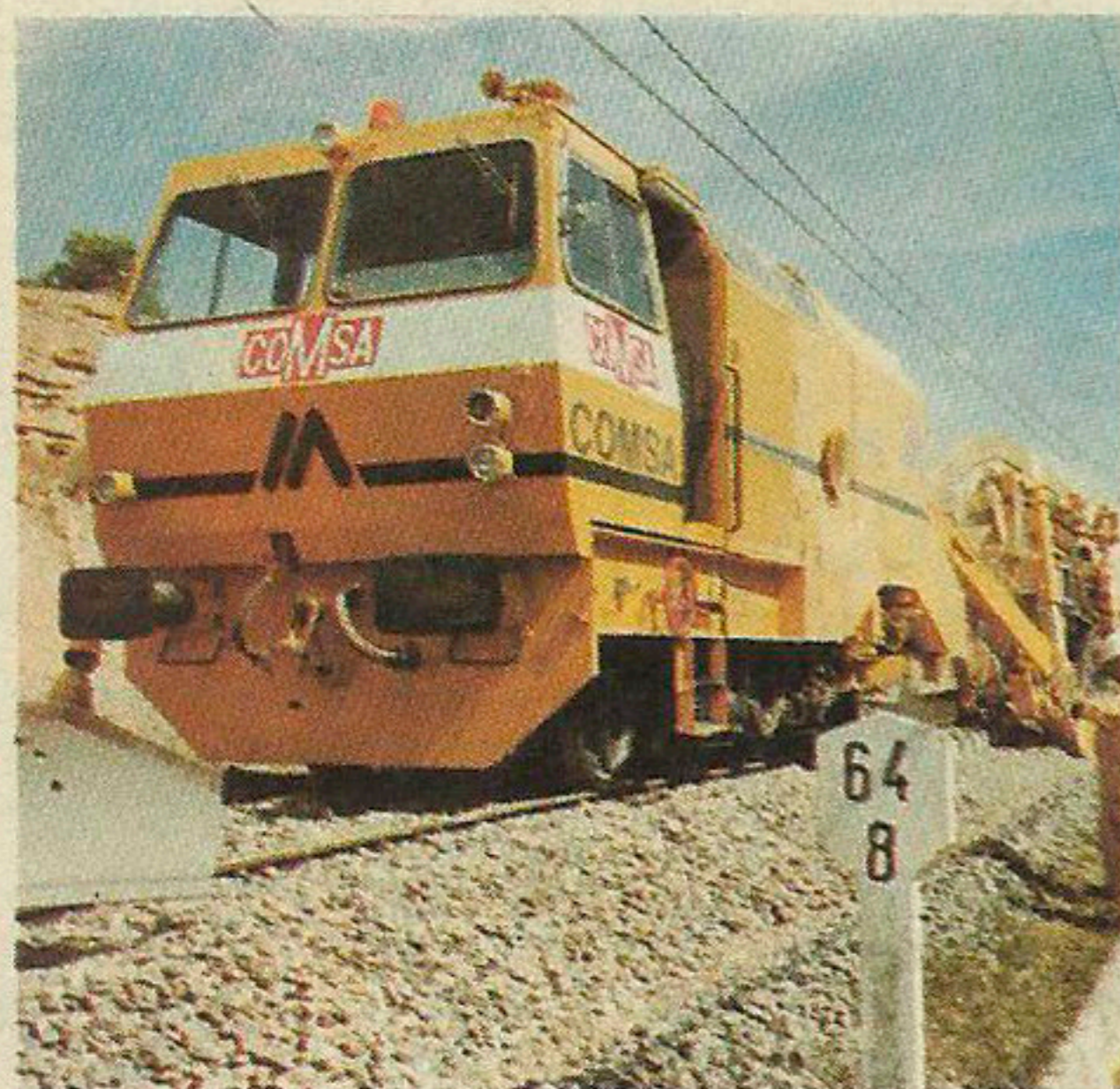
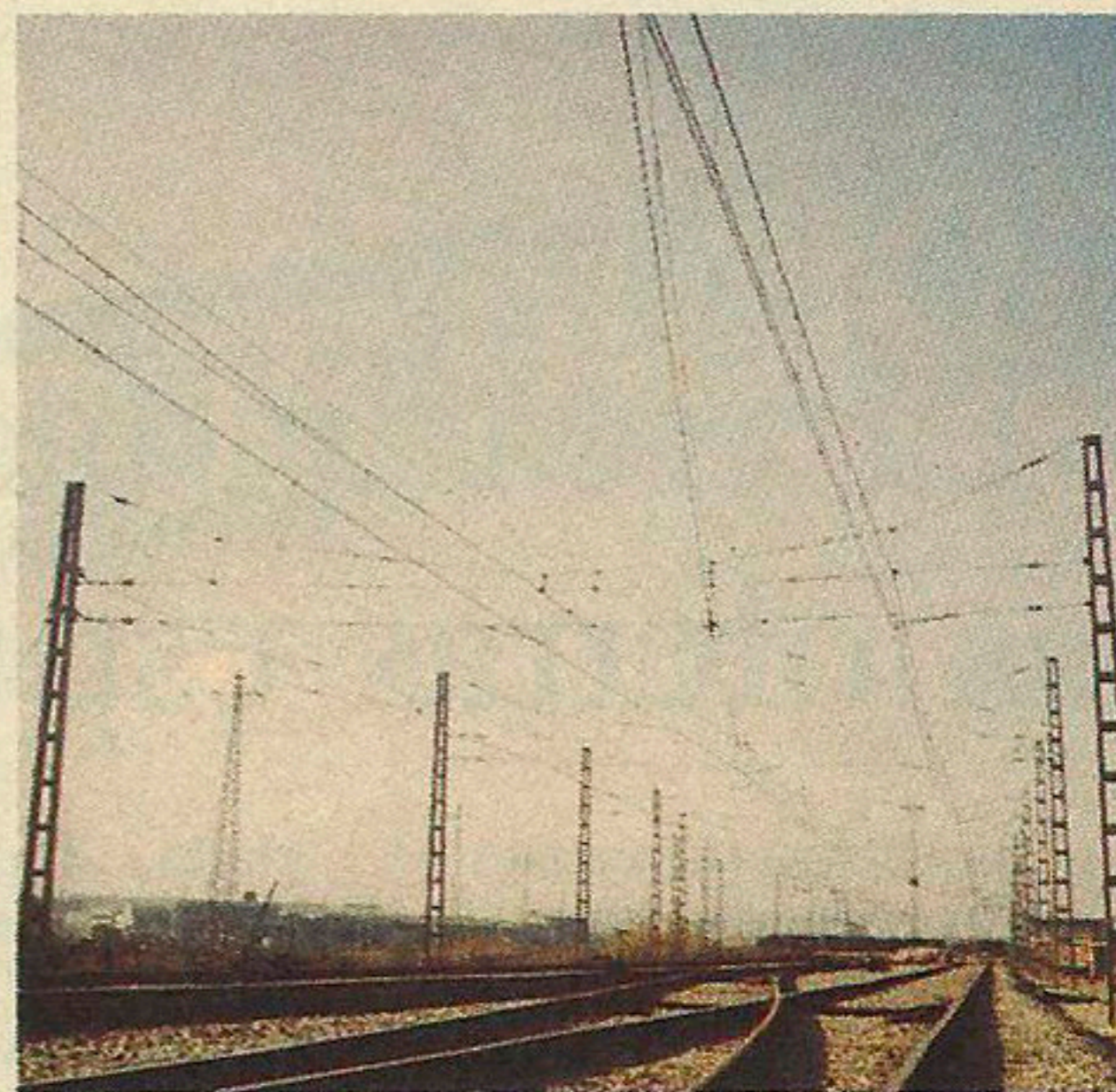
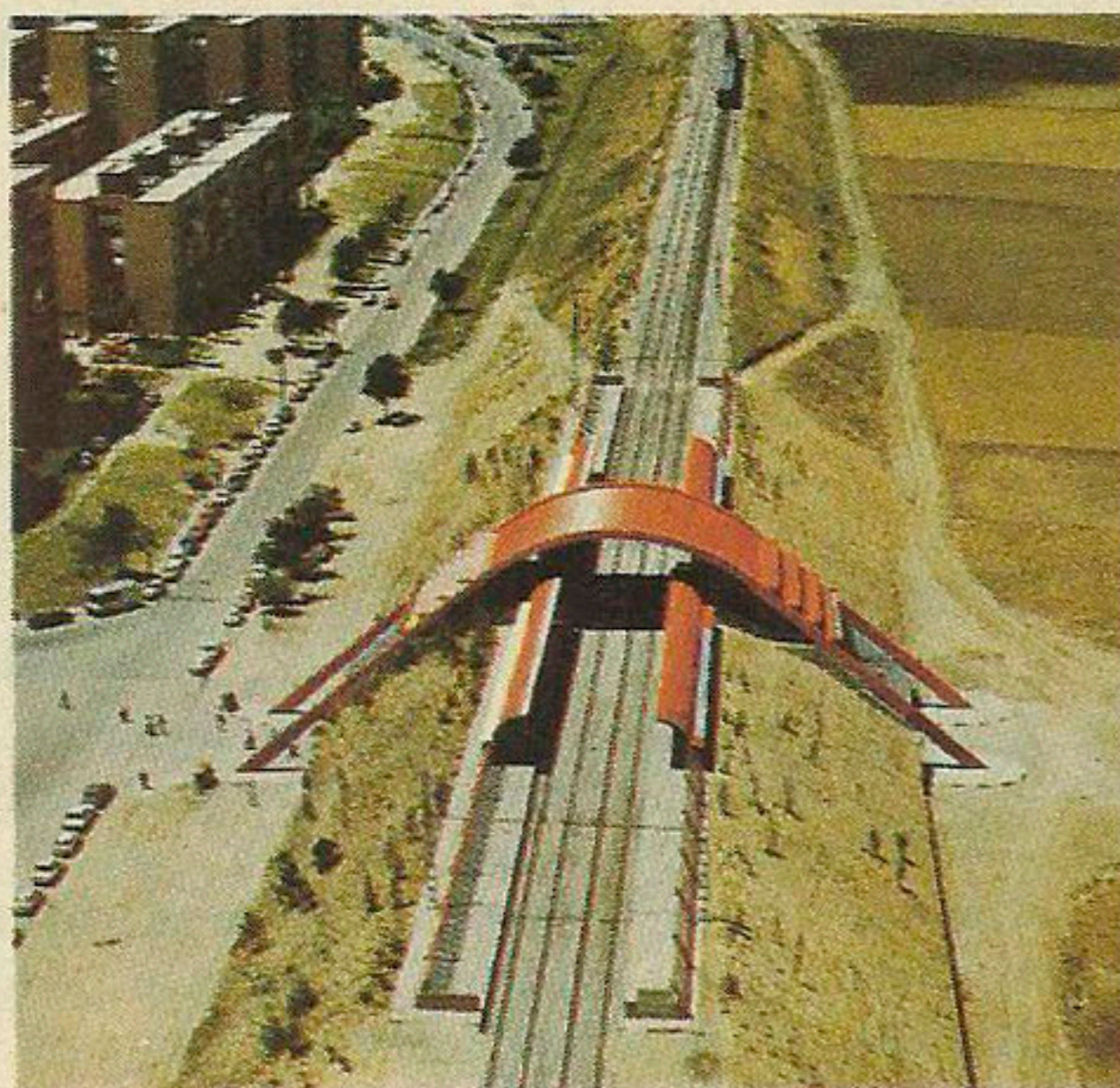
Estación de cercanías de Atocha en Madrid (1987).



Estación de Francia en Barcelona (1927).

Muchos años han transcurrido entre estas dos obras ejecutadas por nuestra empresa.

En el quehacer diario utilizamos las más modernas y actuales técnicas de construcción al servicio de la experiencia acumulada a lo largo de un siglo de vida social, conjugando la tradición y solera con el empuje y dinamismo de una empresa en constante desarrollo.



COMSA

EMPRESA CONSTRUCTORA

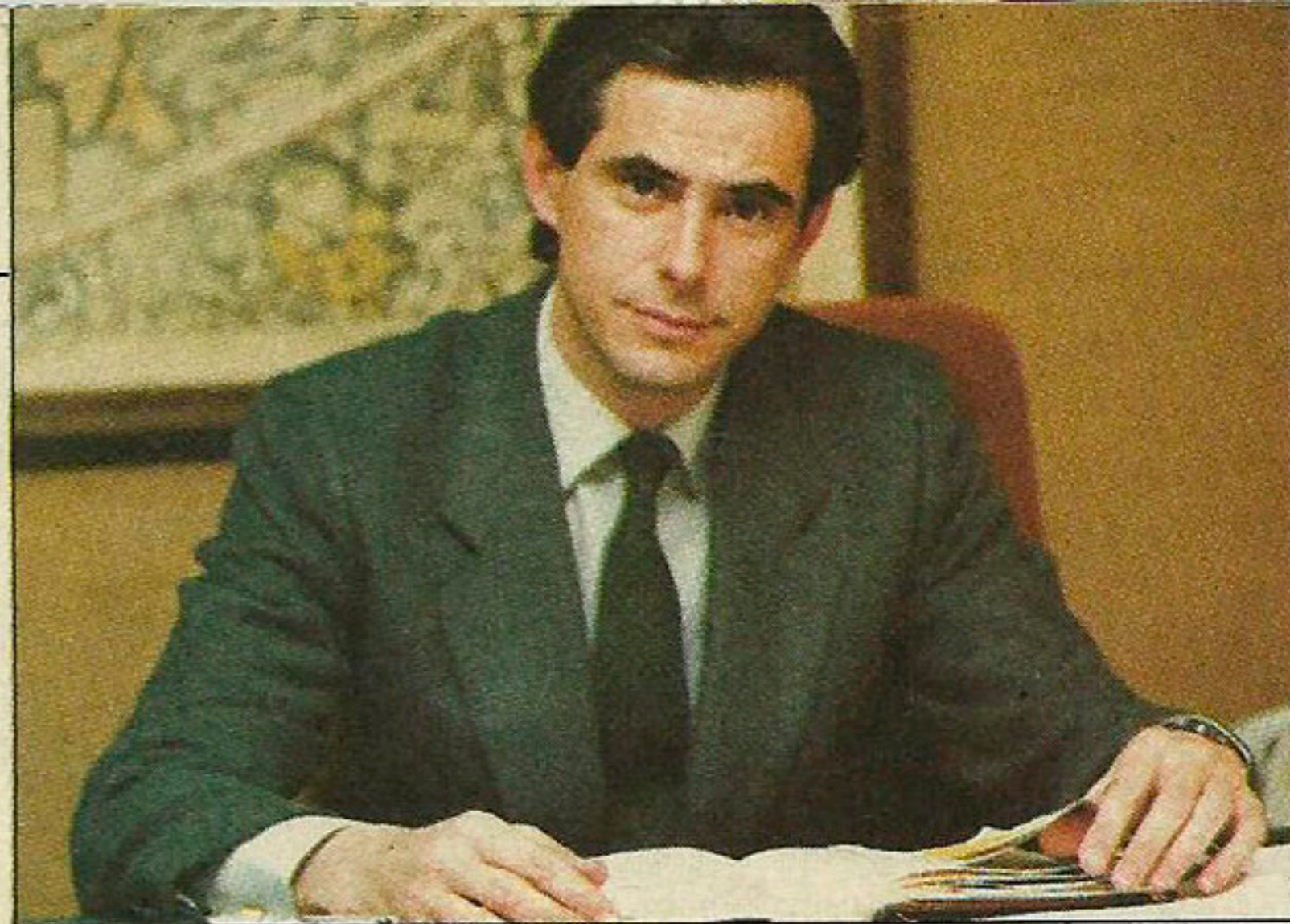
Alta velocidad

Desde siempre, uno de nuestros objetivos principales ha sido el de reducir la duración de los trabajos en la vía, para permitir la circulación rápida y fluida de los trenes. Aportamos para ello, junto al potencial humano y experiencia de nuestros profesionales, la tecnología y sistemas más avanzados en el campo de la construcción ferroviaria. Actuaciones rápidas y eficaces que colaboran al incremento de velocidad, calidad y seguridad de nuestro ferrocarril.

Pensando en el futuro, hombres y máquinas trabajando día a día para conseguir una mejor calidad de la vía.

COMSA, S. A., Tecnología y Fiabilidad en la construcción ferroviaria.

Emilio Arsuaga,
licenciado en Derecho y
Ciencias Empresariales.



Emilio Arsuaga, director de marketing

Conquista de nuevos mercados

La finalidad última del marketing es establecer unas previsiones de venta y potenciar en aumento de las mismas. ¿Cómo se realiza el marketing en Renfe? Contesta Arsuaga Navascués, licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales, director de marketing de Renfe.

—El marketing de una gran empresa de servicios como es Renfe funciona a dos niveles:

El de marketing estratégico: cuál es y cuál puede/debe ser la posición del ferrocarril dentro del mercado del transporte; cómo definir las propiedades al tomar decisiones clave; por ejemplo, sobre inversiones, sobre apertura y cierre de líneas, sobre la estructura y dimensionamiento de los canales de venta, qué mercados hay que conquistar,

cuáles retener, cuáles tal vez abandonar, etcétera.

En cualquier empresa este nivel del marketing es una consecuencia de las políticas y orientaciones estratégicas generales de la empresa. Pero en Renfe, además, hay que contar con las directrices gubernamentales sobre el ámbito general de los transportes, los planes específicos (el caso más reciente, el Plan de Transportes Ferroviarios) y el respeto al marco de referencia que presenta el contrato-programa entre el Estado y la empresa.

El otro nivel es el del marketing operativo. Aquí, la función del departamento de marketing de Renfe puede asimilarse a la de cualquier empresa de servicios, estructurada por líneas de producto (en Renfe hay 12; cuatro, en el campo del transporte

de viajeros, y 8 en el mercancías): ser el soporte de los carentes de esas líneas de producto en sus necesidades de investigación, desarrollo y comunicación y coordinar la planificación comercial para que exista la mayor coherencia posible entre los distintos planes y acciones.

—¿Existe relación marketing-calidad?

