

Museos de melancolía

Iain Sinclair

Una investigación sobre los orígenes de la familia de mi esposa, los Hadman, me llevó hasta una oscura pared de la estación de King's Cross. El padre de Anna consideraba que los Hadman estaban emparentados con el poeta John Clare, que provenía de Helpston, un pueblo cercano al suyo propio. Nuestra investigación sacó a muchos Hadman anteriormente desconocidos de la tierra donde habían yacido, sin que nadie les molestara, durante cientos de años. Algunos de ellos se habían conocido entre sí, pero eran desconocidos para nosotros: vidas resumidas por fechas inciertas e incompetentes transcripciones de aquel apellido. Los registros eclesiásticos habían sido roídos por las ratas, las inscripciones de las lápidas habían sido borradas por el viento de los pantanos. La mayoría de los Hadman nunca se habían alejado más allá de un día de paseo de distancia respecto de su punto de partida, el ahora desaparecido asentamiento de Washingley (en la colina sobre Stilton en Huntingdonshire). Descubrimos que dos de ellos se habían aventurado más lejos. Uno, Oscar, compró un pasaje para América. Registró su destino como 414 West First Street, Sioux Falls, Dakota del Sur. Desgraciadamente, su billete de tercera clase era para el *Titanic*. El otro, 'Hadman E.', fue registrado entre las columnas de los muertos del monumento a los caídos de King's Cross. Los esfuerzos heroicos de Anna, viajes a Kew, Clerkenwell, días de rastreo por Internet, establecieron una conexión. Hadman E. era Ernest. De Stilton. Ferroviario en Peterborough, «mozo interino». Ernest falleció en el Somme [Francia] en 1917 y figura en la lista del monumento a los caídos de Thiepval. Existía ciertamente un remoto parentesco con Anna. Su tatarabuelo y el bisabuelo de Ernest eran hermanos. Suficiente para dejarla envuelta en lágrimas y animarla a emprender una expedición al monumento conmemorativo de la estación. Tuve que abordar este episodio a mi manera: recorriendo a pie un circuito de las principales estaciones de Londres, para comprobar la visibilidad y la constante presencia de los muertos de las guerras. ¿Cómo los recuerda una ciudad preocupada, los rostros ausentes de un generación perdida? ¿Durante cuánto tiempo sobreviven estos recuerdos en la agitación de la vida contemporánea?

Estaciones y guerra: bandas de música, banderas, banderines, torpes abrazos. Niños refugiados con cajitas colgadas con cordeles alrededor de sus cuellos. Humo, vapor. Pitidos. Transportes de tropas. Rostros demacrados vistos a través de los tabloneros de camiones de ganado. La distribución física de las estaciones urbanas, en parte alarde cívico, en parte cocheras de puertas abiertas, crea un microclima de ansiedad suspendida: el deseo de caerse dormido sobre un incómodo banco, comer una comida que no necesitas, comprar productos como sacrificio simbólico contra los azares del viaje. Dejar atrás una identidad anterior, arraigada, que te mira mientras te alejas, implica un elemento de riesgo. Las estaciones son lugares aconfesionales de culto, atendidos por incrédulos preocupados. Las leyes del tiempo y del espacio son diferentes aquí. El narrador de *La guerra de los mundos* se pasea hasta la estación de Woking para comprobar los últimos boletines informativos sobre la invasión marciana, noticias de otro lugar: los periódicos vespertinos

