



El Metro como Utopía

Descripción

I

Una utopía, para que se la pueda pensar y construir cuidadosamente, en todos sus detalles, y para protegerla de la corrupción con la que podría contaminarle el resto del imperfecto mundo, necesita de un cierto aislamiento en el espacio. Por eso no es casual que las descripciones de utopías sean siempre relatos de viajes: alguien se ve obligado a emprender un viaje en el espacio o en el tiempo, un viaje difícil, lleno de peligros, y descubre —en una isla, en un valle oculto por enormes cordilleras, en otro planeta o en otro tiempo, y en muchos casos por pura casualidad—, un mundo utópico. Y, por lo general, una vez que ha abandonado ese mundo utópico, suele ocurrir que el viajero no encuentra el camino para volver a él. Siempre pasa algo que se lo impide, que le cierra para siempre el camino de vuelta: un alud en las montañas, un naufragio en el que se pierden las viejas cartas de navegación, un incendio que hace explotar la máquina del tiempo. De ahí que la primera obligación de quien quiera construirse una utopía sea encontrar un lugar solitario en el que realmente pueda permitirse crear todo de la nada y según un plan unitario.

Pero eso es algo que no se consigue fácilmente. Pues para levantar una utopía se necesitan hombres, materiales y cierta infraestructura, así que un desierto de verdad se presta más bien poco a ello; por otra parte, si la utopía se empieza a construir en medio de un territorio habitado, enseguida y casi inconscientemente es asimilada por las condiciones de vida de ese territorio. En una porción de tierra lista ya para vivir en ella, las cosas se le ponen demasiado fáciles al constructor de la utopía: empieza a vivir allí antes de que el futuro empiece y de que la utopía esté lista: de modo que la utopía no estará nunca terminada.

Por todo ello, la táctica correcta para construir una utopía consiste en encontrar, en medio del mundo habitado, un u-topos deshabitado y, a ser posible, inhabitable. Así se reúnen todas las ventajas de lo tópico y todas las ventajas de lo utópico: tiene uno a mano toda la infraestructura necesaria para la construcción de la utopía, pero sin que ninguno de sus elementos pueda usarse para vivir, con lo que la única posibilidad que le queda a uno es dedicarse indefinidamente a construir: porque el hecho es que el tiempo para edificar la utopía debe ser infinito; no basta con un tiempo finito para pensar todos los detalles de una utopía con todo el cuidado que éstos requieren: no hay que olvidar que las utopías se hacen para toda la eternidad, así que para construirlas no podemos contar con menos tiempo que toda una eternidad.

II

El primer intento de edificar una ciudad utópica en Rusia lo protagonizó Pedro el Grande entre finales del siglo xvi y principios del XVII. Para ello, se eligió un *u-topos* inmejorable: un pantano, el pantano sobre el que se edificó la ciudad de San Petersburgo. Ese suelo pantanoso, según se ha mostrado después, era el sustrato ideal de la cultura occidental en Rusia: mientras que un suelo más firme hubiera conducido a los rusos a ideologías firmes, de tierra adentro, la situación en la que se encuentra uno cuando cada intento de ponerse en pie irremediabilmente termina hundiéndole más en la ciénaga es absolutamente distinta: en ella, un hombre se encuentra ante una alternativa: o la supervivencia utópica, o hundirse abrazado a lo tópico, al suelo firme de la patria; de hecho, miles de personas murieron en los pantanos de San Petersburgo, y los supervivientes quedaron tan inmunizados contra todo sueño antiutópico de un suelo firme bajo los pies que se dirigieron al único suelo estable y permanente que les quedaba: el suelo cenagoso de la utopía real.

Aunque San Petersburgo no fue una ciudad del todo utópica. Como puede verse ya en su nombre, lo que en definitiva quiso Pedro el Grande fue el traslado de Roma —la ciudad de San Pedro— a los márgenes del Neva, para así sustituir el Imperio romano con el ruso o, mejor dicho, para poder continuar aquél imperio.