—El gran problema del marketing en Renfe es el clásico de las empresas de servicios: que venta y posventa son un binomio casi inseparable, que la producción y el consumo son simultáneos. Por tanto, que la calidad del producto se «va haciendo» mientras éste es consumido por el cliente. Dicho de otra manera, por muy barata y atractiva que sea la oferta comunicada al mercado, la satisfacción de éste

depende de condiciones «sobre el terreno».

—¿Hay posibilidad para Renfe de conquistar nuevos mercados?

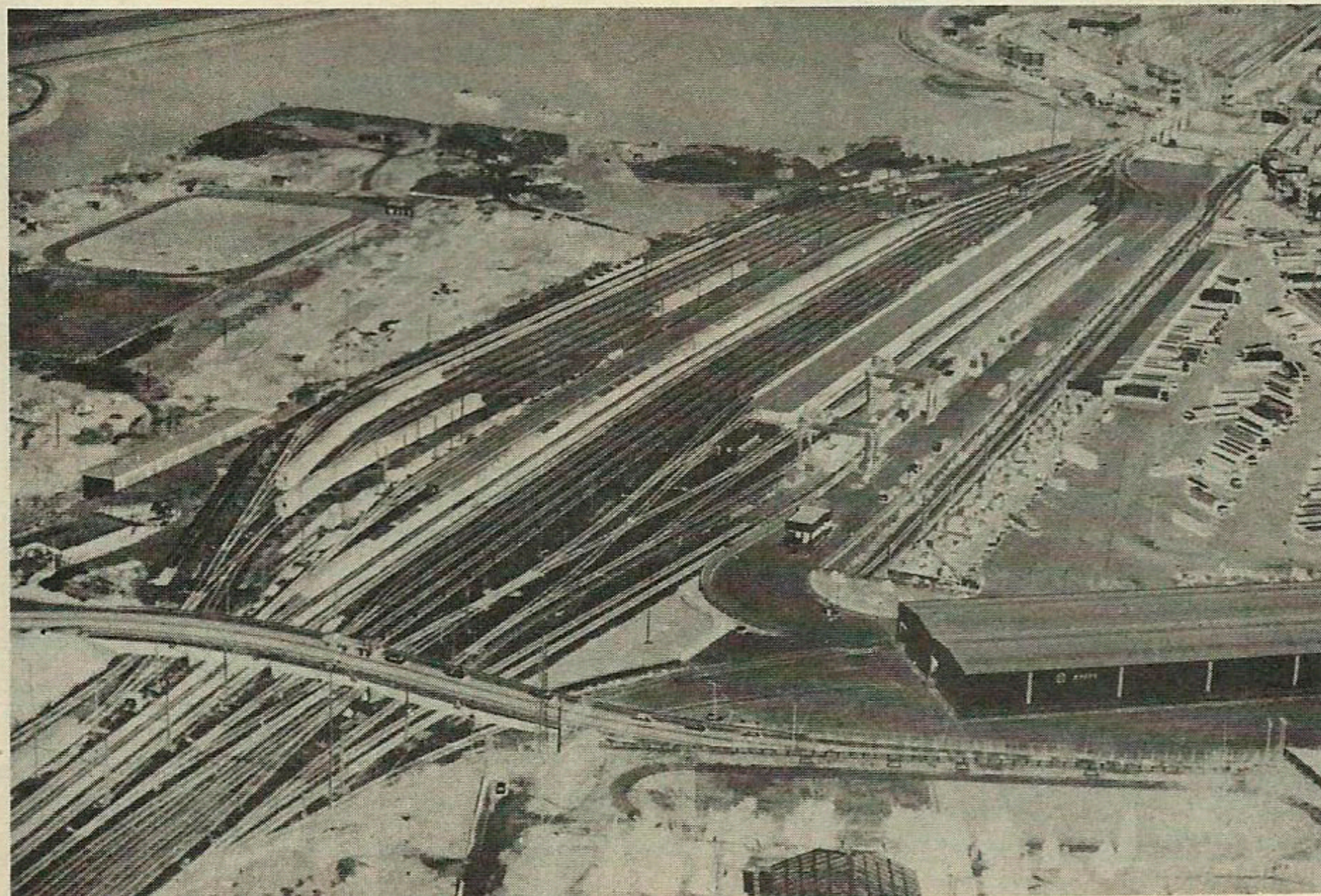
—Al margen de los métodos y la práctica del marketing, condicionados en Renfe por esos factores que acabamos de comentar, tal vez lo más denotativo en esta etapa que yo estoy viviendo sea la focalización obsesiva hacia lo comercial que el equipo directivo —empezando por el presidente— está imprimiendo a la actividad general de la empresa. Y aquella puede ejemplificarse en dos rasgos clave: el término «usuario» está proscrito, Renfe tiene (y busca) *clientes*. Y ya no existen mercados cautivos, cada viajero, cada tráfico, hay que conquistarlo y retenerlo.

TE TECSA

EMPRESA CONSTRUCTORA, S. A.

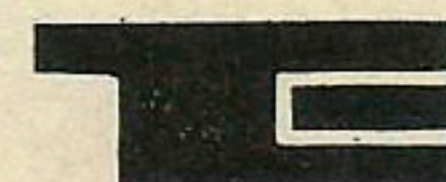
Avda. de Madariaga, 1, cuarta planta
48014 BILBAO. Teléf. 447 69 00. Telex 32.562

Avda. Fuentemilanos, 5
Chalet «Los Ciervos»
28035 MADRID
Teléf. 723 20 17. Telex 45.817

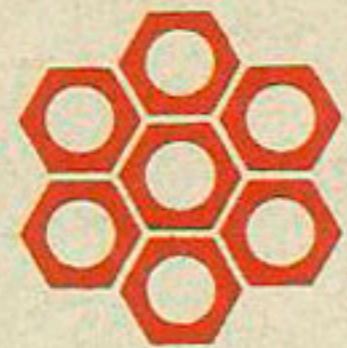


**EXPERIENCIA Y
TECNOLOGIA
AVANZADA
EN OBRAS
FERROVIARIAS**

DIVISION DE FERROCARRILES



Playa de vías y terminal de contenedores en Playaundi-Irún.



Stone Ibérica, S.A.

25 años de Calidad al Servicio de las
Administraciones Ferroviarias y
Metropolitanos Nacionales

Por este motivo queremos manifestar **nuestro mayor agradecimiento** a todas las **Administraciones Ferroviarias, Metropolitanos y constructores ferroviarios nacionales**, que con su apoyo han posibilitado el que nuestros equipos tengan una tecnología punta a nivel mundial, y que nuestros servicios alcancen un alto grado de perfeccionamiento.

En estos veinticinco años hemos fabricado más de 3.000 equipos, muchos de los cuales circulan por países de todo el mundo: **Argelia, Cuba, Estados Unidos, Gran Bretaña, Portugal, Senegal, Taiwan, Yugoslavia, etcétera.**

Próximamente se cumplirá
el XXV Aniversario de:

STONE IBERICA, S. A.

Para fabricar estos equipos ha sido necesario **más de 40 proyectos diferentes**, desarrollados enteramente con **tecnología propia**, invirtiendo en ellos, y en el diseño de los coches donde se instalaron, **500.000 horas de Ingeniería.**

Algunos de estos diseños
— *Bomba de Calor Reversible para Ferrocarriles* — suponen

una tecnología solamente desarrollada por **Stone Ibérica, S. A.**, en todo el mundo.

Más de 50 por 100 del personal de la empresa se dedica al mantenimiento de equipos de Aire Acondicionado. Los resultados en este servicio hablan por sí solos de la calidad del mismo:

Datos oficiales de Renfe en 1985

— N.º de coches con A.A. mantenidos por Stone: **848**

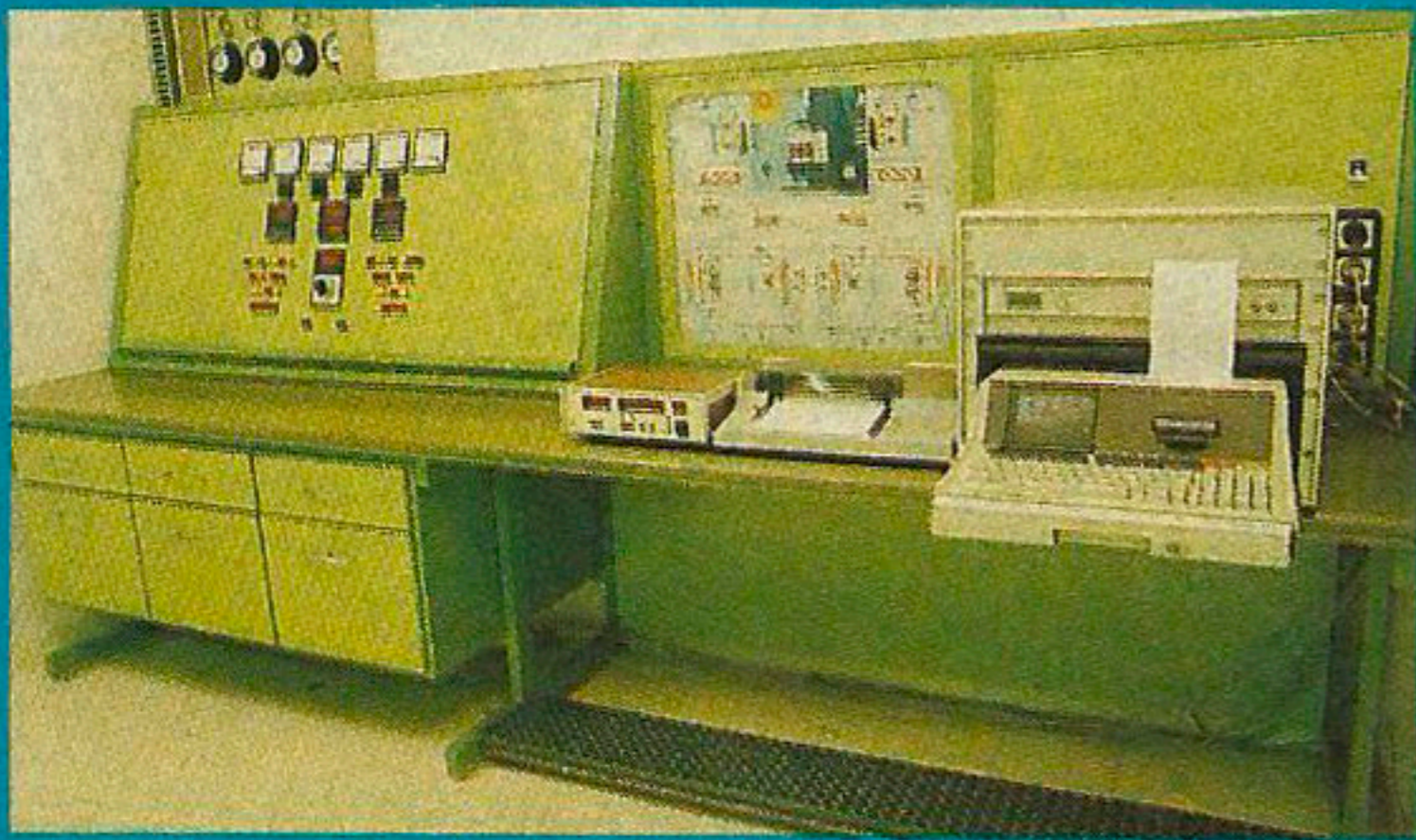
— Kms recorridos: **113.734.940**

— Tiempo medio transcurrido entre averías: **15,4 años**

— Kms circulados entre averías: **2.067.908**

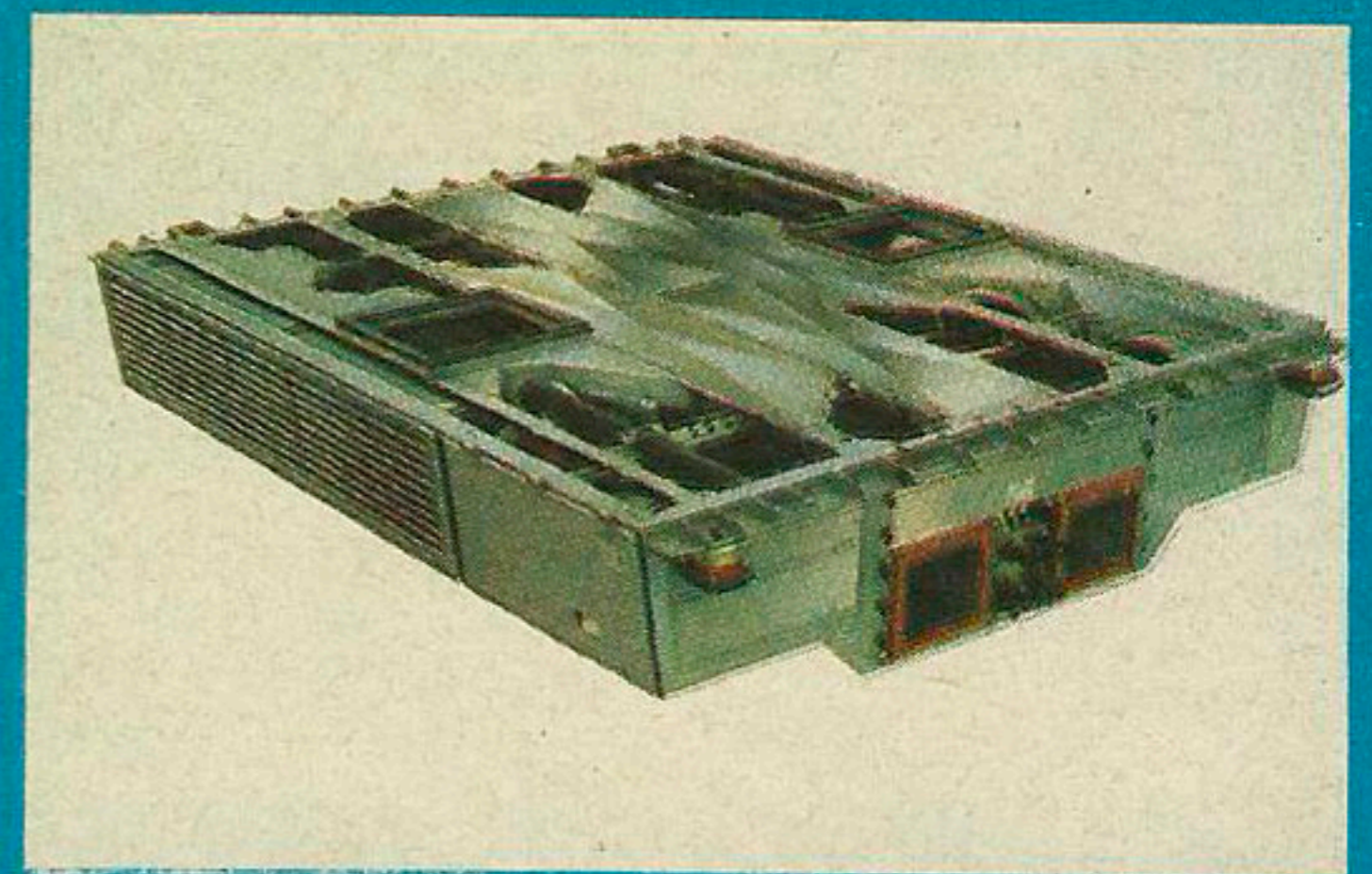
Sistemas Auxiliares para el Transporte de Viajeros

Equipos de Aire Acondicionado y Bomba de Calor reversible, para coches de ferrocarril y metropolitanos.



Laboratorio de Ensayos de Aire Acondicionado

**Controles
Electrónicos.**



Equipo de Bomba de Calor para Amtrak (USA). tipo BC-54

Convertidores estáticos para alimentación de tubos fluorescentes.



Stone Ibérica, S.A.

Antonio Maura, 8 - 28014 - MADRID
Teléf. 231 39 07 - Telex: 23245 Stone-e

La estación de Chamartín está dotada de servicios modernos y funcionales.

LAS estaciones se podrían determinar de diversas clases: de cabeza o término, de empalme o bifurcación, de paso o de tránsito, de transbordo, etcétera. De un modo genérico, y en el concepto más popular, la estación, que siempre es puerta de la ciudad y en muchas ocasiones lugar de encuentro de los ciudadanos, se ha convertido en un auténtico escaparate del ferrocarril, siendo el primer contacto de los usuarios con este medio de transporte.

Las estaciones han mejorado en sus instalaciones; sobre todo las terminales, según iba evolucionando, progresivamente, el servicio de los ferrocarriles. Existen estaciones de importancia, que se han hecho famosas por su moderna estructura, detalles y servicios, y sus nombres y ubicaciones son conocidos internacionalmente.

Como no podía ser menos, Renfe, consciente del influyente papel que en todo tipo de ciudades juegan estas instalaciones, decidió, en 1986, poner en marcha un plan extraordinario de adecuación de las estaciones españolas de ferrocarril a los actuales requerimientos de la sociedad a la que sirve la red ferroviaria de nuestro país.

Objetivos del plan

Para conseguir en él una mayor eficacia, se fijaron una serie de objetivos necesarios:

— Satisfacer las necesidades funcionales de las estaciones, que exigen la nueva gestión comercial y la atención al viajero.

— Satisfacer las necesidades funcionales de las estaciones que exigen la nueva gestión comercial y la atención al viajero.

— Mejorar la calidad de los servicios que se prestan en las mismas: información, ventas, etcétera, como asimismo el confort, áreas de descanso, accesos...

— Recuperar el patrimonio, que en algunos casos constituye auténticos monumentos, salvados de la especulación, quedando como islas —testigo de nuestra historia próxima.

Para la mejora de la calidad del servicio y de la funcionalidad, las obras en infraestructura se complementan con la cuidadosa selección del diseño del mobiliario y equipamiento ferroviario (asientos, papeleras, relojes, cuadros horarios, etcétera).

