

Miguel Baquero

Guía breve de la ciudad (maldita)

ACVF- La Vieja Factoría
MADRID

Diseño de la colección:
La Vieja Factoría

Fotografía de cubierta: Daguerre, Boulevard du Temple, 1838 (detalle),
primera fotografía en que aparece una persona.

Primera edición en ACVF-La Vieja Factoría:
diciembre de 2018 (libro)

© Miguel Baquero, 2018
© ACVF-La Vieja Factoría, 2018
www.laviejafactoria.net

ISBN: 978-84-949453-2-8

Impresión digital bajo demanda

Prólogo: nota de la editora X

X, sí: he preferido no desvelar mi nombre: sé que muchos me tienen «gato» en esta ciudad. Nadie, dicen, es profeta en su tierra. Además, seguro que resultaría difícil de entender que una persona famosa, tan famosa como yo, se rebaje a esto de editar libros; podría pensarse que es el capricho de una *celebrity* que se aburre o quiere darse tono ante la *jet* yendo de cultureta. Aunque sea a costa de perder un montón de pasta. Lo cual es bien cierto: quiero decir, lo de la pasta. He gastado mucho tiempo y bastante dinero en publicar esta *Guía breve* por segunda vez, aun dando por seguro que, si se vende al ritmo de la primera edición, ni en mil años recuperaré lo invertido. Pero no se trata ahora de calcular ganancias, eso es lo de menos. Si me he decidido a reeditar esta *Guía breve* es por el enigma que contiene, aunque el texto, a decir verdad, resulte un poco barroco en ocasiones, en otras se ponga poético sin venir a cuento, y en otras... pero mejor me callo, porque creo que estoy haciéndole un flaco favor al libro con esta

presentación. Mirado con cierta consideración, el texto no está tan mal, pero eso es lo de menos; lo que importa es cómo di con este libro y cómo me he lanzado a esta aventura editorial, que era de lo que quería hablar antes de liarme. Quizás así se entienda todo...

Yo nací en la ciudad que se describe en esta *Guía breve*, pero podría decirse que, desde los primeros pasos que di agarrada a los dedos de mi padre, mi obsesión fue largarme de aquí cuanto antes. Veía... no sé cómo decirlo... que a mi alrededor todo era antiguo, feo, soporífero... que la gente estaba como aletargada, metida en sus viejas historias, mientras en otros lugares del país, y ya no digo del mundo, estaban ocurriendo cosas divertidas, modernas, interesantes. Así que, como digo, ya desde cría quise emigrar, volar, triunfar de cualquier forma que me permitiera salir de aquí e instalarme en una ciudad cosmopolita. En el corazón del mundo...

Si desvelara mi nombre, todos sabrían de la manera en que lo conseguí... Hice cosas de las que ahora me arrepiento, sí; pero en otras ocasiones, por más que digan las revistas, no tuve yo culpa de nada... En fin, es inútil enredarse en esto: doy por sentado que nadie lo va a comprender. El caso es que allí estaba yo, con veintitantos años, como quien dice en la cima del mundo: tras la cristalera, abajo, la ciudad de Nueva York; a mi lado, sobre una mesa Fritz Hansen de cristal (en la que, al sol, podía apreciarse el rastro de varios tiros de coca), estaba el contrato firmado para participar en el desfile de la nueva colección de *Femme Classic*, así

como en varios spots publicitarios... A decir verdad, casi ni me acordaba ya, en medio de mi excitante vida, de mi lugar de nacimiento; lo único, porque lo pone en mi documentación y porque alguna vez, en algún cóctel, hablando en confianza con modistas y diseñadores, salía a relucir el tema de nuestras raíces. Cuando yo les revelaba dónde había nacido, torcían un poco el gesto, extrañados, y me miraban como preguntando: «¿pero eso es verdad?» «Yes, it's true», y se asombraban de lo lejos que, con esos orígenes, había conseguido llegar.

(Como luego me enteraría: esta forma de ocultar mi procedencia, o de declararla con ese deje de desprecio, me granjeó muchos enemigos... o quizás sea exagerado decir esto, casi mejor decir que me procuró mucho «gato» entre mis paisanos. Claro que, por aquel entonces, lo que eso me importaba a mí...)

