

Aspectos de la desaparición

Calles y subterráneos

Enric Bou

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Abstract This essay discusses issues related to disappearances in urban space, in particular cases that affect streets and subways, the mismatched equivalences of lines on the surface of urban space and what lays underground. Taking as a point of departure David Pike's concept of threshold, which is key to defining a topography of the "vertical city", a reading of plans and literary texts and films is proposed. This will illustrate the ways in which surface and other underground spaces overlap and the many differences that exist.

Keywords Plans. City. Underground City. Metro. Disappearances.

Sumario 1 Umbrales. Observar la cotidianidad. Desapariciones. – 2 Planos y mapas. Lecturas alternativas. – 3 Planos subterráneos.

Aquel tren que en nuestra infancia nos llevaba patriarcalmente, como una nodriza, por las calles sosegadas y los campos amenos de una capital provinciana, hoy nos arrastra como un monstruo furioso por las entrañas de la ciudad convertida en un hervidero humano. ¿Es un sueño? No; es algo parecido: cuarenta años de vida. Gaziel

1 Umbrales. Observar la cotidianidad. Desapariciones

El mundo subterráneo, como muestran los trabajos de David Pike, está ligado al mundo en la superficie gracias a *thresholds* (umbrales, *soglie*, *seuils*) que conectan las profundidades y la superficie, a pesar del interés en separar esos mundos, a lo que se añade la dificultad en relacionarlos visualmente. Es fácil tener una idea de la ciudad en la superficie, es mucho más com-

plicado tener una idea de la ciudad subterránea: ¿podemos indicar dónde estamos en un determinado momento de un recorrido en metro por una ciudad que conocemos bien?

Las ciudades contemporáneas presentan una oposición entre la vida visible en la superficie y otra escondida, de carácter subterráneo. La gran diferencia entre el espacio en la superficie y el espacio subterráneo es la homogeneidad *versus* la no homogeneidad. El concepto de ‘umbral’ de David Pike aporta una explicación útil para trazar una topografía de la ‘ciudad vertical’ porque ayuda a entender cómo los espacios en la superficie y los subterráneos se superponen, se pueden llegar a comunicar y los modos cómo son radicalmente diferentes (2007, 64). Los textos y los espacios examinados aquí proporcionan un umbral que ayuda a entender los momentos en que se conectan la superficie y lo subterráneo, donde lo que está oculto emerge y adquiere visibilidad (Pike 2005, 16).

Un ejemplo puede ayudarnos a comprender esta diferencia. Stefano Bartezzaghi en *M, una metronovela* (2015), un libro que es un viaje espacio-temporal a través de Milán desde la perspectiva del metro, indica la diferencia que implica el citarse en Porta Garibaldi (equivalente de Atocha en Madrid; Catalunya en Barcelona): puede ser una estación de metro, una estación de las Ferrovie dello Stato Italiane, la propia plaza donde se encuentra la puerta Garibaldi o el propio Corso Garibaldi. En el caso de Barcelona sería la misma plaza, la estación del Metro y la de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Luca Rota ha indicado: «La metro può certo essere una città nella e sotto la città, ma quella vera, quella autentica e vissuta dalla gente è ovviamente fuori dai boccaporti, per le vie, le piazze, i vari angoli e i tanti edifici che hanno storie infinite da raccontare o addirittura enigmi da svelare» (2016). La ciudad subterránea representada por el metro se percibe como una equivalencia anatómica de la verdadera ciudad:

un viaggio nel profondo del corpo di Milano attraverso quello che, restando nella metafora anatomica, può ben essere considerato il suo sistema cardiocircolatorio – con quello stradale di superficie, invece a rappresentare il sistema nervoso, inevitabilmente! – e con i convogli sotterranei a fare da stimolatori e poi trasportatori di osservazioni, impressioni, emozioni, ricordi, nostalgie, incontri, chiacchiere, fantasie, utopie ma soprattutto – io credo – dell’esternazione di uno sconfinato amore verso una città in frenetico cambiamento, negli ultimi decenni, a volte verso forme e sostanze migliori, altre volte verso tristi se non pericolose decadenze. (Rota 2016)

La comparación de la ciudad con el cuerpo humano facilita la distinción entre un sistema nervioso en la superficie y el sanguíneo o circulatorio, en las profundidades.

La ciudad en la superficie y la subterránea forman parte de lo cotidiano, de esas realidades que vemos sin ver. Lo cotidiano es una zona de oposición, intersección o interconexión entre lo que es accidental y permanente, imaginario y emocional, de lo que cae tanto dentro de la esfera personal como la social. Se compone de una secuencia de acciones individuales, tales como vestirse, comer, ir de compras, caminar, dormir, etc. pero en un contexto de relaciones e interacciones en las que el individuo es un actor y agente. Lo cotidiano implica continuidad, pero también todos los posibles cambios que se incluyen en la repetición, y también en la variación y por lo tanto en la evolución o transformación. Se constituye a partir de rutinas, pero también de grandes acontecimientos (a menudo los que se esperan e incluso los que son recordados durante largo tiempo) y se convierten en parte de su tejido marcando el tiempo con momentos de alegría y de luto. Lo cotidiano es, por tanto, universal a través de su fuerte relación con la condición humana en general, pero está también sujeto a fuertes modificaciones como son las simples variaciones del clima, una pandemia, o aquellas más profundas y determinantes como son la clase social o el género. Lo cotidiano es independiente y al mismo tiempo marcado por la historia (Sheringham 2006, 300 y 360).