Estos objetivos, de singular importancia para llevar a cabo el plan propuesto, contienen determinadas características que le dotan de una compleja potencialidad, y son las siguientes: a) *Extraordinario*. Se suma al de conservación ordinaria de instalaciones. b) *Abierto*. Revisable periódicamente, para introducir nuevas actuaciones o actualizar las previstas. c) *Descentralizado*. En algunas actuaciones para agilizar su ejecución. d) *Nacional*. Todo el territorio nacional por el que discurren líneas de Renfe se verá positivamente afectado por el plan. e) *Negociado*. Informando a las comunidades autónomas, que colaboran activamente



Plan de Equipamiento y Modernización

La estación, escaparate del ferrocarril

En el sentido más enciclopédico se entiende, con el denominativo «estación de ferrocarril», el conjunto de instalaciones ferroviarias destinadas, en un punto determinado, al servicio de pasajeros y mercancías.

en sus revisiones y desarrollo. f) *Asesorado*. Por equipos especializados de arquitectura, particularmente en los casos de recuperación de patrimonio. g) *Conocido*. Todas las actuaciones se señalizan durante su ejecución y son ampliamente divulgadas. h) *Real*. Al final de su primer año de vigencia (1986) ya se habían finalizado más de doscientas actuaciones.

Actuaciones

El logro de los objetivos del plan comporta la realización de una serie de actuaciones que, clasificadas por su naturaleza, se exponen algunas a continuación:

— *En el entorno inmediato a la estación*. Construcción, ampliación o mejora de los accesos. Ordenación de patios exteriores de viajeros. Aparcamientos.

— *En los edificios*. Restauración de fachadas. Reconstrucción de cubiertas, con particular atención a la red de evacuación de aguas pluviales. Rehabilitación del interior. Remodelación y reordenación de dependencias, con mejora de la funcionalidad, y creación de nuevos espacios para uso del viajero, sala Rail Club. Consolidación de estructuras degradadas. Construcción de refugios. Adaptación del alumbrado.

— *En andenes*. Construcción de pasos inferiores. Construcción de nuevos andenes.

Pavimentación. Recrecido y/o prolongación de los existentes. Iluminación.

— *Marquesinas*. Nueva dotación. Ampliación, mejora o rehabilitación de las existentes. Dotación de marquesinas-refugio.

— *Aseos*. Rehabilitación y mejora de los existentes. Nueva construcción.

— *Instalaciones informativas*. Mejora o nueva dotación de cronometría, megafonía, rotulación fija, teleindicadores. Dotación de vitrinas informativas. Señalización urbana.

— *Equipamiento general*. Mejora del equipamiento general de las estaciones (asientos, papeleras, etcétera). Apertura de consignas.

— *Seguridad y protección civil*. Plan de emergencia para grandes terminales. Accesos para bomberos, ambulancias, policías, etcétera. Dotación de extintores señalizados. Pintura fotoluminiscente en zócalos, andenes, puertas... Acometidas de agua para incendios u otro elementos sustitutivos (vagones cisterna). Detectores de explosivos para consignas.

Cerca de 7.500 millones de pesetas se destinan, a nivel nacional, en el cuatrienio 86/89, al Plan de Modernización y Equipa-

Sigue en la pág. siguiente



TEDECON, S. A.
Empresa Constructora

Hermosilla, 77, 1.º 2

Teléf. 276 56 82 - 276 31 98

28001 Madrid

ACTIVIDADES:

- Naves.
- Talleres.
- Estaciones para ferrocarril.
- Subestaciones eléctricas.
- Centrales de telecomunicaciones.
- Canalizaciones en general.
- Instalaciones deportivas.
- Edificios escolares.
- Hospitales y residencias.
- Reformas y restauraciones de edificios.

RENFE

Prototipo de marquesina-refugio que se instalará en más de doscientas estaciones.



La estación de Lezo-Rentería, después de las obras de remodelación llevadas a cabo.



Viene de la pág. anterior

miento de Estaciones, con cargo, en su mayor parte, al presupuesto de inversiones Renfe.

Inversiones

A obras de infraestructura (ampliación y prolongación de andenes, dotación de marquesinas, mejora de accesos, etcétera) se destinan tres cuartas partes de la inversión total. El resto se destina a dotación o mejora de instalaciones informativas o equipamientos para mejorar el servicio de viajeros (asientos, papeleras, relojes, cuadros horarios, etcétera).

En el periodo 1986-1989, Renfe, al día de hoy, tiene una previsión para el Plan de Modernización y Equipamientos de Estaciones de 7.166 millones de pesetas de inversión. A esta cantidad habrán de añadirse los 400 millones de pesetas que se han hecho durante 1986, con cargo a explotación o con medios propios.

Entre las inversiones más elevadas se cuentan las siguientes: *San Sebastián* (teleindicadores incluidos), 172 millones de pesetas. *León*, 148 millones. *Irún*, 143 millones. *Cádiz*, 99 millones. *Alcalá de Henares*, 93

millones. *Málaga*, 83 millones, *Bilbao Abando*, 76 millones. *Santiago de Compostela*, 60 millones, y *Zamora*, 60 millones.

Realizaciones en 1986

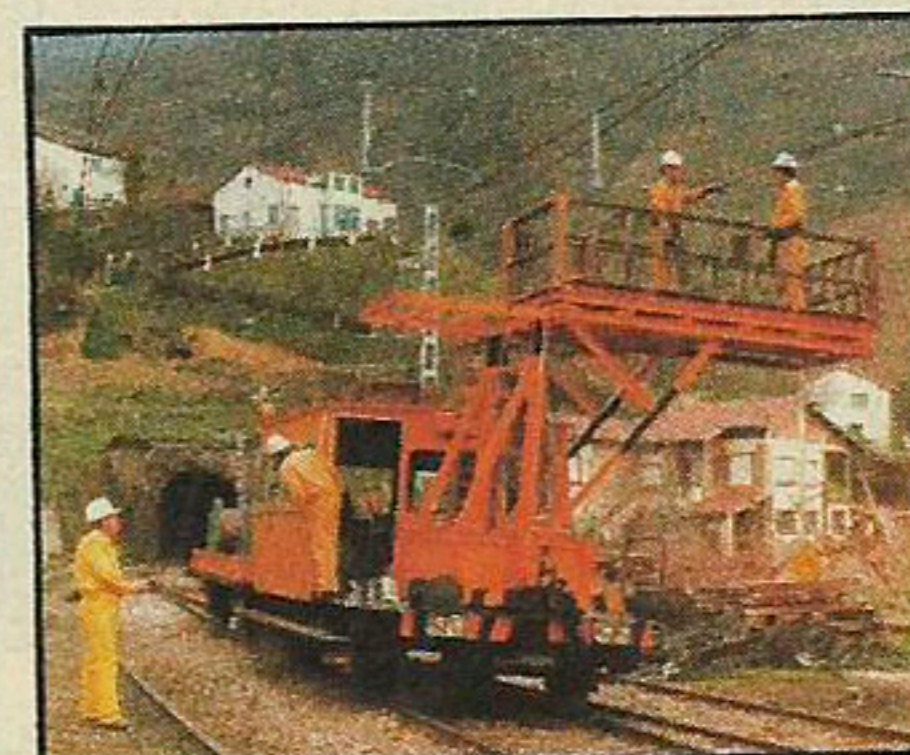
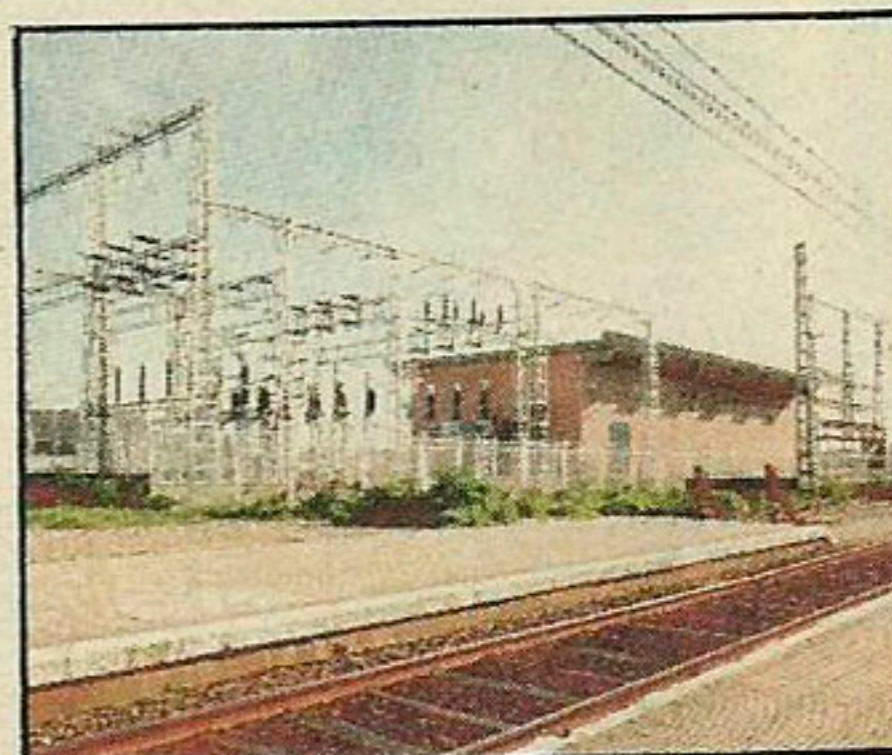
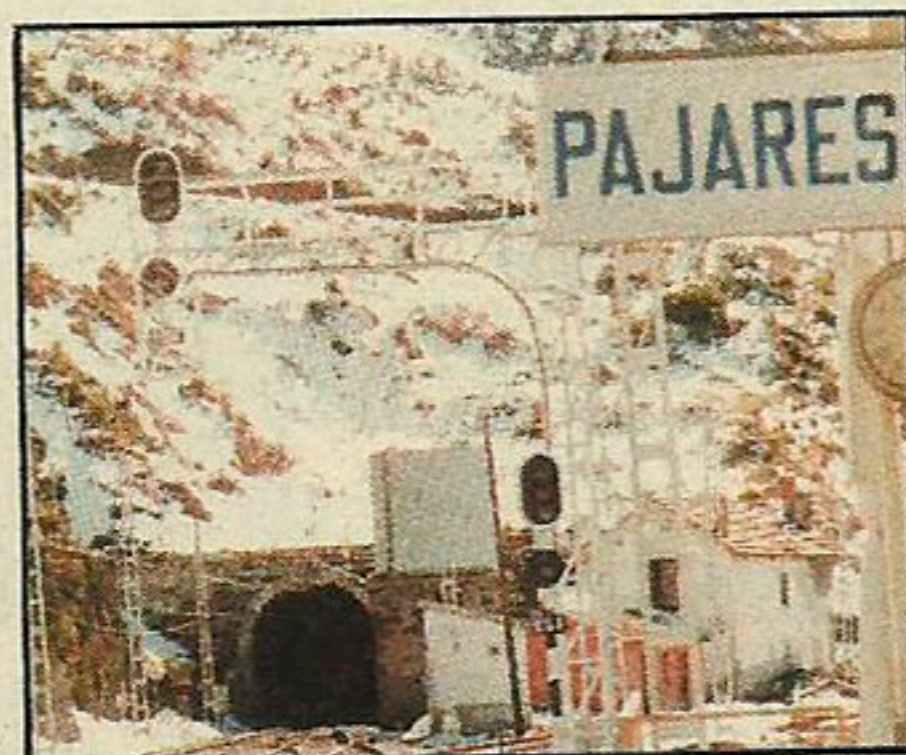
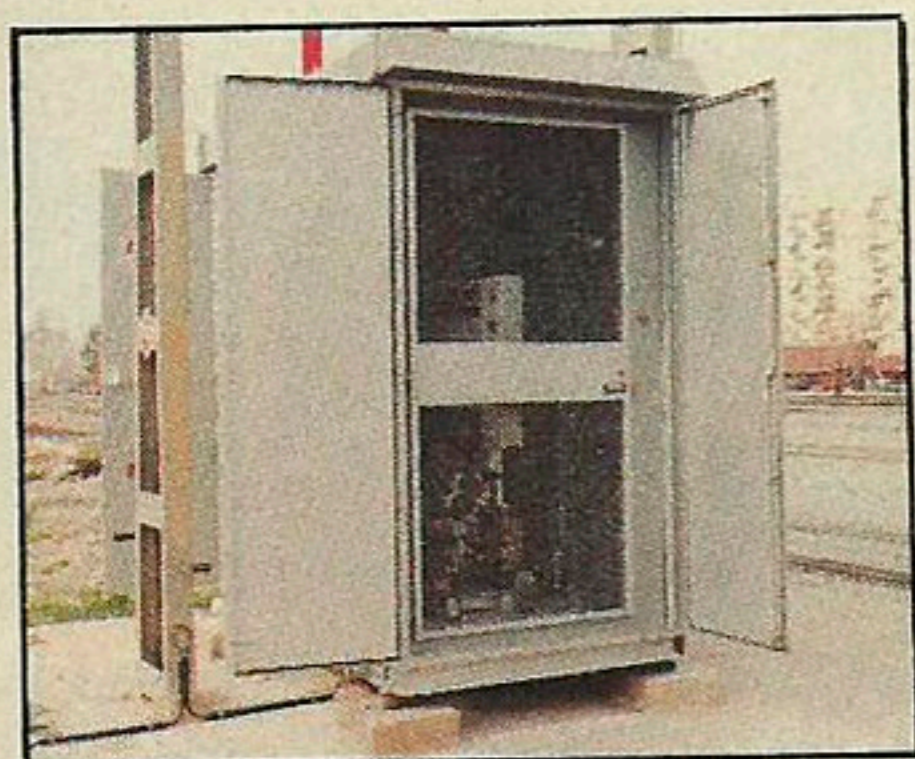
Con cargo a inversiones-86 se han acometido 250 obras, de las cuales, 191 están terminadas y el resto en curso. Estas obras han afectado a 223 estaciones, de las cuales, 161 están terminadas y el resto en ejecución.

Con cargo a explotación o medios propios, se han realizado obras en 274 estaciones, todas terminadas.

De acuerdo con el plan, se terminarán, a lo largo de 1937, una cifra estimada en 250 estaciones. En el periodo 1986-89 se modernizarán, con tratamiento integral, más de 800 estaciones.

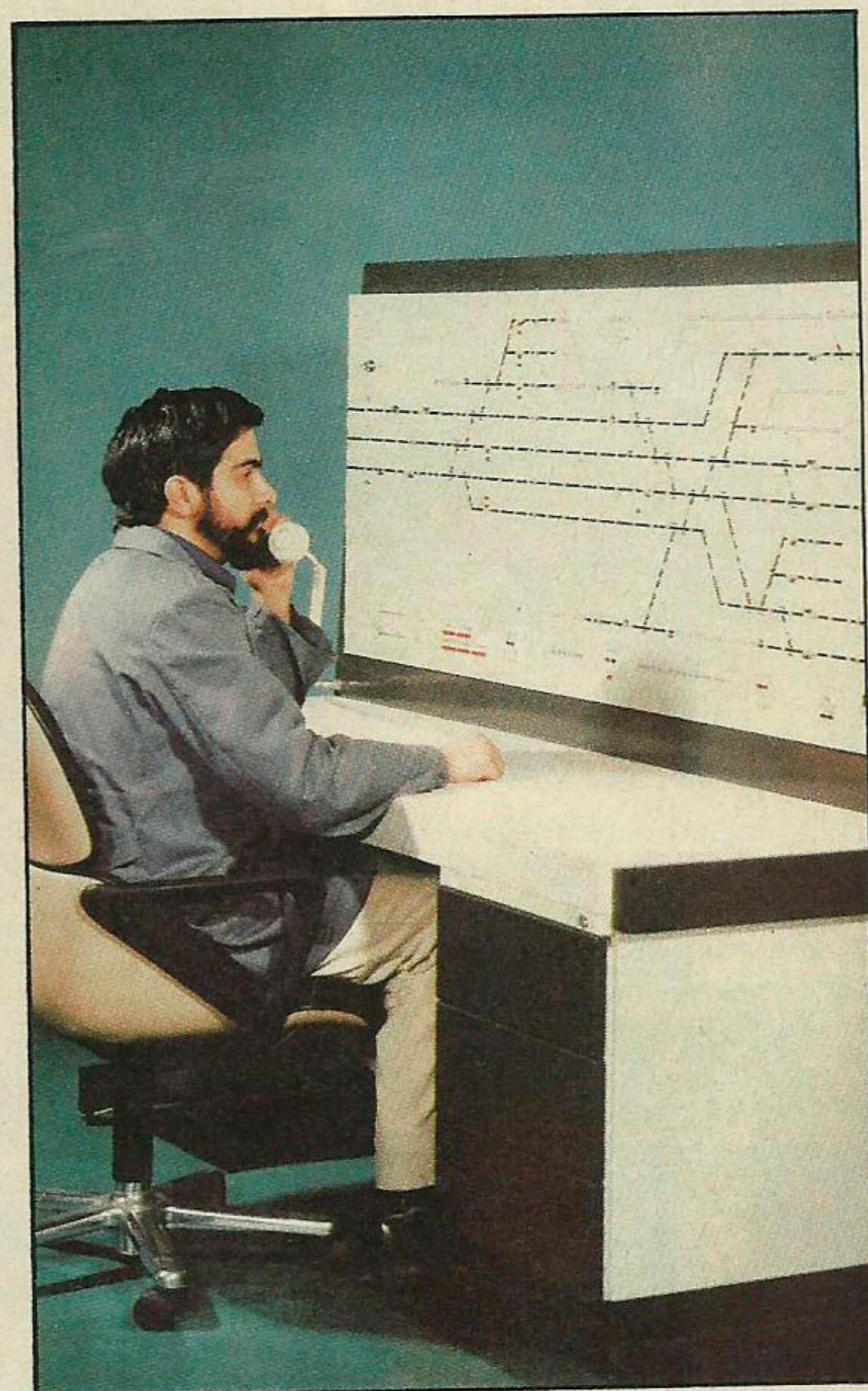
Como detalles de realizaciones en 1986, señalamos las siguientes: Se ha acometido la rehabilitación o modernización de 96 edificios de viajeros. Se ha iniciado la construcción de cuatro nuevos edificios de viajeros. Se han mejorado los andenes de 52 estaciones, de los que en 32 se ha aumentado su altura. Se han terminado los cerramientos de 13 estaciones de cercanías. Se han realizado tres nuevas instalaciones de auto-exprés y se han modificado o reconstruido los servicios públicos de 45 estaciones.