londinenses, cotilleos con porteros, rumores difundidos por visitantes ocasionales de la estación. Las líneas ferroviarias que salen de las grandes catedrales urbanas –Victoria, Waterloo– parecen conectar directamente con apocalípticos campos de matanza. Excavan trincheras a través de un barro denso para emerger en la explosión de la batalla. La ciudad se estremece con los latidos silenciosos de la artillería de piedra, el mudo estruendo del obús tamaño natural de Charles Sergeant Jagger en el Royal Artillery Memorial de la esquina de Hyde Park. Colocados sobre obeliscos vemos escuadrones de aeroplanos sin motor que nunca levantarán el vuelo. Acorazados de granito se esconden en los nichos. Ejércitos fantasmas se encaraman sobre pedestales temporales en una aventura psicosexual de pesadas capas, máscaras de gas, botas y cinturones. Pienso en la extraña fantasía de la Primera Guerra Mundial de Walter Owen, *The Cross of Carl* (1931), en la que trenes subterráneos transportan cadáveres todavía conscientes de las trincheras a las unidades industriales, donde serán convertidos en carne. Los raíles plateados que salen de la ciudad se duplican como cables telegráficos. El zumbido de la inteligencia manipulada, en las provincias, ciudades rurales, trae ruidosos ecos de conflictos actuales. En un ambiente de alucinación comunal, compañeros de coros o bandas o clubes de fútbol, hermanos trabajadores, son inducidos a presentarse como voluntarios. Abandonan el arado, el martillo del herrero, el cuchillo del carnicero. Intoxicados con una retórica de sangre y bandera, relatos de atrocidades cometidas por un enemigo bestial, desfilan voluntariamente. Sueños de gloria póstuma. Un monumento conmemorativo en la iglesia del pueblo.

La Gran Guerra infligió un daño psíquico todavía no apaciguado sobre la Inglaterra del siglo XX: las ondas de choque del Modernismo, las fracturas de la pretensión imperial. Las noticias eran ilegibles. Ya no se podía confiar en las fuentes oficiales: era mucho mejor construir tu propio relato a partir de titulares recortados al azar y barnizados e incrustados en los cuadros cubistas. Los zombis de *La tierra baldía* de T. S. Eliot, que atraviesan el Puente de Londres, la mirada clavada en el suelo, acaban de salir de una estación de ferrocarril. Los muertos están esparcidos, sin enterrar, sin ser reclamados por nadie en Francia y Bélgica. No se han levantado monumentos conmemorativos, todavía no, para recordar a los trabajadores de la ciudad de Eliot lo que han perdido: padres, hermanos, hijos. Publicar el dolor, catalogar los nombres (sin un vulgar detalle forense), era un ritual necesario de convalecencia. Incluso monumentos conmemorativos que ahora nos sorprenden como barrocos o histéricos, fueron criticados en su inauguración por un innecesario realismo. La muerte como muerte: tan morbosa.

Tanta gente. Tantos trabajadores ferroviarios; rostros desaparecidos, calor perdido. Apellidos que ya no se oyen: Asplen, Ellege, Ellener, Ellum, Elvidge, Fairminer, Gilderdale, Gladders, Hawnt, Kedges, Markillie, Povah, Raspberry, Shawsmith, Shimelda, Shroff, Snoxell, Smotheringale, Spendiff, Waldie, Waterworth, Wellawise. En los paneles de King's Cross, están presentes, todos ellos, junto con Hadman E. Los nombres están allí porque los hombres muertos, un uniforme cambiado por otro, no lo están. Los cuerpos individuales no pudieron ser reensamblados, los huesos no pudieron recogerse del fango. «El gobierno de la época», escribió Peter Ashley en su folleto para la editorial English Heritage, *Lest We Forget* (2004), «se negó a reconocer el

concepto de la repatriación de los muertos, de manera que estos monumentos se convirtieron en los puntos focales para expresar el dolor». Los caídos de King's Cross aparecen uniformemente en letras mayúsculas: un diseño sencillo, negro sobre gris. Los monumentos conmemorativos son pequeños incidentes de amnesia cívica, una manera de olvidar. Si colocamos algo así sobre una pared alta, nadie lo ve. Hace años, trabajé acarreado sacas de correo navideño, en Liverpool Street, King's Cross y St Pancras, pero no tenía una imagen clara de los monumentos a los caídos. Un determinado día, el 29 de abril de 2005, uniría las estaciones terminales de Londres en un circuito de la memoria. Anna decidió que le gustaría venir conmigo, una parte del trayecto.

Mientras masticaba mi muesli, contemplé un drama que se representaba justo al otro lado de la ventana; una urraca clavaba su pico en el vientre de un ratón, que estaba vivo pero inerte, boca arriba, moviendo desesperadamente las patas. Anna estaba encantada: un roedor menos que envenenar. El pájaro voló hasta el tejado del cobertizo, para disfrutar mejor su bocado. El paso de una ardilla le asustó. El ratón moribundo o muerto se soltó de sus garras y cayó rodando por la pendiente mohosa.