La atención a lo cotidiano es una actividad típica de nuestra época. Por ejemplo, los surrealistas o los *situationistes* han desarrollado en profundidad este tipo de mirada. Pocas películas pueden presumir de tanta influencia sobre el curso de la historia del cine como *Chronique d'un été* (1961) de Jean Rouch y Edgar Morin. En esta película los argumentos son diferentes: el amor, el trabajo, el entretenimiento, la cultura, el racismo, etc. y al mismo tiempo en el film se indaga acerca del cine documental: la alternativa entre *cinéma-vérité* y *cinéma-mensonge* (cine-verdad y cine-mentira). Nos invita a preguntarnos qué personaje estamos representando delante de una cámara y en la vida misma. La película *Chronique d'un été* define el cine-verdad y se erige también como un diagnóstico socio-político brillantemente concebido y realizado acerca de los primeros años sesenta en Francia. Comienzan con una pregunta provocativa y eterna «¿Eres feliz?» que se somete a un grupo de parisinos en el verano de 1960. En el trasfondo se adivina la grave crisis de la guerra de Argelia, y Rouch y Morin consiguen revelar las esperanzas y los sueños de una amplia gama de personas: desde los artistas a los trabajadores de la fábrica, un inmigrante italiano o un estudiante africano. La película se las arregla para llegar a ser, con extraordinaria profundidad emocional, crónica silenciosa y documento de un tiempo y un lugar, justo en un momento en que se están produciendo esos acontecimientos que cambiarán, alterándolo profundamente, el perfil de la estructura social. El crecimiento de la cultura de consumo, la propagación de la vivienda social, la difusión de los aparatos electrodomésticos (frigoríficos, lavadoras), y otras pequeñas tecnologías domésticas, intro-

ducidas después de la Segunda Guerra Mundial, los nuevos modos de relacionarse con el mundo moderno. La sensación de cambio era una parte sustancial de ese momento, e incluso el deseo de interpretar cómo se había producido este cambio.

Films como este son muestras excelentes de una etnología del aquí y el ahora. En un libro de Jean Didier Urbain, *Ethnologue, mais pas trop* (2003) se desarrolla la etnología del *ici et maintenant* (aquí y ahora). Este autor defiende la socio-antropología de la proximidad, o de la inmediatez, denunciando la imaginación etnológica basada en el exotismo, es decir, la obligación epistemológica de viajar físicamente a una cultura extranjera para poder practicar esta disciplina de manera legítima. El autor defiende lo contrario, es decir, la importancia de invertir la mirada, y por lo tanto la oportunidad de estudiar lo que es 'endóxico', cercano a nosotros. Con un enfoque de este tipo, el investigador o el viajero puede estudiar lo que sucede en las estaciones de metro o las actividades en el balcón de cualquiera de nuestros vecinos: «a sémiologie sociale et culturelle de proximité serait alors ce voyage dans le présent permettant de débarquer sur un immense continent perdu attendant ses explorateurs, un monde invisible aux yeux de ses habitants, libre et inconnu par vacance de vigilance, d'intérêt ou de conscience de soi» (Urbain 2003, 169-70).

La idea de 'descubrir' lo evidente, adoptar una actitud de explorador en nuestro entorno más conocido. Se trata de relacionar mundos cercanos:

le voyageur de l'immédiat est un entremetteur : un rencontreur des mondes. Ils les fait se rejoindre, se parler les uns les autres, voyant, par analogies, mises en abyme et autres correspondances, l'immense dans l'intime, l'immémorial, dans l'éphémère, le lointain dans le proche, l'exotique dans le banal et du panorama dans le microscopique, à l'instar de Francis Ponge, qui voit un firmament dans un coquille d'huître. (Urbain 2003, 175)

Fue el escritor francés Georges Perec en 1973 quien inventó el término *infra-ordinaire* para referirse a los aspectos de la realidad en apariencia insignificantes, menores, pero que pueden llegar a ser particularmente interesantes y digno de interés de estudio: «Ce qui se passe vraiment, ce que nous vivons, le reste, tout le reste, où est-il ? Ce qui se passe chaque jour et qui revient chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ?» (Perec 1989, 11). El autor francés cuestionó lo que se repite, lo que estamos acostumbrados, lo que nunca ponemos en duda. Es una denuncia de una vida sin pensar, de vivir bajo anestesia. Por lo tanto, también es una invitación para tomar control de nuestras vidas y recuperar el sentido de nuestro espacio más cerca-

no. Vivimos nuestras vidas en un sueño profundo. Pero ¿dónde está nuestra vida? ¿Dónde está el cuerpo? ¿Dónde está nuestro espacio?

Gracias a las reflexiones de Perec nos damos cuenta de que nuestros ojos están acostumbrados a buscar en nuestro hábitat solo cosas inusuales, prestando poca atención o olvidando lo que es ‘endóticamente’, en contraposición al término ‘exótico’. Para iniciar el estudio de lo ‘infraordinario’ hay que utilizar la extrañeza, una técnica de observación que requiere perseverancia y la imaginación y que es difícil de sistematizar. Este enfoque permite observar la vida cotidiana desde una perspectiva diferente e innovadora.

Dentro de la modificación de nuestro entorno, las desapariciones que no percibimos hasta cuando ya es demasiado tarde, ocupa un lugar importante la reflexión de Paul Virilio acerca de la desaparición, puesto que ésta (la transformación del espacio urbano) tiene su estética. Ha sido definida así por el arquitecto Thomas Mical:

La estética de la desaparición se deriva de la inestabilidad de las imágenes, los espacios y los objetos. Corresponde a una geometría fundada no en absolutos, sino en duraciones y secciones no permanentes, que se modifican. Como que el ocultamiento o la desaparición de las “cosas” es necesario para reconocer las identidades y las historias, es claramente un componente crucial de cualquier metrópolis que valga la pena examinar. (1992, s.p)

Paul Virilio introdujo en uno de sus mejores ensayos, *Estética de la desaparición*, un concepto clave. Inspirado en la epilepsia, un trastorno neurológico marcado por repentinos episodios recurrentes de alteración sensorial, la pérdida de conciencia o convulsiones, Virilio definió la picnolepsia como la condición de lapsos breves en el tiempo, ausencias momentáneas de la conciencia o, como decía, de la vida escapando. La picnolepsia es producida por la velocidad y es una característica del ritmo con el que vivimos nuestras vidas. Según Virilio, si la epilepsia es breve muerte, la picnolepsia es una muerte minúscula. Nuestra conciencia de vivir está hecha de una infinidad de pequeñas muertes, pequeños accidentes, pequeñas interrupciones, pequeños cortes en nuestra vida, hechos de sonidos, efectos visuales, lo que recordamos. Corresponde a un montaje de temporalidades, estrechamente relacionadas con las tecnologías que organizan el tiempo (Virilio 1988, 48). El pinoléptico inventa equivalencias entre lo que ha visto y lo que no ha podido ver.

