

## ENRIQUE LÓPEZ VIEJO *Escritor*

Tras su libro 'Tres rusos muy rusos' en el que 'noveló' la vida de Herzen, Bakunin y Kropotkin, el vallisoletano escribe una entretenida biografía del fascista Pierre Drieu la Rochelle en 'El aciago seductor'

# «No pretendo ser literato, me gusta contar la vida de otros»

**BENITO CARRACEDO / Valladolid**  
 Su entrada en el mundo de la escritura se produjo en 2008 acompañado de tres revolucionarios que quisieron cambiar al hombre para la nueva sociedad contemporánea que asomaba a finales del siglo XIX. Pero no para hablar de sus teorías anarquistas que no comparte, como deja señalado en la introducción en *Tres rusos muy rusos*, primer libro de este vallisoletano residente en Mallorca, sino para contar sus vidas, las de Herzen, Bakunin y Kropotkin.

Similar actitud y modo de trabajo ha seguido para su siguiente libro, *Pierre Drieu la Rochelle. El aciago seductor*, publicado este año también en Editorial Melusina. Biografía sobre otro idealista lo más opuesto, antagónico posible a los personajes de su anterior obra, y que se resume con la palabra fascista. La pretensión de López Viejo al abordar sus vidas es la de divertir (no entretener), emocionar al lector, «como si se lo contara a un amigo». En el caso de la Rochelle se agradece su pretensión de ser ligero en el tratamiento, algo que no consiguieron Pierre Andreu y Frederic Grover, sus 'biógrafos oficiales'.

**Pregunta.-** Del anarquismo al fascismo, ¿interesado por los extremos?

**Respuesta.-** Cuando me puse a escribir mi intención era hacer una semblanza de distintos personajes que me interesasen. Y tanto unos como otro me han interesado desde jovencito. La Rochelle desde que conocimos la película de Louis Malle de su novela, *Fuego fatuo*, allá en los años 70, y ya sabes como eran aquellos tiempos, ambas impactaron mucho. No es otro el punto de partida. El vaivén ideológico que pueda haber entre los anarquistas decimonónicos y este fascista de entreguerras no es una cuestión personal ideológica, en absoluto. Es un mero interés personal sensible.

**P.-** ¿Qué aspecto de éste, y le cito a usted, 'sórdido novelista, reaccionario fascista, traidor a su patria', le atrae más?

**R.-** Estoy prendado de su aspecto literario, es lo que yo he escrito con muchísima emoción en mi biografía sobre este aciago seductor, y creo que se nota. Fuera de lo poco que pueda gustar su persona, y no gusta a casi nadie, la lectura de su obra obligan a tratar su desazón sentimental y todo su sentimiento trágico de la existencia.

**P.-** ¿Qué aporta la Rochelle al siglo XXI?

**R.-** Su contradicción ideológica. En tiempos actuales en los que las ideologías atraviesan un momento de controversia, la posición intelectual de un personaje como él, que



El escritor vallisoletano Enrique López Viejo.

## «Me siento castellano viejo»

Enrique López Viejo nació en 1958 en Valladolid y aquí se licenció en Historia Antigua y Geografía. En Barcelona estudió Ciencias de la Información y se inició en la docencia. Mundo que abandona para dedicarse a negocios privados que le llevan a Mallorca. Allí vive retirado de toda actividad salvo la de escribir sobre singulares personajes históricos. «Me

fue un persona comprometida, honrada, seria, a pesar de involucrarse en determinadas locuras, me parece vigente, a analizar en estos tiempos. De hecho, estamos asistiendo, sobre todo en Francia, lógicamente,

## «Hoy en día se está revisando a La Rochelle y su contradicción ideológica»

a una revisión importante sobre él.

**P.-** Al decidirse a escribir, ¿sintió horror ante la página en blanco?

**R.-** Mi intención no es rigurosamente intelectual, ni pretendo ser literato, que me gusta intentarlo. He pretendido, simplemente, contar la historia de unos individuos

siento muy de Valladolid de toda la vida, pero no en el exilio. Me siento muy castellano, castellano viejo». Podría llegar incluso a escribir de la ciudad. «Tengo algún proyecto. Además soy un enamorado de la imaginaria castellana, del barro policromado», señala el escritor, que en plena movida en los 80 regentó la mítica tienda Foxy Discos en Valladolid.

que me caían muy bien. Y como están bastante olvidados, tratar de recuperarlos. Esto es lo que me hace feliz. Me he sentido muy cómodo escribiendo, porque es como cuando tratas con un amigo. No me ha sido difícil, no he tenido ese pánico a la hoja blanco.

