

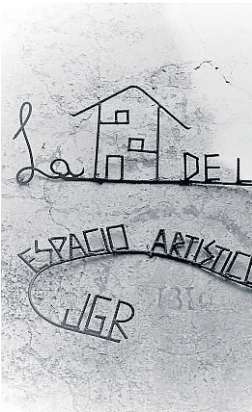
METABOLISMO CULTURAL / PILAR G. MEYAYUI

## Domador de hierros

Jesús Guallar, escultor autodidacta nacido en Blancas, Teruel, proviene de una familia de herreros. Se forjó desde niño como escultor o, como él prefiere llamarlo, domador de hierros, en la herrería de su padre. En agosto de este año, Jesús abrió un nuevo espacio artístico en la localidad de Fabara, situada en la comarca del Bajo Aragón-Caspe: la Casa de los Hierros.

En Fabara, antaño conocida por sus fábricas de balones de fútbol, las iniciativas culturales y artísticas cuentan con un buen caldo de cultivo. Nada más entrar en el pueblo, el visitante es recibido por una obra de arte: un pensador, obra del escultor bilbilitano Luis Moreno Cutando. La localidad también cuenta con el museo Virgilio Albiac, donde se expone parte de la obra de este pintor fabarol, y con uno de los ejemplos mejor conservados de arquitectura funeraria del Imperio romano: el mausoleo de Lucio Emilio Lupo.

Paseando por sus calles, Jesús descubrió en 2015 una casa de principios del siglo XIX que estaba en venta. El espacio llevaba 50 años deshabitado y no había sido reformado desde su construcción, lo que lo hacía perfecto para la idea que Jesús tenía en su cabeza: abrir un espacio



La Casa. A. GUALLAR

expositivo de su obra en un lugar que tuviera pasado.

La Casa de los Hierros (<http://jesusguallar.blogspot.com>) es hoy una realidad: un lugar vivo y abierto a otras iniciativas culturales donde, además de ver expuesta la obra de Jesús y de algunos creadores locales, se puede conocer cómo vivía la gente allí hace dos siglos. La casa se distribuye a lo largo de cuatro plantas y carece de puertas, lo que permite pasear de forma fluida por unas estancias repletas de esculturas, instalaciones y pinturas. El espacio abre un sábado cada quince días o si se concierta una cita y ya ha sido visitado por más de doscientas personas.

Las actividades no se reducen a la exposición de la obra de Jesús, muy ligada a la reutilización de materiales: están previstos talleres con la escuela, hay en marcha un concurso de dibujo con los escolares cuyo resultado será la base para pintar la fachada con el dibujo ganador, se está trabajando en un proyecto de homenaje a los balones fabricados en el pueblo y, el próximo 8 de diciembre, se inaugurará una exposición temporal de Santiago Claramunt. Merece la pena acercarse a este espacio peculiar en el que los hierros se han dejado domar.

ARS SONORA / JUANJO BLASCO 'PANAMÁ'

## Kate Bush, la diosa vuelve

Es casi un culto secreto. La veneración en este país por Kate Bush es de minorías, para qué nos vamos a engañar. Y ella no lo ha puesto fácil. Las letras nunca han siquiera rozado los tópicos en las canciones de amor/desamor, su música no ha seguido nunca parámetros comunes o ritmos tópicos, su imagen (y mira que podía) nunca ha jugado el este-reotipo de «cantante guapísima» como excusa para repertorios de bochoro, sus discos han salido cuando a ella le ha dado la gana con pausas de 5, 6 años que hacían temblar de emoción en la espera a sus seguidores. Que los tiene. Y muchos. Asombrosa toda ella: bailarina profesional, multiinstrumentista de las buenas, cantante prodigiosa (rock, soul, opera, jazz y esa cosa rara pero deliciosa que podíamos llamar 'bushinismo' haciendo el horterero) y compositora de estremecer.

Pues venga, ciudadanos. Alegrémonos cual polluelos locos. Por fin todo, absolutamente todo su material se lanza al mundo remasterizado. Sus diez discos de estudio (pocos para los años que lleva dando trinos) van en tres cajas gloriosas y se le une una cuarta con rarezas y un



Retrato de Kate Bush. HA

CD íntegro de versiones, amén de su último espectáculo 'Before the dawn', que la devolvió a las tablas durante un mes exclusivamente en Londres (no hace giras desde los tiempos de 'Wuthering Heights', lejanísimos) con entradas agotadas para los 30 días en horas. Más chula que la pana.

Atrás quedan discos memorables como 'Hounds of love', gorgoritos supremos como los de 'Wow', por no repetir el tema antes mencionado, vídeos emocionantes con grandes actores

(de lágrima la escena en el de 'Cloudbursting' cuando consigue hacer llover en un páramo reseco), conciertos en directo convertida en una mujer orquesta con resultados pasmosos... En fin, un regalo musical y vital.

El tiempo pasa inevitablemente. Fue absolutamente preciosa en lo físico y le queda imagen todavía. Mejor para ella. Fue y sigue siendo una compositora, intérprete, bailarina para la historia. Mejor para todos y para la música. Y ahora vuelve remasterizada y con material nuevo. La felicidad sonora, aunque cara, es posible todavía.

«El conocimiento yace en tu regazo», cantaba en 'Sat in your lap'. Y el tuyo, Kate, se expande. Extraordinaria.