El picnoléptico «construye equivalencias a partir de lo que ha visto y lo que no ha podido ver» (1988, 12). Uno puede definir estos momentos de ausencia, picnolepsia, el sueño rápido en un breve movimiento ocular, la relación espacio-tiempo leída en marcos fragmentados por nuestra conexión ojo-cerebro y la afirmación de que «la arquitectura es ‘puro cine’», como una experiencia similar a la del olvido provocada

por la desaparición. Aunque el concepto picnolepsia de Virilio se aplica a la sociedad contemporánea, también me parece útil para discutir el problema de la desaparición y transformación del espacio. Como escribió Walter Benjamin, «articular históricamente el pasado no significa reconocerlo 'de la manera en que la fue realmente'. Significa apropiarse de un recuerdo que destella en un momento de peligro» (2003, 391).

La exploración de las ciudades, ese entorno excesivamente presente y conocido que vemos sin ver, puede guiarse por estos principios aquí enunciados: la observación etnológica de nuestro entorno, la atención a lo infraordinario, la picnolepsia como método para detectar las pequeñas transformaciones y desapariciones que se producen en ámbito urbano.

2 Planos y mapas. Lecturas alternativas

Para efectuar una buena exploración necesitamos de planos y mapas. Son convenciones para proyectar una realidad tridimensional en otra bidimensional. Un plano o mapa es una reproducción plana y a escala reducida de una zona de terreno que nos va a permitir la visualización de un sector de la superficie terrestre como si se contemplara desde una visión aérea, panóptica. Según el tipo de ciudad se generan tipologías diversas. Podemos enumerar algunos de los tipos de planos urbanos más importantes. El plano ortogonal o en cuadrícula (Turín, New York, el Ensanche de Barcelona) corresponde a un planeamiento urbanístico en el que se organiza el espacio a través del diseño de las calles en ángulo recto, creando manzanas (o cuadradas) rectangulares. Las ciudades con este planeamiento urbano tienen una morfología urbana muy característica, con un trazado de aparente monotonía. Otros son radiocéntricos, como es el caso de Milán o Haarlem. Es un tipo de plano urbano que se caracteriza por tener avenidas de circunvalación y calles o avenidas radioconcéntricas (desde el centro a la periferia o a la inversa). Este diseño presenta la ventaja de que permite una fácil y rápida circulación desde el centro a la periferia o en sentido contrario. Como veremos en el ejemplo de Umberto Eco, es más difícil el traslado de un punto a otro por las avenidas de circunvalación y la visibilidad en los cruces entre las calles o avenidas y las radioconcéntricas resulta incómoda, porque se forman ángulos de 120°. Es importante la fuerza de atracción o de concentración que ejercen los grandes monumentos centralizando la estructura de la ciudad. Una tercera posibilidad sería la ciudad lineal proyectada por Arturo Soria en Madrid. Y, finalmente, en cuarto lugar podemos considerar los planos irregulares, característicos de las ciudades medievales como Venecia. Es un tipo de plano urbano de aspecto anárquico, sin forma definida. Es fruto de una decisión social, como en la ciudad medieval islámica, un origen multipolar, con varios centros que cre-

cen hasta juntarse, o de la yuxtaposición de varios tipos de planos diferentes, como en nuestras ciudades actuales. Este tipo de plano es susceptible de múltiples lecturas, como nos recuerda Tiziano Scarpa en el inicio de una de las mejores guías de Venecia:

Venezia è un pesce. Guardala su una carta geografica. Assomiglia ad una sogliola colossale distesa sul fondo. Come mai questo animale prodigioso ha risalito l'Adriatico ed è venuto a rintanarsi proprio qui? [...] Venezia è sempre esistita come la vedi, o quasi. È dalla notte dei tempi che naviga: ha toccato tutti i porti, ha strisciato addosso a tutte le rive [...] Sulla cartina geografica il ponte che la collega alla terraferma assomiglia a una lenza: sembra che Venezia abbia abboccato all'amo. (2000, 7-8)

Leer los planos de transporte público es una forma de explorar la ciudad. Y cuando estamos en una ciudad desconocida, se convierte en una herramienta indispensable para orientarnos en la misma. Los planos presentan otra versión de la ciudad. De cualquier ciudad. Hasta hace poco tiempo, un caso muy curioso era el de Venecia, ciudad en la que se hace una distinción entre las líneas 'marítimas', de los *vaporetti*, y las líneas llamadas 'urbanas' de los autobuses. Existe un mapa esquemático muy preciso de las líneas marítimas utilizando unas convenciones que recuerdan los planos del metro de las grandes ciudades Venecia indicando de manera muy precisa todas las líneas y las conexiones de la red de transportes acuáticos. En cuanto a la red urbana, hasta hace muy poco tiempo sólo había una lista de líneas ordenadas numéricamente y un mapa parcial de cada una de ellas con la lista de las paradas, sin posibilidad de entender la conexión entre ellas. Para los extranjeros (*foresti*) como yo, era casi imposible utilizar el servicio de autobús sin la ayuda de un residente que me orientase por el laberinto de la *terra ferma*. Una especie de *pic-nolepsis* impedía al habitante poco experto a moverse por el espacio.

Una variante muy curiosa es la interpretación del plano de Venecia que hizo el artista chino, Qiu Zhijie en su obra *Continuum - Generation by Generation* que presentó en el pabellón chino de la Bienale de Arte del año 2017. El dibujo presenta una versión que evoca la figura del ying y el yang, pero en el que destacan dos lugares imaginarios, que corresponden a dos leyendas chinas, «The Foolish Old Man who removed the Mountains with his Family» y «The Mythical Bird Jingwei trying to fill up the Sea with Pebbles». La primera leyenda habla de un hombre de 90 años que, con la ayuda de su familia, después de varias generaciones consiguió remover dos montañas que le impedían el acceso directo a sus campos de cultivo. La segunda se refiere a un pájaro, Jingwei, que quiere rellenar el mar a base depositar guijarros. Son dos leyendas muy populares de la tradición china y que han adquirido diversos significados. Mao Zedong, en un

