

METRO TRIPS

Un sugerente viaje por los metros del mundo

SERGIO MORENO RAMOS



SUMARIO



0

INTRODUCCIÓN
PÁG. 6

1

LONDRES
PÁG. 8

2

PARÍS
PÁG. 30

3

NUEVA YORK
PÁG. 50

4

MADRID
PÁG. 68

5

BERLÍN
PÁG. 98



6

MOSCÚ
PÁG. 120

7

ESTOCOLMO
PÁG. 144

8

MONTREAL
PÁG. 162

9

LISBOA
PÁG. 182

10

NÁPOLES
PÁG. 200

11

BONUS TRACK
PÁG. 216

L O N



DRES



Escena de morlocks en la película *Time Machine*.



Túnel bajo el Támesis.

EN LAS ENTRAÑAS

Si el viajero tiene el propósito de adentrarse en las profundidades, si el viajero quiere conocer los recovecos más oscuros de nuestro mundo moderno, tiene una parada obligada en la capital de Gran Bretaña. Londres es mucho más de lo que podemos contemplar a simple vista. Existe otra ciudad si uno es capaz de descender, si abandona la superficie y se sumerge en el corazón de la megalópolis londinense. De esta manera el viajero puede convertirse durante un breve lapso de tiempo en uno de esos *sewer-hunter* o rastreadores de cloacas, una profesión olvidada que practicaban los habitantes más humildes entre los humildes mientras intentaban sobrevivir a la inhumana maquinaria de la Londres decimonónica. Si el viajero decidiera seguir los pasos de estos desafortunados encontraría el mundo subterráneo más colosal y sorprendente de cuantas ciudades podamos visitar actualmente; catacumbas que se remontan a la noche de los tiempos, algunas de ellas con origen romano, de cuando Londres aún no era Londres sino *Londinum*, otras incluso anteriores a la llegada del Imperio... Criptas, alcantarillas, escondrijos insólitos que se convierten en oscuros laberintos y conectan de una u otra forma con las redes modernas de gas o de agua. Hay múltiples testimonios de viajeros que visitaban la ciudad y quedaban impresionados por ese Londres oculto bajo la superficie mucho antes de la construcción del metro en la segunda mitad del siglo XIX.

DE LONDRES

La fascinación por esta Londres subterránea quedó reflejada en una de las obras más famosas de H. G. Wells, un londinense universal que nació en 1866, casi al mismo tiempo que se inauguraba la primera línea de metro, en 1863. En 1895 el famoso autor publicó *La máquina del tiempo*, novela en la que se mostraba al lector una visión apocalíptica de Londres, un futuro terrible en el cual los últimos humanos son raptados por una raza depredadora que se esconde en las entrañas de la tierra; los *morlocks*, que en realidad también eran seres humanos que mutaron en monstruosos caníbales al esconderse en el subsuelo para sobrevivir. Se trata de una fascinación que alcanza a autores contemporáneos, como el norteamericano Dan Simmons, el cual hace esta descripción en su novela *La soledad de Charles Dickens*: «Entonces vi aquel laberinto conectado entre sí de bodegas, sub-bodegas, cloacas, cavernas, cavernas laterales, zanjas enterradas, minas abandonadas desde antes de que existiera nuestra ciudad, catacumbas olvidadas y túneles a medio concluir 'era', literalmente, una ciudad debajo de la propia ciudad, una especie de Londres terrible debajo de Londres. Una auténtica ciudad subterránea». (Simmons, Dan. Roca Editorial de los Libros, S. L. Barcelona, 2009).