Diré, aunque cambiando nacionalidades para mantener en lo posible mi anonimato, que he tenido tres maridos: un danés, un sudafricano, y el último, un magnate ruso. Estaba, de hecho, separándome de éste, arreglando la millonada que me iba a tener que pasar como pensión, y estaban a punto de nombrarme el nuevo rostro de una conocida (*la conocida*) marca de refrescos, *oséase*, se podría decir que estaba «en el top» de mi vida personal y mi carrera profesional, cuando me llamaron para anunciarme que mi padre acababa de fallecer. Lo confieso: ya casi ni me acordaba de aquel hombre agarrado a cuyos dedos di los primeros pasos; le llamaba de cuando en cuando, eso es verdad, para interesarme por su salud, varias veces le insistí en

que dejara ya de una vez su vieja ciudad y se viniera conmigo a Nueva York, que viajara por el mundo, que se instalase en Florida, que realmente es todo un paraíso para las personas mayores... Inútil. A veces me sublevaba su sedentarismo, aquello de no salir nunca de su villorrio natal, sobre todo porque él de joven, siempre se lo oí, había viajado mucho, había estudiado incluso en el extranjero, en Cambridge, había hecho un safari por África, descendido en kayak por el río Colorado y había vivido otros cientos de aventuras, pero fue volver a nuestra ciudad e inmediatamente apalancarse. Nunca acabé de entender por qué, y cada vez que pensaba en ello, me exasperaba, pero... la verdad es que yo en todo momento tenía asuntos más importantes en la agenda. Eso sí, nunca dejé de enviarle dinero, todos los meses, para que viviera más que desahogado.

El caso es que, a su muerte, tuve que venir a esta mi vieja ciudad natal a arreglar todo el papleo de la herencia. Quedaba como beneficiaria de... ya ves tú: un caserón que para qué lo necesitaba, lleno de panoplias (he tenido que buscar la palabra en el diccionario, con eso lo digo todo), de armaduras, cuadros y tapices, a rebosar de efectos de mis antepasados, algunos tan disparatados como un globo aerostático, un juego de probetas y matraces, unos óleos terribles sin valor alguno, o una batería musical... De todo ello debía hacerme cargo, así como de resolver el pago del impuesto de sucesiones, liquidar a Hacienda la parte correspondiente, contratar un equipo de administradores para, al menos, mantener la finca en pie... en fin,

todo un trajinete que me tendría ocupada varios días. ¡Menudo engorro!, pensé al principio, pero luego decidí, bien mirado, aprovecharme de la situación: mi *personal training* ya me había recomendado varias veces que me tomara un pequeño descanso para reoptimizar el organismo y abrir mis chakras de cara a la nueva temporada otoño-invierno. Que me relajara unos días en, por ejemplo, un balneario. Entonces pensé: ¿por qué no, en vez de balneario, aprovechar el tiempo que me iban a llevar todos esos trámites burocráticos para evadirme un poco de mi frenética rutina? Me convenía, además, alejarme de la vorágine de abogados y «litigadores» que el magnate ruso había lanzado sobre mí. Qué mejor que ocultarme en ésta mi ciudad natal, que puede decirse, imagino que con perdón, es como hundirse en el culo del mundo. Conque, ya que no había más remedio, planeé quedarme en el lugar, por ejemplo, una semana; alojada en el mejor hotel (eso sí, con nombre falso, para que nadie me reconociese), porque no me apetecía nada instalarme en el viejo caserón de mi familia, que olía raro y me recordaba mi infancia...

Después de cinco días de trámites burocráticos, estaba ya agotada. Firme aquí, busqué el original para presentar allá... Aunque una contrate los mejores gestores y les dé poderes, los dichosos trámites no dejan de ser fastidiosos. Pero ya quedaba poco para dejar el asunto solucionado... Cansada, como decía, y aburrida de tanto ajetreo oficinesco, paseaba por el lounge del hotel donde estaba hospedada, con una copa en la mano y, por supuesto, gafas de sol para no ser reconocida. Al pasar

por una pequeña salita, me llamó la atención un libro titulado *Guía breve de la ciudad y sus lugares interesantes*, que asomaba, como incitante, de una estantería. Una vulgar guía turística, concluí, pero aun así la tomé con intención de hojearla rápido, por si había fotos curiosas de los monumentos locales. No recuerdo en qué momento (visto que fotos había pocas, o por mejor decir: ninguna, salvo la de la portada; es más, al pasar las hojas rápidamente se apreciaba que todo el texto estaba como comprimido y apelotonado), dispuesta ya a devolver el libro a su sitio, caí en la lectura de un fragmento al azar en que se explicaba la historia de uno de aquellos lugares interesantes... Luego leí otro fragmento, donde, qué curioso, se hablaba de mis antepasados...

Me senté en un pequeño butacón que había en un lugar apartado del paso, entre dos mesitas decoradas con floreros de los que sobresalían ramos de laurentina, la planta autóctona de la ciudad (feos, los ramos, como manojo de perejil, pero, en fin, puestos ahí en homenaje patrio). Dejé la copa sobre una de esas mesitas y me senté a leer distraídamente, saltando de aquel apunte en que se hablaba de mi antepasado a la historia de otro lugar de la ciudad. Curiosidad tras curiosidad, el libro volvía poco después a referirse a mi familia; aquél, por ejemplo, del que se hablaba en cierta página debía de ser mi bisabuelo....