Londres anticipa el desastre. Y, en esa temerosa anticipación, lo incuba. Tanques bien visibles patrullan por la valla que rodea el perímetro, marcando los límites de riesgo: Heathrow, el centro comercial de Bluewater. El personal de las fuerzas aéreas estadounidenses, se anunciaba, no podrá entrar en la M25. Al afirmar que los horrores futuros son inevitables, los políticos nos invitan a adaptarnos al infortunio presente.

A las siete y media de esta mañana de abril, coches patrulla recorren ruidosamente las calles, con su falsa vigilancia del limbo preelectoral, para cazar a los reincidentes e invadir los antros de fabricación de droga que cambian de sitio antes de que la brigada de acción rápida atrape al «camello expiatorio», que acaba esnifando en las celdas. Una desaparición importante es el puente del ferrocarril que antaño transportaba, además de pintadas en defensa de los condenados George Davis y Reggie Kray, a pasajeros desde Dalston Junction hasta Broad Street: una encantadora vista aérea de industrias, canales, propiedades domésticas y comerciales, de Shoreditch a la City. Veías exactamente dónde estabas. Por una tarifa simbólica (a veces gratis), te convertías en un espectador privilegiado. Ahora hay planes más grandiosos en curso y tenemos los bloques de apartamentos, el polvo y el ruido y los derechos de paso cancelados para demostrarlo. Todo lo que queda, como ásperos muñones abiertos que muestran la memoria del puente, es una serie de pilares circulares de color rosa, coronados por unos pedestales planos sobre los cuales no se levanta nada. Los pilares han sido personalizados por las poco elegantes firmas de grafiteros, el aerosol se convierte en el equivalente de la pata levantada del perro.

Desde el canal (los desaparecidos Gainsborough Film Studios, modernizados con escalinatas en cascada y apartamentos angulares, y difuminados letreros comerciales sobre ladrillo diseñados para ser leídos desde las barcas o los trenes al pasar), aparecemos en los altos de Islington: esa famosa vista descendente hacia las locas espirales de St Pancras mordisqueadas por los murciélagos. Un ejemplo de arquitectura pretendidamente fabulosa, pero impracticable. Agujas grises sobre ladrillo rojo. Un millar de ventanas de renacimiento gótico con un sombrero oscuro en cada una de ellas. Hay una nostalgia residual de suciedad, heroína, cocaína, hierba,

condones tirados, salones de masaje de cristales oscuros, platos para limosnas, perros pulgosos, atracadores, chaperos, antros de comida rápida, cámaras espías para optimizar los ingresos por multas de tráfico en nombre de ese dios corrupto, la ecología. La zona apesta: a pelo grasiento, sudor, movimiento espamódico. A miedo inespecífico proveniente de los controles de vigilancia. La condición urbana: suspensión de realidad. Una multitud de viajeros evitan el contacto y la colisión. Se disculpan. O discuten interminablemente y a gritos con los invasores uniformados de la intimidad. Toda esta mezcolanza está asegurada, una vez más, por una futurología nocional. La Ciudad Radiante todavía está por venir, conectada a Bruselas, aderezada con la mantequilla del euro. Y en algún lugar, detrás de todo esto, Antony Gormley tiene una fábrica-refugio dedicada a procesar recortes de Gormley desnudos que se necesitan en todas partes para convalidar Ciudades de la Cultura ricas en petróleo: desiertos, aeropuertos, autopistas, zonas de hipermercados, museos y centros comerciales. Gormley no es un escultor de monumentos de consuelo, un técnico del dolor capaz de curar los traumas. Es un místico práctico, un filósofo de espacios que de otro modo pasarían desapercibidos: montículos en los bordes de las autopistas, plataformas en las riveras de los ríos. Va por delante del siguiente proyecto de urbanización. Interrogado sobre la reproducción obsesiva de su propia envoltura corporal, responde: «quiero enfrentarme a la existencia».