Cuando el poder soviético, tras la Revolución de Octubre, clausuró la era «petrina» del Estado ruso y se mudó de San Petersburgo a Moscú, se encontró ante un reto mucho más difícil: tenía que construir una ciudad utópica sin modelo histórico alguno, porque, como es evidente, en el pasado no había existido —no había podido existir— ninguna ciudad comunista. La ciénaga no se bastaba para sostener una utopía tan radical como ésa, porque una ciénaga también forma parte de la superficie de la tierra. Lo óptimo para esa nueva ciudad podía ser un Moscú celeste, que flotara sobre el viejo Moscú: ésa sería una ciudad un nivel por encima en la reflexión de la historia.

III

Y, de hecho, fue en ese sentido en el que algunos artistas y arquitectos soviéticos planearon de entrada erigir la ciudad de Moscú en el espacio sideral. Así, Malevich propuso diseñar y construir los así llamados «planitas», sobre los que los hombres (que se hubieran llamado «erdenitas») se moverían libremente en todas las direcciones en el espacio supraterráneo. Se consideró que lo ideal sería que cada erdenita pudiera disponer de una pequeña nave espacial de su propiedad, construida muy sencillamente (al estilo suprematista), de modo que pudiera buscarse como acompañante a quien quisiera. Algunos proyectos menos radicales de los años veinte, como por ejemplo los de El Lissitzky, previeron edificios situados encima del Moscú histórico, apoyados en una especie de larguísimas patas. Sus moradores podrían trasladarse de una casa a otra en aeroplanos, y pasarían el resto de su tiempo en sitios con estabilidad, aunque —eso sí— fuera del alcance de la vida corriente de Moscú.

Otra variante —más mesurada— del *u-topos* que todos buscaban se concretó en el intento de escapar de cualquier *topos* definido por el procedimiento de cambiarse continuamente de sitio: el poeta Vladimir Chlebnikov ya había sugerido desde hacía mucho tiempo que cada ciudadano debía de tener una vivienda móvil de cristal, en la que pudiera moverse libremente por toda la superficie de la tierra. Eso hubiera resuelto efectivamente, de una vez por todas, el problema de encontrar un *u-topos*: el lugar de una vivienda como esa hubiera sido ninguno.

A todas estas ideas se unió, a finales de los años veinte, el programa del «desurbanismo», formulado por el entonces famosísimo arquitecto Leonid Ochitovich, que encontró en los círculos de arquitectos soviéticos progresistas un amplio apoyo. Según ese programa, Moscú —y después el resto de las ciudades— debía ser «desurbanizado». Cada sujeto debía recibir una vivienda dentro de la cual pudiera trasladarse de un lugar a otro. Si alguno quería permanecer más tiempo en un sitio, podía conectar su vivienda a una casa, formada a su vez por un conjunto de viviendas móviles de ese tipo.

Todos esos proyectos se quedaron sin realizar; sus autores fueron perseguidos durante la época de Stalin, y parte de ellos fueron encarcelados y asesinados. No obstante, la cuestión primordial —¿cómo se construye una utopía?— permaneció abierta en esa época. Y, más aún: el Moscú utópico fue edificado de hecho en esa época. Y solo cuando estuvo construido se hizo evidente cual había sido el error de concepción de los anteriores proyectos: a todos aquellos proyectos vanguardistas les había faltado «profundidad», y ese término —«profundidad»— ha de entenderse al pie de la letra.

Los proyectos utópicos de los años veinte se habían ocupado o de la superficie de la tierra o del cielo sobre ella. Pero ignoraron las profundidades de la tierra, su interior. Dicho de otra manera, se habían ocupado del reino de los cielos y del reino de la tierra, pero nunca se pararon a pensar en el reino subterráneo de lo diabólico. Y es que los primeros vanguardistas no pensaron con categorías lo suficientemente dialécticas, así que se les había pasado que un proyecto utópico totalizador debía incluir también el infierno del subsuelo, para evitar caer en la parcialidad y, por ello, quedarse en algo demasiado «tópico». La época de Stalin, que introdujo por vez primera el cielo en el infierno, posibilitó la síntesis de ambos. El producto de esa síntesis es el auténtico Moscú utópico, el Moscú subterráneo: el Metropolitano de Moscú —el Metro—