Enfrascada en la lectura, noté que se me hacía de noche. Tomé el libro y me dirigí al comedor, a cenar. Luego lo subiría a mi habitación, para seguir leyendo... Así lo hice y, a la mañana siguiente

llamé a mi representante y le dije que me quedaba un tiempo más en mi ciudad, no sabía cuánto, seguramente otra semana. ¡No iba a decirle que el tiempo de leerme un libro donde aparece citada mi familia...! «¡Pero cómo que una semana! —me contestó—. Eso no puede ser, está a punto de empezar la Fashion Week de...».

Le colgué. Es más, tiré el teléfono a una papelera, hice la maleta y me inscribí, con distinto nombre falso, en otro hotel, por si acaso a él o a los directivos de la empresa de la que iba a ser el rostro, o incluso a mi *personal training* y al magnate ruso, les daba por tomar un vuelo, venir a buscarme y disuadirme para que me dejase de lecturas y de tonterías y volviese a Nueva York. Me merecía una semana alejada del mundo, después de todo. Luego devolvería el libro al hotel del que, al fin y al cabo, lo había sustraído, cogería un avión y me reintegraría a mis obligaciones. La modernidad podría valerse otros siete días sin mí, pensé; ¿qué mal había en distraerme unos días...?

Afirmada en mi decisión, me serví una buena copa del mueble-bar, me descalcé, me tendí sobre la cama, doblé la almohada para acomodarme mejor y me dispuse, gozosamente, a leer aquella *Guía breve de la ciudad y sus lugares interesantes...*

Qué lejos estaba de sospechar que aquella pachorra iba a ser mi perdición...

Guía breve de la ciudad y sus lugares interesantes

Miguel Baquero

Edición marzo de 2015

*Muchas joyas están bajo la tierra,
debajo de tinieblas y de olvido,
donde no llegan sondas ni azadones*

Baudelaire

La ciudad no cuenta su pasado; lo contiene como las líneas de una mano, escrito en las esquinas de las calles, en las rejas de las ventanas, en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos, en las astas de las banderas...

Italo Calvino – *Las ciudades invisibles*

He nombrado la torre, y ahí está. Ahora, si nombro la ciudad, ahí estará también. Entonces, digo: catedral, monasterios, iglesias, la universidad, el ayuntamiento, el palacio del arzobispo; y digo: rúas, plazas, travesías, la carrera del Duque, el callejón de los Endemoniados, el pasaje de Vai-e-ven...

Gonzalo Torrente Ballester – *Fragmentos de Apocalipsis*

En el centro se notaba que la ciudad había crecido como un árbol, añadiendo anillos uno tras otro [...] En la parte interior, su núcleo más precioso, la rodeaba la Ringstrasse, con sus casas suntuosas. Aquí los viejos palacios de la Corte y de la nobleza contaban historias convertidas en piedra.

Stefan Zweig – *El mundo de ayer*

Tlon, tlon, tolón... tlon, tolón...

«Con un eco triste y apagado, el tañido se va escurriendo por la pequeña ciudad. Es un día oscuro de otoño. Sólo un labriego que, perezosamente, conduce del ronzal a un burro cargado de paja; sólo una mujer que, junto al pilón, llena de agua un par de cántaras; sólo un muchacho descalzo y desharrapado que vaga con aire aburrido, pueden verse por las calles, embarradas de las recientes lluvias. El cielo está encapotado y el humo de las chimeneas no consigue alzar el vuelo, rebosa por los tiros, se desliza, lento, por las fachadas abajo y a ras de suelo se une con el murmullo campanil que llama a misa...»

Este paseo por la ciudad que propongo al lector se inicia (pues por algún lado tiene que empezarse a andar y qué mejor, se me ocurre, que fiarme al orden alfabético) por la plaza llamada «de la Abadía», en recuerdo al convento de Valdacá, que en este lugar se levantaba. Aún pueden verse, dispersos por el parquecillo en lo que fue su claustro, algunas columnas con capiteles góticos de cuidada talla en que se representan las flaquezas humanas. Al fondo, se aprecian las ruinas de lo que fue una capilla, rodeadas por la hiedra.

La abadía de Valdacá, que por este lugar se extendía, fue uno de los más importantes monumentos de nuestra ciudad. Consagrada en 1322, quedó semihundida a mediados del xix, a causa de los sucesos revolucionarios del Puñado de Trigo. A comienzos del xx, se acabó de derribar, dejando apenas aquellas columnas y ese vestigio de la capilla como memoria de su existencia. Pero más que por su mérito artístico o por sus avatares históricos, el convento tiene especial relevancia porque en él tuvieron su habitación muchos y muy ilustres religiosos. La figura que, sin duda, marca su leyenda es la de fray Montán Gállego, amanuense y traductor de obras latinas. En este monje se centra el libro *Valdacá o El triunfo de la impostura*, obra de Alonso Margallo, publicado en 1915, y cuyo comienzo a imitación de sonido de campanas y con una breve descripción de la plaza anexa he tomado prestado para iniciar éste.