No podemos llegar al monumento conmemorativo: un carro cargado hasta los topes ha sido colocado delante del muro, con montones de ejemplares multicolores del diario de usar y tirar. ¡Todo gratis! Una guía de televisión que los viajeros mañaneros no están dispuestos a aceptar. Los turistas, tambaleantes con sus bultos de peregrinos, se resisten a aumentar sus cargas, pero sospechan que podría ser obligatorio. Aceptan la revista, la huelen y la tiran a la papelera tan pronto como pierden de vista a su benefactor. Las mochilas parecen Bergens de las SAS británicas [fuerzas aéreas especiales] vistas por última vez en el escenario de la Guerra de Las Malvinas: los viajes son ahora una operación militar, una prueba de resistencia. La mayoría de los programas de televisión de esta noche, según parece, han sido entregados a la franquicia de Hitler. Es posible que haya perdido la guerra, pero arrasa en los índices de audiencia. Dos horas y media de *Hitler in Colour* (Hitler a todo color), seguidas por *Uncle Adolf* («Tío Adolfo», un drama «basado en hechos reales» que se centra en la bochornosa relación del Führer con su sobrina Geli Raubal). La BBC2 ofrece *The Nazis: A Warning from History* (Los nazis: una advertencia de la historia). Por lo demás, programas de billar. Y repiten *Dad's Army* (El Ejército de Papá).

Los paneles que anuncian a los muertos de la guerra son invisibles para los usuarios que atraviesan la estación, clientes de la apatía. El falso techo no ayuda. Tampoco las cámaras elevadas de circuito cerrado de televisión que mantienen su vigilancia sobre la cola permanente del cajero automático. Te pones a buscar en la lista a un pariente perdido y quedas atrapado en el encuadre de vigilancia. Las cámaras sobresalen como erizos. Cualquier persona que saque dinero o que compre un billete de tren es culpable. Estás en el bucle de memoria de la estación, grabado en cinta: eres parte del cine involuntario de la vida metropolitana. Esta esquina oculta está pensada para no tener descanso, para que no dejes de moverte. Se eriza con los avisos de

«Información de seguridad» que significan una condición contraria: la imposibilidad del libre tránsito. Los viajeros exhaustos desdeñan la placa conmemorativa: once columnas con ochenta y seis nombres en cada una.

La razón de ser del puesto de información convenientemente situado es atenuar el pánico mediante una pequeña isla de calma en un océano de caos. No hay mozos. Unos grandes paneles informativos, con destinos míticos, hacían girar sus letreros como máquinas tragaperras. La naturaleza de la información que las placas giratorias podían transmitir es un secreto: no pueden decir lo que no saben. Y no saben lo que te dicen. Son meros conductos; transmiten, a aplicaciones personales correctamente entregadas (en inglés), sosegadas y apacibles evasiones. Ofrecen una terapia, un consuelo analgésico, no hechos innegables.

«¿Incendio?», dijo el hombre, ofendido. «¿Qué incendio?». La mujer, más joven, sabía algo sobre ello. «Pregunte a Wally», sugirió. Pero ya habíamos hecho eso, ya habíamos buscado al uniformado más antiguo de la estación, en nuestra anterior búsqueda del nombre de Hadman E. No molestemos otra vez a Wally. Sus conocimientos locales son un blasón de honor. El tristemente famoso incendio del Metro, en 1987, es la vergüenza del lugar; lo mejor es olvidar los malos tiempos. Descendemos por la rampa hacia un laberinto de pasillos subterráneos. «Hubo un incendio», grita la mujer a nuestras espaldas. «La estación ardió hasta quedar hecha cenizas».

No encontramos ni rastro de esta todavía poderosa fábula. Unas mamparas de yeso ocultan las anteriores paredes. No hay ninguna placa visible, ningún monumento conmemorativo de esa pérdida de vidas. Pero, cuando ascendemos hacia la luz de la calle, en Euston Road, veo a un oficial mayor, aunque más joven que Wally, un hombre que se mantiene en posición de firmes. Un raro oficial que sabe exactamente dónde está. El hombre explica: el monumento conmemorativo del desastre de King's Cross ha sido retirado, guardado en un almacén. Reformas. Si buscamos con suficiente intensidad, encontraremos un cartel informativo: un monumento conmemorativo del monumento conmemorativo. El incendio del ascensor de la línea de Piccadilly, el 18 de noviembre de 1987, mató a 31 personas. La placa ha sido trasladada a Acton, el almacén del Museo del Transporte de Londres, donde puede ser visto, mediante cita, en «fines de semana abiertos». El monumento conmemorativo del incendio, nos prometen, será devuelto a su sitio. «Será reinstalado al finalizar el Proyecto en una zona pública de la estación». Y una cosa más: «Recurriremos a expertos para poner el nombre del señor Alexander Fallon en la placa, anteriormente identificado como víctima sin nombre».