A lo largo de todo el siglo XIX Londres adquiere el estatus de ciudad imperial, se la describía entonces como una «nueva Babilonia», exuberante y a la vez terrible, el origen de la modernidad y al mismo tiempo un pozo oscuro para las miles de almas olvidadas que intentaban sobrevivir en sus calles día tras día. Ese mundo subterráneo se convertía así en una metáfora perfecta de todo lo que ofrecía la Revolución Industrial; los tiempos futuros, la riqueza..., pero se trataba de una metáfora invertida, la otra cara de la moneda, la oscuridad que habita bajo la luz de la brillante maquinaria y de la tecnología más puntera. En esos subterráneos londinenses abundan las historias de fantasmas y espíritus olvidados que serán un tema recurrente para los autores de la tradición gótica inglesa, como Algernon Blackwood, William Hope Hodgson, M. R. James o Bram Stoker, que publican sus libros desde finales del XIX. Esta corriente subterránea parece emerger a los ojos del viajero y hacerse presente en el estilo neogótico que se puso de moda en Londres en estos años, siendo adoptado por las construcciones más importantes de la época, como el Parlamento de Londres, tras su reconstrucción en 1834. Londres se convirtió por entonces en una enorme paradoja: la capital del Imperio y de la luz por un lado, y por el otro la capital del reino subterráneo, primitivo, salvaje y pagano.



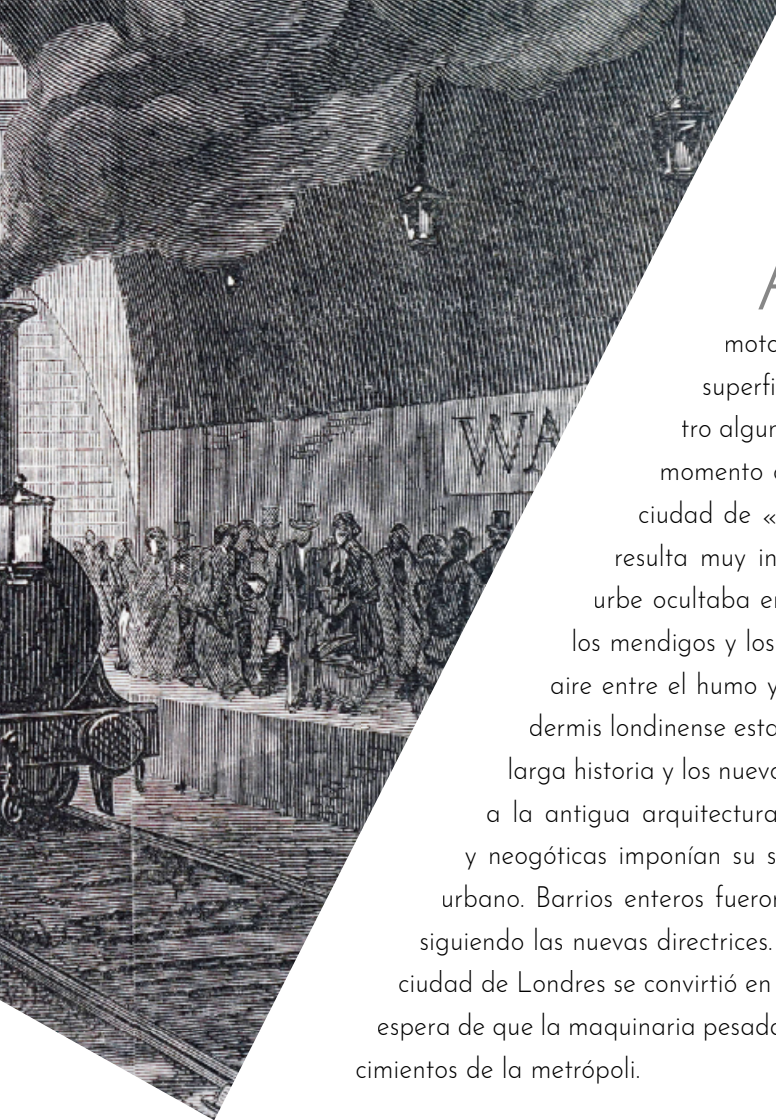
GOD SAVE THE «TUBE»



Londres es una ciudad donde los iconos compiten entre ellos: los autobuses rojos de dos pisos, las cabinas telefónicas también rojas, los soldados que hacen el mítico cambio de guardia en la puerta del Palacio de Buckingham, el Big Ben, el London Eye y, por supuesto, el viejo metro, el *tube*, que ha tenido un gran peso en la mitología popular londinense desde sus inicios.