**P.-** ¿Se atreverá con la ficción más adelante?

**R.-** De momento, no. Me siento muy cómodo con lo que estoy haciendo. Ojalá a mi cabeza y a mi corazón llegase una historia trepidante y la contase. Para mí la gran novela está escrita. De momento seguiré contando historias de otros. Ahora estoy con Maurice Sachs. Es un francés, también de entreguerras, el paradigma del buscavidas. Es un hombre con una vida trepidante, estuvo en las elites intelectuales y sociales parisinas y norteamericanas.



## LOS LUNES DEL IMPARCIAL

JOSÉ DELFÍN VAL

# Autobuses y tranvías

Nos cuesta mucho reconocer que algunos servicios públicos funcionan bien, e incluso muy bien. El servicio de autobuses, por ejemplo. Suelo usarlo frecuentemente y nunca se me ha dado ocasión de criticar el servicio. Acuden los autobuses a las paradas en el momento indicado en las pantallas informatizadas, y en el interior del autobús una grabación nos informa de cuál es la siguiente parada y su referencia en el plano urbano de la ciudad para los visitantes que desconozcan los nombres de las calles. No se puede, ni se debe, pedir más.

El otro día pensando en estos progresos y el buen funcionamiento de ellos pensé en cómo vivían los vallisoletanos de principios del siglo pasado que se tenían que conformar con el servicio de transporte público de tranvías, primero de tiro de sangre, o sea, de mulas, y después eléctricos. Y me parece oportuno contar aquí la historia de estos tranvías de Valla-

lid», en enero de 1910, con un capital de 1.000.000 pts., en 2.000 títulos de 500 pesetas. El mayor accionista fue don Basilio Paraíso, que adquirió 650 acciones, seguido de Electra de Valladolid, don Santiago Alba y don Julio Guillén, padre del poeta de la generación del 27, Jorge Guillén.

De la tracción de sangre se pasó a la tracción eléctrica en el año 1910, como era de razón. En ese momento se trazó la llamada línea de circunvalación abierta en septiembre de aquel año. Sucesivamente se fueron abriendo nuevas líneas: Plaza Mayor-Puente Mayor y Plaza Mayor-Audiencia y se realizó un tendido de vías hasta el cementerio.

Pasar el Puente Mayor para llegar al Canal de Castilla requirió especiales gestiones y esfuerzos puesto que la vía la ocupaba el ferrocarril a Riaseco, el llamado «tren burra», muy bien historiado por Godofredo Garabito. Logrado este

propósito, se ampliaron las líneas a la plaza de toros y a la Rubia, mejorando la producción al transportar en determinados viajes los productos de la Alcohola Castellana.



Tranvía de mulas junto a la vallisoletana Estación del Norte / J.D.V.

dolid de los que todo el mundo habla y pocos conocen cómo fue la cosa: En el año 1882 don Santiago Alba constituyó la «Sociedad Anónima de Tranvías Interiores de Valladolid». El capital social era de 500.000 pesetas. Entretanto en Valladolid ya existía un intento de explotación de tranvías por parte de don Eduardo Barral, que mantenía una línea desde el fielato de la estación del Norte hasta las antiguas cocheras del Rey, en San Quirce. Para ello contaba con 6 coches y 20 caballerías (ver foto absolutamente histórica).

Los coleccionistas de viejas imágenes de Valladolid poseerán algunas postales de calles y plazas de Valladolid en las que se ven tranvías eléctricos, pero pocos con mulas tirados por mulas. La sociedad fue vendida en 1889 a don Emilio Cuyllts, empresario belga que montó el transporte de tranvías en Bruselas al año siguiente, en 1900, manteniendo el de Valladolid. Nueve años más tarde, don Santiago Alba y sus socios, adquirieron el activo de la sociedad belga, constituyendo la Sociedad «Tranvías de Vallado-

El número de caballerías en el año 1911 era de 54. Y el de coches 16. En 1921 se adquirieron (creo que en Zaragoza) dos coches de motor que se sumaron a los 18 que se poseían, más 20 remolques jardineras para el verano (muy ventilados) y 16 remolques cerrados. El número de empleados era entonces de 85.

Tratando de salvar el negocio, en aquel 1911 se emitieron nuevas acciones (3.000 de 500 pesetas). Valladolid disponía entonces de 12 kilómetros de líneas de tranvía.

La compañía nunca repartió beneficios porque nunca fue rentable, dando pérdidas constantes, como corresponde a un servicio público. En el año 1933 estuvo suspendido el servicio y se paralizó definitivamente al entrar en competencia los autobuses urbanos, quedando inactivo el servicio de tranvías en Valladolid el 8 de noviembre de 1933. Por 600.000 pesetas se vendieron los vehículos jubilados a la compañía de tranvías de Gijón.

Conclusión: Nuestros abuelos tenían madera de héroes, pero no lo sabían.