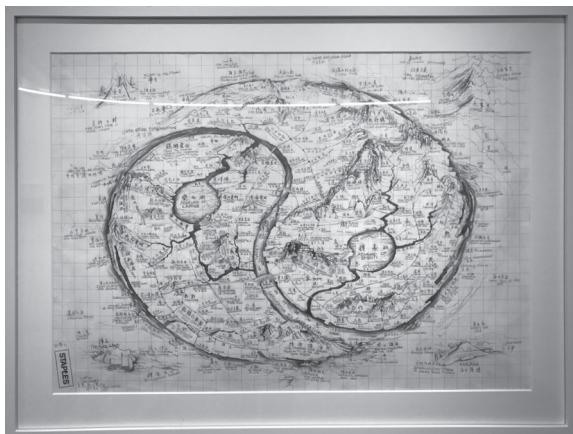


Figura 1 Qiu Zhijie Continuum - Generation by Generation. 2017
© Enric Bou



Figura 2 Qiu Zhijie Continuum - Generation by Generation (detalle). 2017
© Enric Bou



Figura 3 Plano Milán. 2017 © Enric Bou

discurso de 1945, identificó las dos montañas como el capitalismo y el feudalismo. La interpretación de Qiu Zhijie coincide de modo sorprendente con el proyecto chino de construir islas artificiales en el mar de China para así asegurarse el derecho al uso del mar y expandir su dominio territorial y marítimo en el mar de China. Es también un ejemplo patético de arte politizado y de manipulación de unas leyendas populares, proyectadas sobre el plano de una ciudad imaginaria, pero de sorprendentes semejanzas con Venecia.

Un segundo ejemplo es el «Paradosso di Porta Ludovica» que debemos a Umberto Eco, un *divertimento* que publicó en el *Diario minimo* (1963). Citando los estudios de grandes expertos - imaginarios - como el profesor Moa y la doctora Kilipak, explicaba que Milán es un espacio «magico in cui non sono valide le determinazioni del davanti-dietro-destra-sinistra e di conseguenza è improgettabile qualsiasi orientamento» ([1963] 2016, 72). La prueba de esto es precisamente la paradoja que dice: cualquiera que intente llegar a Porta Ludovica desde Piazza Napoli a lo largo de un arco de circunferencia en dirección a Troya-Cassala y luego desviarse hacia el centro, tarde o temprano se encontrará en la Porta Ticinese, o en Piazzale Medaglie d'Oro, pero nunca en Porta Ludovica, y por ello concluía que «questo porta a supporre che Porta Ludovica non esista per chi triangola nello spazio milanese partendo da Piazza Napoli» ([1963] 2016, 74).¹

1 Existe una versión cinematográfica que demuestra esta paradoja: <https://www.youtube.com/watch?v=YooX8JrmwU8>.

Otro ejemplo lo constituyen los poemas recorrido, o textos que son crónica de un recorrido y que reflejan no sólo la ciudad en el presente, sino también la transformación en el tiempo. Algunos parecen presagio del gesto dadaísta y surrealista y transforman la ciudad. Así sucede en el texto de Andrés Nimero, «Poema Alfa de la gran circunvalación», publicado en el número 20 de la revista ultraísta *Grecia*. En opinión de Juan Manuel Bonet, Andrés Nimero es «probable máscara de alguno de los escritores que se movieron en torno a la revista, no nos atrevemos a hacer conjetura sobre su identidad». Es un poema que desarrolla «una percepción moderna, caótica, de la ciudad. Muchas obras que iban con seudónimo en *Grecia* eran hojarasca, pero éste no era el caso» (cit. en Ortiz 2012). El poema está compuesto por 84 versos y consiste en la descripción enumerativa, según la poética del todo incluido, del trayecto en circunvalación del tranvía 24 con referencias a 8 elementos visuales destacados (Bou 2018).

Los planos de transporte público son también una fuente de inspiración para las intervenciones artísticas y se convierten en una forma de distorsionar el sentido del espacio urbano a través de la movilidad. Existen actualmente proyectos artísticos y literarios basados en la distorsión de la esencia de una ciudad gracias a la reescritura de los planos. Presento dos ejemplos. En la primavera del año 2003 el artista ruso Ilya Kabakov estaba en Venecia para preparar una exposición en la Fondazione Querini Stampalia, que se iba a inaugurar durante la Biennale. Un día encontró en el estudio de un diseñador un cartel con el esquema de la línea 1 del *vaporetto*. Lo tomó, le dio la vuelta haciendo que la flecha de dirección de recorrido indicara hacia arriba y escribió una palabra en la parte superior, añadiendo así una última parada: «Paraíso». De repente, el *vaporetto* núm. 1 cambió de destino y de dirección. Y de planeta.

3 Planos subterráneos

Los mapas de metro retratan una imagen diferente de la geografía física de la ciudad, ya que se reduce a una lista de nombres unidos por líneas de colores con especial atención a los puntos de interconexión. Podemos viajar por la línea de un metro durante años sin saber exactamente lo que coincide o existe, aparte de alguna estación específica, por encima de nosotros. Los mapas del metro son como los paseos que activan un sentido diferente del tiempo y la percepción de la ciudad. Kafka escribió en su diario que el metro era una manera de entender la ciudad de París:

Aussteigen zu reden hat. Die Metro ist wegen ihrer leichten Verständlichkeit für einen erwartungsvollen und schwächlichen



Figura 4 Línea 1. 2020
© Enric Bou



Figura 5 Línea 1 retocada. 2020
© Enric Bou

Fremden, die beste Gelegenheit, sich den Glauben zu verschaffen, richtig und rasch im ersten Anlauf in das Wesen von Paris eingedrungen zu sein.² (en Nervi 2011, s.p.)

Cuando miramos un mapa del metro, nos ocupamos de dos principios básicos de tipografía: legibilidad e inteligibilidad (Tracy 1986, 31). La legibilidad se refiere a la percepción e inteligibilidad a la comprensión. Por legibilidad se entiende, por ejemplo, que las líneas codificadas por colores son fácilmente discernibles entre sí y los nombres de las estaciones pueden leerse sin dificultad. La inteligibilidad, por otra parte, implica comunicar un significado tan directamente como sea posible, por ejemplo, pasando del punto A al punto B, lo que expresa tan bien la canción de Duke Ellington *Take the A Train*. Lo que me interesa aquí es otro nivel de legibilidad, más cercano al análisis de Marc Augé. Señala rituales diarios y otros actos repetitivos que realizan los usuarios del metro, explicando así cómo el metro funciona como un espacio social distintivo, con códigos, reglas y hábitos específicos. Conocer una ciudad que usa el metro es un viaje recorrido en la soledad acompañada, un viaje a través del espacio y a través de una especie de inconsciente colectivo geográficamente mapeado. Los sistemas de metro urbanos son una parte integral de la vida de los

² «Gracias a la facilidad de entendimiento, el metro es para el visitante extranjero poco informado, la mejor manera de convencerse de que ha penetrado muy rápidamente y al primer intento la esencia de París» (trad. del Autor).

viajeros y, como tales, son espacios ambiguos, familiares y amenazadores, confiables e impredecibles, atestados pero aislantes, decisivamente subterráneos pero vinculados a la geografía de la ciudad que está arriba. Una herramienta importante en el metro es el mapa que usamos para navegar por un sistema. Las redes de metro son un caso especial cuando se habla de lo cotidiano. Como señaló Marc Augé, subrayando el hecho de que los subterráneos enlazan tanto a los espacios físicos como a los seres humanos con toda su complejidad, «le métro relie des points algébriques, des lieux et des êtres» (2008, 15).