Las dimensiones del metro de Londres son descomunales, nada menos que 400 kiló-

metros distribuidos entre los cientos de vías que atraviesan la gran megalópolis de norte a sur y de este a oeste. Precisamente el primer plan para la construcción de un metro londinense se concretó entre 1840 y 1860, las décadas que coronaron a la ciudad como la gran urbe del momento, el gigante victoriano que dominaba el comercio y la política de todo el planeta (o al menos de «casi todo el planeta»). El período victoriano vino a concretar todas las transformaciones que la Revolución Industrial puso en marcha a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.



Grabado representando un tren que sale del túnel del Támesis en Wapping.

A mediados del siglo XIX Londres se había convertido en la capital del vapor y del motor. Justo cuando empezaba a excavar la superficie para crear los primeros túneles de metro algunos ilustres representantes de la sociedad del momento como el escritor Henry James calificaban la ciudad de «sombria Babilonia». El término «sombrio» resulta muy interesante en este contexto porque la gran urbe ocultaba en su interior un mundo tenebroso en el que los mendigos y los obreros semiesclavizados intentaban tomar aire entre el humo y el metal de los tiempos modernos. La epidermis londinense estaba sufriendo la mayor transformación de su larga historia y los nuevos edificios victorianos empezaban a sustituir a la antigua arquitectura georgiana. Las construcciones neoclásicas y neogóticas imponían su silueta maciza y solemne sobre el horizonte urbano. Barrios enteros fueron demolidos y posteriormente reconstruidos siguiendo las nuevas directrices. Durante esos años centrales del siglo XIX la ciudad de Londres se convirtió en una gigantesca obra con solares vacíos a la espera de que la maquinaria pesada y moderna empezara a levantar los nuevos cimientos de la metrópoli.

Este es el contexto en el cual el metro vino al mundo por primera vez, como el hijo primogénito y mimado del largo periodo victoriano. En 1863 se inauguró la primera línea, la Metropolitan Railway, que hacía el trayecto desde Paddington hasta Farrington Street. Para ello los ingenieros siguieron la técnica del «falso túnel» (*cut and cover*), que resultó ser todo un éxito. Años más tarde, en 1890, la red de metro se extendió con la creación de la City and South London Railway. Estas nuevas construcciones dejaron atrás el antiguo método de construcción para entrar de lleno en la modernidad. Se abandonó el sistema de vapor de los primeros años para implantar un nuevo sistema eléctrico (también fueron los londinenses pioneros en este apartado, ya que fue el primer metro que utilizó la electricidad como fuente de energía). En estos años se fueron añadiendo nuevas líneas y estaciones, la Central Line en 1900, Bakerloo y Piccadilly en 1906 y la línea Northern en 1907.

LA FICCIÓN ENGULLE A LA REALIDAD...



BAKER STREET STATION



Es imposible elegir una sola estación de las muchas que pueblan el *tube* de Londres. Las hay especiales, interesantes, únicas, desde el *art déco* de St James Park o la monumentalidad de London Victoria Tube Station hasta la famosísima e hipertransitada Piccadilly Circus Tube Station..., pero el viajero por tierras subterráneas debería detenerse en una estación diferente: Baker Street Station. ¿Qué tiene de especial? En primer lugar, su antigüedad, ya que fue una de las siete estaciones originales del Metropolitan Railway inauguradas en 1863, así que se trata de una de las primeras estaciones creadas en todo el mundo. Pero, por si eso no fuera poco, la estación tiene una temática propia, y como no podía ser de otra manera está relacionada con el inquilino más célebre de la calle Baker Street, en concreto el 221b, donde habitaba el legendario detective Sherlock Holmes. Se trata de una de las estaciones más grandes de toda la ciudad y por ella pasan hasta cinco líneas: Bakerloo, Circle, Hammersmith & City, Jubilee y Metropolitan.

La estación cuenta con diez vías distintas. La entrada principal, en la calle Baker, no promete grandes maravillas; como en tantas otras estaciones londinenses, se accede al *tube* a través de un edificio con el consabido logotipo del metro de Londres, pero al descender por las escaleras el viajero puede empezar a sentirse en un lugar diferente, especial, no hay un lugar en todo el mundo como este, aquí se funde la ficción con la realidad, aquí el personaje literario creado por la brillante mente de Arthur Conan Doyle, que en cuatro novelas y 56 relatos (siguiendo el canon holmesiano) publicados la mayoría en *The Strand Magazine* entre 1887 y 1892 (con un regreso inesperado a principios del siglo XX), termina devorando a su autor, ocupando su lugar, superándole en fama y prestigio. En 2015, tras dos meses de votación pública, los ciudadanos de Londres incluyeron Baker Street Station entre los 10 iconos preferidos del diseño de transporte de la ciudad.