IV

Esta claro que el *topos* del Metro es un *u-topos*. el hombre no vive habitualmente bajo tierra. Para que un espacio así sea habitable, debe habilitarse para ello, debe ser creado. En ese espacio no hay cabida para nada heredado, tradicional, para nada evidente por sí mismo, para nada imprevisto. En un lugar como ése uno se encuentra en absoluta dependencia de la voluntad de quienes lo han construido: eso concede a los planificadores del Metro la oportunidad de modelar en su totalidad la vida de un hombre, en cuanto éste entra en el Metro. Es especialmente importante que las bocas del Metro, que conectan el espacio subterráneo del Metro con el de la vida corriente, sean fácilmente controlables: no hay otra posibilidad de entrar en el Metro más que a través de los accesos previstos. Un ciudadano corriente, además, no puede imaginarse siquiera cómo se extienden bajo la tierra los túneles del Metro. El *u-topos* del Metro permanece oculto para él; el camino que conduce a la utopía puede ser cortado en cualquier momento, sus accesos pueden cerrarse y sus túneles se pueden taponar. Y aunque el Metro forme parte de la realidad de la gran ciudad, permanece como algo fantasmagórico, algo que solo cabe «imaginar», algo que no puede experimentarse del todo.

Naturalmente, para un habitante de una de las grandes ciudades de Occidente el Metro no es un espacio utópico, sino solo una comodidad técnica. Pero el Metro de Moscú funcionó de un modo absolutamente distinto durante la época de Stalin, y las trazas de su otra función —la utópica— todavía son visibles hoy en él. Durante esa época, el Metro no fue primordialmente un medio de transporte corriente: fue el boceto de la auténtica ciudad del futuro comunista. La decoración de sus estaciones durante la era de Stalin —exagerada y palaciega— no puede explicarse sino a partir de su función más propia, la de mediar entre el reino de los cielos y el reino terrenal. Ningún edificio de esa

época tiene un aspecto tan lujoso como el de esas estaciones. En ellas, la era de Stalin encontró su expresión más consecuente.

Esa función simbólica del Metro de Moscú se reflejó de modo explícito en la cultura de la era stalinista. La primera línea del Metro, que fue la que marcó su estilo, se abrió en el año 1935. Un año antes, la jefatura soviética había disuelto todas las asociaciones de artistas y había creado un sistema unificado de organización para todos ellos. El «realismo socialista» fue declarado el único método artístico permitido para todos los dominios del arte. Las consignas de ese método eran de carácter exclusivamente ideológico —por ejemplo del tipo «mostrar la vida en su desarrollo revolucionario» o «ser socialista en el contenido y nacional en la forma»—, así que el paso de esas consignas un tanto abstractas a la praxis artística debía ser facilitada por la presentación de ciertas obras de arte a las que pudiera adscribirseles carácter modélico. Precisamente, esa función de modelo universal la recibió, para todo el ámbito de las artes visuales, el Metro de Moscú. Es verdad que las estaciones del Metro no podían ni «mostrar la vida en su desarrollo revolucionario» ni ser «nacionales o específicamente socialistas»; pero enseñaron a todos lo que quería decirse con esas fórmulas: la realización de lo imposible, el crearse a partir de la nada.

V

La construcción del Metro estuvo bajo la dirección inmediata de Lazar Kaganovich, que era uno de los más poderosos miembros del círculo de Staün. La última palabra, naturalmente, la tenía Stalin. Pero hay muchos indicios de que, en el caso de la arquitectura, para las primeras estaciones del Metro se trabajó sobre propuestas que había hecho Kaganovich personalmente. En otros casos, Kaganovich reelaboró tan a fondo algunos de los diseños previos que estos perdieron su forma originaria. La personalidad artística de cada arquitecto en particular apenas si tuvo un papel, lo único por lo que se preguntaba era por sus capacidades técnicas: la jefatura stalinista quiso dar expresión al propio gusto colectivo y poner de manifiesto su visión colectiva del futuro a través de la construcción del Metro. También en ese sentido es utópico el Metro, pues es obra de marginados culturales, de no-especialistas, de no-artistas, de gente que no tenía sitio en el mundo cultural heredado y por eso solo podía encontrar una oportunidad para «autorrealizarse» culturalmente bajo tierra.