Fray Montán efectuó sus traducciones en la Baja Edad Media... «En su cubículo —cuenta Margallo, tras describirnos el toque de campanas—, el monje, al oír el repiqueteo, deja el cálamo sobre el tablero, enrolla el papiro que está traduciendo (la *Historia civitate*, de Tosco Decembrino), y cubre con un paño el libro de pergamino sobre el que ha trazado ya más de cincuenta páginas. Luego apaga, con sus dedos manchados de tinta, la vela con que se alumbraba y se dispone a abandonar la minúscula habitación.

»Al salir a la galería, le recorre un escalofrío, así que se acurruca en su hábito, se echa la capucha por encima y comienza a andar con vigorosos pasos que espera le hagan entrar en calor. Puede ser que allí dentro, absorto en su labor, olvidado de lo inclemente del día, se haya quedado entumecido... pero también puede ser que le estremezca el temor moral por el pecado que en su cubículo parece estar cobrando forma según traduce al Decembrino. *Pecado*, sí,

vuelve a commoverle el temor, mientras pasa bajo las figuras de la pereza, la ira, la soberbia... representadas en los capiteles. Y pecado gravísimo...

»En el centro del patio, las copas de los cipreses se agitan sacudidas por el viento frío. Cuando el monje cartujo dobla la esquina de la galería, el cielo, finalmente, se ha rasgado en dos, y ha empezado a lloverizar. El monje se apresura para entrar en la iglesia, recorre de prisa la nave central y, apenas llegado ante la Cruz, se arrodilla a orar: “Líbrame, Señor, de estas dudas”...»

Es muy curiosa la figura del fraile, según se retrata en el libro de Margallo: contrito delante del altar, la frente en el suelo. Uno no llega a discernir si está solicitando el perdón del Altísimo por la mostrenca traducción del Decembrino que está haciendo, y sobre todo por las invenciones que está intercalando, o si solicita Su ayuda para seguir manteniéndose fiel al original aunque sea *contra ecclesia sua*. Para que Nuestro Señor le libre de la desgana y el recurso fácil a la traducción rápida y embustera...

«Una vez la misa terminada —concluye el primer capítulo de *Valdacá*—, el padre prior se pasea por la galería. Pese a que anda calzado con sandalias, desde su reducido *scriptorium* fray Montán puede escuchar el sonido de sus pasos y cómo, en un determinado momento, el prior introduce su cabeza en el cubículo y su mirada, imperativa, escruta por encima del hombro el trabajo que está haciendo el monje, así como el volumen de pergaminos que a su lado tiene pendientes de traducir...»

Desgraciadamente, no ha llegado hasta nuestros días ningún ejemplar en latín de la *Historia* escrita por Tosco Decembrino para poder cotejarlo con la traducción, y establecer si el monje se ajustó al original o hizo un traslado rápido, atropellado y revoltoso. En general, mucho se

ha discutido sobre fray Montán Gállego y su labor de traductor. Aparte de al Decembrino, el fraile cartujo tradujo a otros muchos, muchos autores, y como *translator*, para la mayoría de quienes le han estudiado, fue bastante pulcro y fidedigno, quitando allá los deslices involuntarios. Para otros, sin embargo, fue de poco rigor y muy dado a tomar atajos, inventarse términos y hasta ensartar episodios figurados y de su cosecha. Así, al menos, lo apunta Margallo, con bastante convencimiento, en *Valdacá o El triunfo de la impostura*, donde afirma, rotundo, que todo lo que se cuenta en la *Historia* del Decembrino y que nos ha llegado vía traducción de fray Montán (en especial, lo que se refiere a los embrujos y maldiciones), no puede ser sino fruto de la imaginación voladiza de un monje.

La catedral de nuestra ciudad, a no ser tangible, palpable y fotografiable, podría pensarse también que es fruto de la inventiva de un escritor. Pero no. Se trata de una catedral «común» que en la época de su construcción (fue iniciada en 1315, apenas unos años antes que la abadía de Valdacá) poco tenía de excepcional. En el afán de emular a otras ciudades vecinas, seguía aquel estilo importado de la abadía de Cluny y que más tarde sería llamado «gótico»: era otro de tantos grandes templos elevados hacia lo alto como homenaje a Dios. La única diferencia, acaso (pero que acabó siendo fundamental), fue que, en el citado afán por emular e incluso superar a otras ciudades próximas, se concluyó con una celeridad asombrosa para la época: en apenas dos años. Poco más de seiscientos días.