En los andenes más modernos de la estación la silueta del mítico detective aparece reflejada sobre los blancos azulejos, como una sombra que se alza por encima de los asientos metálicos donde los pasajeros del metro aguardan la llegada del próximo tren. El famoso sombrero de caza (*deerstalker* o cervadora), la nariz aguileña y la pipa que cuelga bajo su alargada barbilla forman parte del paisaje de los andenes. En otras partes de la estación, en los túneles que conectan los andenes, se puede encontrar un curioso diseño: la imagen icónica de Sherlock se repite en cada uno de los azulejos que varían entre diferentes colores. La imagen se multiplica hasta conformar un original mosaico.

En estos andenes se han incluido carteles informativos de las diferentes obras en las que el detective es protagonista, con reproducciones de grabados de finales del siglo XIX, como el que muestra al enorme perro protagonista de *El perro de los Baskerville* atacando a un pobre desafortunado. El viajero puede detenerse ante los carteles (si las prisas de los londinenses se lo permiten) para leer



EL «TUBE» EN
35 mm



El metro de Londres comparte con el de Nueva York el haberse convertido con los años, aunque en menor grado, en un espacio cinematográfico. Si nos remontamos a la década de los 80 los túneles y las escaleras mecánicas solitarias conforman una fuente de terror extraordinaria en el film *Un hombre lobo americano en Londres* (1981, John Landis). Continuando con el horror, ya en el siglo XXI, el film *Creep* (2004, Christopher Smith) se plantea una pregunta inquietante que quizá sea mejor no contestar: ¿Qué pasa cuando pierdes el último tren en Londres y tienes que pasar la noche en los subterráneos del *tube*? La película se deleita mostrando las estaciones y los túneles solitarios, silenciosos, oscuros, mientras la protagonista intenta sobrevivir a una noche muy loca repleta de gritos y seres monstruosos. No apta para corazones sensibles y estómagos delicados.

Más amable es la visión del metro londinense que propone la versión cinematográfica de *Harry Potter*; en King's Cross se erige una estatua conmemorativa que recrea el paso del joven mago al legendario andén secreto que conduce a Hogwarts: el andén 9¾. Otro ilustre británico como es el espía al servicio de su Majestad James Bond, el agente 007, también hace sus pinitos en el metro londinense: en el film *Skyfall* (2012, Sam Mendes) Bond persigue a uno de sus archienemigos (en este caso un rubio Javier Bardem) a través de la estación de Temple en la District Line. No podemos olvidarnos de la imagen del metro londinense que ofrece la película *V de Vendetta* (2006, James McTeigue) basada en el cómic homónimo de Alan Moore. En esta fantasía distópica y social el metro de Londres está cargado de simbolismo, ya que es el instrumento principal para hacer saltar por los aires el Parlamento, convertido en la metáfora de la opresión, y dar comienzo a una revolución democrática.

ESTOC

OLMO



Estación Radhuset

EL MUSEO

EN EL METRO...

En Estocolmo el metro se ha ganado a pulso el reconocimiento, el estatus de pieza artística independiente de los motivos prácticos para los que fue creado. Se trata de la única red de metro existente en Suecia. A diferencia de otras ciudades como Londres o Berlín su construcción empezó a mediados del siglo XX. En 1944 empezaron las obras y seis años después, en 1950, se inauguró la primera estación. Desde entonces las líneas han ido ampliándose década tras década hasta conformar el metro actual. El *Stockholms tunnelbana* tiene 110 km de túneles, está formado por más de 100 estaciones, de las cuales 53 se

encuentran en la habitualmente fría superficie y las 47 restantes son subterráneas. Hay un dato que nos dice mucho de lo que significa la red de metro para los ciudadanos de Estocolmo; 90 de las estaciones, lo que supone cerca de un 90 % del total, tienen algún tipo de decoración exclusiva y única. No hay espacio para aburrirse, no hay lugar para la monotonía bajo la superficie de la capital sueca. La red de metro de Estocolmo ha sido diseñada, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, para uso y disfrute de los viajeros. Pero en este caso el «disfrute» parece haberse impuesto por encima de todo lo demás.