En correspondencia a eso, no se ahorró nada para el Metro: solo podía usarse para él lo más caro, lo mejor, lo más imponente. De modo paralelo, su construcción se convirtió en el objeto de prestigio *par excellence* en términos de propaganda. El *metrostrojewets*, el obrero del Metro, fue declarado el héroe de la nueva cultura. Sobre el Metro y sus constructores se escribieron poesías, novelas y piezas de teatro. Se rodaron películas. Se informaba continuamente sobre sus progresos en los periódicos de todo el país. En todos los actos políticos de importancia había delegaciones de los trabajadores del Metro. Se les concedían todas las medallas y Ordenes posibles. El Metro estaba omnipresente en la cultura de la época de Stalin, hasta convertirse en la metáfora más importante de esa cultura. Su función social consistió en darle una forma determinada al utópico proyecto de la construcción del comunismo.

Por supuesto, uno puede decir que el Metro de Moscú no es utópico en términos puramente artísticos, porque la ornamentación de sus estaciones está llena de reminiscencias históricas. Esa es una acusación que se le hizo frecuentemente a la arquitectura stalinista: que era muy historizante, muy ecléctica, que su ruptura con el pasado no era lo suficientemente radical, y que por eso no era realmente utópica. Pero a esa acusación subyace, por supuesto, el mismo malentendido presente en

las ideas de «utopía» y de «espacio» de las Vanguardias, que atendieron a la superficie terrestre y al cielo, pero no al subsuelo. Esas utopías, limitadas en el espacio, no son auténticamente utópicas, sino más bien «tópicas», esto es, «situadas», en la medida en que excluyeron una parte del espacio. Lo mismo ocurre en el caso del tiempo: las utopías vanguardistas no son utópicas porque tiene un «lugar» en el tiempo, un *topos* temporal: el presente y el futuro. Una utopía con un alcance más rico en la dimensión temporal incluye también el pasado. Con ello, carece de sitio específico alguno en el tiempo y se eleva con un todo sobre él.

En ese sentido, lo que evocan las estaciones del Metro de Moscú es un pasado que nunca existió, un pretérito utópico. Imitan los templos de la antigüedad grecorromana. O recuerdan los palacios de la vieja Rusia imperial o los del barroco ruso. O son citas de la lujosa arquitectura del Oriente islámico. Y por todas partes pueden verse mármoles, oro, plata y otros materiales costosos, que uno asocia a pasados gloriosos. En medio de esa riqueza se ven innumerables frescos, esculturas, mosaicos, vitrales, que elevan hasta lo sacro el ambiente del Metro. Con todo, por medio de todas esas obras de arte no se representó a los héroes de la Antigüedad o de la historia de Rusia: en su mayor parte representaban a Stalin y a sus hombres de confianza, a obreros y campesinos, a revolucionarios y milicianos de la era soviética. De ese modo, el entero pasado fue literalmente ocupado por el utópico presente. En el Metro de Moscú se desligó a todos los estilos artísticos tradicionales de sus conexiones históricas, y todos fueron usados novedosamente. Con ello, el pasado perdió sus diferencias con el presente y con el futuro: incluso asomándose a las profundidades de los tiempos hasta la Antigüedad no había otra cosa que ver más que a Stalin, las banderas soviéticas, y al pueblo mirando optimista hacia el futuro.

VI

Aún es más curiosa y compleja la relación entre el viajero y la arquitectura interior del Metro. Los templos están pensados para la contemplación en silencio; el palacio invita a dejar pasar el tiempo, a demorarse: uno toma asiento en sus habitaciones, medita atentamente y mantiene una conversación larga y tendida, llena de *esprit*, con su dueño. Nada de eso es posible en el Metro. El Metro está casi siempre lleno de gente moviéndose ininterrumpidamente en todas las direcciones; en medio de una masa humana tan espesa uno apenas si tiene tiempo, ganas o posibilidad de contemplar sus construcciones. Lo que ocurre, en cambio, es que cada individuo es empujado por la masa humana, que cualquier demora le es impedida. La mayoría están cansados, tristes, tienen prisa. Solo quieren entrar y salir rápidamente. Los trenes llegan veloces y en periodos de tiempo cortísimos. Y como el Metro está situado a bastante profundidad respecto de la superficie, uno debe pasar mucho tiempo en las escaleras mecánicas, sin la posibilidad de mirar alrededor.

