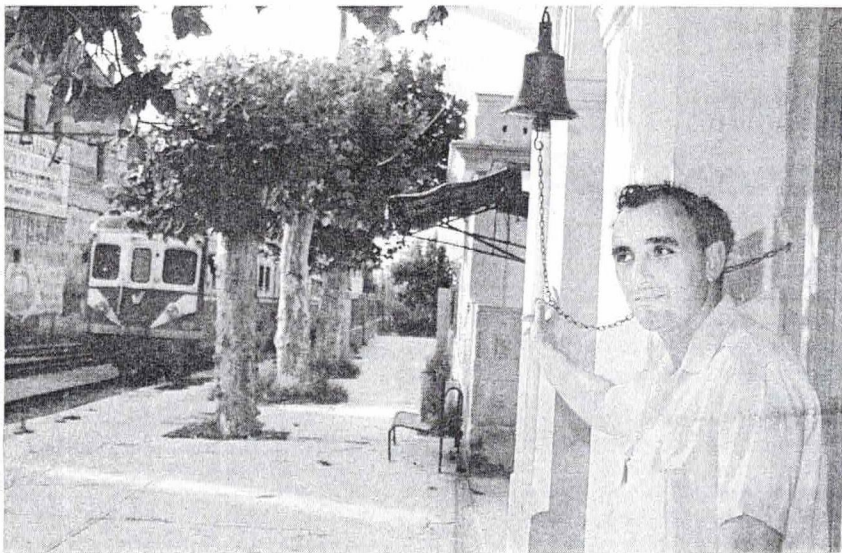


Campanadas sin iglesia

Ayer y hoy de la señal de aviso



Toque de campana en la estación de Meliana, en agosto de 1989. / LP

Desde la noche de los tiempos, ciertos enfermos contagiosos arrastraban su pobre existencia con una pena añadida, la de tener que ser insociables por caridad hacia sus congéneres. Ayudaba hacer notar su presencia el toque de una campanilla de mano que estaban obligados a portar. Pero hay quienes no se remontan a épocas tan lejanas. Otros añaden que hacia el año 1900, hasta el propio veredicto institucional con residencia en Valencia hacía lo propio. Ni su persona ni los alimentos que seleccionaba con su larga varita en el mercado debían ser rozados por nadie. Del mismo modo, colectivos enteros hacían reposar la seguridad de su desplazamiento gracias a la campana, ya fueran barcazas en caso de niebla o la cuba de los bombos.

La campana ha sido muy estudiada desde el prisma religioso, como demuestra el hecho de que raro es el credo que no la ha adoptado desde la antigüedad. Sin embargo, pasa desapercibida en su faceta laica. Generalmente, suele ser menor su tamaño, aunque no la rotundidad de su mensaje, que también tiene su lado severo. Nos recuerda a todas horas, en todos los lugares públicos que estén dotados de megafonía, avisos del más variado estilo con el don de la inmediatez. Su supervivencia se debe en gran parte a la iniciativa valenciana, que le otorgó valor probatorio en nuestro entrañable trenet.

Instrumento musical

Fue en el ferrocarril, el sistema de transporte más organizado de todo el siglo XIX, donde la campana obtuvo carta de naturaleza. La comunicación de mensajes claros era un aspecto del instrumento musical desconocido hasta entonces, a pesar de que tenía sus raíces en los campanarios de iglesias.

El vaso campaniforme participó en la aparición del camino de hierro en Europa con el fin de ordenar ese transporte. Forma parte del reglamento de señales. En 1859 se regula en España la campana de estación, que es de mano, como en el resto del mundo industrializado. De tipo acólito, para entendernos. Trece años más tarde, aumenta de tamaño y se cuelga junto a la puerta

del despacho del jefe de estación. En estos primeros tiempos, su señal recuerda el momento del cierre de las taquillas y la facturación de equipajes.

No hay que olvidar que buena parte de estaciones apenas podían alcanzar media docena de trenes al día, pero había largos trámites para adquirir el billete. Además, merodeaban grupos de maleantes que podían arriñarle a cualquiera el viaje si lograban robar bultos o equipajes, lo cual destruía la economía de uno.