Sin duda producto de estas prisas, parece ser que, por fuera, la catedral no es demasiado bella... Y digo «parece

ser» porque, por desgracia, la fachada de la catedral no pude verse. Al poco tiempo de la consagración del templo, en concreto en 1317, un corrimiento de tierras (en los escritos de la época, de marcado tono religioso, se diría «la acción del Maligno») provocó que se viniese abajo prácticamente a ojos vista. Y al decir que la catedral «se vino abajo» no hay que entender, como es la costumbre, que cayó a tierra, se derrumbó o se desmoronó... ni mucho menos. Quizás podría decirse, con mayor propiedad, que «se hundió», porque ocurrió que, repentinamente, todo el conjunto fue tragado por la tierra cosa de cinco o seis metros hacia abajo. Resultado de ello, los pináculos han quedado, desde entonces y hasta ahora, de tal manera que un hombre subido a hombros de otro consigue llegar a tocar su punta; el caminante despistado corre peligro de tropezar con el cimborrio, que se encuentra casi a ras de suelo; y al campanario, cualquiera, con que sea un poco ágil, por ejemplo los chavales que practican *parkour*, puede colarse de un grácil salto.

El interior, sin embargo, ha quedado intacto: se accede a él por un agujero practicado en una vidriera y el visitante puede admirar, íntegras, abajo, las naves laterales y central, aunque, eso sí, en la penumbra, porque apenas si se cuela la luz por una rendija del cimborrio (nuestro gran poeta Quílez hizo la comparación con un hombre que se estuviera ahogando y a duras penas asomase la boca del agua), y en invierno la oscuridad es plena. A estas naves se desciende, acto seguido, por una escalera de caracol; en la actualidad, gracias al alumbrado eléctrico, y también al piso antideslizante, ya no ocurre como en tiempos pasados, cuando antorchas y velas daban la única luz y sólo una barandilla de madera servía de apoyo a la hora de descender. Sucedía entonces que el silencio reverente de la oración abajo y la calma mística del templo se veían interrumpidos, de pronto,

por un blasfemo «me cago en Tal», seguido del sonido inconfundible de un cuerpo al caer. Puede decirse, por tanto, que, en el caso de nuestra catedral, los avances del progreso, al contrario de lo que suele ocurrir, han redundado en beneficio de la religiosidad.

Una vez abajo, el visitante puede contemplar, admirado, las bóvedas de crucería sobre su cabeza, como en cualquier otro templo gótico. Asimismo escucha, impresionado, el eco de los cánticos gregorianos, que en un espacio así suenan con una reverberación honda y cavernaria, casi redoblada, que pone los pelos de punta. Tema distinto es el del peligro que corren los asistentes al templo de quedar aislados si se produce una nevada copiosa; no sería la primera vez que, en los días más crudos del invierno, los ciudadanos, armados de palas, han de desenterrar la catedral...

NOTA DE LA EDITORA X: Me encontré con esta descripción de la catedral de nuestra ciudad apenas comenzar con la lectura de la *Guía breve*. Como no la recordaba así de mis días infantiles, en que, andando de la mano de un padre, todo se ve desproporcionado, y no daba crédito a lo que en las páginas se decía, salí del hotel (siempre oculta tras mis gafas de sol para comprobar por mí misma la verdad del caso). Me personé, o como se diga, en el lugar a ver aquello de los pináculos que, a duras penas, asoman del suelo, y eso otro del cimborrio casi a ras del piso, y sí, caramba, es cierto. «¡¡Es cierto!!», anoté a boli en un margen del libro. Incluso probé a hacer un dibujo, muy esquemático, de los pináculos y el cimborrio,

algo así como



Pero mejor dejarlo aquí, porque el dibujo no es lo mío...

— — —

...Varias razones se han dado para explicar el hundimiento de la catedral. Algunos lo atribuyen al hecho de que, para reafirmar su cristiandad, el templo fue construido junto a las catacumbas de la antigua Vía Augusta, donde se encuentran sepultados, en innumerables nichos, los primeros mártires cristianos de nuestra ciudad. Como se trata de un terreno de cavernas, agujeros, grietas, fosas... un suelo poco firme, en resumen, esto explicaría la súbita venida abajo del edificio. Es posible, pero existe otra versión, según la cual, si se eligió ese emplazamiento junto al suelo poroso de las catacumbas (que, en efecto, no resultó el más apropiado), no fue por religiosidad ni en memoria de los primeros fieles: fue porque esas tierras eran propiedad de una familia, los Hurtado, cercana a quien decidía las obras del Episcopado, y ambos hicieron buen negocio incrementando el precio del terreno. De igual manera, si se tardó tan poco en la construcción no fue porque a los obreros les azuzara la fe, ni porque tuvieran especiales ganas de ver la iglesia concluida para entrar a oír misa, tampoco los maestros al-

bañiles querían ganar carrera alguna contra otras ciudades: ocurrió tan sólo que el gobernador, en complicidad con el regidor y en comandita con el obispo, se apresuraron a repartirse el dinero previsto para las obras, escatimando en la profundidad de los cimientos, la calidad de los materiales y hasta el emplomado de las vidrieras.