MAS DE TREINTA AÑOS DE TRABAJOS EN LOS FERROCARRILES

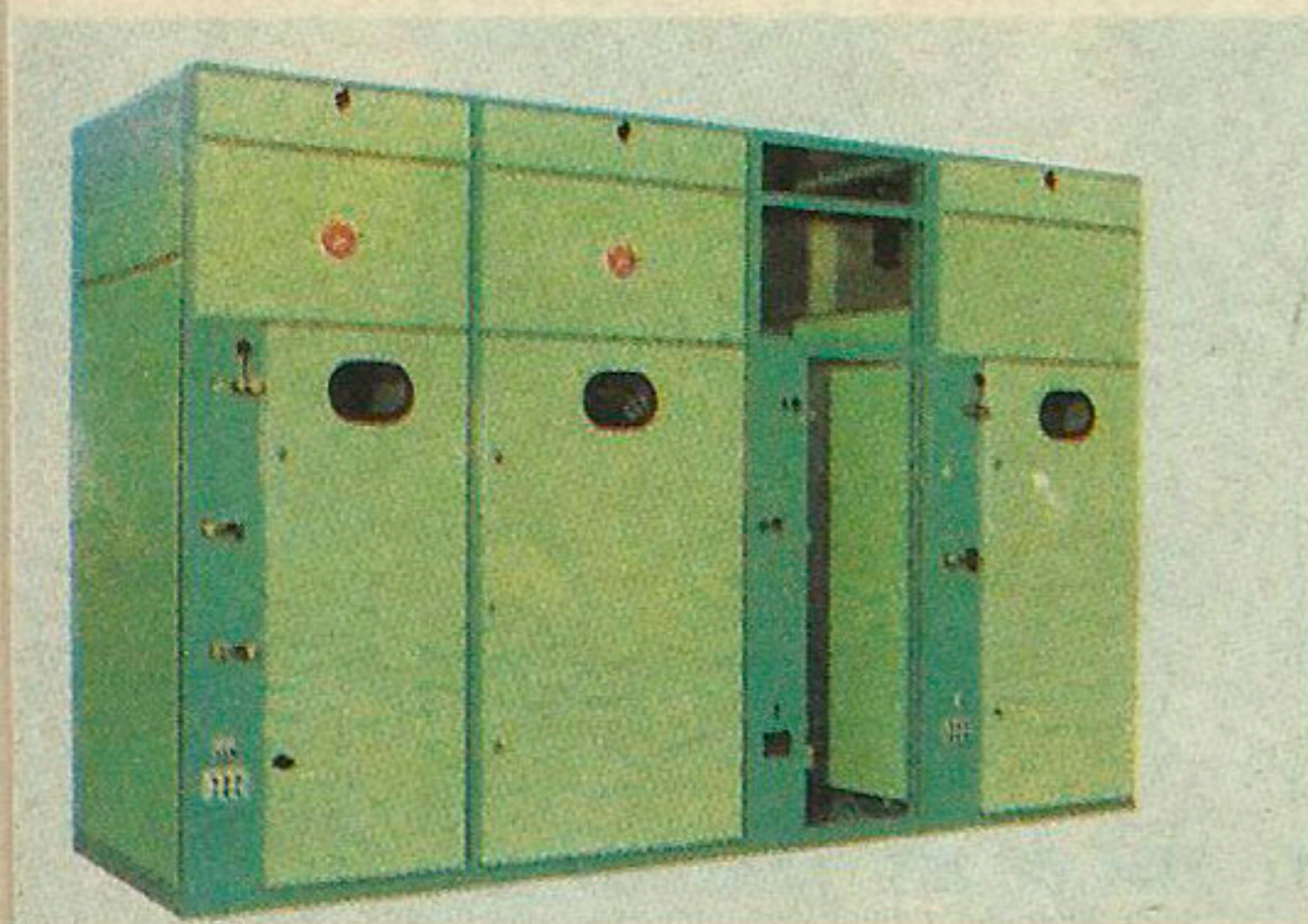
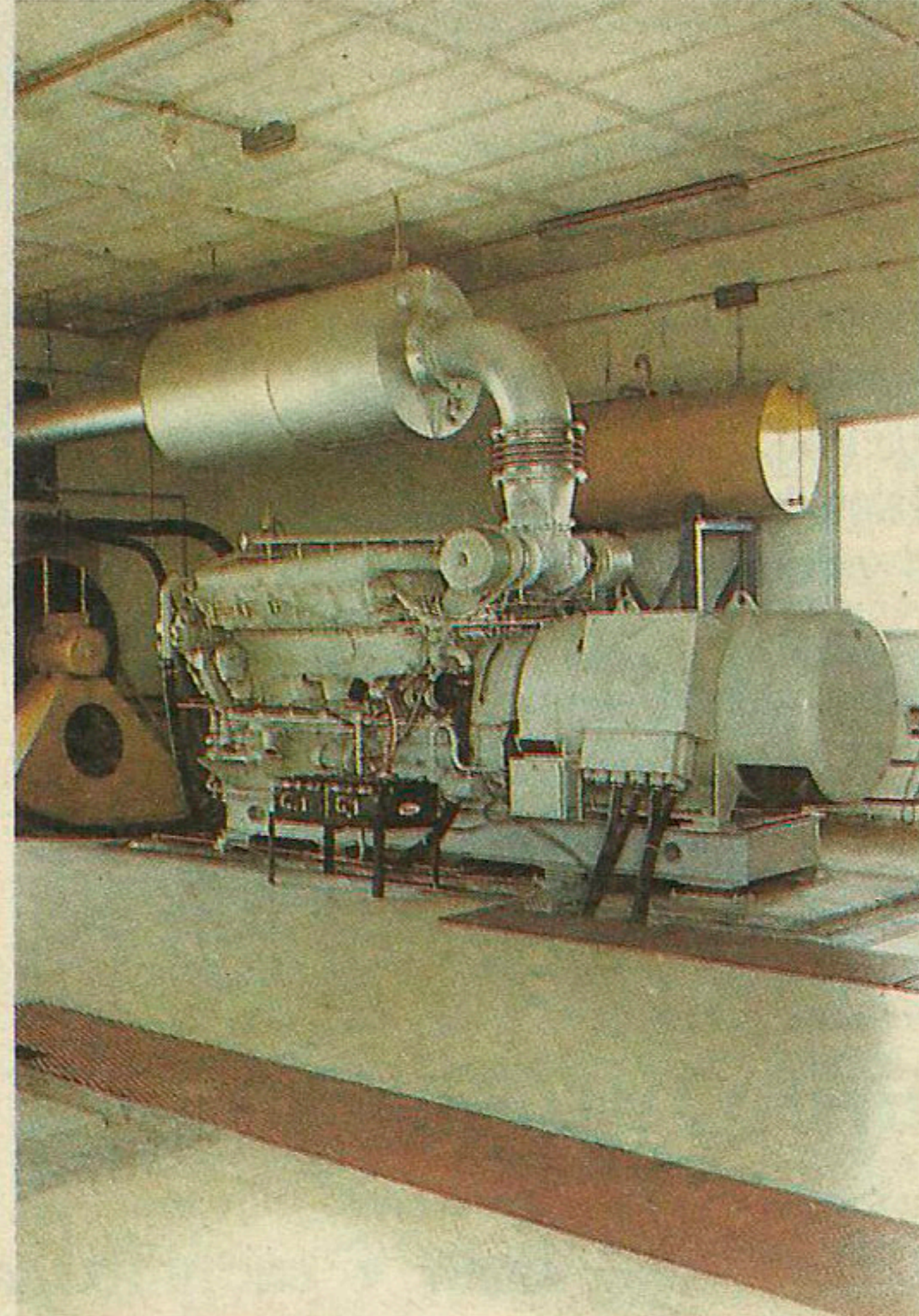
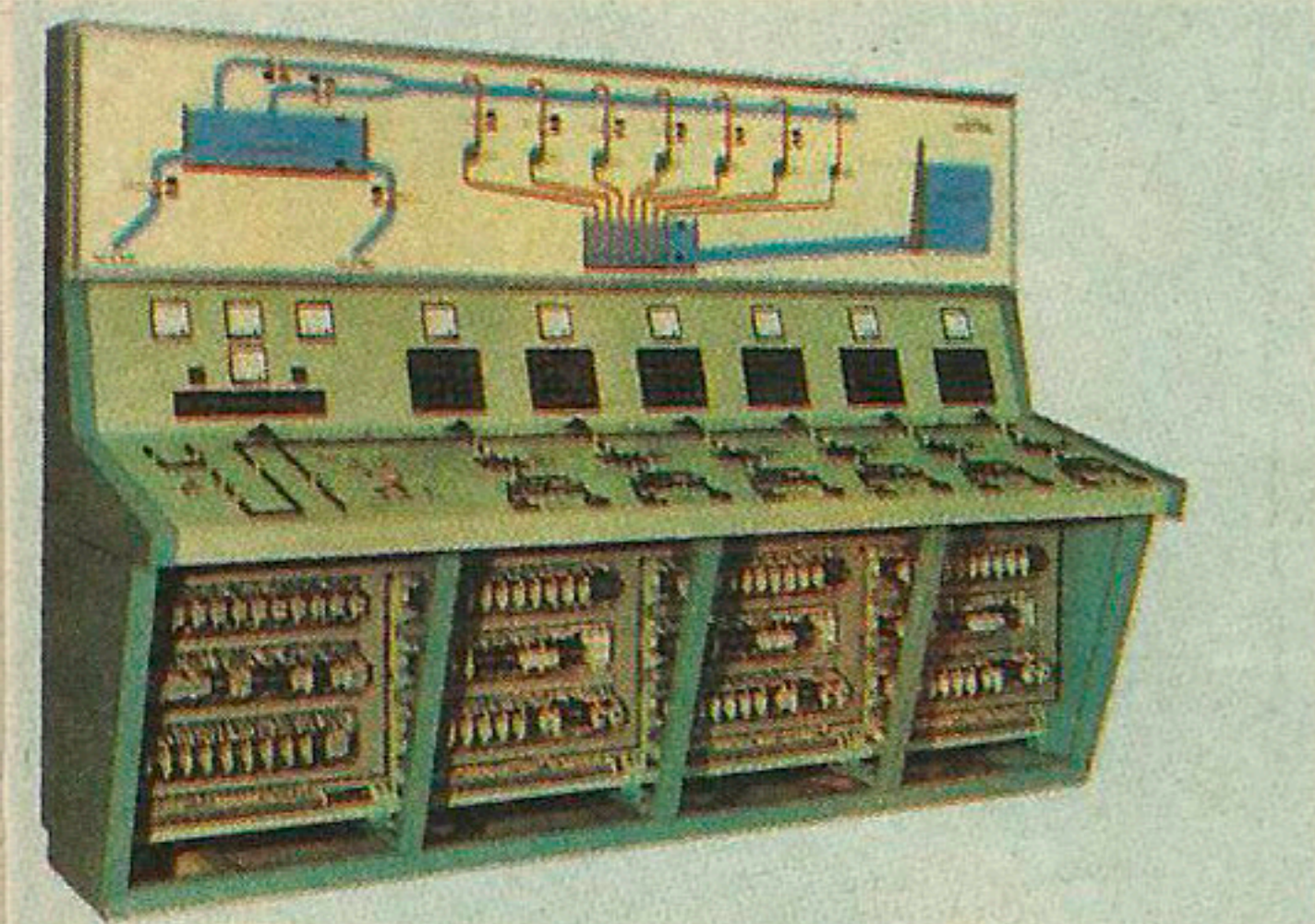
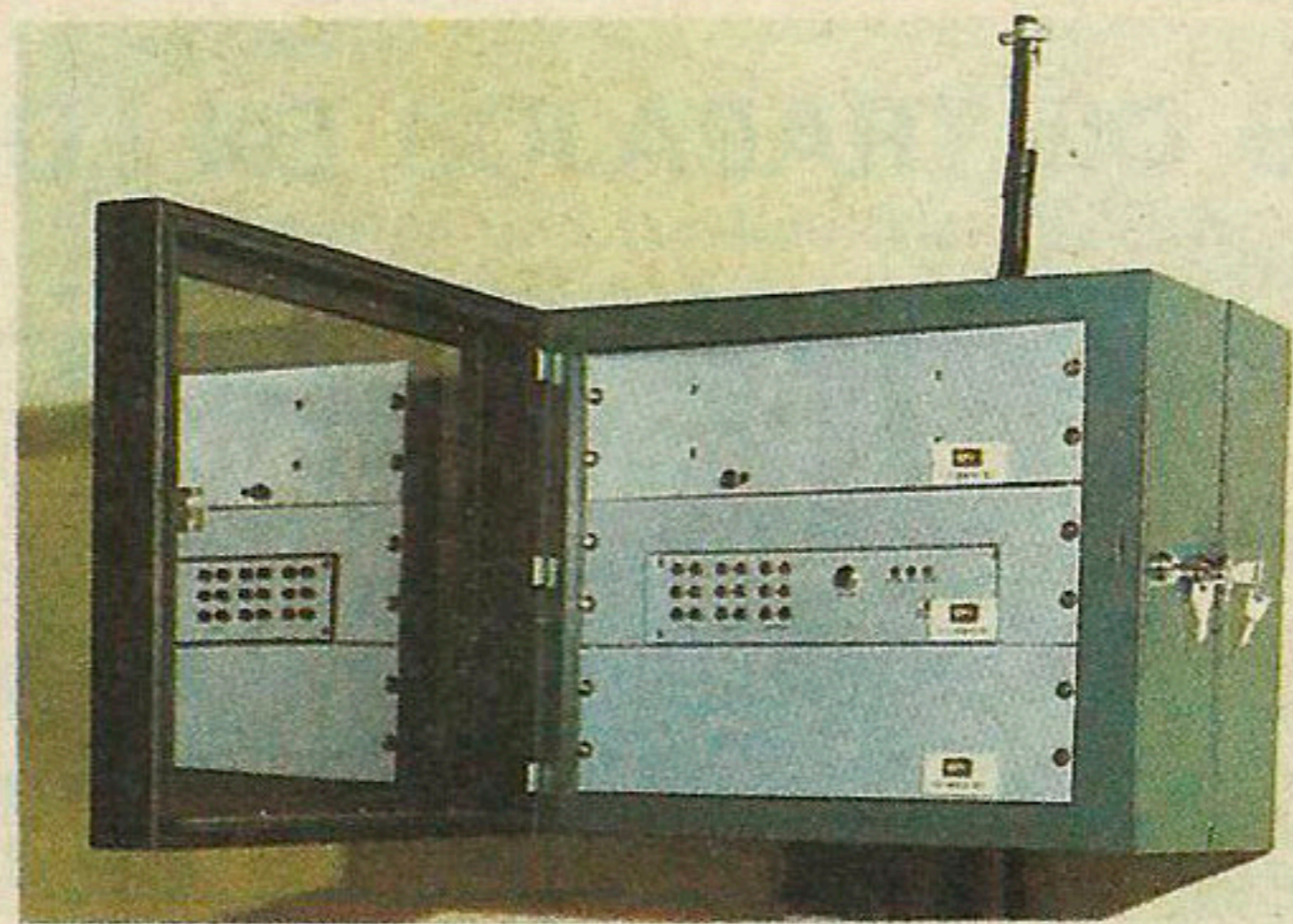
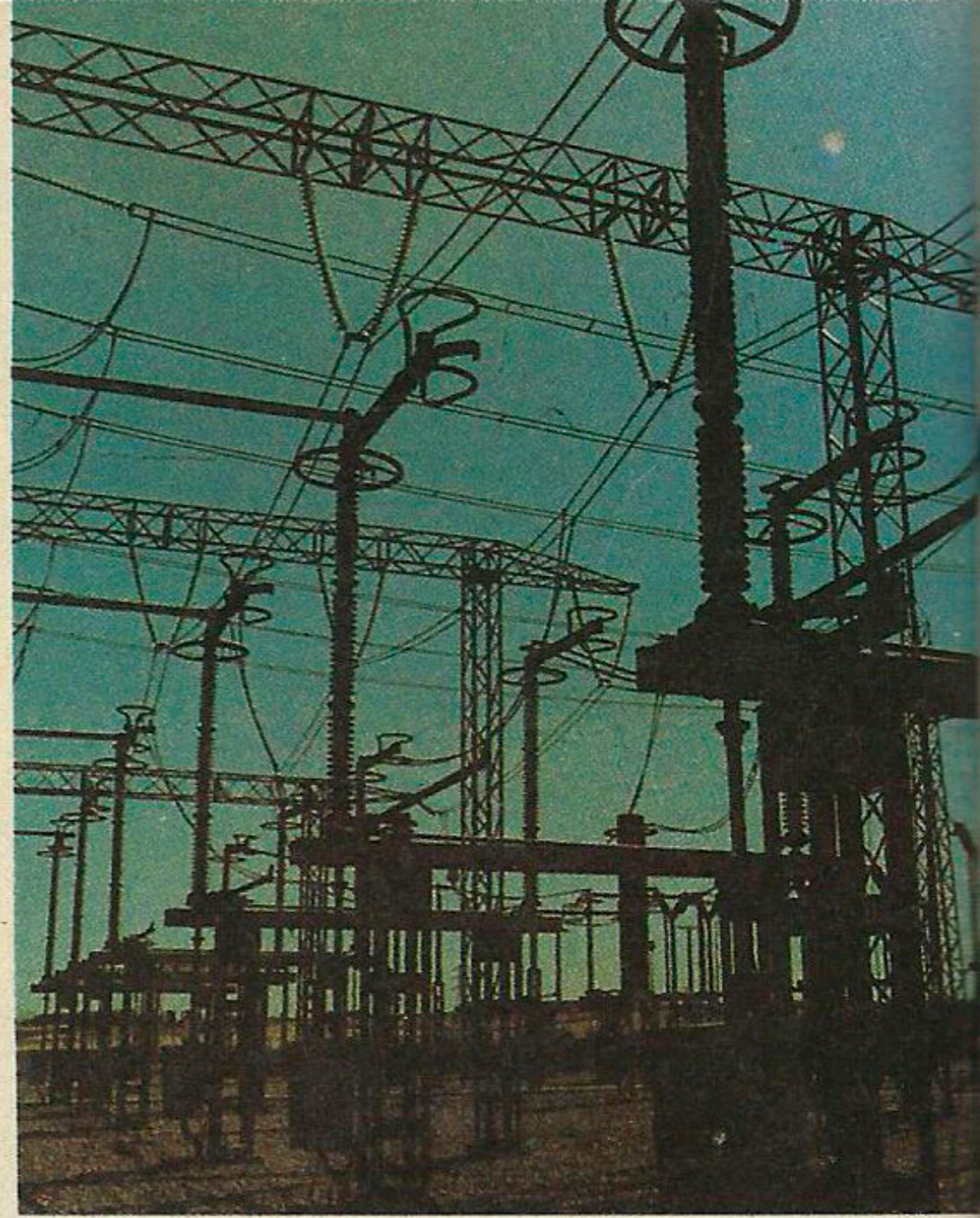
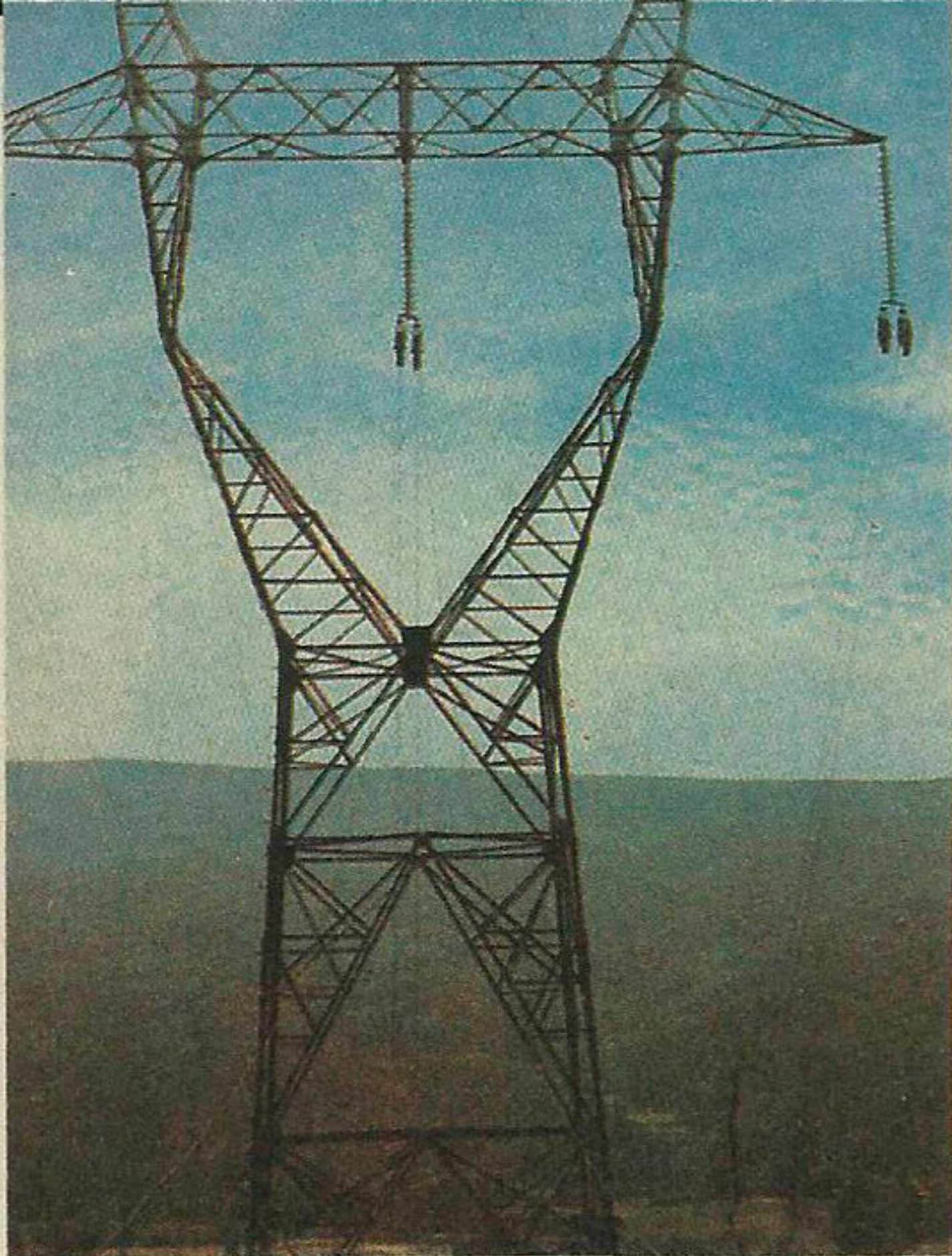