Esta masa humana que se mueve ininterrumpidamente parece no necesitar para nada toda la riqueza que se le ofrece en el Metro: ni puede ni quiere gozar del arte, valorar los costosos materiales o descifrar serenamente la simbología ideológica. Esa masa humana pasa por delante de los innumerables tesoros de arte del Metro de Moscú muda, ciega e indiferente.

Precisamente: porque el Metro no es paraíso alguno de la contemplación silenciosa, sino el infierno subterráneo del perpetuo cambio. Eso le convierte en el heredero de la utopía de la Vanguardia rusa, que también era una utopía del movimiento ininterrumpido. En el Metro de Moscú sobreviven los sueños de Malevich, Chlebnikov, o el de los «desurbanistas», el sueño de una utopía que no tiene en la tierra lugar determinado alguno, ningún *topos*, sino que se mueve continuamente. Solo que, en él,

ese sueño ha encontrado el lugar exactamente adecuado para su realización: bajo tierra.

Por su parte, tampoco la utopía del materialismo dialéctico del comunismo ruso fue, desde su principio, una utopía clásica o contemplativa, como las de tiempos más antiguos o más tranquilos. El hombre dialéctico debía estar siempre moviéndose, superándose, elevándose más alto -no solo idealmente, sino también en sentido material-. También por esa razón, la utópica ciudad subterránea del comunismo es un lugar del movimiento continuo, del constante entrar y salir. Y por eso las imágenes del Metro de Moscú en absoluto están allí para ser contempladas, entendidas o admiradas; más bien son esas imágenes las que contemplan a los que pasan, a la masa humana en movimiento. Stalin y el resto de los gobernantes representados en las imágenes de ese infierno utópico observan y juzgan sin interrupción el comportamiento de la gente que pasa ante ellos. Y la gente en el Metro nota continuamente su mirada vigilante y juzgadora. Hoy, todos esos dioses son ídolos caídos, pero antes —y hasta muy recientemente— uno podía notar como los moscovitas se comportaban de modo totalmente diferente en cuanto ponían los pies en los sagrados umbrales del Metro. De repente, en todas las conversaciones se bajaba la voz, no se escupía en el suelo, no se arrojaban desperdicios: la gente, según se decía, «se comportaba culturalmente»: se estaba en la utopía, en la que no «ha lugar» para comportarse de un modo natural y no cultural.

Todavía hay otro aspecto del Metro que lo relaciona directamente con la utopía de la Vanguardia: que está iluminado por luz eléctrica y no por luz natural. Y la guerra contra el sol y la luna a favor de la luz eléctrica —artificial— quizá sea el tema más viejo del futurismo ruso. No es casual que la obra programática de la Vanguardia rusa sea una Opera misterica escrita en 1912 por A. Krutschjonich, Kasimir Malevich y M. Matjuschin y titulada *La victoria sobre el Sol*. La abolición del sol la entendían los futuristas como la derrota definitiva del antiguo régimen. Había que apagar la luz de la razón —ya se tratase de una luz divina o de una luz humana, natural—, porque esa era la luz que condicionaba toda la tópica de nuestro universo. En su lugar debía resplandecer una luz nueva, artificial, utópica, que creara un mundo absolutamente nuevo. Ecos de ese gran tema todavía eran audibles en aquella famosa fórmula de Lenin («El comunismo es el poder soviético más la electrificación de todo el país»). Electrificar todo el país significa «vencer al sol» y crear un nuevo espacio utópico, más allá del cambio del día y la noche. La noche electrificada es el único tiempo posible de la utopía, su auténtico tiempo cotidiano (un tiempo que el fenómeno atmosférico de las «noches de sol» de San Petersburgo solo representaba de un modo imperfecto). El Metro de Moscú era la materialización más consecuente de esa noche de Moscú, eterna y electrificada.