Juzgue cada quién cuál de estas dos historias: la «oficial» (en que interviene la mala fortuna, cuando no asoma su mano el Maligno) o la «alternativa» (en que andan pringados el gobernador, el regidor, el obispo, el económico y hasta los sacristanes), es la que más le convence para explicar la catástrofe sobrevenida.

Fuera por lo que fuese, desde hace algún tiempo se viene estudiando reparar, mediante modernas técnicas de inyectado de hormigón, los cimientos que tan aparatosamente se rajaron, para así «reflotar» la catedral. Muchos son los alcaldes que han soñado con hacer emerger el templo al exterior para maravilla de nuestros conciudadanos, que así podrán ver de una vez el edificio por fuera. Aunque no tanto, al parecer, como otras catedrales, al final ha de ser una obra necesariamente hermosa, sólo por ser gótica. El problema, sin embargo, en opinión de los expertos, es que la operación debe llevarse a cabo con un cuidado supremo y seguramente muy costoso, porque caso de descompensarse el inyectado en alguna parte, se corre el riesgo de que la catedral quede escorada, o vencida hacia adelante, o se tambalee y acabe por derruirse. Hay que ir con mucho tino, como si fuera una tarta de boda o una bandeja llena de copas. Así que, en opinión del colegio catedralicio y de los parroquianos, «casi mejor dejarla como está».

Entretanto, a las horas de misa, y los días de fiesta, repican las campanas, pero su sonido no se vierte, como sería pretensión de los constructores, por los campos cercanos, ni

queda flotando, ingravido, en las alturas, sino que el bordoneo se arrastra por las calles aledañas, va chocando contra las esquinas y se crea una resonancia oscura, tal que sórdida, un sonido como de lata vieja que alguien hubiese atado al rabo de un perro.

Clonc, clunc, clonc...

Clin, clon, clin...

Hubo un tiempo en que el repiqueteo procedente de la catedral, dobrando por las calles, se confundía con el de los tranvías cuando avisaban de su aproximación a la parada. Hoy todavía existen tranvías en nuestra ciudad, pero ya no campanillean advirtiendo de su llegada, sino que se han instalado paneles informativos con el horario exacto y una app que, si así se configura, puede alertar al usuario, con un zumbido en el móvil, de la llegada en breve del próximo vehículo, así como de los asientos que se encuentran libres, por si acaso prefiere esperar al siguiente, que pasará en... 4 minutos.

Antes de que todo este despliegue tecnológico existiera, durante muchos años, para avisar a los pasajeros de que llegaba ya su tranvía, se había de recurrir, no existía otra forma, a que el conductor moviera con su pulgar una pequeña palanca que accionaba un timbre, algo así como el de una bicicleta. El sonido resultante era un estridente *clinnn, clonnn, clinnnn...* que hasta llegaba a repicar alegre, o aburrido, o funcionarial, dependiendo del humor del conductor.

En el caso del tranvía número 18, que justamente tiene una parada en la plaza de la Catedral, ese campanilleo sonaba siempre heroico. No en vano, acababa de comple-

tar una nueva gesta, no por cotidiana menos asombrosa: ¡¡había subido desde el río!! Para comprender tal hazaña, debe tomarse por una de las calles que parten de la plaza de la Catedral y que se llama «calle del Río» porque, como su nombre indica, va y viene del Benayas, que es la corriente fluvial que rodea nuestra ciudad. Esta calle del Río, apenas partir de las cercanías del templo sumergido, se dobla en una pendiente pronunciadísima, un talud, poco menos que un barranco, que sólo los más jóvenes, e incluso, entre éstos, los más intrépidos, son capaces de bajar para llegar por allí directamente hasta la ribera del río. El resto se ven obligados a dar un largo rodeo o descender en zig-zag para salvar, de forma más suave, una cuesta tan empinadísima. Así debían hacer caballerías, yuntas, diligencias, coches de postas... todos los medios de transporte, en fin, con el consiguiente retraso para el viajero. Hasta que a finales del siglo XIX, la situación cambió. Y aunque ahora entendemos que el cambio fue para bien, los principios no pudieron ser más trágicos.

Hablar de la calle que baja (o mejor, que cae) hacia el río es hablar de la historia del tranvía en nuestra ciudad. Del *tram-way*, como se decía en el año en que se implantó, 1872. Desde un principio, estos carrozados tuvieron gran aceptación entre los usuarios, ya que, aunque de «tracción a sangre», esto es: aunque tirados por mulas, al deslizarse sus ruedas sobre vías y no traquetear por el medio de senderos adoquinados, embarrados o plagados de baches, el trayecto se hacía más cómodo y suave, sin tantos bruscos vaivenes de un lado a otro y sin tanto salto de súbito en que el viajero acababa impactando con su cabeza contra el techo. «¡Qué barbaridad! —decía un cronista de la época, cómodamente sentado en uno de estos *tram-ways*—, ¿adónde nos llevará, y nunca mejor dicho, el progreso?»