El eficaz y elegante diseño sueco se advierte en la división del sistema de metro de la ciudad; existen tres rutas y cada una viene determinada por un color: la ruta azul, la roja y la verde. Cada una de las rutas se divide a su vez en distintas líneas. Todas las rutas y sus líneas pasan por la estación aglutinadora, la T-Centralen, que supone el corazón de toda la red de metro.

A la izquierda: estación T-Centralen.
A la derecha: estación Tensta.



Si bien la frecuencia de los trenes no es muy alta (más o menos viene un tren cada 8 minutos) comparada con otros metros del ámbito europeo, el horario sí que resulta cómodo y práctico, ya que abre a las 5 h de la mañana y cierra sus puertas a las 0.30 de la madrugada, excepto los fines de semana, que abre durante toda la noche. Por supuesto, todo no podía ser positivo, el metro tiene una pega; es caro. Muy caro. Sin embargo, al final, cuando el viajero descienda a los subterráneos y contemple todo el arte que se desliza entre los profundos túneles pensará que la inversión ha merecido la pena.

Hay una gran variedad de estaciones que merece la pena visitar, pero siempre es

interesante comenzar en T-Centralen, ya que desde allí el viajero puede tomar cualquiera de las rutas que componen el metro. La estación central de Estocolmo, en el distrito de Norrmalm, fue pionera en prestar sus andenes para un diseño artístico. Per Olof Ultvedt diseñó los andenes, que fueron inaugurados en 1957. También fue la primera estación en la que se utilizó la idea de no pulir ni cubrir las paredes excavadas en la roca con cemento u otro tipo de revestimiento artificial. El pasajero que transitara por los túneles debía sentirse en sintonía con la naturaleza, como si se adentrara en unas cuevas prehistóricas. Esta idea se mantiene en muchas de las estaciones del metro de Estocolmo.

... O EL METRO EN EL MUSEO





KUNGSTRÄDGÅRDEN,
EL JARDÍN



SUBTERRÁNEO

Casi todas las estaciones de Estocolmo presentan una temática propia y múltiples puntos de interés, sin embargo, una de ellas sobresale por encima de las demás por su historia y su valor artístico: Kungsträdgården.

La estación de Kungsträdgården (conocida entre los holmienses como «estación-jardín»), en el distrito de Norrmalm (líneas 10 y 11, en la ruta azul) es un lugar muy especial. Se inauguró en 1977 y se encuentra en uno de los lugares más populares de la capital, el «parque del Rey» (que todo el mundo conoce en la ciudad con el diminutivo de *Kungsan*). La estación de metro fue diseñada para recrear en el subterráneo el parque público de la superficie, como una interesante réplica conceptual que toma los elementos más importantes del viejo jardín.

Lo que más sorprende al viajero que baja hasta los andenes de Kungsträdgården es su profundidad (la estación se excavó a nada menos que 34 m de la superficie) y los colores del suelo en rojo, blanco y verde que están presentes en los túneles y los andenes. Como ocurre con todos los sorprendentes diseños del metro de Estocolmo existe una explicación para el uso de esta gama cromática: se trata de un bonito homenaje al jardín francés que rodeaba el antiguo palacio de Makalös, situado en el actual «parque del Rey».



LA VIDA SE ABRE CAMINO EN KUNGSTRÄDGÅRDEN



A veces la vida se abre paso en las situaciones más insospechadas. La estación de Kungsträdgården no solo es especial por su increíble diseño. Cuando se inauguró la estación en 1977, después de unas obras complejas excavando a gran profundidad el suelo de Estocolmo, nadie imaginaba que los túneles y los andenes de este

lugar se convertirían en un sorprendente ecosistema capaz de albergar vida en distintas variantes. Tiene el privilegio de ser la estación más profunda de un metro que ya es muy profundo de por sí, por encima de la media europea, y quizá esta característica es la que ha dado lugar a la extraña aparición de vida en su interior.