Otra intervención imaginativa la podemos reconocer en el plano del metro de París que ha preparado un grupo de activistas. El proyecto consiste en la conversión de los nombres de las estaciones del metro a través de anagramas. He aquí algunos ejemplos:

Bibliothèque François Mitterrand = Fier, l'errant don Quichotte
s'imbiba (Lit de brebis fort antimonarchique)
Saint-Germain des Prés = Garnements à dissiper
Saint-Michel = Il est machin
Mairie des Lilas = Iris à médailles
Porte des Lilas = Le spot sidéral
Gare d'Austerlitz = Les gaz du traître
Les Halles = Less a hell³

Son modos de intervención en lo cotidiano que ofrecen una intención diferente, lúdica o poética, pero que nos ayudan a abrir los ojos y ver la realidad de una manera diferente. La ciudad en la superficie o la subterránea adquieren un significado distinto.

Los mapas del Metro de Barcelona ofrecen una perspectiva muy útil de la transformación de este sistema de transporte, pero también nos indican la percepción de los usuarios y - lamentablemente - de los políticos. Comparando estos cinco mapas uno ve los cambios sucesivamente introducidos en el diseño de la red. Las líneas evitan la parte antigua de la ciudad (sólo dos líneas la cruzan), y no hay un enlace directo a través de la parte norte de la ciudad, lo que aumenta el aislamiento entre las diferentes líneas. La adopción de estándares internacionales con el modelo de Beck para representar una red de metro oculta esta sombría realidad (Pike 2005, 21-33). El relato histórico acerca del sistema de metro en Barcelona como el que se encuentra en el libro de Carles Salmerón es un excelente recurso que documenta el nacimiento de una industria, los muchos cambios en la planificación de las líneas, los tipos de coches y trenes que se han utilizado a lo largo de los años, etc. Pero es también la prueba de que nos falta una historia crítica alternativa para entender y cuestionar

³ <http://www.gef.free.fr/metro.html>.

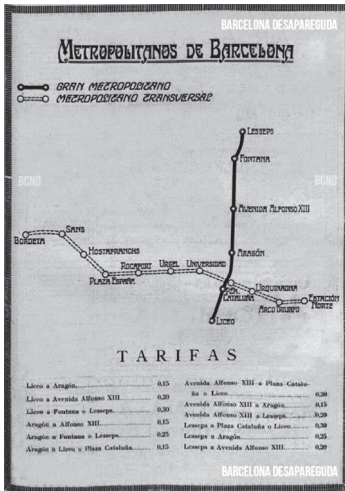


Figura 6 Mapa Metro Barcelona. 1925 © Enric Bou

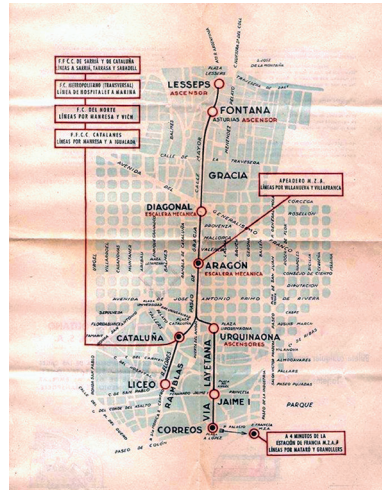


Figura 7 Mapa Metro Barcelona. 1940 © Enric Bou

las deficiencias y errores de la cartografía tradicional. El enfoque de Salmerón coincide con la idea de Lefebvre de espacio planificado, concebido y dominado por el mecanismo del Estado: la infraestructura de trenes y túneles y todo el personal necesario para mantener el funcionamiento del metro. Necesitamos un acercamiento complementario a este espacio planificado. Según Pike (2007, 13) «[o]verlapping and interacting with this conceived space are the rhythms of commuting that constitute everyday life in the modern city and the unforeseen, underground rhythms of that city [...] overlapping personal and social histories imbricated throughout the system».⁴

Los mapas actuales del metro de Barcelona ocultan la transformación de la red. Están diseñados para ayudar a los usuarios actuales a navegar por el sistema sin mencionar lo que se esconde debajo, como pasillos de conexión no utilizados o estaciones abandonadas. Muchos de estos espacios todavía existen pero han sido borrados o transformados, y con ellos desaparecen los recuerdos, una manera de vivir la ciudad. Los actuales mapas del metro son testimonio de una historia de mala gestión y de oportunidades perdidas, de un fracaso en la creación de una ciudad con un sistema de transporte más

⁴ «se superponen e interactúan con este espacio concebido los ritmos de ir y venir al trabajo que constituyen la vida cotidiana en la ciudad moderna y los ritmos imprevistos y subterráneos de esa ciudad [...] superponiendo historias personales y sociales imbricadas a lo largo del sistema metropolitano» (trad. del Autor).