Pronto se fueron expandiendo las líneas tranviarias en tupida red por toda la ciudad, hasta acabar uniendo entre sí todos los barrios... salvo la ribera del Benayas. Aunque no es correcta la expresión, porque sí que llegaba el tranvía de mulas, en concreto la línea 18, hasta las casas junto a la orilla del río, pero sólo después de un grandísimo rodeo que hacía que el viaje en transporte público no mereciese la pena. Se había intentado que las mulas, cargadas de viajeros, subieran por la pendiente empinada que daba acceso más directo al centro de la ciudad, pero aunque anudviesen por caminos de hierro y aunque se dispusiera, a los pies de la cuesta, un tiro de refuerzo, e incluso aunque bajaran los conductores a empujar, no había forma de que el vehículo llegase arriba.

Todo pareció cambiar con la llegada de las «maquinillas» impulsadas a vapor. Éstas comenzaron a disponerse por la ciudad en 1902. Ilusionados con aquel nuevo y estupefaciente «logro del progreso», los ingenieros de la compañía concesionaria de los *tram-ways*, ya llamados «tranvías», condujeron, el 23 de octubre de este año 2, una de aquellas maquinillas a vapor hasta el borde de la escarpa que baja de la catedral al río, para hacer el experimento de si se podía bajar y subir la calle. El primer tramo, el de bajada, cubierto a costa de tirar de frenos, fue todo un éxito, pero a la hora de ascender la cuesta, el panorama cambió. Ante la expectante mirada de ingenieros, vecinos y curiosos, la maquinilla se dirigió hacia la cuesta con mucho brío. Un empleado, también llamado fogonero, junto al conductor, iba echando carbón a la caldera en continuas, casi frenéticas, paletadas. El tranvía emprendió así la cuesta a gran velocidad, y parecía que iba a subir, parecía que iba a subir... pero no, realmente no subió, aunque el fogonero no cesaba de echar una tras otra, una tras otra,

una tras otra, paletadas a la caldera. La maquinilla, al final, hizo un sonido semejante a «güisssss» y volvió al punto de partida, ante la desilusión de los espectadores.

Según los periodistas testigos del suceso, «dudaban los ingenieros si repetir la intentona, cuando irrumpió el fogonero en medio del círculo ingenieril. Respirando aún entrecortadamente, la cara tiznada y la pala en ristre, procedió a dar su autorizada opinión sobre el tema. Imaginemos, dijo, que la máquina logra subir; bien, de acuerdo; ¿qué supone eso?, ¿se han parado a pensar lo? Se lo voy a decir yo: supone tener que hacer el trayecto catorce o quince veces diarias echando paletadas como un loco... con lo cual... concluyó, haciendo molinetes con la pala muy cerca de la cabeza de los ingenieros. Éstos se miraron entre sí y decidieron seguir los consejos del fogonero, y éste fue, finalmente, el criterio que se impuso».

En la escarpada pendiente quedaron las vías tendidas, parecía que para la hambre... pero el ser humano es tozudo por naturaleza. Como tocados en el pundonor, se inició entonces una carrera entre ingenieros por conquistar la cuesta. Planes, proyectos, concursos de ideas... hasta que en febrero de 1909, pocos años después del frustrado intento con la «maquinilla» a vapor, un tranvía 18 modelo Westinghouse, enganchado a un cable eléctrico, consiguió coronar, con un alegre campanilleo y sin esfuerzo aparente, con orgullo, la ya célebre cuesta, ante el aplauso de los espectadores que asistieron a la prueba. «Tranvía al río», tituló *El Soplo*, nuestro periódico local, a la mañana siguiente...

Poco imaginaba, quien redactó el titular, lo cerca que estaba de la premonición.

Desde aquel día de febrero de 1909, la línea 18 se convirtió en la de mayor número de viajeros: vecinos que hasta entonces habían debido subir la cuesta a tramos y bajarla

casi a trompicones, se mostraban encantados con el ingenio que, apoyado en los cables del tendido eléctrico, bajaba y subía la pendiente campanilleando, con alegría y todo. La afluencia de viajeros creció hasta límites impensados a finales de julio de ese mismo año 9, en los días en que se celebran las fiestas en honor del patrono de nuestra ciudad, san Requiario Podólogo. Para esos días, se organiza una verbena junto a la orilla del río, verbena que goza de mucha aceptación entre las clases populares. Populares y, a qué negarlo, bastante tacañas, porque el 28 de julio de 1909 eran por demás los que bajaban a la verbena subidos de gorra en el tranvía. Por ahorrarse el medio real que costaba el billete, habían esperado a que el vagón pasara por la cima de la cuesta para agarrarse a su exterior cada quien como pudiera y bajar tal que en racimos: asidos a los hierros, aferrados a cualquier manija, sujetos algunos incluso del cuello de otros... Desbordado, en fin, el 18 bajaba aquel día «hasta los topes», dicho con la mayor propiedad.