Pronto se utiliza el toque para dar también la salida del propio tren, con lo que la cosa cambia. Soltar un tren, como llaman familiarmente los ferroviarios al hecho de autorizar la partida de un convoy desde una estación, es algo muy serio. El accidente de Chinchilla, hace pocos meses, no es tan lejano como para olvidarlo. Se requiere la aprobación del Ministerio de Fomento. El 14 de julio de 1881

se aprueba por Real Orden el Reglamento de Circulación de los Trenes por Vía Única.

Una serie de accidentes concatenados había precipitado esta decisión. Y, una vez más, se acude a la campana. Pero con puntualizaciones varias.

Se ha percibido que el sonido del bronce es inconfundible, normalmente inimitable y se propaga bien. Pero en los cruces y, sobretodo, en estaciones término, donde la locomotora está precisamente en el extremo opuesto al de las oficinas, puede haber confusión sobre qué tren debe partir. De hecho, la había habido con anterioridad. Por ello, se recurre de nuevo a la campana de mano, aunque ahora debe ser tocada dos veces por un factor uniformado a pie de máquina y sólo después de oír un prolongado toque de silbato del jefe de estación desde su puesto.

En 1921, en cambio, una disposición gubernamental retiró la cate-

goría de la orden de "marche el tren" a la campana para dársela al silbato, junto a otros detalles de uniformidad y compostura del agente. A tenor de la misma y desde ese momento, el sonido metálico refleja exclusivamente información adicional a viajeros o familiares que aguardaban un tren.

Se regresó, nunca mejor dicho, al toque de atención. La progresión de uno a tres golpes revelaba el tiempo de espera restante, de 15 ó 5 minutos y salida inmediata.

Habría que añadir las líneas de la Península de vía ancha, porque como en toda regla, hubo su excepción. La complejidad de la red ferroviaria valenciana de vía estrecha, y los tiempos tan cortos que mediaban entre las circulaciones que irradiaban desde la ciudad del Turia, no pudieron adaptarse a lo legalmente establecido. Es decir, los instrumentos del silbato, el banderín y el libro registro de telefonemas. Se continuó expidiendo

trenes con la campana, sin más trámites que la previa confirmación oral del teléfono.

Se dejó al teléfono con cláusula específica, como único garante ante pruebas testificales en caso de posterior accidente. Y esto continuó así hasta el año 1992, en que quedó demostrada la escasa accidentalidad de nuestro suburbano.

Sonido electrónico

Sin salir del trenet, la campana principal, o sea, la de la estación del 'Pont de Fusta', al menos en los últimos tiempos, era de procedencia religiosa, por contar con esa característica. Esta entra de lleno en toda especulación y curiosidad. Para algunos un uso continuado de la original motivó un desgaste anormal. Para otros, en cambio, el motivo fue el robo en guerra o fuera de ella. Lo cierto es que sería deseable que no estuviera perdida, como es de temer, tras el traslado del lugar, años atrás, de la dirección de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Por otra parte, resulta chocante constatar que, aunque nos parezca lo más normal del mundo, ver una campana colgada de la pared de una estación, no parece que sea muy corriente fuera del Estado español, al menos con una misma finalidad. En el caso de la estación RENFE de Xàtiva todavía un loable personal ha tenido la paciencia de seguir manteniendo brufida su campana.

La obligatoriedad de la emisión de proclamas por medio de la campana desapareció de todos los andenes conforme se instalaba la megafonía por medio de altavoces. Su fin se plasma por ley en 1987. En la práctica algo más tarde, aun cuando ya se ha visto que Valencia encontró la manera de zafarse de la medida.

Sin embargo, hubo una inespereada vuelta del modelo sonoro. De ello se percataron los viajeros del aeropuerto parisino de Le Bourget a mediados de la década de los sesenta. En este lugar, la megafonía antepaña algo así como un "din, don, din" como preludeo a los distintos mensajes dirigidos a los pasajeros y también para superar el ruido de los aviones. El avance era similar al viejo aviso de estaciones. ¿De dónde se sacó si no?