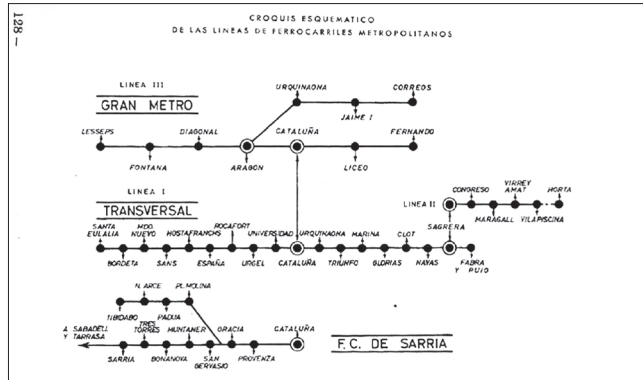


Figura 8 Mapa Metro Barcelona. 1966 © Enric Bou

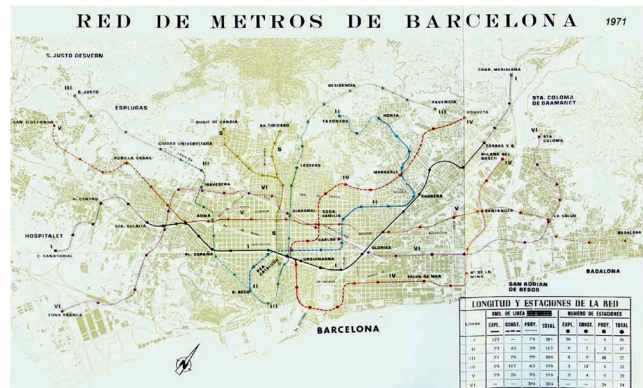


Figura 9 Mapa Metro Barcelona. 1971 © Enric Bou



Figura 10 Mapa Metro Barcelona. 2020 © Enric Bou

coherente, útil y práctico. Ellos ocultan la complejidad y las dificultades de construir el sistema, eliminando completamente el pasado. Se requieren unos mapas alternativos para que estas transformaciones sean visibles, si se va a escribir una lección de historia en el mapa de la ciudad. Un ejemplo de ello es lo que hizo Víctor Balaguer cuando escribió *Las calles de Barcelona* (1865), su propuesta de nombrar el plan de calles aún silencioso (calles anónimas) de Barcelona imaginado por Idelfons Cerdà, nombrando así las calles del *Eixample* según referencias históricas, como una forma de revivir la olvidada historia de Cataluña (Quintana i Trias 2006; Subirana 2018).

La cartografía radical o contra-mapeo es un intento de establecer lecturas espaciales contrarias a las estructuras del poder dominante. Debe proporcionar productos que satisfagan los criterios básicos de cartografía: mapas que sean útiles, útiles y convincentes. Tendría que introducir elementos o enfoques que eran inaccesibles, invisibles o incluso indeseables como se ve a través de la lente del esquema existente (Denil 2011). La separación entre la ciudad de arriba y la ciudad subterránea es un «mnemónico topográfico» basado en la topografía simbólica de un solo espacio social (Pike 2007, 63). Del mismo modo, un nuevo acercamiento al mapa del metro de Barcelona revelaría tendencias de desaparición y establecería una imagen cartográfica del pasado. La literatura, por otro lado, nos proporcionaría herramientas para trazar la experiencia y recordarla desde una perspectiva diacrónica y crítica.

Algunos estudios recientes se han fijado en la riqueza del espacio subterráneo. *Global Undergrounds* (Dobraszczyk, López Galvis, Garrett 2016), por ejemplo, ofrece una exhaustiva exploración ilustrada de estos espacios subterráneos, desde una perspectiva global de los profundos, y casi siempre invisibles, efectos que tienen en la vida humana. Los autores nos sorprenden con una asombrosa diversidad de construcciones en lugares subterráneos, que incluyen líneas de metro, alcantarillas, tuberías de comunicaciones, instalaciones de almacenamiento e incluso refugios. Son una gran variedad de planteamientos arquitectónicos, pero también de diferentes significados culturales, puesto que los lugares subterráneos producen miedo (véase el film de Carol Reed, *The Third Man*, 1949) o esperanza, como en el caso de la Paddock Standby Cabinet War Room, una oficina de correos que iba a ser utilizada como puesto de mando para defenderse de los ataques aéreos alemanes en 1943. Este último espacio fue utilizado en una reciente película de James Bond, *Skyfall* (2012). Estos espacios pueden servir como sitios de memoria, lugares de trabajo, o sedes ocultas de los movimientos de resistencia (Dobraszczyk, López Galvis, Garrett 2016).

El tren Sarrià se convirtió en el primer ferrocarril eléctrico de Cataluña. El ingeniero Carles Emili Montañés convenció a Frederick S. Pearson, un ingeniero de Lowell, Massachussets, para comprar la línea Sarrià-Barcelona y su prolongación hacia el Vallès. Y según cuen-

ta la leyenda, para conectar hasta la frontera y poder continuar hasta París en trenes de ancho europeo. En 1912, fue incorporado como Ferrocarriles de Cataluña. En 1917, la compañía inauguró la doble vía a Sant Cugat del Vallès. En 1919 la línea llegó a Terrassa, y a Sabadell en 1922. La línea corrió en la superficie hasta 1929 cuando la sección Catalunya-Muntaner fue enterrada. En 1953, se inauguró una sucursal de Gràcia a la Avinguda Tibidabo. Las líneas urbanas se convirtieron en L6 y L7 (fgc150 2013). Cuando la línea fue enterrada recibió la atención de un periodista perspicaz llamado Gaziél, quien en un memorable artículo, «Pequeña elegía urbana», evocó su relación personal con el tren de Sarrià. En el artículo, recuerda los 40 años desde que empezó a usar la línea, el impacto de la industrialización en los modos de vida, terminando con una observación característica de Gaziél, anhelando o imaginando (o asumiendo) lo que el futuro puede traer:

¿Es un sueño? No; es algo parecido: cuarenta años de vida. [...] Al constatar sus extraordinarias mudanzas es forzoso sentir que, en nuestra brevedad, todo lo que fuimos en el seno de esa vida municipal gigantesca, se borra paulatinamente, y nuestra propia vida se va convirtiendo poco a poco en estampas del tiempo pasado. (Gaziél 1929, 5)

El comentario elegíaco de Gaziél enfatiza la velocidad con la que se producen los cambios, lo que da lugar a una frágil conciencia de la transitoriedad: estamos destinados a ser tragados y desaparecer. Lo cual es una muestra del efecto picnoléptico. No nota el hecho de que hay una importante transformación en la vida de la ciudad: el metro substituye a un antiguo tren de superficie. La demolición y el borrado traen consigo una repentina apreciación de lo que ya no existe, y esta es una característica distintiva de nuestra experiencia del paisaje urbano moderno: «el cambio perpetuo borra la memoria». La interminable búsqueda de la novedad se funde en el flujo del tiempo indiferenciado y vacío en el que el pasado es condenado al olvido por el presente y, quizá lo más importante, puede reaparecer fugazmente como una perturbación que da una conmoción al transeúnte de hoy (Gilloch 2004, 300). Esta peculiaridad es particularmente elocuente en la lenta transformación de la vida subterránea de la ciudad. Circulando bajo tierra, esa línea perdió su carácter de tren urbano y se convirtió en un verdadero metro.

