

Quién sabe si el 27 de febrero de 1869, en el viaje inaugural de Zision al Pireo, el maquinista que iba a los mandos de la locomotora se imaginaba que aquel tren se convertiría en el medio de transporte urbano más apreciado por los atenienses. Me parece improbable. Pero una cosa es segura, debió de sentirse muy orgulloso, porque, en aquel momento, Atenas se acercaba un poco más a Europa. Y por entonces aquélla era la gran preocupación de los atenienses: cómo ser (o al menos parecer) europeos. Sin embargo, no tuvieron en cuenta ciertos detalles: la línea ferroviaria acabada de inaugurar unía un centro urbano de cincuenta mil habitantes con otro cuya población no superaba los diez mil; o sea, unía una ciudad de provincia con otra aún más pequeña.

El progreso y el desarrollo del Estado griego podrían resumirse en el refrán: «Cuidado con el vago cuando tiene ganas de trabajar». La línea Zision-Pireo, igual que el metro actual, nació de esta «filosofía». En 1835, un año después de la proclamación de Atenas como capital del Reino de Grecia, llega la primera propuesta de una línea férrea que la comuniqué

con el Pireo. El proyecto se realizó treinta y cuatro años después, en 1869. Exactamente lo mismo ha ocurrido con el metro: las primeras obras se remontan a 1963, pero el metro entró en funcionamiento treinta y siete años después, en el año 2000. Sin embargo, una vez puesto en marcha, el metro continúa extendiendo su red a una velocidad sorprendente, igual que sucedió con el tren, que a partir de 1869 se desarrolló con gran rapidez. Al cabo de pocos años se inauguró la línea férrea que iba de la plaza Atikí hasta Kifisiá. A la locomotora principal la llamaban La Bestia, porque lanzaba humo y chirriaba de una forma terrible, pero también porque tenía la fuerza suficiente para arrastrar hasta doce vagones y trescientos pasajeros a cuarenta kilómetros por hora. Treinta y cinco años después, en 1904, la línea se electrificó. A partir de aquel momento, el tren fue rebautizado como el «Eléctrico» y se ha convertido en el medio de transporte preferido por los atenienses. Incluso ahora, que ha pasado a formar parte de la red de metro con el nombre de Línea 1, los atenienses siguen haciendo la distinción:

—¿Has venido en metro?

—No. En el Eléctrico.

Los primeros vagones eran de madera y tenían el encanto de los viejos trenes. No sólo por sus cómodos asientos de piel, sino también por el vagón de equipajes que utilizaban los pasajeros que venían cargados con baúles y otros objetos voluminosos. Seguramente, el Eléctrico no se puede comparar con el *underground*

londinense ni con *le métro* parisiense, pero era el medio de transporte público urbano que tenía un país que oscilaba entre Oriente, los Balcanes y «nuestros abuelos de la antigua Grecia».

En 1965 me establecí en Atenas, y siempre que tenía que subirme a aquel tren de vagones de madera me alegraba. Evidentemente, no se trataba del Orient Express, pero desde luego era mucho más confortable que los incomodísimos vagones de metal con que se sustituyeron años más tarde, y que hasta el año 2000 fabricó la empresa MAN-Siemens.

En 1926 la línea procedente del Pireo se unió a la que iba hacia Kifisiá. Y después, con algún alargamiento más, quedó definido el recorrido de veinticuatro estaciones que atraviesa Atenas de norte a sur, y que sigue siendo la línea más larga de que dispone la red de metro de la ciudad.

De las veinticuatro estaciones, sólo cinco conservan hoy una parte de su antiguo encanto: las de principio y final de línea, el Pireo y Kifisiá; la primera se remonta a 1928 y la segunda, a 1957; las dos estaciones del centro: Monastiraki, construida en 1895, y la estación de Omonia, que se soterró en 1930; y finalmente la estación Victoria, que viene inmediatamente después de la de Omonia, subiendo en dirección a Kifisiá, y que es de 1948. De la antigua estación de Zision, actualmente sólo se salvan las taquillas, que son de madera. El resto de las estaciones fueron removidas (o alguna incluso creada *ex novo*) antes de los Juegos Olímpicos de 2004, y tal vez sean más funcio-

nales, y a veces un poco más *kitsch*, pero han perdido el encanto de antes. Obviamente, el hecho reviste poca importancia en un país donde la modernización suele significar echar abajo lo viejo.

En cualquier caso, el carácter excepcional de esta línea de metro no se encuentra en su longitud ni tampoco en sus estaciones, sino en el hecho de que corta Atenas por la mitad y retrata sus diferentes capas sociales. Empieza en los viejos barrios obreros y portuarios del Pireo, llega al centro de la ciudad, que es la plaza Omonia, y desde allí atraviesa los barrios de la pequeña burguesía para llegar finalmente a las zonas ricas —Marusi y Kifisiá—. Tal vez por eso les guste tanto a los atenienses: no hay guía, mapa o película que proporcione un cuadro tan completo de la ciudad.

El trayecto que les propongo es sólo de ida, recorre las veinticuatro estaciones del Eléctrico y dura una hora escasa. Sin embargo, quien decida bajar en todas las paradas, dar una vuelta por la zona y continuar después el recorrido, conocerá Atenas en toda su belleza y su fealdad, con sorpresas escondidas y contrastes perturbadores, con ruinas del pasado y paseos por templos de la Antigüedad, con sus barrios populares y aquellos otros que le dan un aspecto de ciudad moderna y acomodada, un rasgo, este último, que no ha perdido en la actualidad, dado que la crisis económica no ha golpeado los barrios más ricos, como, por otro lado, suele suceder en cualquier crisis:

n perdido
viste poca
ción suele

al de esta
id ni tam-
que corta
capas so-
ros y por-
ad, que es
os barrios
ente a las
por eso les
mapa o pe-
oleto de la

de ida, re-
ico y dura
la bajar en
na y conti-
en toda su
das y con-
o y paseos
rios popu-
de ciudad
no, que no
isis econó-
os, como,
crisis:

Cuando emprendas tu viaje a Ítaca
pide que el camino sea largo,
lleno de aventuras, lleno de experiencias,

escribe Kavafis, en su gran poema titulado «Ítaca». Kavafis vivió en Alejandría, Egipto. Sólo visitó Atenas cuando ya estaba muy enfermo y apenas pudo conocer la ciudad. Si hubiese vivido en ella, posiblemente el itinerario de la Línea 1 del metro le habría parecido un viaje a una Ítaca urbana y moderna.