Pasaron muchos años hasta que un equipo de investigadores decidió que sería interesante adentrarse en los túneles y tomar muestras de las paredes de granito en roca viva. Fue durante las obras de remodelación de las vías, cuando la estación cerró en el año 2012.

Los científicos constataron entonces que los túneles de la estación contenían muestras de flora y fauna imposibles de encontrar en otras zonas geográficas. La especie más interesante es una variedad de araña, la *lessertia dentichelis*; el viajero tiene pocas posibilidades de toparse con ella, debido a que solo mide 3 mm.

A día de hoy resulta todo un misterio para los investigadores, ya que se desconoce cómo llegó hasta semejantes latitudes (es una variedad común en el sur de Europa pero no en la geografía escandinava), aunque la teoría más plausible considera que la araña llegó junto al equipo de construcción de los túneles cuando las obras empezaron en 1970 y desde entonces el pequeño artrópodo se ha expandido silenciosamente por los túneles de Kungsträdgården. Posteriormente, en 2016, se llevó a cabo otro estudio de la vida silvestre de la estación y fueron descubiertas al menos dos especies de hongos que desconcertaron a la comunidad científica, ya que su composición de ADN resultaba única. Otro misterio digno de los subterráneos. Pero, se preguntará el viajero ¿cómo pueden sobrevivir estas especies extrañas en semejantes condiciones? Parece ser que esta maravilla de la ecología se sostiene gracias a la iluminación artificial y a los propios viajeros que todos los días atraviesan los andenes suministrando a insectos y musgos ciertas moléculas de gran riqueza energética.

¿QUÉ LE HA PASADO A ESTA ESTACIÓN?

Cuando el arquitecto Zbigniew Peter Pininski diseñó la boca de metro de Bockenheimer Warte, en Fráncfort, no se inspiró en ninguna película de ciencia ficción (se podría llegar a pensar que algún film postapocalíptico le había dado la idea), sino en el pintor surrealista belga René Magritte, conocido por sus peculiares juegos visuales, que provocan la duda en el espectador. Eso es precisamente lo que consigue esta entrada de metro que también parece una pieza de museo; se trata de un vagón de tranvía cuya estructura parece haber sido engullida por los adoquines o bien empotrada contra el suelo con tanta fuerza como para hundirse en el interior de la tierra (como si un par de superhéroes hubieran estado peleándose en la ciudad alemana y hubieran dejado el espacio urbano hecho unos zorros).



FRÁNCFORT



BOCKENHEIMER WARTE

El proyecto se completó en 1986 (el metro se inauguró en 1968) y parece ser que tenía que ver con una especie de broma que Pininski quiso gastar a los habitantes de Fráncfort, que por entonces tenían una opinión muy crítica del metro y las obras que se estaban realizando. Poco a poco la obra se ha ido consolidando (no sin problemas, ya que, durante un tiempo, a principios del siglo XX, se planteó modificar

esta entrada) y hoy en día se trata de un monumento icónico de la ciudad ante el cual los turistas posan para sacarse una foto. Haber utilizado un tranvía en esta entrada tiene su explicación; este punto de la ciudad (en pleno centro) fue un lugar fundamental para los tranvías, que empezaron a recorrer estas calles en 1872, cuando el metro era un sueño que muy pocas ciudades se habían propuesto cumplir.