Un poema de Gabriel Ferrater, «Amistat del braç», evoca la inesperada promiscuidad creada durante un viaje en metro. Es notable la elección métrica (diez versos decasílabos) que imprimen un ritmo casi reproduce el traqueteo del metro, con un efecto sonoro final, la alusión al ruido que escucha cuando el vagón del metro se detiene a través de la metáfora de una cuerda de violonchelo que se rompe, creando un momento de incertidumbre y separación:

El metro anava ple. Jo m'agafava
al barrot niquelat vora la porta.
Tenia el braç tibet, i tolerava
aquell pes tebi, persistent, a l'avantbraç.
Quedàvem poca gent quan vaig girar-me.
Era molt jove. Lletja i pobra, descarnada,
com una prima cabra mogrebina
que premia amb el front, tancant els ulls,
abalanzada per tota carència,
un braç encara de ningú, lliure i promiscu,
i no veia que ja algú es reprenia
i s'isolava al seu davant. Jo, massa jove
també, no havia après a reconèixer-me
en l'acceptació més que en la tria.
Vaig abandonar el braç, que no fos meu,
i no els vaig mirar més, anguniat
fins a l'estació, i el súbit trenc
d'una corda del cel, la més baixa. (Ferrater 2018, 56)⁵

En el poema se puede detectar un eco de «À une passante» de Baudelaire, pero todavía más del poema de Jaime Gil de Biedma «Amistad a lo largo».⁶ El sonido del violonchelo indica la parada repentina del metro, pero también puede indicar una interrupción significativa experimentada por el protagonista cuando ocurre la situación descrita, porque interrumpe el flujo natural en la relación del protago-

⁵ «El metro iba muy lleno. Me agarraba/ al lado de la puerta, de un barrote/ niquelado. Tenía el brazo tenso/ y toleraba aquella persistencia/ de un peso tibio sobre el antebrazo./ Había poca gente cuando al fin me volví./ Era muy joven. Fea y pobre, descarnada/ como una enjuta cabra mogrebina,/ obstinada la frente, ojos cerrados,/ abalanzada por toda carencia,/ un brazo aún sin dueño, libre y promiscuo,/ y no veía que alguien se movía/ y se aislaba ante ella. Yo, también/ muy joven, demasiado, aún no sabía/ reconocerme, más que en la elección/ en aceptar. Así, abandoné el brazo,/ como si ya no fuera mío, hasta/ la estación, cuando se rompió de pronto/ la última cuerda del violoncello» («Amistad del brazo», Ferrater 1979, 115; trad. Pere Gimferrer).

⁶ Por ejemplo en los versos: «Pero callad./ Quiero deciros algo./ Sólo quiero deciros que estamos todos juntos./ A veces, al hablar, alguno olvida/ su brazo sobre el mío,/ y yo aunque esté callado doy las gracias,/ porque hay paz en los cuerpos y en nosotros» (Gil de Biedma 2010, 99-100). Puede recordarse el comentario de Álvaro Álvarez Delgado: «el resultado de la reflexión que se lleva a cabo en “Amistad a lo largo” no podría ser más elocuente: todo lo sucedido en la vida del ser humano (la toma de conciencia, el trascendental contacto con lo otro y con los otros, las alegrías y las penas, entre muchas experiencias más expuestas en el poema), es debido al paso del tiempo: «¡Ay el tiempo! Ya todo se comprende, como si se hubiera comprendido de una vez por todas que los seres humanos existen en el tiempo» (2009, 115). También es pertinente la opinión de Gabriel Ramos: «El muchacho, conforme crece, reconoce estar viviendo en un espacio confinado por las sombras de un exterior desconocido (“Shades of the prison-house begin to close / Upon the growing Boy...”), pero mientras siga siendo joven también tiene la oportunidad de contemplar la visión espléndida (“But He beholds the light...”» (2015, 125).

nista con los demás y, en particular, con las mujeres jóvenes, rompiendo con la inocencia. A través de la metáfora final, «el poema se convierte en la formulación de una experiencia juvenil emblemática» (Cornudella 1988, 43), y también en un momento de incertidumbre y separación. El vagón de metro se utiliza como un entorno inespereado para la proximidad y la intimidad, combinado con la distancia y la falta de familiaridad. Es una situación muy familiar: un hombre joven que viaja en un metro abarrotado se da cuenta de que alguien está apoyado en su brazo. Cuando el metro llega a la última parada, el joven se da cuenta de que es una mujer joven, «Lletja i pobra, descarnada», que con los ojos cerrados (¿medio dormida?) delante de él establece un contacto íntimo imprevisto. Debido a la naturaleza de la joven («com una prima cabra mogrebina») podemos inferir que el poeta evoca un encuentro con una prostituta en una parada de metro desaparecida, «Fernando», en el corazón del Barrio Chino de Barcelona. El poema de Ferrater transforma lo cotidiano, enfocándose en un evento que no podría haber ocurrido en las calles en la superficie, y se relaciona con la idea del subsuelo como «the physical and conceptual trash heap of the modern world above» (Pike 2005, 5).

Las estaciones de metro desaparecidas están relacionadas con la legibilidad y los mapas. Pertenecen a una categoría diferente del diseño de la ciudad, una conceptualización de la ciudad que crea nuevos sentidos y realidades. Además, las estaciones de metro desaparecidas pertenecen al ámbito de las ruinas, y podrían relacionarse con la atracción en el Renacimiento por las mismas. Brian Dillon ha examinado las ruinas del siglo XX como la reserva de innumerables exploradores urbanos y entusiastas del hormigón en descomposición que muestran su obsesión por innumerables sitios web dedicados a asilos embrujados, fundiciones silenciosas, búnquers vacíos y estaciones de metro desaparecidas. Explica que «The ruin [...] seems almost a means of mourning the loss of the aesthetic itself» (Dillon 2005-06). Las estaciones de metro abandonadas son ruinas de un pasado industrial, decisiones extremadamente costosas en la planificación de la ciudad, fantasmas de espacios olvidados bajo tierra que a los políticos y expertos en marcas de ciudades les encanta olvidar. Son testigos de una forma de vida ya desaparecida, rastros de antiguas actividades cotidianas. Quizás es la literatura (y el cine) la que sigue siendo una de las formas de preservar un pasado olvidado y, en consecuencia, dar cuenta de la desaparición y crear un catálogo de actividades y lugares de la vida cotidiana. Son umbrales que ayudan a explicar la transformación del espacio urbano subterráneo.