ENSAYO UN LIBRO DE LAS PUZ DOCUMENTA 'EL TRANSPORTE PÚBLICO DE ZARAGOZA'

## Tranvías y autobuses, la otra historia

HISTORIA LOCAL Y ECONOMÍA

### El transporte público en Zaragoza

'Desde 1885 hasta la actualidad'. Vicente Pinilla, Luis Germán, Agustín Sancho: Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2018, 266 páginas.

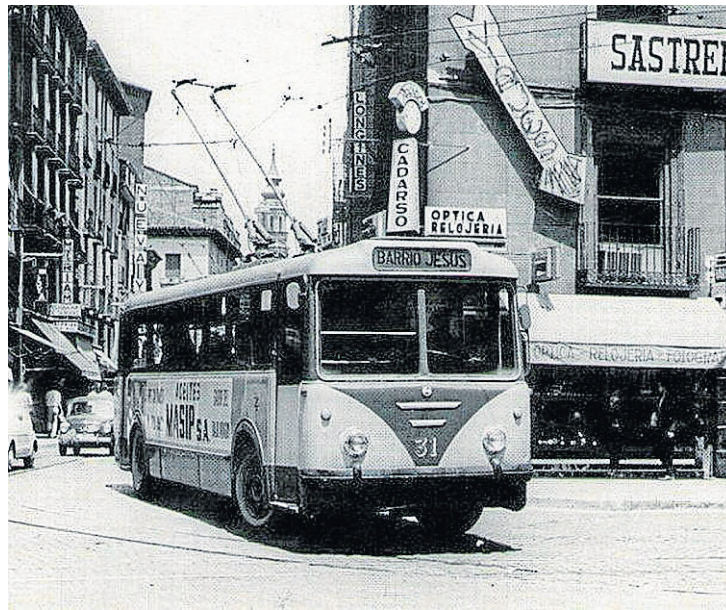
Como en todos los países desarrollados, el transporte público ha tenido un papel fundamental en el gran crecimiento y transformación de Zaragoza, ha facilitado la movilidad de las personas y la ubicación de sus viviendas y trabajos. A su vez, las diversas políticas urbanísticas han repercutido en ese transporte.

Esta historia comienza con los tranvías de tracción por casi 100 animales, las conexiones con el ferrocarril, la electrificación a partir de 1902, los autobuses y trolebuses, hasta el nuevo tranvía, centro hoy de entusiasmos y polémicas. El libro, perfectamente organizado, analiza esa evolución en el mundo desarrollado, con breves excelentes perspectivas; se centra luego en el desarrollo urbanístico de Zaragoza; la

oferta de transporte público; la evolución de la principal empresa que, aun cambiando de nombre, socios y gestión (Tranvías de Zaragoza/Tuzsa) abarca casi todo el tiempo; y la organización del trabajo y las relaciones laborales: jornadas, salarios, descansos, servicios sociales, incidencias, y la habilidad de las partes para mantener casi siempre un equilibrio asombroso, y en las últimas décadas un movimiento sindical bien organizado que consiguió mejorarse sustancialmente la capacidad adquisitiva de los empleados.

Vemos surgir las venas de la ciudad en las diecisiete líneas de los tranvías, que en 1930 cubrían 30 km. Sus grandes rivales, sobre todo a partir de mediados de los cincuenta, los automóviles privados, los trolebuses (eléctricos, con cables aéreos) de historia relativamente efímera, y el autobús, que no precisa raíles ni cables y cubre radialmente nuevas zonas de una ciudad en continuo crecimiento hasta provocar el cierre de tranvías, el último en 1974.

Se nos cuenta la participación de la burguesía local, los Paraíso, Gil Berges, Isábal, Lacadena, Escosura, Izuzquiza, y la pronto decisiva presencia de los Escoriaza, cuya «era» casi mítica (siete dé-



Un trolebús sale del barrio de Jesús de Zaragoza. HERALDO

cadadas) es descrita más adelante, así como los nuevos diferentes propietarios: fuerte presencia desde 1895 de capital belga (como en la interminable línea de Calatayud a Sagunto) hasta Avanza que se vende en 2006 a una sociedad británica de capital riesgo y luego, en 2013, a un grupo mexicano. Pero en 1982 el Ayuntamiento que preside Sáinz de Varamanda suscribe un convenio de

obligaciones y derechos: con lo que las decisiones estratégicas, incluidos los precios, la supervisión, fueron desde entonces del Municipio.

Un enfoque muy lúcido explica cómo con la llegada de la democracia cambió el concepto de ciudad, humanizándola, primando la calidad ambiental y confortabilidad; se realizaron parques, plazas y equipamientos; se mejo-

ró la red de comunicación vial. En 2002 se aprobó un nuevo plan general, cuya política expansiva aumentó la necesidad de motorización y de transporte público que desde 1976 se basaba exclusivamente en el autobús. «En el año 2004 se redactó un plan intermodal de transportes que, de una manera integral abordaba la movilidad de la ciudad con la peatonalización de áreas y el desarrollo de carriles bici, la red de ferrocarril y cercanías... una nueva línea de tranvía en el eje norte-sur». La Expo de 2008 permitió realizar muchas infraestructuras básicas, contribuyendo a esa transformación de la ciudad. En todo ello estamos.

El estudio, financiado por Tuzsa (y los autores han contado con sus archivos), se inició con una muy visitada exposición en el Paraninfo en 2013. De allí proceden las abundantes fotografías, otro mérito adicional de este libro, de una elaboración medélica, que supone casi una historia de la capital aragonesa desde perspectivas urbanísticas, económicas, tecnológicas, sociales. Un paso más en las excelentes trayectorias de los tres profesores de Historia económica de nuestra Universidad.

ELOY FERNÁNDEZ CLEMENTE