ABENGOA, con una experiencia de más de treinta años de trabajos en los ferrocarriles, realiza:

- Proyectos e ingeniería.
- Instalaciones y montajes.
- Diseño y fabricación de equipos.
- Mantenimientos.
- Electrificación de ferrocarriles y suburbanos. Catenarias.
- Subestaciones de transformación y rectificadora.
- Líneas de transporte de A. T. y M. T.
- Suministro de energía.
- Centros de transformación.
- Comunicaciones. Líneas aéreas y subterráneas. Cables de fibra óptica.
- Control de tráfico ferroviario. Telemando. Centros de control. Sistemas integrados.
- Enclavamientos eléctricos y electrónicos. Estaciones, desvíos, bifurcaciones.
- Bloqueos automáticos, eléctrico-manual. Sistemas de señalización vía radio.
- Formación de trenes.
- Elementos de señalización: Telemandos, puestos de control, motores de aguja, cerrojos, controladores, señales luminosas; de fibra óptica, fija, relés de seguridad y auxiliares, circuitos de vía, pedales electrónicos, aparatos de medida, de prueba y accesorios, detectores de cajas calientes y otros equipos especiales.



ABENGOA, S. A.
DIVISION FERROVIARIA



Suministros, Proyectos e Instalaciones, S. A.



LA
«NOUVELLE
VAGUE»

Jean-Paul
Belmondo en
«Pierrot le fou»,
de Jean-Luc
Godard.

N «Una noche en la ópera»: El teatro se divierte con los Hermanos Marx/**David Niven**: El recital de buenos modales de un perfecto caballero/**Cine nórdico**: La metafísica del mundo, el demonio y la carne más allá de Bergman.

FICHA

Título original: «A night at the opera».
Fecha de producción: 1935.
Nacionalidad: USA.
Director: Sam Wood.
Productor: Irving Thalberg, para la Metro-Goldwyn-Mayer.
Guión: George S. Kaufman y Morrie Ryskind, sobre una historia de James Kevin McGuiness.
Fotografía: Merrit B. Gerstad.
Música: Herbert Stothard.
Montaje: William Le Vanway.
Canciones: Herb Brown, Arthur Freed, Bronislav Kaper, Walter Jurmann y Ned Washintong.
Duración: 85 minutos.
Blanco y negro.
Intérpretes: Groucho Marx (Otis P. Driftwood), Harpo Marx (Tomasso), Chico Marx (Fiorello), Margaret Dumont (señora Claypool), Siegfried Rumann (Rodolfo Lasparri), W. Woolf King (señor Goldy), Allan Jones (Ricardo Baroni) y Kitty Carlisle (Rosa).



La increíble escena del camarote donde los hermanos Marx reúnen a media tripulación.

«Una Noche en la ópera»

La comedia romántica de los Marx

EDUARDO RODRIGUEZ

Con «Una noche en la ópera», los Marx recuperarían su éxito popular. La disciplina de la Metro y la fórmula Thalberg gestarían la mejor y más inolvidable película de toda la carrera marxiana, con la célebre escena del camarote.

SINOPSIS

Rodolfo Lasparri es un afamado cantante de ópera al que la millonaria señora Claypool, aconsejada por el empresario Goldy, va a contratar. Rodolfo está enamorado de Rosa, una cantante de la compañía, quien a su vez ama a Ricardo Baroni, un corista con más posibilidades artísticas de las que le reconocen. Tres estrafalarios personajes se incorporarán a la acción: Otis P. Driftwood, estrambótico asesor y presunto amante de la señora Claypool; Tomasso, ayuda de cámara de Lasparri, y Fiorello, amigo de Tomasso y supuesto representante de Baroni.

BAJO la supervisión de Herman Mankiewicz, uno de los personajes más inconformistas de Hollywood, los Marx habían realizado cuatro películas para la Paramount y con ellas se habían convertido en los más grandes malabaristas del absurdo y en los más anárquicos payasos de la pantalla. Pero su último film, «Sopa de ganso», dirigido por Leo McCarey, no estaba teniendo en 1935 el éxito esperado. Por alguna razón, los Marx estaban perdiendo público y su contrato con la Paramount peligraba.

La fortuna quiso que Chico fuera asiduo de las partidas de bridge organizadas por Irving Thalberg, el niño prodigio de la

Metro, yerno y mano derecha del todopoderoso Louis B. Mayer. Las deudas de juego de Chico con el magnate superaban con creces sus posibilidades de hacerles frente. Fuera porque Chico convenciera a Thalberg de que la única forma de recuperar su dinero era darles trabajo o fuera porque el ambicioso director de producción tuviera planes de fundar su propio estudio y quisiera comenzar a fichar artistas, lo cierto es que, pese a la oposición de Mayer, que siempre manifestó cierta aversión hacia los Marx, éstos firmaron con la Metro, el mayor estudio de Hollywood que se jactaba de tener «más estrellas que el fir-

mamento» en sus instalaciones de Culver City.

El diagnóstico de Thalberg respecto a su pérdida de popularidad fue rotundo: el público femenino no aceptaba su virulencia y su anarquía. Sus personajes, demasiado enloquecidos, resultaban antipáticos. «En una película no hacen falta tantas risas —sentenciaba Thalberg—. Yo haré con vosotros una película que provocará la mitad de risas... y será el doble de buena que «Sopa de ganso».»

Así se gestó «Una noche en la ópera», con la que los tres Marx —Zeppo y Gummo habían abandonado ya el grupo— inician su periplo en la Metro.





Harpo, Chico y Allan Jones, disfrazados de aviadores rusos a su llegada a Nueva York.

Terapia marxiana

E. R.

EL humor es una continua batalla contra la homogeneización», manifiesta Groucho en sus memorias. Quizá en sus películas para la **Paramount**, los **Marx** habían repetido en exceso los mismos trucos, la misma anarquía, el mismo «nonsense», como lo definió un colega que escribe en estas mismas páginas. Por ello, su unión con la **Metro**, a pesar de limar las asperezas de su extravagancia humorística, les dio nuevos aires.

Pero la renovación de los Marx lleva consigo la polémica: para muchos, el hacerse tiernos, el renunciar a su humor libertario, el admitir los condicionamientos artísticos de Thalberg les hizo perder su propia identidad y su genio. De no existir este film, todo ello podría ser cierto, pero «Una noche en la ópera» es una película redonda. Los números musicales son geniales; el ritmo, aunque más lento de lo habitual en los Marx, tiene la cadencia justa para permitirnos la carcajada; los personajes secundarios son, quizá, los mejor definidos de todas sus películas; el guión es, por primera vez, una historia concreta y coherente y los diálogos se ajustan perfectamente a esa acracia tan característica del genial humor de los tres hermanos.

Por si fuera poco, «Una noche en la ópera» contiene las tres mejores escenas

cómicas de toda la carrera marxiana: la del diminuto camarote inundado de chiflados personajes cada cual dedicado a su personal y más estrambótico quehacer, la de Harpo trepando enloquecido por los decorados del teatro mientras persigue a sus perseguidores y la de Groucho apareciendo en el patio de butacas como vendedor de helados y chucherías mientras la orquesta, a la que han cambiado sus partituras, interpreta música de variedades para acompañar a Chico y Harpo, que juegan una partida de béisbol con los instrumentos.

El contrato que firmaron con Thalberg, de alguna forma parodiado en la escena en la que Groucho y Chico actúan como «primera parte de la parte contratante de la segunda parte», les permitió realizar su mejor película, aunque más tarde, «nunca segundas partes fueron buenas», la fórmula dejase de funcionar.

Por mucho que haya avanzado la psiquiatría, «Una noche en la ópera» seguirá siendo por mucho tiempo una de las mejores terapias contra la depresión. La receta es un maravilloso cóctel de entretenimiento, sensibilidad, situaciones desternillantes y asombrosos diálogos, todo ello aderezado con un poco de cursilería... y, también, dos huevos duros.

Pero la fórmula Thalberg les suponía someterse a ciertos condicionamientos: los personajes debían hacerse tiernos, las historias debían ser más convencionales e incluir números musicales que suavizaran el ritmo descarnado de sus excenricidades y dieran sosiego al espectador. Al tiempo, el productor propuso que los Marx volvieran a los teatros de variedades, donde probarían sus «gags» de forma que en la pantalla dieran al público lo que éste ya hubiera demostrado que le gustaba.

Con todo ello, «Una noche en la ópera» se convirtió en una comedia romántica en la que los Marx ayudan a una parejita de cantantes en apuros, convirtiéndose en personajes simpáticos y agradables para el gran público. Ciertamente es que con ello perdieron gran parte de su inconformismo y que su devastador espíritu de antaño quedó edulcorado, pero los diálogos mantienen el demencial ritmo propio de los personajes interpretados por ellos y, aunque los excelentes números musicales retrasan la acción, los hallazgos cómicos siguen las pautas habituales de los Marx.

El rodaje no debió resultar excesivamente complicado para Wood —«el único gran director con el que nos ha tocado trabajar»—. El guión se rodaba siguiendo todas las indicaciones de Thalberg. Prácticamente todas las escenas cómicas habían sido ensayadas e interpretadas en el escenario, por lo que la mayor parte de las veces valía la primera toma, y el personaje de la millonaria señora Claypool, digna y empinorotada y quizá más sangrientamente humillada y engañada que nunca, era interpretada por Margaret Dumont, habitual ya en las películas de los geniales hermanos y cuya «perfectamente falsa elegancia», como la definió **Cukor** cuando la dirigió en «Mujeres», les iba como anillo al dedo como sufridora de sus gansadas.

La prematura muerte de Thalberg, durante el rodaje de su siguiente película, marcaría un punto crucial en la carrera de los Marx. Sus tres siguientes películas con la **Metro**, bajo la fórmula inventada por el magnate pero sin el apoyo de éste, se rodaron con escasos presupuestos. Los Marx volvieron a perder público, lo que les llevó a disolverse. □

EL fue el perfecto ejemplo de «gentleman» elegante, lleno de flema e ingenio típicamente británicos, distinción innata y amabilidad con las damas. Nadie pudo superarle en el terreno de la comedia ligera, aunque su particular estilo se adaptaba a todos los terrenos. Podía permanecer impassible e impecable en medio de la selva como volando en globo, al igual que noquear a un villano sin despeinarse un pelo. Aunque dijo de sí mismo que tenía una cara mezcla de pez plano y trapo viejo, su encanto era irresistible. Nadie ha podido decir más cosas con sólo levantar levemente una ceja.

James David Graham Niven nació en 1909 en Kiriemuir, Escocia. Empezó haciendo pequeños papeles hasta lograr su primer éxito con «La carga de la brigada ligera» («The charge of the light brigade», 1936), donde encarnaba por primera vez a este tipo de militar inglés con honor e ironía, que luego repetiría en muchas otras películas.

Aunque aseguró repetidas veces que nunca trabajaría con **William Wyler**, aceptó en 1938 interpretar a Edgar Linton en las «Cumbres borrascosas» («Wuthering Heights») de Wyler. El papel no era muy lucido como para darle un espaldarazo en su carrera, pero ese mismo año, con «Mamá a la fuerza» («Bachelor Mother»), junto a Ginger Rogers, consiguió la consagración definitiva como galán de comedia al estilo de **Cary Grant**.

Interpretó a un obispo en «La mujer del obispo» («The bishop wife», 1947), una divertida y extravagante comedia en la que Cary Grant hacía de Angel. También tuvo que aguantar a una Shirley Temple en plena edad del pavo en «Un beso para Corliss» («A kiss for Corliss», 1950). En «Tres soldados» («Three Soldiers», 1951) volvía a su papel de militar, mientras que en «Luna azul» («The moon is blue», 1953), conseguía un gran éxito con una historia pseudosugestiva y recargada de diálogos



David Niven y Marie Windsor, en «Dos seductores».

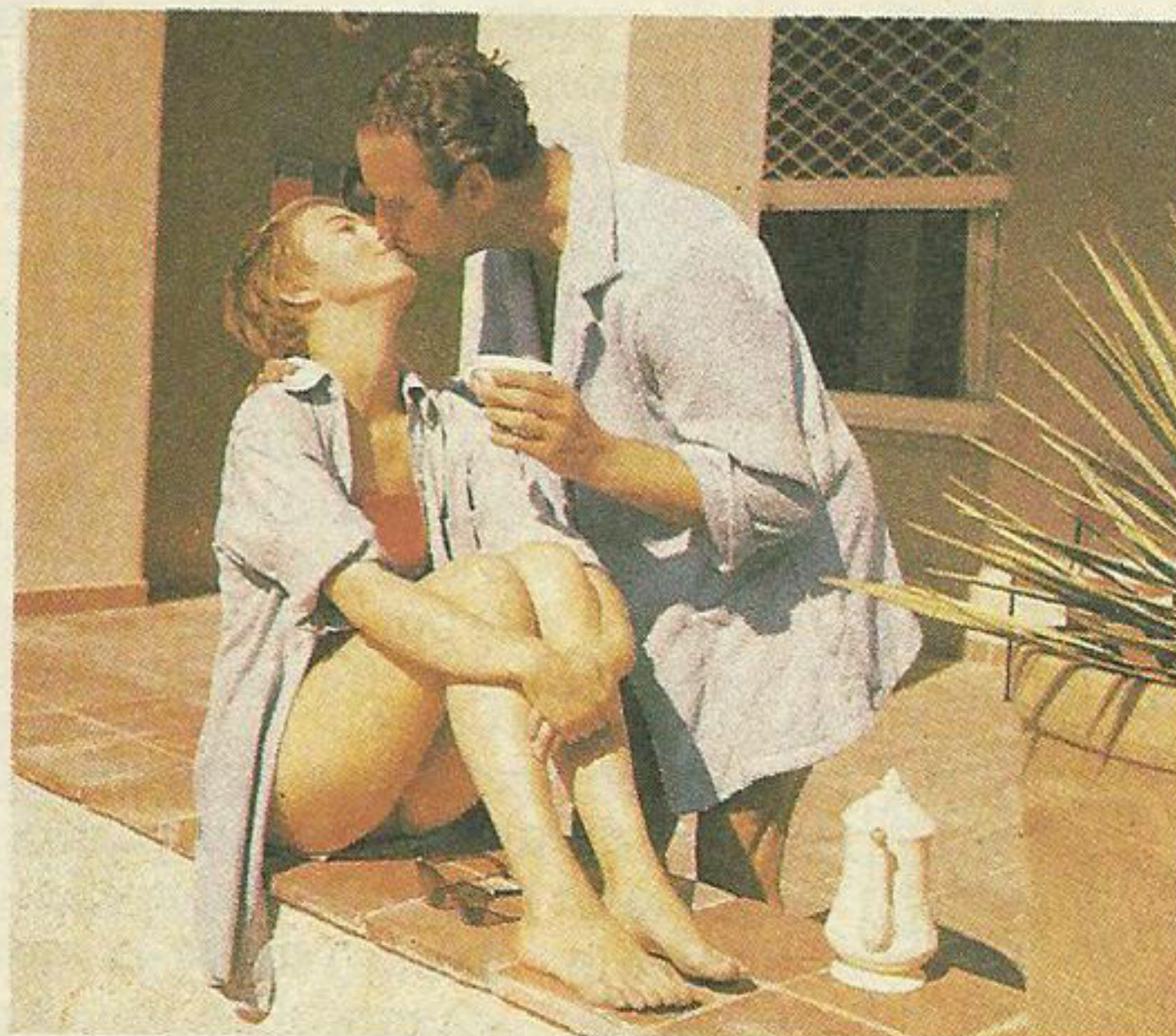
David Niven

Ellas los prefieren caballeros

JORGE BERLANGA

Un perfecto caballero y actor inglés cuyo particular estilo se adaptó a todos los géneros, desde la alta comedia al drama, pasando por la película de guerra o la gran aventura, sin perder la sonrisa de dandy.