Incendios, choques de trenes, bombas y bombardeos aéreos: las estaciones principales, inconscientemente, se han convertido en nuestros museos melancólicos. Con el paso del tiempo, los monumentos pierden su función original, de ofrecer un lugar a los muertos homenajeados, y se convierten en mobiliario urbano, obstáculos, curiosidades. En Internet se ofrecen monumentos conmemorativos descatalogados para su venta a coleccionistas privados. O son retirados al National Memorial Arboretum de Staffordshire, un parque temático de símbolos redundantes: leones, osos, águilas. Existe incluso un hombre con los ojos vendados, fantasmalmente blanco, que Peter Ashley cree que podría ser un homenaje póstumo a los soldados ejecutados por abandonar la batalla.

La siguiente estación, en nuestro paseo hacia el oeste, nos deja frustrados. La grandilocuencia de mazapán y papilla de St Pancras es impenetrable, está acotada, protegida por guardias de seguridad. Se puede visitar la vieja estación los sábados y domingos de once de la mañana a una y media de la tarde. Y por supuesto lo hago. Recientemente, los enormes pasillos, las decadentes salas públicas y las impresionantes escaleras han sido un escenario escogido para sesiones de moda y promociones musicales. Las Spice Girls tuvieron su lanzamiento allí, y un sótano frío y húmedo fue convertido en un antro de opio para Johnny Depp en la versión filmada de *From Hell* de Alan Moore. El monumento conmemorativo de la guerra se mantiene fuera de los límites mientras se produce el cambio que convertirá mágicamente las dependencias de la antigua estación en apartamentos de lujo para la Manhattan Loft Corporation y el resto en un reluciente Hotel Marriott. St Pancras no tiene que ver con ir a ninguna parte, ya no: tiene que ver con la arquitectura, antaño admirada, posteriormente menospreciada, ahora restaurada. Tiene que ver con el enlace ferroviario del Túnel del Canal: otro grandilocuente proyecto más. «El mayor centro de transportes de Europa, según nos dicen los proyectos. La estación fue bombardeada en 1917, pero los trenes siguieron funcionando. Nuestro error es evidente, consiste en vivir en el pliegue entre la anticuada niebla de una ciudad que anda a tientas (privilegios para los privilegiados) y una ciudad que es prometida, pero que nunca llega del todo (se queda en la línea).

Cuando finalice el monstruoso maquillaje, las estaciones gemelas, parque ecológico, depósito de gas reubicado, hoteles, pisos y nuevas urbanizaciones a orillas del canal convertirán este lugar en «uno de los lugares más accesibles de Europa». Accesible al bombo publicitario, al dinero rápido, a los sueños olímpicos y a todas las células y grupúsculos del terrorismo internacional. Porque ahora los terroristas, como todos los demás hombres de negocios y soldados rasos corporativos, son aficionados a las sesiones de navegación en canoa o a los prácticos gimnasios. Por el momento, en el letargo de futuras emociones y actuales frustraciones, nos unimos al barullo de peatones nerviosos que cargan con bolsas a lo largo de una zanja entre zonas de obras. Las barreras de plástico rojo y blanco son obras de arte conceptuales que sirven además como protecciones. Los edificios heridos han sido vendados para someterlos a una cirugía cosmética electiva. El viento suelta ráfagas de neblina como el último aliento de un moribundo, suelta ráfagas de polvo rojo alrededor de nuestros pies. No existen monumentos conmemorativos en la estación temporal. Las guerras actuales no se mencionan y las guerras antiguas han sido olvidadas. Una «Aviso de seguridad» promete una completa cobertura de circuito cerrado de televisión en las zonas públicas y la «seguridad física» de todas las instalaciones y equipos.