VII

La síntesis utópica del cielo y el infierno del comunismo ya ha caído, y eso ha hecho que los rasgos diabólicos del Metro sean más visibles que los celestiales. Desde hacía mucho tiempo corría la especie de que bajo el Metro visible había oculto otro, invisible: una misteriosa red de conexiones subterráneas, que formaba un Kremlin del subsuelo que podía ser utilizado por los dirigentes soviéticos en caso de guerra. La ciudad subterránea daba miedo a los que moraban en la superficie; la posibilidad del sabotaje y el poder de oscuras fuerzas hacía temblar. Hoy, en los círculos de nacionalistas rusos se tiene la teoría de que si se examina atentamente el plano del Metro de Moscú puede comprobarse que sus líneas forman una estrella de seis puntas: una estrella de David, que sería la prueba del poder de los judíos en la capital de Rusia. Esta teoría parece encontrar un apoyo histórico en el hecho de que el Metro de Moscú, como dijimos, fue construido bajo la dirección de Lazar Kaganovich (en tiempos de Stalin se le llamó incluso «Kaganovitch Metropolitain»), y

Kaganovich era el único judío en el círculo de dirigentes más próximo a Stalin. Casa extraordinariamente bien con la entera simbólica del Metro que la dirección de obras fuese encargada a un judío: el antisemitismo de Stalin nunca fue un secreto, así que ese nombramiento recuerda, por una parte, las tareas de albañilería de los israelitas durante su cautiverio en Egipto y, por otra, representa la síntesis utópica y dialéctica de que sean precisamente los expulsados del Paraíso quienes construyen el Paraíso. Pero sobre todo apunta al modelo de todas las ciudades utópicas, la Jerusalén Celestial, que es una ciudad de piedras, y no un paraíso lleno de vegetación: es característico del Metro que no haya en él ni plantas ni animales. Todo lo que recuerda la brevedad de la vida ha sido expulsado del Metro. Solo el deslizarse de sus trenes es eterno.

El modo de pensar del nacionalismo ruso se orienta, hoy como antes, y de modo positivo y negativo al mismo tiempo, a los utópicos sueños de un Estado ruso. Pero, ¿qué piensa hoy sobre el Metro de su ciudad un moscovita corriente? Ya no le resulta algo especial. Tras la muerte de Stalin, todo lo que recordaba su poder fue eliminado, demolido o modificado a fondo. La rica arquitectura stalinista fue juzgada como «ornamental», antidemocrática y poco moderna. Las estaciones del Metro construidas con posterioridad son sencillas, nada pretenciosas y puramente funcionales. De ese modo, la entera y oscura metáfora del Metro de Stalin se ha perdido. Además, las nuevas líneas del Metro, que parten del centro de Moscú hacia los suburbios, han abandonado el reino del subsuelo: se solapan con las líneas normales del ferrocarril. Una mezcla como ésta de lo «utópico» con lo «tópico» hubiera sido impensable en tiempos de Stalin: con ella desaparece la contradicción esencial entre el Moscú imaginario y utópico y el Moscú real. Décadas de uso post-totalitario han convertido el Metro de Moscú en algo prosaico y sin significado: solo unos pocos interesados en la historia y sus mitos buscan aún en el Metro las huellas de su pasado utópico. Entre ellos, jóvenes moscovitas, artistas del Soz-Art, que eligen con gusto las galerías del Metro como escenario para sus *performances*, y recuerdan así su ya casi olvidado carácter simbólico¹

(1993)

(Traducción de Manuel Fontán del Junco)

1 · Publicado bajo el título «U-Bahn als U-Topie» en la revista berlinesa *Kursbuch*, n° 112 (1993), págs. 1-9, y con el mismo título en: Boris Groys, *Die Erfindung Russlands*, Carl Hanser Verlag (München-Wien, 1995), págs. 156-166. Copyright: Carl Hanser Verlag (*Alle Rechte vorbehalten* /Reservados todos los derechos).

Fecha de creación

29/11/1996

Autor

Boris Groys