Con Jean Seberg, en «Buenos días, tristeza».



que ahora sólo se recuerda porque su compañera de reparto, Maggie McNamara, se suicidaría más tarde.

La película más taquillera de Niven fue, y sigue siendo, «La vuelta al mundo en 80 días» («Around the world in 80 days», 1956) interpretando a un Phileas Fogg perfectamente británico en una película cuajada de estrellas. En

«Buenos días, tristeza» («Bonjour tristesse», 1958) bordaba su papel de caballero decadente junto a una encantadora y precoz **Jean Seberg**. Con «Mesas separadas» («Separate tables», 1958) consiguió un Oscar por su interpretación de coronel retirado y rijoso. Tuvo más éxitos interpretando a militares como en «Los cañones de Navarone»

(«The guns of Navarone», 1961) o «Mi mejor enemigo» («The best of enemies», 1961).

La gran aventura estaba en superproducciones como «55 días en Pekín» («55 days at Peking», 1963), y la comedia disparatada en «La pantera rosa» («Pink Panther», 1964), haciendo de ladrón de guante blanco, o «Casino Royale» (1967), interpretando a un James Bond jubilado. Tras esto, su carrera se limitó a hacer de sí mismo en películas de escaso nivel. Su último trabajo fue en «La maldición de la pantera rosa» («Curse of the Pink Panther», 1983).

Aparte de excelente actor, también fue un fino e ingenioso escritor, autor de novelas y de una autobiografía, «Traigan los caballos vacíos». Murió en 1983, consumido en su propia delgadez, en su finca de la Costa Azul. □

EL nombre de Ingmar Bergman, claro está, ha eclipsado a la mayor parte de los cineastas nórdicos; su genio, sin embargo, está muy ligado a ciertas constantes que se remontan a la época muda: la revelación del paisaje natural, el buceo en lo metafísico, la frecuente inspiración literaria. El primer apogeo del cine nórdico surge en Dinamarca, donde en 1906 un antiguo feriante, Ole Olsen, fundó una sociedad de producción, la Nordisk, donde Viggo Larsen dirigió «Trata de blancas», primer film danés que obtuvo un éxito en el resto de Europa. A estos primitivos temas osados (una tradición que se mantiene en el poco difundido cine danés reciente, precursor del «porno») se añadieron, como marca característica, los dramas mundanos, con adulterios, crímenes, duelos y angustias éticas.

Estos profusos melodramas se destacaron por el cuidado en la iluminación y un cierto refinamiento en la puesta en escena. August Blum fue el primero en frecuentar este género, seguido y superado por Urban Gad («Sueño negro», 1911) y por Holger Madsen, el más dotado de todos. Su refinamiento estético se unía a los temas «audaces»: «Los morfinómanos», «Sueño de opio»... Hay que subrayar que Holger Madsen ya utilizaba movimientos de cámara y variaba los encuadres en un mismo decorado hacia 1914, adelantándose en varios años a creadores como Griffith.

El gran éxito europeo del cine de este pequeño país se apoyó también en la creación de un tipo de larga trayectoria futura: «la mujer fatal». Y un elemento aún más perdurable: el beso. Los mismos daneses bautizaron a la mujer fatal cinematográfica: «vamp», vampiresa. La primera actriz «estrella» fue danesa, Asta Nielsen, que además era una excelente intérprete. Junto a ella, Betty Nansen, Clara Pontoppidan, Augusta Blad decoran esos dramas mundanos y escandalizaban en otros países por sus «besos»: «lascivos, chocantes,



Liv Ullman e Ingrid Thulin, en «Gritos y susurros», de Ingmar Bergman.

CINE NORDICO

Fuego bajo el hielo

JOSE AGUSTIN MAHIEU

Los temas osados, la revelación del paisaje, el buceo en lo metafísico y la inspiración literaria son la constante de la cinematografía de los países nórdicos, que cuenta con una rica tradición dramática.

Asta Nielsen, la primera «vamp» danesa, en «Der lille engel» (1913), dirigida por su marido, Urban Gad, con quien trabajó en gran cantidad de películas melodramáticas.



osados», como escribía un cronista francés de la época.

Hacia 1915 el cine danés estaba en la cima. La guerra había provocado en Europa central una escasez obvia de films, que los daneses compensaban. Entre dramas mundanos, tragedias circenses y melodramas policiales, de droga y prostitución, inspiraba futuros estereotipos del cine americano y, por otro lado, una corriente fantástica preludiva el **expresionismo alemán**.

Comenzaban su carrera los dos cineastas daneses más célebre: Benjamin Christensen y Carl Dreyer. Ambos, sin embargo, deberían emigrar pronto, después de la guerra que terminaría con el cuasi monopolio europeo del cine danés. Ellos fueron a Suecia, donde Christensen hizo su obra ▷

▷ maestra, «Heksen» («La hechicería a través de los tiempos», 1920), alucinante y estremecedor historia de la brujería y los procesos a sus supuestos acólitos. Es asimismo un incisivo alegato contra la superstición y la intolerancia.

Ya habían emigrado a Berlín Asta Nielsen y Urban Gad, donde participarían (también Stellan Rye) en la expansión del cine alemán, que contaba con ingentes capitales para fundar una industria poderosas. El genial Dreyer sufrió, por lo tanto, la creciente debilidad de su cinematografía natal.

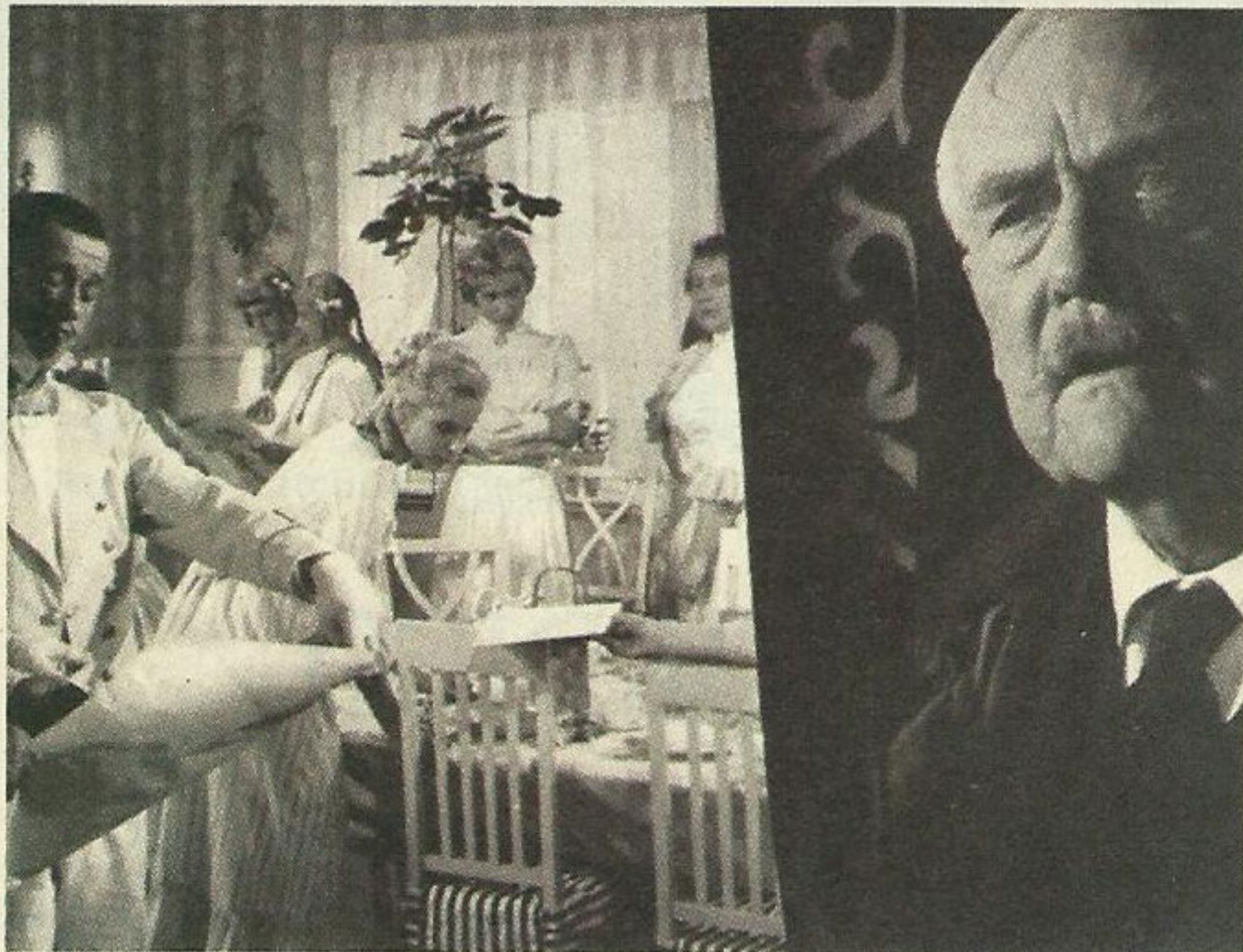
Tanto en la década de los treinta como en la posguerra, el cine danés halló grandes dificultades para desarrollar una producción de calidad frente a la enorme competencia de industrias más poderosas. Podrían citarse al documentalista Theodor Christensen, a Bjarne y Astrid Henning-Jensen, que realizaron un excelente film, «Ditte Menneskebarn» (1946). Ole Palsbo, muerto muy joven en 1952, había mostrado dotes para la comedia satírica («Ta hvad dy vil ha», 1947), o al veterano George Schneevoigt, que había regresado de Noruega en los años treinta y que no recobró una carrera de interés.

Ya en los años sesenta se destaca casi en soledad Henning-Carlson («Hambre», 1966; «Klabautermanden», 1969). Tanto estos films como las últimas obras maestras de Dreyer tuvieron escasa difusión en el extranjero. Pero en estos años, y hasta que la censura se liberalizó en muchos países, Dinamarca se hizo notar por la producción de películas eróticas «fuertes» y otras directamente pornográficas.

Suecia fue desde la época muda y hasta la actualidad el país nórdico de mayor importancia, tanto en producción como en calidad, aunque también sufre, cíclicamente, las limitaciones de un mercado interior escaso y una exportación difícil, salvo en el caso de Bergman, el cual, en toda su primera etapa, tampoco fue muy conocido en Europa. Pero en los años mozos del cine mudo, cuando el cine francés y el



María Falconetti, en «La pasión de Juana de Arco» (1927), de Dreyer.



Victor Sjöström, como actor en «Fresas salvajes», de Bergman.



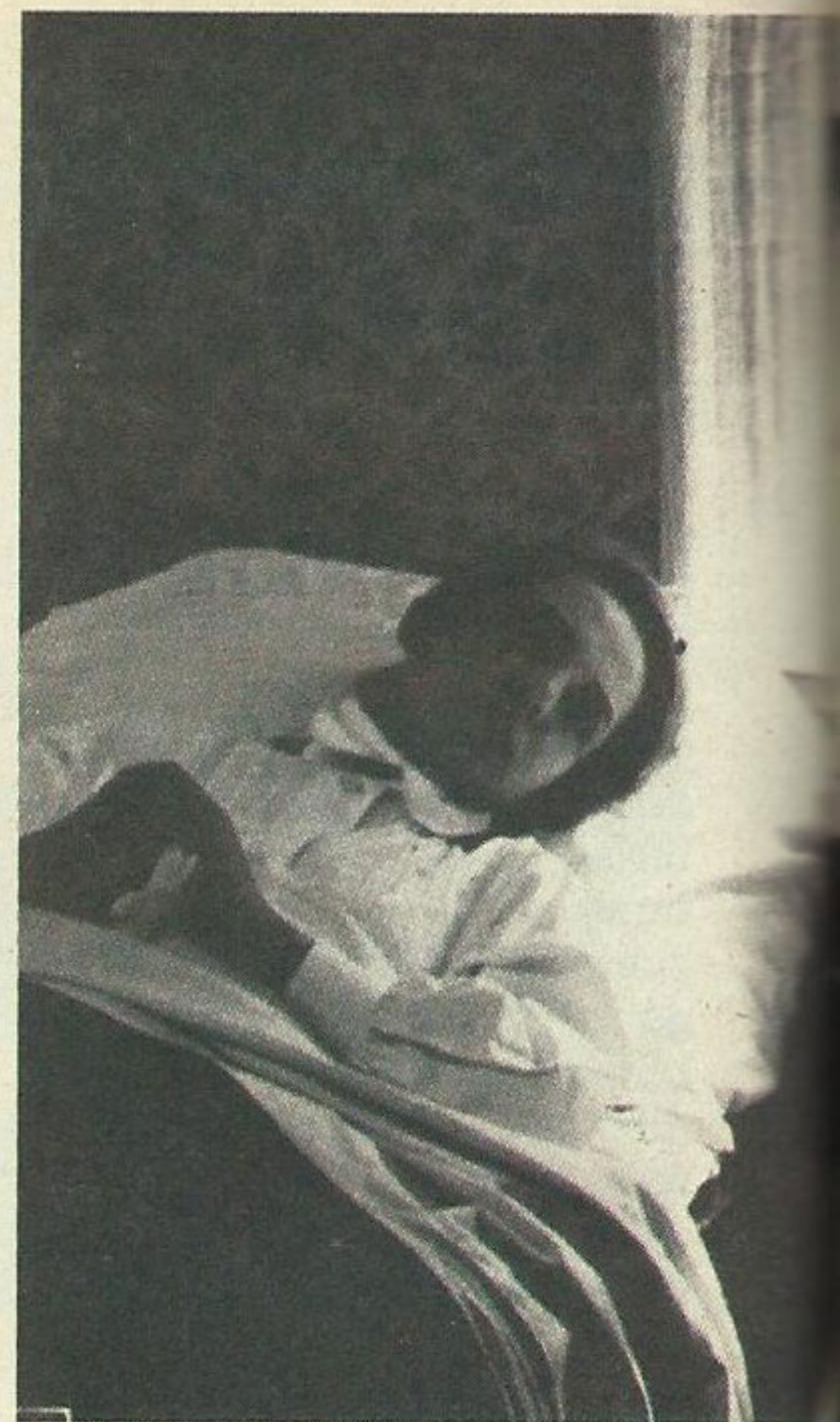
Bibi Anderson e Ingrid Thulin, dos actrices suecas internacionales.

americano eran aún muy primitivos, surgió en Suecia una serie de creadores notables.

En 1907, Charles Magnusson fundó la A. B. Svenska Biografteatern, base fundamental del desarrollo de la cinematografía sueca. Allí se iniciaron en el arte de las imágenes Victor Sjöström y Mauritz Stiller, que entre 1913 y 1923 forjan lo más esencial de la escuela sueca.

Magnusson los contrató en 1912 como actores. El

mismo año rodaron «De svarta maskerna» («La máscara negra»); Stiller como director y Victor Sjöström como protagonista. Era un film policial a la manera danesa. Casi en seguida, ambos acceden a la dirección y, tras haber imitado el estilo danés, llevarán al cine sueco hacia temas nacionales. Para ello recurren a grandes obras literarias. Sjöström adapta sucesivamente «Ingeborg Holm», de Nils Krook (verdadero arranque del film sueco de valor);



«La carreta fantasma»



Una joven Greta Garbo en «La expiación»

«Terje Vigen», tomado del poema de Ibsen (1917); «Berg-Ejving och hans Hustru» («Los proscritos», 1917), del islandés Johan Sigurjonsson; «Tösen Fran Stormyrtpet» («La hija de la turbera», 1917); «Ingmarssönerna» («La voz de los antepasados», 1918); «Karin Ingmar Dötter» («La hija de Ingmar» o «El reloj roto», 1918) y «Körkarlen» («La carreta fantasma», 1921), todas ellas basadas en obras de Selma Lagerlöf.



Victor Sjöström.



«Berling» (1923), de Mauritz Stiller.



«Juegos de noche», de Mai Zetterling.



Arriba, Anita Bjork en «La señorita Julia», de Alf Sjöberg, y junto a estas líneas, Pia Degermark en «Elvira Madigan», de Bo Widerberg.