Al abrirnos camino hacia Euston, la última parada en la tríada de Euston Road, un Sickert entre estaciones, inspeccionamos el geómetra *blakeano* de Eduardo Paolozzi, esterooidal y con la espalda rota, sobre su pedestal frente a la Biblioteca Británica, bajo la pertinente sombra del Novotel. Newton desnudo (patrocinado por la casa de apuestas Vernon) es el verdadero arquitecto de esta visión retorcida. He aquí un símbolo adecuado de la ciudad corporativa. La Jerusalén de Blake reimaginada por un comité decidido a cubrir cualquier cambio y cualquier marca cultural. El compás del gigante hace sus terribles cálculos en la suciedad de

las zonas de obras. En su profético poema, *Europa*, Blake escribe que el «poderoso espíritu... de la tierra de Albión, llamado Newton» es el único que tiene poder para hacer que suene «la trompeta del juicio final».

El patio de la Biblioteca Británica es un terreno de pasto para atracadores: docenas de inofensivos y tiernos académicos, que esperan para entrar, agarran lo que son obviamente ordenadores portátiles, *software* en bolsas blandas. Se han adaptado al concepto del foro, el espacio cívico aderezado con sus indicaciones escultóricas. Se sientan donde pueden, sobre muros bajos, sobre los bancos curvos de piedra de un bonito anfiteatro adornado con ocho rocas de Gormley: *Los planetas*. La zona de Gormley refrenda la remodelación de la biblioteca, una impronta cultural: serenidad, cosmología medieval que firma su tratado con la física contemporánea. Los planetas como estados de ánimo, como nuestros guías y mentores. Polvo humano llevado a reconocer su propia mortalidad, los espacios infinitos dentro de las células más minúsculas de nuestros cuerpos. Partes de cuerpos son prensadas en las balas de cañón de Gormley, sus rocas sobre pedestales; brazos, piernas, manos. Las ocho piedras son como trozos calcificados y recuperados de las cenizas de Pompeya o Herculaneum. Rastros vivientes impresos sobre basalto.

Detrás del anfiteatro hay un seto cuadrado que contiene un árbol dorado-rojizo, un arce japonés; un árbol de monedas de bordes afilados. No te puedes aproximar al árbol a través del laberinto del seto fuertemente recortado; está aislado, solitario. También este árbol tiene su placa; es un monumento conmemorativo viviente, plantado el 12 de junio de 1998: «En memoria de Anna Frank y todos los niños muertos en las guerras y conflictos de este siglo». La placa incluye una cita del diario de Frank: «Veo que el mundo se transforma lentamente en una jungla, oigo la tormenta que se acerca y que un día me destruirá a mí también».

Llegados a este punto, mis anécdotas peatonales sobre lo que encontramos en Euston, Marylebone, Paddington, Victoria, Charing Cross, Waterloo, London Bridge, Liverpool Street, se volvieron repentinamente redundantes, rebasadas por los acontecimientos del 7 de julio, las cuatro bombas que estallaron en Londres. Con otras cuatro exactamente dos semanas más tarde. Explosiones aparentemente orquestadas por el compás de Newton: Norte, Sur, Este, Oeste. Contemplada en este entorno, junto a los *Planetas* de Gormley, la numerología era perturbadora. La expedición original, que registraba los nombres de ferroviarios muertos, las eliminaciones, era una alucinación, una fuga de un sonámbulo en el periodo de calma antes de los ataques de Londres que utilizarían King's Cross como el desencadenante de una maligna reacción en cadena.

El 14 de julio, el transporte ya funcionaba de nuevo con normalidad, el autobús 30 subía ruidosamente la colina desde King's Cross mientras yo descendía de nuevo, hacia la estación. Había más peatones, ciertamente, más mochillas, pero los pasajeros se mostraban tan estoicos, preocupados y químicamente adaptados como siempre. Miraban hacia delante, impacientemente, hacia el próximo Harry Potter, un anuncio semitransparente que dificultaba la visión desde la ventana. Un arma, un peso reconfortante en el regazo. Potter utiliza la Andén Nueve y Tres Cuartos en King's Cross: los aprendices de magos tienen que aprender a pasar a través de las sólidas barreras entre los andenes 9 y 10. Supongo que son capaces de sortear los

sistemas de vigilancia. Los invisibles de la ciudad real no aparecen en el circuito cerrado de televisión hasta que están muertos, hasta que todo ha terminado y una ficción adecuada del pasado es editada por políticos y jueces.