A las 16, 15' horas, en el octavo viaje de la jornada para el coche F-531, coincidiendo con el momento de mayor afluencia a la verbena, estuvo a punto de producirse la tragedia. El tranvía bajaba a dicha hora a rebosar de personas... (bueno, a rebosar no, rebosante ya) por la pendiente empinadísima, cuando el conductor, de pronto, empezó a gritar a la gente que se bajase, mientras desesperadamente giraba la manivela para reducir la velocidad. Al tiempo, tiraba de la campanilla del coche para advertir a la concurrencia que se apartase de la curva, allí donde el coche tenía que girar 45 grados para tomar la ribera del Benayas, porque mucho temía que la inercia de la bajada y el peso del vehículo le hicieran seguir de frente, romper una barandilla que había y precipitarse con la máquina al río. Pero tanto los del interior como quienes viajaban de polizones interpretaron este cam-

panilleo como un signo de alegría del conductor, producto de estar llegando a la verbena, y no sólo no se appearon en marcha, sino que, incrementada la algarabía, saludaban con la mano que les quedaba libre a los que estaban al final de la cuesta abajo.

Sólo la mano, o mejor sería decir el pie, milagroso de san Requiaro, al desviar la trayectoria de la máquina, evitó que aquella bajada concluyera en tragedia. Aferrado, sudoroso, a la manivela de freno, el conductor consiguió en el último momento que el tranvía efectuase el giro en L a un pelo del descarrilamiento, sacando chispas de la vía. Muchos de los que viajaban encaramados al vehículo cayeron en montonera, por efecto del brusco giro, frente a una barraca de tiro al blanco que se había colocado justo al final de la cuesta.

—¡Eh, cuidado, hombre! ¡A ver si miras por dónde vas! —le gritó el de la barraca al tranviario.

Así pues, podría decirse que sólo por un gran golpe de fortuna la cosa quedó en un simple susto.

Por esa vez...

Eran las 11, 45' de la noche de aquel mismo día de fiesta. La verbena estaba concluyendo, los últimos juerguistas se retiraban. El de la barraca de tiro había echado ya el cierre y se encontraba dentro, colocando sus cachivaches para el día siguiente. Al pie de la rampa, el 18 se había detenido para cargar viajeros rumbo al centro de la ciudad. Se trataba del último viaje, por aquel ajetreado día, para el coche F-531, el mismo que había estado a punto de sufrir un accidente hacía unas horas. A su estribo se habían subido, y de sus barras colgaban, algunos incorregibles carotas que pretendían hacer la ascensión gratis, pero eran muchos más los que,

habiendo ahorrado el medio real del billete en la bajada, lo empleaban ahora para ir cómodamente sentados a la subida, sin que pudiera venir ningún guardia a atizarles con la porra para que bajasen del estribo o, agarrándoles de una punta del traje, les tirara de la barra. El F-531 inició entonces su ascensión... De repente, a mitad de la cuesta, nadie sabe por qué, se cortó el fluido y el vehículo empezó a caer marcha atrás, tomando una velocidad progresivamente acelerada, e incontrolada pese a los giros frenéticos de manivela del conductor. Al llegar al principio de la cuesta, allí donde el giro de 45 grados, el vehículo acabó saliéndose de la vía, arramplando con la barraca de tiro al blanco que quedaba justo delante, impactando contra la barandilla, arrancando ésta y cayendo al río en vertical.

La profecía de *El Soplo*, «tranvía al río», si hay que ser estrictos, no se cumplió en realidad, porque como era verano, el Benayas bajaba ya agostado y con muy poca agua, conque la máquina no cayó en realidad a la corriente, pero al lecho sí, y desde una altura de cuatro metros. Treinta y seis personas perecieron en el siniestro; a saber: las 34 que viajaban sentadas (los del estribo saltaron nada más notar que reculaba el vehículo), el conductor y el propietario de la barraca de tiro al blanco.

Este accidente fue la causa de que se suspendiera por mucho tiempo el servicio de tranvías entre el centro y la ribera del Benayas por aquella empinada calle del Río, pero también de que nuestros conciudadanos, impactados por el accidente, hayan adquirido la costumbre (transmitida de padres a hijos, y vigente todavía en los tiempos actuales) de, siempre que pueden, en cualquier transporte, no pagar billete; antes bien, acomodarse como sea en el exterior, aun a riesgo de caerse en una curva o agarrar un resfriado. Se dice que puede conocerse a un paisano de nuestra ciudad en