Mauritz Stiller, por su parte, también se inspira en las sagas de Selma Lagerlöf para sus dos grandes filmes: «Herr Arnes Pengar» («El tesoro del señor Arne», 1919) y «Gosta Berlings Saga» («La expiación de Gosta Berling», 1924), así como en «Gunnar Hedes Saga» («El viejo castillo», 1922). Esta impronta literaria no limita a los dos grandes realizadores suecos a una servidumbre; por el contrario, construyen sus versiones con un poderosos hálito vi-

sual y poético, que incluso introduce nuevas técnicas de expresión. Por ejemplo, Sjöström, en su temprano film «Dödskyssen» («La extraña aventura del ingeniero Lebel», 1916), usa «flashbacks» diversos que a través de cada testigo contaban diferentes versiones de un mismo hecho. Algo que actualizó Orson Welles en «Ciudadano Kane» (1941) y Kurosawa en «Rashomon», ya en 1950.

Victor Sjöström (1879-1960), vigoroso, pro-

fundo, algo tosco a veces pero con gran aliento expresivo, valorizó el paisaje como un protagonista del drama. Cuando también emigró a Estados Unidos logra en «The Wind» («El viento», 1928), un equivalente a sus grandes films suecos. Este fue su canto del cisne en el Hollywood de entonces. Volvió a Suecia en 1930, y sólo volvió a trabajar como actor, notoriamente, en «Fresas salvajes», de Bergman, el mismo año de su muerte (1960).

Mauritz Stiller (1883-1928) era finlandés de origen judío. Más refinado, con momentos de gran lirismo, Stiller estaba dotado para las grandes sagas poéticas, como su célebre «Herr Arnes Pengar», un clásico del cine, y para la comedia sofisticada y erótica, que introduce en 1920 con «Erotikon». Su éxito llevó a su captación por Hollywood, pero su estadía fue fatal para su carrera, luego de haber impuesto a la Metro a una actriz que no interesaba: Greta Garbo...

Tras ese esplendor ardiente bajo la nieve del primitivo cine sueco, la industria entra en crisis con el sonoro. Apenas Runne Carlsen, Brunius y Gustav Molander mantienen cierto valor hasta que surgen los dos grandes cineastas suecos de este periodo: Bergman y Alf Sjöberg. Este gran cineasta, proveniente del teatro, alcanza un gran rigor expresivo en films como «Himlaspelet» («El camino del cielo», 1942), lleno de una magia que entronca con la tradición de Sjöström; «Froken Julie» («La señorita Julia», 1951), notabilísima adaptación de la obra de Strindberg, o «Hets» («Tortura», 1944), que dio al joven Bergman la oportunidad de acceder al cine con su primer guión.

«El complejo Bergman» gravitó notoriamente sobre las nuevas generaciones de cineastas. La reacción, incluso entre sus discípulos como Vilgot Sjoman («491», «Soy curiosa...»), Jan Troell, Jonas Cornell, Bo Widerberg o Maizeherling («Juegos de noche», 1966), fue alejarse hacia el humor o la realidad política y sociológica. Los resultados son aún desiguales. Los más dotados fueron Troell, con su saga de «Los emigrantes», y Bo Widerberg, sensible e irónico en «Adalen 31» (1969) y «Elvira Madigan» (1967).

Poco se puede añadir sobre el cine noruego y el finlandés, de producción reducida y escasa repercusión. Jörn Donner, que suele trabajar en Suecia, es el director más conocido de Finlandia. □



Anne Wiazemsky y Jean Pierre Leaud en «La chinoise», de Jean-Luc Godard.

EL cine es un arte conservador, no sólo por su tan mentado carácter industrial, también porque el espectador de cine es el público más conservador que existe. Ninguna vanguardia ha podido alterar ese consenso de productores y audiencia.

Hace veinticinco años, un movimiento que recorrió Europa, el de los «nuevos cines» nacionales, pareció imponer la revolución. La cosa quedó en reforma temporal. Pero uno de esos nuevos cines, la «nouvelle vague», ha quedado para la historia y los titulares como el que más se acercó: asentó la noción de «autor» tal y como hoy la conocemos, revolucionó de hecho los hábitos de producción y dejó un consistente reguero de películas y de cineastas, no pocos de ellos aún en activo.

Para el historiador Bernard Eisenschitz, la «nouvelle vague» representa un concepto histórico (la ruptura con el cine académico

francés de años cincuenta), un concepto económico (el lanzamiento de la película de bajo presupuesto) y un concepto ideológico (un cine joven para un país joven: Francia al principio de la V República).

La eclosión de la nueva ola se suele cifrar en el festival de Cannes de 1959. Francia presentó «Los 400 golpes», de François Truffaut (que ganó el premio a la «mise-en-scène»); «Hi-

roshima mon amour», de Alain Resnais (que se fue de vacío), y «Orfeo negro», de Marcel Camus (que se llevó la Palma de Oro). Camus poco tenía que ver con el movimiento, excepto por cierto tono documental de su film, pero lo importante fue el premio a Truffaut, el apoyo de Jean Cocteau, y el «manifiesto» de los veinte «nuevaoleros» que se reunieron en La Napoule: «Estamos totalmente de acuer-

do en el fondo y en total desacuerdo sobre los detalles... Queremos hacer películas, no hacer carrera en el cine.»

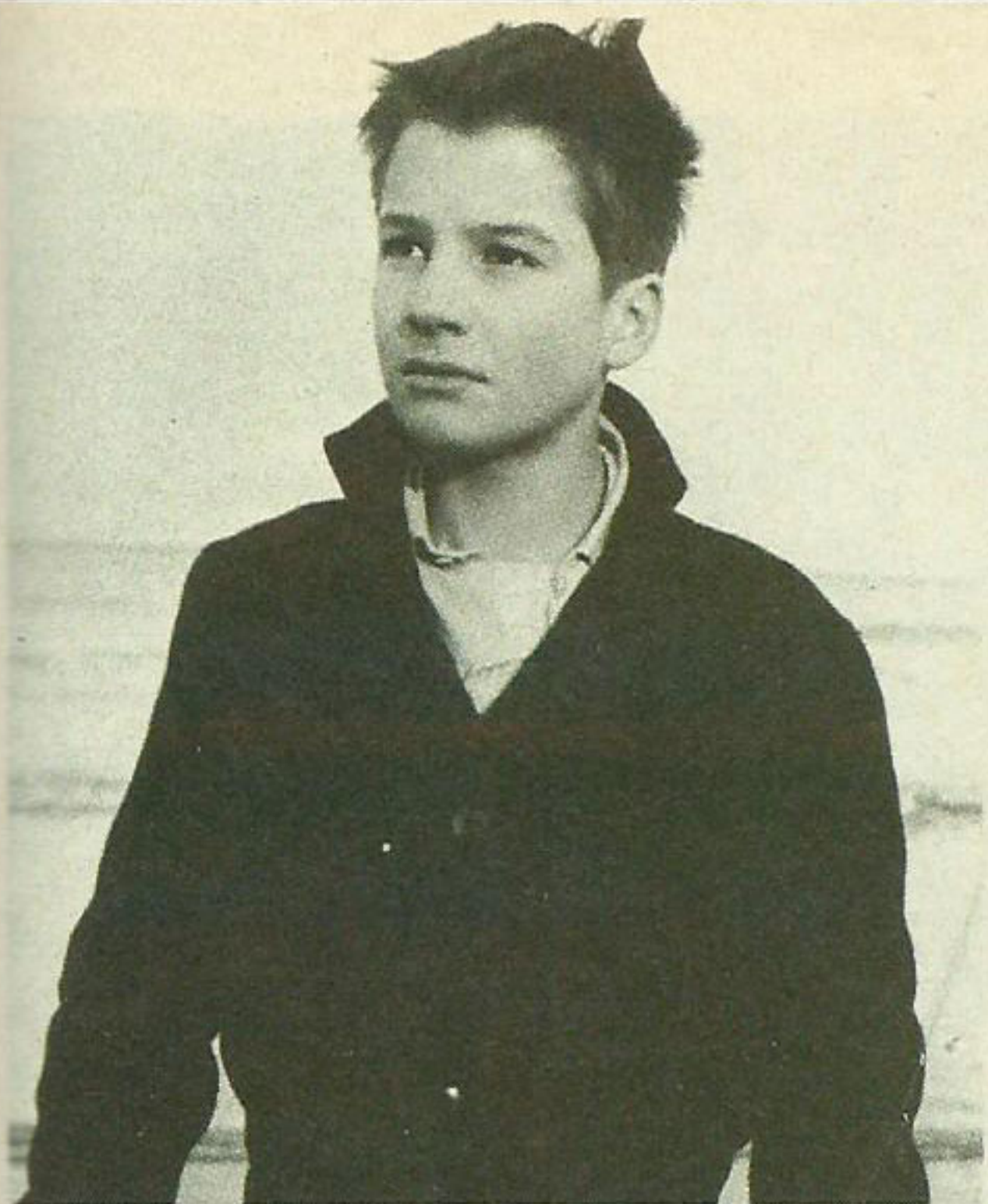
El término «nouvelle vague» fue nebuloso desde el principio. Acuñado con indudable fortuna por Françoise Giroud en «L'Express», en el curso de una entrevista sobre la juventud, pronto se utilizó para designar la avalancha de directores que empezaban a rodar,

«Nouvelle vague»

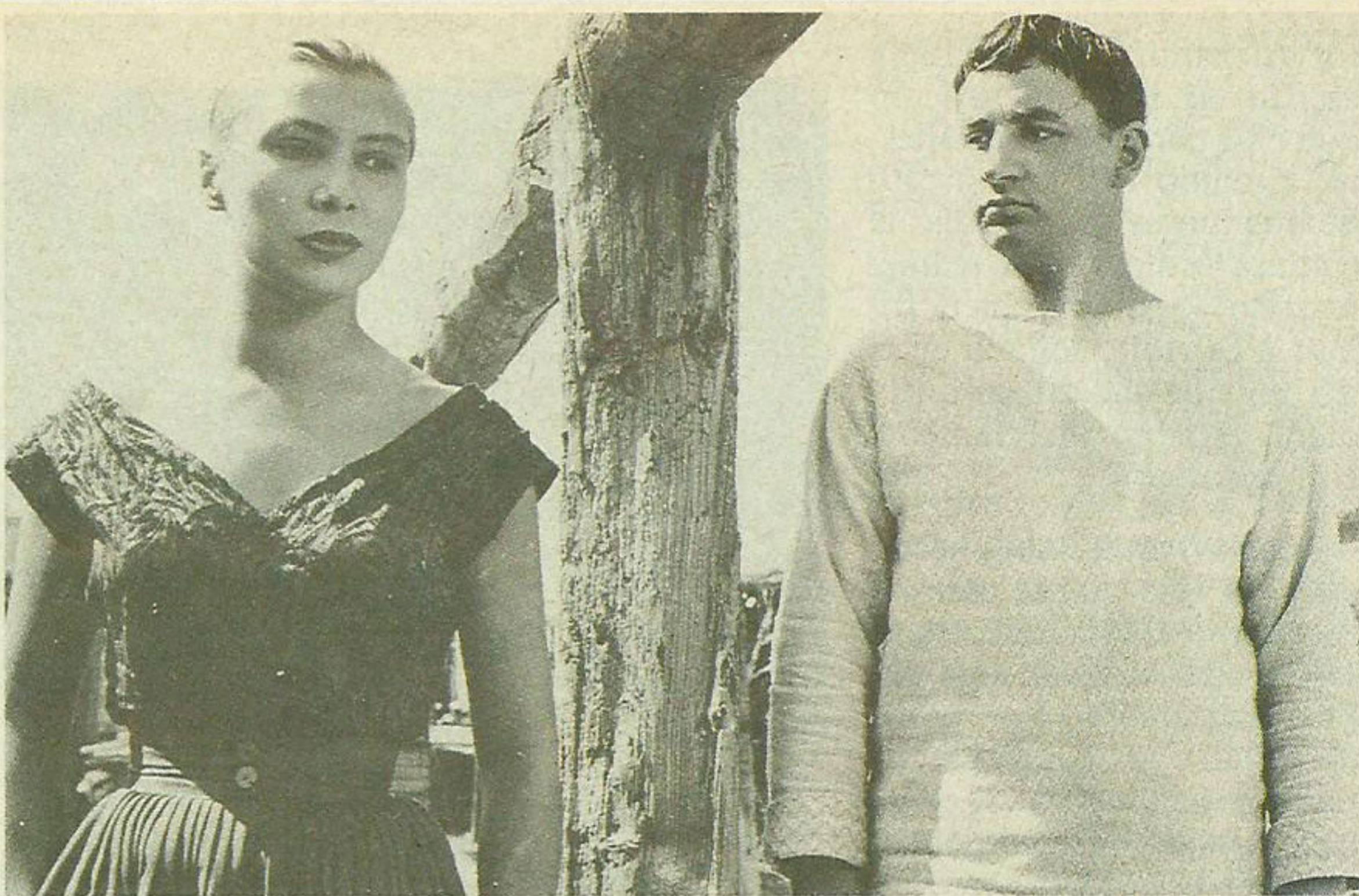
El director es el autor

ANTONIO WEINRICHTER

Surgida en Francia a finales de los años cincuenta, la «nouvelle vague», con directores como Godard, Truffaut, Chabrol o Rohmer, revolucionó la forma de hacer cine e impuso la noción de autor.



Jean Pierre Leaud, en «Los 400 golpes».



Sylvia Monfort y Philippe Noiret en «La pointe courte», de Agnès Varda.



Emmanuelle Riva y Eiji Okada en «Hiroshima, mon amour».

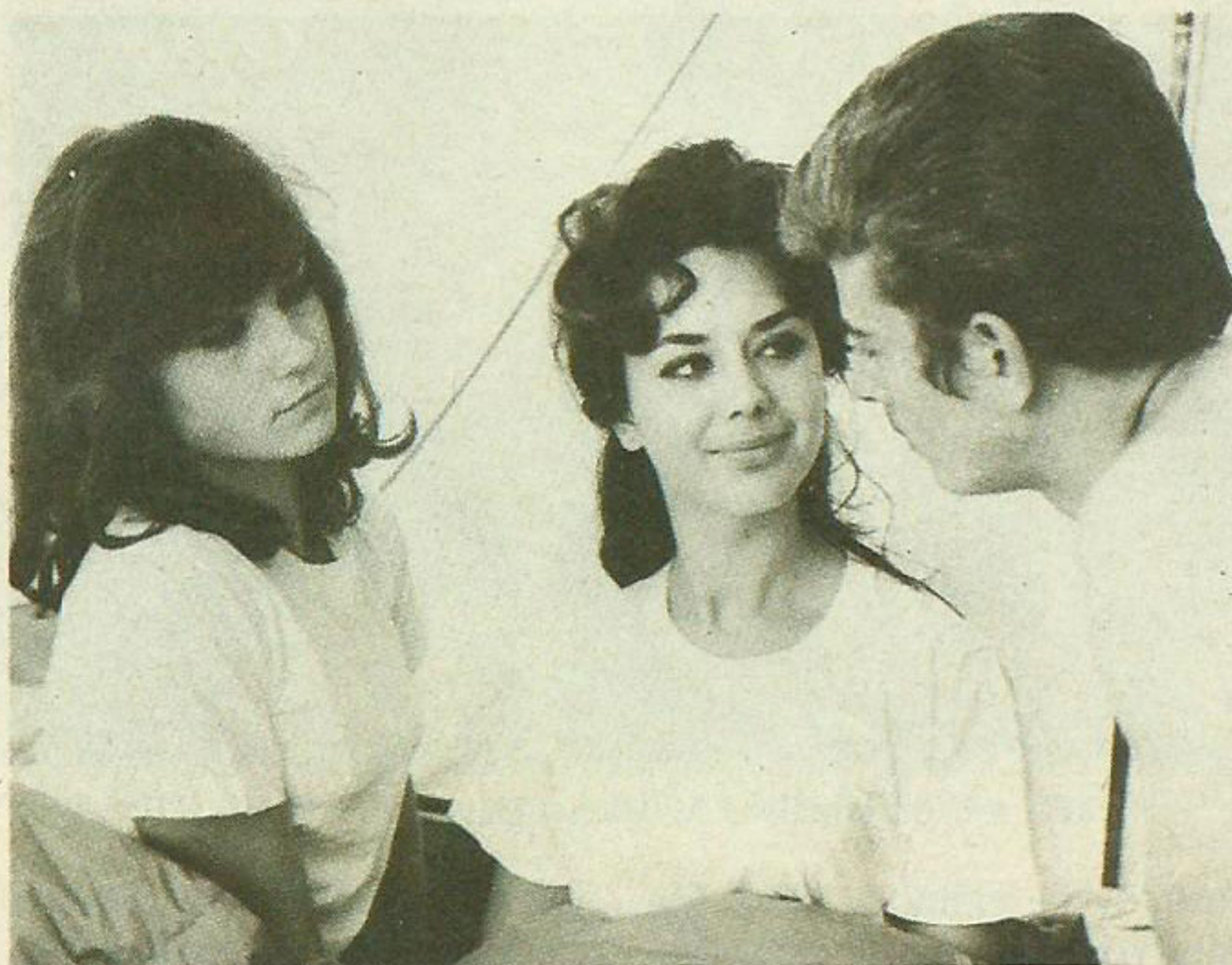


«Crónica de un verano», de Jean Rouch y Edgar Morin.

tanto si eran debutantes absolutos como si tenían una larga experiencia tras de sí (caso del veterano Resnais, en el campo del cortometraje). No se trataba tampoco de una espontánea irrupción generacional, sino de una confluencia de fuerzas con la que, sin darse cuenta, el cine francés salía de un estancamiento, estilístico e industrial.

Eso sí, en el meollo mismo del «movimiento» estaba un grupo de seis críticos de «Cahiers du cinema», que en el curso de 18 meses se pasaron en bloque al campo de la realización en un «coup d'état» absolutamente insólito. Todos ellos habían atacado desde la revista el cine «qualité» galo, imponiendo la provocativa política de los autores.

Ahora, tras hacer triunfar sus ideas, se lanzaban como autores de signo muy distin-



«Adieu Philippine», de Jacques Rozier, un título clave de la «nouvelle vague».

to a aquéllos, los «artesanos» de Hollywood, a quienes habían entronizado. Estos son sus nombres y los nombres que ellos lanzaron: Truffaut y su alter ego, Jean Pierre Leaud; Claude Chabrol y Bernadette Laffont (a

la que luego seguiría su mujer, Stephane Audran), sin olvidar a Gerard Blain y Jean Claude Brial; Jacques Doniel-Valcroze y Françoise Brion; Jean-Luc Godard y Jean Paul Belmondo, Eric Rohmer y Jacques Rivette,

en fin, que años después dirigirían a Françoise Fabian, Béatrice Romand y Patrick Bauchau (Rohmer) y a Juliet Berto y Bulle Ogier (Rivette).