Las colas normales de transeúntes, muchos de ellos aparatosamente cacheados por docenas de policías de chaleco amarillo o por guardias de seguridad de la estación con chaquetones de color «grosella y natillas», se alargaban interminablemente con personas que deseaban mostrar su dolor. Aguardaban pacientemente, con homenajes florales en recipientes de plástico con agua, a que les llegara su turno en el pequeño jardín de la memoria que se había formado alrededor de un árbol en una esquina no acotada en la fachada de la estación, entre Euston Road y York Way. A pesar del sombrío aspecto de los testigos, este templo multiconfesional parecía mexicano: una masa de colores contradictorios, camisetas de fútbol adaptadas, banderas con inscripciones, osos rosas, perros blancos. La luz del sol relucía sobre el celofán. El tronco del serbal blanco desaparecía en un túmulo de flores ladeadas. Una mujer con uniforme de la Cruz Roja estaba junto al árbol, sosteniendo discretamente a su espalda una caja de *kleenex*. En el punto de entrada, se apilaban más cajas de pañuelos de papel, listos para hacer frente a un estallido de emoción confusa. Un accidente inadvertido de arquitectura ferroviaria, un adecuado *no lugar*, era el espacio consentido de la memoria, un claustro de flores momificadas. La muerte de la princesa Diana era el patrón del dolor público en la ciudad. Una valla, que protegía un palacio real, enterrada en claveles, azucenas, rosas, en ramos profesionalmente preparados, o manojos de lavanda recogidos de jardines privados. Ahora, este camino generalmente restringido limitado era el centro de atención para hileras de cámaras a las que no se permitía el acceso, mantenidas a distancia; los entrevistadores se entrevistaban unos a otros, hablaban con la policía, bostezaban, esperaban. Los rostros de los desaparecidos, algunos reproducidos en serie, eran clavados en paredes de yeso y adheridos a los cristales de las paradas de autobuses. En las cabinas telefónicas, los retratos de los ausentes competían con tarjetas para prostitutas. Algunas eran ingeniosas impresiones de ordenador, otras tan crudas como fanzines de la era *punk*. «¿Puedes ayudar?». Un triste tríptico de recuerdos grabados en vídeo, momentos especiales en una vida perdida, desplazaban a una destrozada octavilla referente al ya olvidado desastre del tsunami.

Poco antes de mediodía, vuelvo a la plaza de la Biblioteca Británica. Un puñado de hombres, sin camisa, cubiertos de tatuajes, pronuncian obscenidades muy audibles y juegan al *pitch-and-toss** en el anfiteatro de Gormley. Es un lugar muy idóneo para esta actividad. Turistas nerviosos bordean el foso y se dirigen hacia el café al aire libre. Pero entonces, de un modo totalmente inesperado, cuando se anuncian los dos minutos de silencio, los jugadores se inmovilizan y se ponen firmes como si estuvieran en un desfile. Los turistas, perplejos, son sorprendidos a medio camino. Son figuras de Lowry, negro sobre ladrillo rojo, casillas del tablero de ajedrez. Londres no está acostumbrado a semejante silencio, a que no se oigan sirenas de policía,

* *N. del T.*: Juego que consiste en el lanzamiento de monedas contra una pared; quien gana se lleva las monedas de los demás.

ambulancias, taladradoras; se paraliza por completo el tráfico en Euston Road sin el rumor de fondo de frustración y mal humor, el parloteo de las conversaciones telefónicas, las bocinas de los coches. La quietud de algo absorbido de la atmósfera, una respiración aspirada y sostenida. Dos minutos, entonces, es un tiempo largo, necesario: en el que puede experimentarse la proyección de Gormley del vacío de nuestros cuerpos, el difícil mecanismo de mantenerse firmes sobre un trozo de suelo en movimiento.