FANTASÍAS PSICODÉLICAS





TAIWÁN

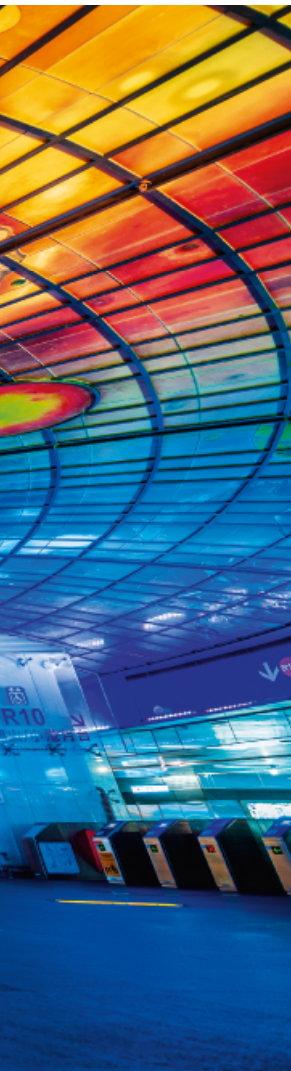
FORMOSA BOULEVARD ESTACIÓN KAOHSIUNG

La estructura de cristal más grande del mundo se encuentra en Formosa Boulevard Estación Kaohsiung. El artista italiano Narcissus Quagliata la diseñó en 2007 (Shin Tamakatsu Architect And Associates).

Si tenemos que compararla con algo se puede decir que parece una gigantesca palmera repleta de luces de colores. Tiene un diámetro de 30 m y está formada por 4500 paneles de cristal. Se la conoce como «cúpula de la luz». Si el viajero se decide a visitar este imponente lugar debe tener en cuenta que de noche es mucho más espectacular. Y luego está el eco. Merece la pena quedarse un minuto en silencio y escuchar como resuena toda la estación.

La «cúpula» se ha convertido en toda una atracción turística y en Taiwán le han sacado mucho partido: tres veces al día (4 veces los fines de semana) se pone en marcha un espectáculo de luces apabullante. Eso sí, dura poco tiempo, un poco más de dos minutos (pero son dos minutos intensos). Incluso hay una serie de sillas que invitan a sentarse a los espectadores ocasionales.

Durante estas experiencias lumínicas no puede faltar la música. Un detalle curioso: un piano permanece impassible junto a la enorme «cúpula de luz» esperando que llegue un músico para tocarlo. Además, es gratis, ya que el lugar sirve de enlace entre estaciones y se encuentra en un área pública. Para verlo ni siquiera es necesario pagar el billete de metro.



COMO SACADA DE UNA PELÍCULA DE DAVID LYNCH

Si el viajero se adentra en la estación de Westfriedhof se sentirá como si estuviera en alguno de los escenarios de *Terciopelo Azul* (1986), el sugerente y perturbador film de David Lynch, o incluso en esa extraña habitación que aparece en su serie de culto *Twin Peaks* (1990).

El ambiente es extraño, minimalista, sorprendente... y la iluminación es la responsable de todas estas sensaciones que se acumulan en todo aquel que desciende las escaleras y se topa con este lugar. Unas grandes lámparas abovedadas (3,80 m de diámetro) despliegan unas luces rojizas formando sombras en los andenes. En total son 11 lámparas que delimitan los andenes en varios segmentos con los colores amarillo, azul y rojo.



MÚNICH

ESTACIÓN DE WESTFRIEDHOF

El ambiente es extremadamente setentero, pero con mucho estilo. La estación se inauguró en 1998 y forma parte de la línea 1, integrada en la U-Bahn de Múnich, que empezó a funcionar en 1971 con la idea de dar servicio a la ciudad en los Juegos Olímpicos de 1972. La estación fue diseñada por la oficina de arquitectura Auer+Weber y la unidad de metro municipal. La iluminación corrió a cargo de Ingo Maurer. Las paredes y los techos de la estación son de hormigón visto y esto crea un contraste muy interesante entre las formas toscas y sin tratar y la sofisticación de la iluminación, los bancos y los acabados de los andenes. Las autoridades de Múnich, en concreto Rolf Schrimmer, del Consejo de Planificación del Metro, expusieron la idea, en los años 80, de diseñar estaciones que suscitaran un estado de ánimo positivo en los diferentes usuarios... y esto se ha puesto en práctica en muchas de las estaciones que se han ido construyendo desde entonces; por ejemplo, en algunas estaciones de la línea U6, Universitat o Goethe, unos altavoces emiten música clásica en bucle desde principios del siglo XXI... La idea es reducir el estrés al que están sometidos los

habitantes de la ciudad, aumentar la sensación de seguridad, bajar, aunque solo sea por unos minutos, las pulsaciones, con la ayuda de Mozart, Strauss o Vivaldi.