A éstos hay que añadir los nombres de otros directores no relacionados directamente con Cahiers: Roger Vadim puso en el mapa a Jean-Louis Trintignant y a su mujer, Brigitte Bardot; Alain Resnais a Delphine Seyrig y a Emmanuelle Riva; Jacques Demy a Anouk Aimée; Michel Deville reunió en «Esta noche o nunca» a Catherine Deneuve, Françoise Dorleac y la godardiana Anna Karina. Y Louis Malle, en fin, recuperó a Jeanne Moreau y a Maurice Ronet. Una nómina tan larga como fascinante.

Se pueden señalar antecedentes muy diversos de la «nouvelle vague». El direc- ▷

▷ tor Alexandre Astruc había escrito en 1948 un artículo que casi parece un manifiesto, titulado «El nacimiento de una nueva vanguardia: la cámara estilográfica (cámara-stylo)», equiparaba el filmar a escribir, soñaba en el día en que un director pudiera escribir directamente con la cámara.

Agnès Varda había hecho en 1954 «La pointe courte» usando ya el «método» de la «nouvelle vague»; en sus propias palabras, se trataba de saltarse las dependencias técnicas e industriales, privilegiando «la libertad del autor», el uso de equipos reducidos, los films de poco presupuesto, la total independencia de espíritu y de técnica, y una diferente relación con la gente y los medios de producción». El desarrollo tecnológico entró también en juego: nuevos equipos portátiles permitían mayor flexibilidad en la toma de imágenes, en la iluminación y en el registro de sonido. Se podía rodar fácilmente fuera de los estudios y los actores no tenían que colocarse «cara» a una cámara que ahora podía seguirlos.

Esto fue vital no sólo para las experiencias de cine directo («Crónica de un verano», de Jean Rouch y Edgar Morin), o para un film itinerante como «Adieu Philippine», de Jacques Rozier (rodado con sonido directo y uno de los títulos clave de la «nouvelle vague»), sino a la hora de hacer posible un nuevo tipo de ficción menos dependiente de un guión y más cerca de las condiciones de filmación (Godard, Rivette).

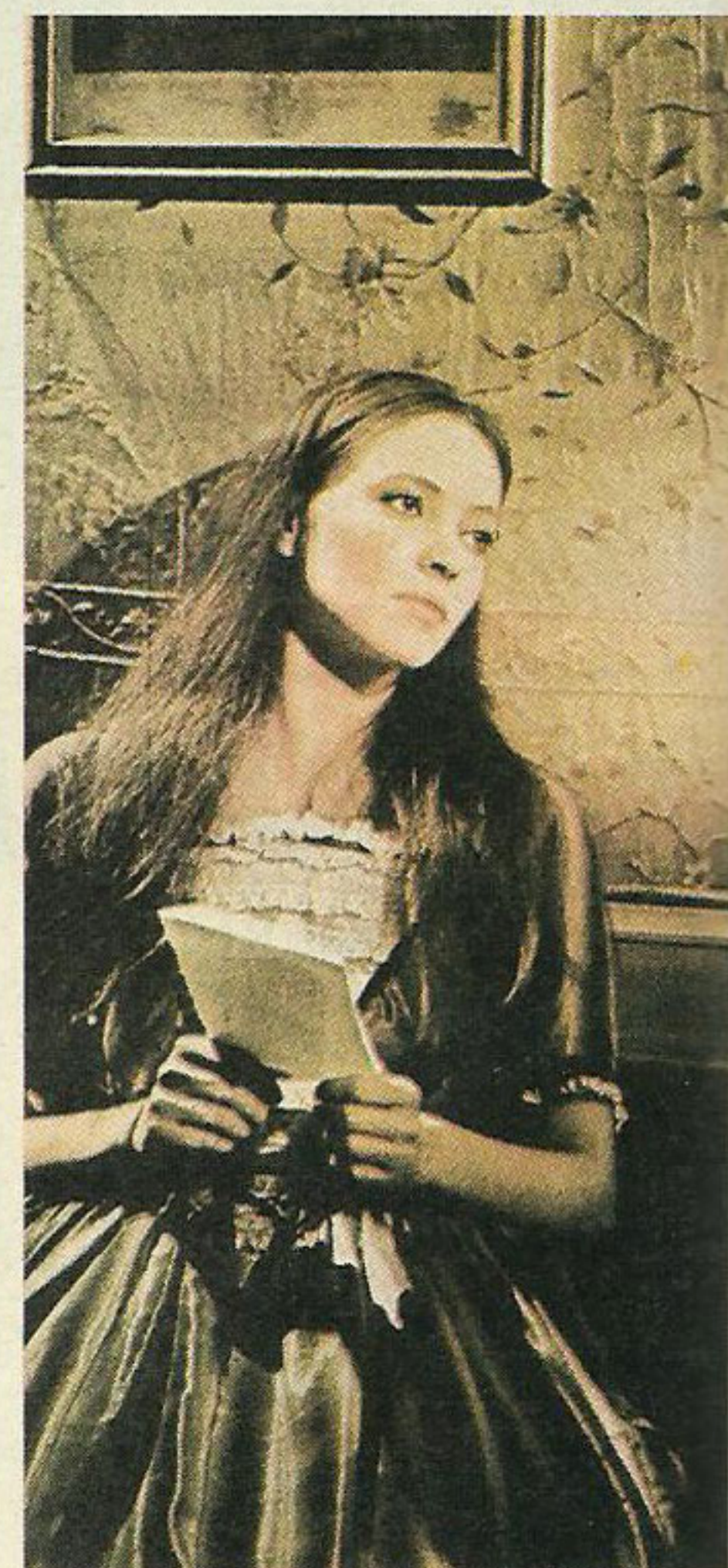
Las condiciones estaban dadas, faltaba convencer al capital. El éxito de «Y Dios creó a la mujer», de Vadim, en 1956, convenció a los productores de las posibilidades comerciales del cine joven... al «escándalo» sexual se unía, además, la noción de una nueva moral, que corroboraría dos años después Malle con «Los amantes». A la viabilidad comercial se unía, desde 1955, un decreto que regulaba la ayuda estatal: el «pre-



Delphine Seyrig y Giorgio Albertazzi, en «El año pasado en Marienbad», de Resnais.



«Ce soir ou jamais», de Michel Deville.



«La religiosa», de Rivette.

mio a la calidad sirvió de apoyo a novelas, a cortometrajistas, a proyectos audaces.

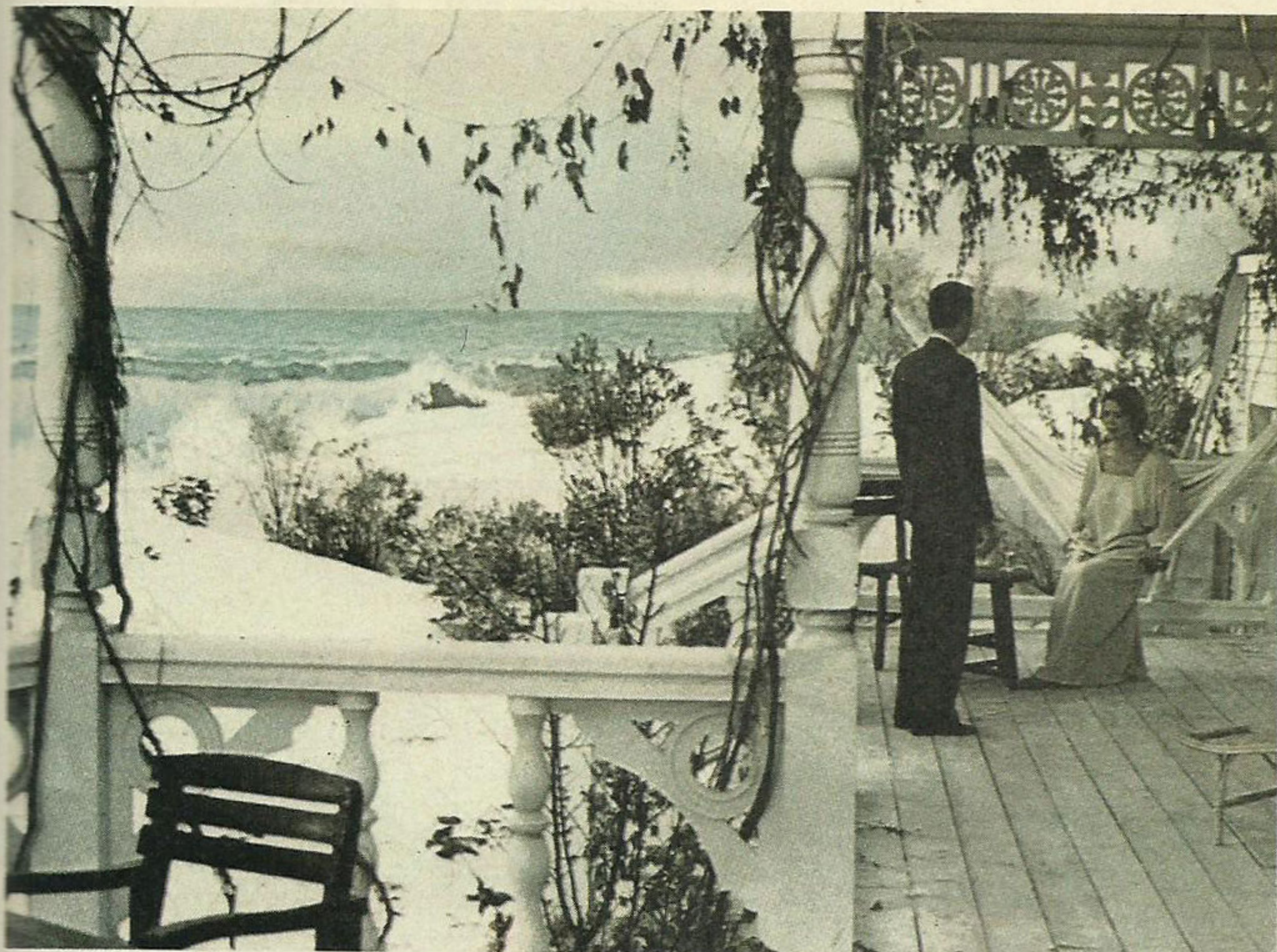
Cuando llegaron los primeros éxitos oficiales acabaron de abrir la puerta a una nueva generación. Finalmente, los «atropellos» gramaticales de Godard en «Al final de la escapada» señalaron para muchos el nuevo lenguaje acorde con las nue-

vas condiciones técnicas e industriales (hay que apuntar que, a diferencia del cine de autor posterior, los films de la nueva ola se exhibieron en las salas comerciales habituales).

Una foto de rodaje del debut de Godard le muestra empujando con una mano una silla de ruedas a la que va atado el cámara Raoul

Coutard; en la otra mano sostiene el guión que le va leyendo a la actriz Jean Seberg mientras ella improvisa gestos y movimientos. Ahí está encapsulada la «nouvelle vague»: el cine es asequible y una película es la obra de un solo hombre.

Por otra parte, Chabrol escribió en Cahiers, en 1959, un artículo en defensa de los «pequeños temas» en el cine



«Providence», de Alain Resnais, en la que priva el discurso de la conciencia.



«Zazie dans le métro», de Louis Malle.



«La ruta de Corinto», de Chabrol.

(el desastre nuclear vs., una disputa entre vecinos, la Revolución Francesa vs., una camarerita que queda embarazada); esta preferencia por una temática más cotidiana señala la nueva intimidad psicológica, el tono nuevo en el retrato de las relaciones humanas que presidiría el cine de la nueva ola (para sus detractores, un cine «rodado con los amigues

tes en la calle, andando, o en la cama, hablando»).

Pero no todos los films de la «nouvelle vague» tenían esa frescura espontánea buscada por quien piensa que el guión es algo que sólo interesa a los contables del cine (Truffaut había exclamado, tras ver «Y Dios creó a la mujer»: «El cine ya no necesita contar historias, basta describir el primer amor,

llevarse la cámara a la playa...»). En la cabeza multiforme de esta generación cabían todos los cines posibles.

Habían atacado las adaptaciones «académicas», pero no rehuían la literatura. Al contrario, entablaron relaciones nuevas y fecundas con la palabra: Godard haría un cine cada vez más discursivo; Truffaut adaptaba,

manteniendo el comentario en off novelas («Jules et Jim») y biografías («El pequeño salvaje»); Malle sumó slapstick, y Queneau («Zazie dans le métro»); Resnais trabajó con Duras («Hiroshima...») y Robbe-Grillet («El año pasado en Marienbad»), y Eric Rohmer se dedicó a escribir guiones originales trabajados con una inspiración clásica sin renunciar —en absoluto— al diálogo (se ha dicho que su serie de Cuentos Morales explora todas las posibilidades de la narración en primera persona).

Junto al cine «libre» convivía también el cine reglado, según la expresión de Christian Metz, un cine premeditado, indirecto, alejado de las estructuras abiertas de un Rivette. Así, los cine-ensayos de Chris Marker («La jetée») o el cine de Resnais, en el que priva no la intimidad psicológica, sino el discurso de la conciencia («Marienbad»), de la memoria («Hiroshima», «Te amo, te amo») o de la creación literaria («Providence»).

Este es un panorama relámpago de las múltiples ramificaciones de un «movimiento» que, como tal o como noticia, apenas duró cinco años dejando un alto porcentaje de debuts de incierta continuidad. El «mayo del 68» significó su defunción oficial, dispersando y definiendo las posturas, pero su espíritu no ha dejado de hacerse sentir.

Jean Eustache hizo, según el consenso, el testamento de aquella era con su impresionante «La maman et la putain» (1972). Otros críticos de Cahiers pasarían a la dirección, como Jean-Louis Comolli con «La Cecilia» (1975), y hace apenas dos años que irrumpió en el cine gallo Leos Carax con su «Boy Meets Girl». No pocas de las convenciones que «rompió» la nueva ola siguen, afortunadamente, archivadas. La noción de autor atraviesa hoy una crisis tanto de creación como de popularidad, pero el «espejismo» de la «nouvelle vague» sigue significando aún hoy que el cine está al alcance de quien quiera intentarlo. □



«La rodilla de Clara», de Eric Rohmer, con Béatrice Romand y Jean-Claude Brialy.

Cuando leíamos el cine

CARLOS SERRANO (*)

VOLVIAMOS del recreo en ordenadas filas, dos veces cada día, vigilados por el adusto profesor marianista, y, hacia clase, pasábamos bajo un frontis que exhibía una leyenda esculpida en piedra: «La verdad os hará libres» (San Juan). Pero yo ni la miraba. Acaba de esculpir en mis adolescentes surcos cerebrales otras fases, de otros evangelistas, **Godard** y **Astruc**, más excitantes: «El travelling es una cuestión moral» y «La cámara es una pluma estilográfica».

Porque entonces, el cine se leía. Se veía el de siempre, el americano, en programas dobles. Y en cine-clubs, el tenebroso expresionismo alemán (mucho **Nosferatu**, mucho **Caligari**). Pero el nuevo sólo se leía. Ya habíamos superado el Antiguo Testamento —el **Kulechov**— y los nuevos textos sagrados llegaban por entregas a la librería Villegas. Se titulaban «Cinema Nuovo», «Arts», «Sight and Sound» y «**Cahiers du Cinéma**». Soplaban vientos de renovación.

Un día, a finales del 56, en el quiosco, entre el «**Abc**» y el «**Primer Plano**», apareció «**Film Ideal**». En portada, el arcángelico rostro de **Grace Kelly** ilustraba muy bien la orientación cristiana de la revista. «**Film Ideal**» fue el principal vocero de la «nouvelle vague» en nuestro país. En sus primeros números informaba sobre unas películas independientes que yo, no sé por qué, suponía afines a dos títulos americanos que me habían marcado: «El pequeño fugitivo» (M. Engel, 53) y «**Marty**» (D. Mann, 55). Tras el lanzamiento del fenómeno en Cannes, y en años posteriores,

discutíamos, polemizábamos sobre las películas de la «nouvelle vague», que ninguno habíamos visto, pero de las que sabíamos más que sus propios creadores.

Sabíamos que bastaba con que uno mismo escribiese un guión personal; disponer, como plató, del piso de un amigo y de un equipo reducido de técnicos amigos. El «star system» iba a ser aplastado bajo el peso de jóvenes actores amigos. Y el productor, defenestrado para siempre gracias a las pequeñas aportaciones económicas de otros amigos.

Sabíamos que se acabaron los géneros, el cine de época, las superproducciones. El cine estaría en la calle, en los cafés, y la cámara, siempre, «au poing». La libertad principiaba en los sesenta. Un film de... Luego, tarde y mal, las películas fueron llegando, y, aunque no lo dijimos, nos gustaron menos de lo que habíamos soñado.

Hoy, con un cuarto de siglo de perspectiva, creo que la «nouvelle vague» ha quedado como el intento de una industria para sobrevivir, con productos baratos, a la competencia de la televisión, y como un sistema proteccionista que permitió el acceso masivo y violento a la profesión de una generación, «fous du cinéma de la rive gauche». Pero, salvo las conocidas excepciones, la «nouvelle vague» no ha resistido el paso del tiempo.

Ahora, cuando evocamos el cine de antaño, inevitablemente añoramos la rudeza de **Ford**, el escalofrío de **Hitchcock** o la mordacidad de **Wilder**. Lo imperecedero.

(*) Director de «Las gatas tienen frío» y «Calé».

PROXIMO CAPITULO



El Oscar: Todas las películas, los directores, los actores y las actrices que han ganado la preciada estatuilla dorada de Hollywood.

«**Nosferatu**»: El vampiro expresionista de **Murnau**.

Laurence Olivier: Un lord inglés enamorado de Shakespeare.

Ramón Novarro: El primer **Ben-Hur** de la historia del cine.

Escriben: Luciano Berriatúa, Beatriz Andrada, Juan Carlos Frugone, José Esteban Alenda y Juan Carlos Polo.

NOTA

Las palabras en negrita corresponden a personajes y temas que tienen tratamiento propio en otro lugar de esta obra.