

Petros Márkaris

PRÓXIMA ESTACIÓN, ATENAS

colección andanzas



TUSQUETS
EDITORES

PETROS MÁRKARIS
PRÓXIMA ESTACIÓN, ATENAS

Traducción del griego
de Montserrat Franquesa y Joaquim Gestí

Τίτλο original: Η Αθήνα της Μιας Διαδρομής

1.ª edición: marzo de 2018

© 2010, Petros Markaris y Diogenes Verlag AG Zürich.
Todos los derechos reservados salvo para la lengua griega.

© de la traducción: Montserrat Franquesa y Joaquim Gestí, 2018
Diseño de la colección: Guillemot-Navares
Reservados todos los derechos de esta edición para
Tusquets Editores, S.A. – Av. Diagonal, 662-664 – 08034 Barcelona
www.tusquetseditores.com
ISBN: 978-84-9066-508-4
Depósito legal: B. 2.330-2018
Fotocomposición: Moelmo
Impresión: Black Print
Impreso en España

Queda rigurosamente prohibida cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación total o parcial de esta obra sin el permiso escrito de los titulares de los derechos de explotación.

Índice

Prólogo	9
El Pireo	17
Neo Fáliro	25
Mosjato	33
Kalizea	41
Tavros-Eleftherios Venizelos	49
Petralona	57
Zision	67
Monastiraki	79
Omonia	93
Victoria	107
Atikí	117
Agios Nikólaos	125
Kato Patísia	133
Agios Eleftherios	143
Ano Patísia	151
Perisós	159
Pefkakia	167
Nea Ionía	173
Iraklio	181
Irini	187
Neratsiótisa	191

Marusi	195
KAT.....	201
Kifisiá.....	205

Si en los años setenta pedías a un taxista que te llevara de Atenas al Pireo, seguro que respondía: «Vale, pero dígame adónde vamos exactamente, el Pireo no lo conozco muy bien». La misma explicación, pero al revés, daba a su vez un taxista del Pireo: «Soy del Pireo y no conozco muy bien Atenas». En esa época, la mayoría de los habitantes de la llanura ática preferían ir en metro y acabar el trayecto en taxi, para no dar vueltas innecesariamente.

Hoy en día las empresas de taxis de ambas ciudades se han unido y sus conductores conocen Atenas igual de bien que el Pireo, pero entonces éste tenía más ambiente portuario que hoy —al menos en lo que a su aire de vicio y perdición respecta.

En esa época, el Pireo concentraba el mayor número de bares y casas de citas de mala reputación de toda Grecia. Esa concentración se veía claramente en el mítico barrio de Trumba, adonde peregrinaban todos los jóvenes en los años cincuenta y sesenta para iniciarse en los secretos de las prácticas sexuales. Después de la visita se obtenía la acreditación para poder ser amante. Normalmente los progenitores valoraban

de forma positiva los servicios eróticos de las prostitutas con los cuales ayudaban a sus retoños a superar miedos y complejos y a relajarse hasta culminar con éxito su primera experiencia. Así empezó el mito de la prostituta de buen corazón que tanto triunfó en la literatura, el teatro y sobre todo en el cine de los años sesenta y setenta. Novelas, obras de teatro y escenas de películas se llenaron de un repertorio de mujeres al estilo de *Irma la Douce*. La más conocida de este género fue la pieza de teatro de Alekos Galanos *Los farolillos rojos*, que más tarde pasó a la gran pantalla y en Grecia se convirtió probablemente en el mayor éxito cinematográfico de los años sesenta.

Atenas no ofrecía nada parecido. No tenía puerto y la zona cercana a la estación era decadente y estaba degradada. A lo largo de la línea del ferrocarril que une Atenas con el Pireo se ha ido formando un barrio con bares y restaurantes, pero entonces sólo había una degenerada vida nocturna de placeres sórdidos y baratos.

Además, en aquella época el centro del Pireo tenía una personalidad completamente diferente. No existían, ni mucho menos, los enormes *Superfast-ferries* que hoy en día van a Creta, a las Cícladas o a las Espóradas. Los viajes se hacían en barcos miserables y los marineros esperaban aquí a ser enrolados, ya fuera en un barco de carga o en uno de pasajeros. Todo el Pireo era un gran mercado de contratación e intercambio de hombres de mar, y cuando zarpaban, sus familias a menudo no sabían si volverían en seis meses, en un año, o tal vez nunca más.

Muchos de esos marineros, sobre todo los adinerados capitanes, tenían a veces una segunda familia en otro país. La mayoría de las familias griegas lo sabían, pero no lo tenían en cuenta, mientras el sueldo del capitán les permitiera tener un buen nivel de vida y comprarse una casa unifamiliar.

El Pireo vivía casi exclusivamente del mar. La llegada de la 6.^a Flota Americana era un acontecimiento de primer orden: una vez al año arrojaba un montón de dólares del cual se aprovechaban sólo los establecimientos de Trumba, el resto de las tiendas se quedaban con las ganas. Los *americanos* lo compraban todo en la cantina de sus barcos para ahorrar y después invertir el dinero en bares y mujeres. Cuando al cabo de tres días la flota se había ido, aún quedaban marineros aquí y allá, colgados en algún bar o en algún burdel. Entonces los propietarios, más listos que nadie, pues sabían todos los números de teléfono necesarios ante una situación así, llamaban a la base militar americana de Ellinikó o a la de Nea Makri y desde allí los reclutaban de nuevo.