Christoph Asendorf en *Batteries of Life: On the History of Things and Their Perception in Modernity* apunta que en la Modernidad la percepción de las cosas es desplazada espacialmente: las cosas ya no habitan en un continuo espacio-temporal sino que existen solo momentáneamente y de forma aislada (Asendorf 1993, 5). La picnolep-

sis nos hace conscientes de este carácter momentáneo e inconexo de la experiencia humana. Las situaciones de umbral permiten conectar el mundo ordenado, visible, en la superficie, con el mundo subterráneo, el mundo oscuro y misterioso.

Bibliografía

- Álvarez Delgado, Á. (2009). *Compañeros de viaje (1959). El primer Jaime Gil de Biedma* [tesis doctoral]. México D.F.: El Colegio de México.
- Asendorf, C. (1993). *Batteries of Life: On the History of Things and Their Perception in Modernity*. Berkeley: University of California Press.
- Augé, M. (2008). *Le Métro Revisité*. Paris: Seuil.
- Benjamin, W. (2003). *Selected Writings Volume 4. 1938-1940*. Cambridge (MA): Harvard University Press.
- Bonet, J.M. (2012). *Las cosas se han roto. Antología de la poesía Ultraísta*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara.
- Bou, E. (2018). «Carto-Grafías de la ciudad: paseantes y poetas». Muñoz Rodríguez, R. (ed.), *Arquitectura de palabra. Leticia y melancolía*. Concepción: Ediciones Universidad del Bío-Bío, 189-224.
- Cornudella, J. (1988). «Estudi introductori». Ferrater, G., *Vers i prosa*. València: Tres i Quatre, 9-47.
- Denil, M. (2011). «The Search for a Radical Cartography». *Cartographic Perspectives*, 68, 7-28. <http://cartographicperspectives.org/index.php/journal/article/view/cp68-denil/5>.
- Dillon, B. (2005-06). «Fragments from a History of Ruin», *Cabinet*, 20 (Winter). <http://www.cabinetmagazine.org/issues/20/dillon.php>.
- Dobraszczyk, P.; López Galvis, C.; Garrett, B.L. (eds) (2016). *Global Undergrounds. Exploring Cities Within*. London: Reaktion Books.
- Eco, U. [1963] (2016). *Diario mínimo*. Milano: Bompiani.
- Ferrater, G. (1979). *Mujeres y días*. Barcelona: Seix Barral.
- Ferrater, G. (2018). *Les dones i els dies*. Barcelona: Edicions 62.
- fgc150 (2013). «150 anys 1863-2013 Tren de Sarrià». <http://www.fgc150.cat/historia.asp>.
- Gaziel (1929). «Pequeña elegía urbana». *La Vanguardia*, 26 de abril, 5.
- Gil de Biedma, J. (2010). *Poesía y prosa*. Ed. de N. Vélez. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Gilloch, G. (2004). «Impromptus of a Great City: Siegfried Kracauer's *Strassen in Berlin und Anderswo*». Hvattum, M.; Hermansen, C. (eds), *Tracing Modernity: Manifestations of the Modern in Architecture and the City*. London: Routledge, 291-306.
- Mical, T. (1992). «The Architecture of Disappearances: Tokyo». *Perforations 4, SHIFTING STATES - Cities on the Verge*, 1(4), s.p. <https://architexturez.net/doc/az-cf-21675>
- Nervi, M. (2011). «Reise August/September 1911». *The Kafka Project*. <http://www.kafka.org/index.php?rtbas1911>.
- Ortiz, B. (2012). «Todo lo que venga, lo que sea nuevo». *Diario de Sevilla*, 23 abril.
- Perec, G. (1989). *L'infra-ordinaire*. Paris: Seuil.
- Pike, D.L. (2005). *Subterranean Cities: The World Beneath Paris and London, 1800-1945*. Ithaca (NY): Cornell University Press.

- Pike, D.L. (2007). *Metropolis on the Styx: The Underworlds of Modern Urban Culture, 1800-2001*. Ithaca (NY): Cornell University Press.
- Quintana i Trias, L. (2006). «Una proposta histogràfica en pedra: Las calles de Barcelona de Víctor Balaguer». Panyella, R.; Marrugat, J. (eds), *L'escriptor i la seva imatge: contribució a la història dels intel·lectuals en la literatura catalana contemporània*. Barcelona: L'Avenç, 34-61.
- Ramos, G. (2015). «De la exploración del yo al encuentro de los otros. Notas sobre *Compañeros de viaje de Jaime Gil de Biedma*». *Nueva Revista de Filología Hispánica*, LXIII(1), 123-38.
- Rota, L. (2016). «Stefano Bartezzaghi, *M – Una metronovela* (Einaudi)». <https://lucarota.com/recensioni/stefano-bartezzaghi-m-una-metronovela-einaudi/>.
- Scarpa, T. (2000). *Venezia è un pesce. Una guida*. Milano: Feltrinelli Editore.
- Sheringham, M. (2006). *Everyday Life. Theories and Practices from Surrealism to the Present*. New York: Oxford University Press.
- Subirana, J. (2018). «A Present Past, Barcelona Street Names, from Víctor Balaguer to Pasqual Maragall». Bou, E.; Subirana, J. (eds), *The Barcelona Reader: Cultural Readings of a City*. Liverpool: Liverpool University Press, 71-90.
- Tracy, W. (1986). *Letters of Credit*. London: Gordon Fraser Gallery Ltd.
- Urbain, J.-D. (2003). *Ethnologue, mais pas trop...: ethnologie de proximité, voyages secrets et autres expéditions minuscules*. Paris: Éditions Payot.
- Virilio, P. (1988). *Estética de la desaparición*. Barcelona: Editorial Anagrama.