En las últimas décadas la imagen del Pireo se ha transformado. Apenas queda rastro de su pasado, y sólo aquí y allá se pueden encontrar unos pocos vestigios de los viejos tiempos. La zona de Trumba fue sometida a una limpieza general y ahora ofrece una imagen de desolación. Hoy el barrio está plagado de bloques de viviendas que sobresalen entre las fantasmales ruinas de los bares cerrados para siempre y transformados en barricadas. A esto se añade que el Pireo

ha perdido su antiguo dominio del mar. El puerto de Salónica descarga desde 1989 más cantidad de mercancías hacia los países del Este balcánico, mientras que los grandes buques que se dirigen a Italia —hacia Ancona, Brindisi o Venecia— salen de Patras. No obstante, en el Pireo siguen estando las oficinas de las compañías, la mayoría de las cuales son agencias de las grandes navieras griegas que poco a poco han ido trasladando sus sedes mayoritariamente a Londres, y algunas también a Chipre.

El Pireo fue creciendo a lo largo de la línea de la costa, saliendo de Pasalimani en dirección a la península Pireki hasta la escuela de marineros cadetes. El barrio se llama Jatsikiriakio desde que en 1889 se instaló ahí una fundación para la protección de menores.

Los dos puertos del Pireo, que son también barrios de ocio y no ofrecen más que dos fondeaderos, llevaban hasta hace poco nombres turcos. Uno se llamaba Pasalimani (puerto del general, de *limani*, puerto, y *Pasá*, general) y el otro Turcolimano (puerto de los turcos). En la Antigüedad sus nombres eran Zea y Muniquia. No sé cómo se produjo el paso de la designación de la antigua Grecia a la otomana sin haberse decretado nunca un cambio de nombre oficial. La posible explicación es que, durante los años de dominación turca, la despoblación hizo que las antiguas denominaciones cayeran en el olvido y los otomanos utilizaran los nuevos nombres por razones prácticas. El concepto despoblación lo he utilizado aquí con toda la intención: el Pireo contaba en 1821, cuando estalló la revuelta contra

los turcos, con no más de diez habitantes. Después fue mejorando poco a poco: en 1827 ya eran 27 y en 1835, un año después de que Atenas fuera declarada capital, ya sobrepasaba los mil.

En los años sesenta, Pasalimani recuperó su antiguo nombre y volvió a llamarse Zea. Desde aquí salen los barcos hacia las islas del golfo Sarónico. El Turcolimano recibe hoy el nombre de Microlimano (Puerto Pequeño) y dispone de un respetable puerto deportivo para yates y veleros. Zea y Microlimano son los lugares de recreo por excelencia de los habitantes del Pireo. Antes toda la zona estaba llena de locales donde servían pescado y los atenienses iban allí cuando querían comer bien. Aún quedan tabernas que se dedican a ello, pero la mayoría de los establecimientos son bares pequeños y locales para estudiantes.

Al final del siglo XIX, cuando el Pireo se convirtió en el puerto principal del reino, se produjo un fuerte aumento de la población. Casi cien años más tarde, sufrió un cambio enorme bajo la Junta Militar con Aristidis Skilitsis como alcalde. Hoy el nombre de este político, fallecido en 2006, ha caído en el olvido. Y curiosamente a él se le debe todo. A pocos jóvenes pireotas les suena el nombre, y los mayores hacen como si no se acordaran. Pero tres años después de haber caído el régimen dictatorial de los militares, en las elecciones municipales de 1978 aún obtuvo el 49 por ciento de los votos. Su reelección pudo evitarse gracias a una alianza entre los dos grandes partidos, que no querían ver de ninguna manera a un an-

tigo miembro de la Junta Militar en el sillón de la alcaldía. Los habitantes del Pireo lo criticaban en público, pero en las elecciones continuaban votándolo sistemáticamente.

El cambio del que hablaba antes llevaba consigo, en primer lugar, la limpieza del centro del Pireo y de las zonas más próximas. El alcalde mandó cerrar los locales de Trumba y también acabó con los chiringuitos y con los pequeños locales. Skilitsis fue un modernizador de la escuela a la que me he referido antes: se cargó todo lo antiguo y auténtico y vistió el Pireo como las colegialas de un internado, todas con el mismo uniforme. Incluso hizo desmontar el antiguo reloj histórico de la plaza mayor, desterró de las cafeterías y tabernas las tradicionales sillas de madera con asiento de rafia y las mandó sustituir por las de plástico, blancas como la nieve, que se pueden encontrar en cualquier mercado semanal para el jardín o la terraza.

A pesar de todo, Skilitsis dejó en pie los barrios obreros de Perama y Keratsini, con sus pequeños astilleros, y el de Drapetsona, que vivía de y para la fábrica de cemento. Allí era la policía la que se encargaba de las operaciones de limpieza cuando perseguía a sindicalistas y a militantes de izquierdas.

Al Pireo sólo le quedó como único vestigio histórico la estación término del metro —que ni siquiera es la original, de 1869, sino la variante más reciente, de 1928.