Parecía un día perfecto para pasear por las obras del enlace ferroviario del Túnel del Canal, los extensos terrenos aplanados y protegidos alrededor de las estaciones. Itinerarios conocidos detrás de King's Cross y Pancras han tenido el acceso prohibido durante años; únicamente las visiones fugaces desde los trenes que pasan por la línea elevada del norte de Londres transmiten una sensación del progreso de esta inmensa obra de ingeniería civil. Barrios destartados como Somers Town hace mucho tiempo que han desaparecido y los montículos polvorientos son un recuerdo urbano invocado por nuevos montones de basura, grúas gigantescas. Abandonada e ignorada, en el centro secreto de toda esta actividad se alza la vieja iglesia de St Pancras [St Pancras Old Church], en su montículo pequeña colina sobre el ahora sumergido y canalizado río Fleet. Las empresas de construcción y consorcios y organismos semiautónomos asociados con este inmenso proyecto celebraron numerosas reuniones, debates, presentaciones privadas y semipúblicas. Tuvieron cuidado de no aparecer como destripadores de terrenos, como explotadores ciegos del tejido de la ciudad. Cada nuevo bloque tenía su sombra de parque ecológico, cada piratería un artista residente. El poeta más profundamente implicado en la geografía visionaria de King's Cross fue Aidan Dun. Su ciclo largamente meditado, *Vale Royal*, fue publicado en una bonita edición limitada en 1995. Dun fue invitado a dirigirse a los constructores y ciertamente retribuido por ello. «Kings Cross –declaró– ha ejercido una magnética atracción a lo largo de los siglos. Los artistas, los poetas, con su presencia, han convertido este lugar olvidado en un lugar majestuoso».

Dado el manifiesto poético de Dun, basado en una lectura de Blake, una interpretación del dibujo de colinas y ríos, los acontecimientos del 7 de julio pueden verse como la consecuencia inevitable de nuestro rechazo a recordar, nuestra amnesia colectiva. La ciudad de oro de Blake, sus pilares alineados con la topografía de Londres, ha sido deliberadamente desechada. Las leyendas de Chatterton y Rimbaud, de Shelley, su asociación con la vieja St Pancras, han sido olvidadas. Dun reconoce que las invocaciones bucólicas del río Fleet, sus nadadores, su ganado, sus pescadores, no son más que grabados nostálgicos colgados en la iglesia cerrada para hacer frente a la tormenta que se avecina. «La fetidez agridulce de la combustión de carne infantil / flota por las calles de Londres». Dun ve un patrón repetido de sacrificio como consecuencia de nuestra negativa a reconocer los mitos originarios de este lugar desdeñado. «La flor envenenada de una necrópolis militar, / con perfumes de azufre».

La iglesia elevada sobre este montículo aparece ahora como un pensionista avergonzado, suspendido en los límites exteriores de la zona de construcción. Los operarios del enlace ferroviario del Túnel del Canal han levantado una pared protectora de color verde y ofrecen además una «línea de ayuda 24 horas» junto con la extensión de ese ubicuo plástico rojo y blanco: más barreras protectoras. Un enclave protegido pero medio

oculto, sombreado y atractivo para los transeúntes urbanos de picnic. Me decido a entrar, como a menudo lo hacía cuando trabajaba como cartero ferroviario. Entré en la iglesia por primera vez el 16 de mayo de 1973. Hice una anotación sobre este hecho, sobre mi visión de la lápida del siglo VI de San Agustín debajo del paño del altar, el dibujo de cruces sencillas. «La iglesia –escribí– forma parte de la línea Northern Rail [del Metro de Londres]. Bebe de antiguas fuentes cristianas». Una semana después de las primeras bombas, he vuelto, por casualidad, a la hora en que se abren sus puertas. Incienso, cantos grabados, luz tenue; una mujer joven está de rodillas, absolutamente quieta, junto al estante de velas encendidas. Es checa y deja un mensaje en el libro de visitantes, donde expresa cuánto consuelo encuentra aquí. Se escenifican los rituales privados sin el boato del templo de King's Cross: las flores, las ofrendas de camisetas, los colores. La iglesia es de piedra y arena, toda ella descolorida y tiznada. Dos hombres entran al mismo tiempo. Uno de ellos, con elegante camisa de rayas, compra su vela, se arrodilla, hace sus gestos y sale. El otro, sucio, hecho jirones, enfadado, pide prestado para pagar su vela, se desploma, baja la cabeza, permanece en el sitio durante unos minutos y sale con paso vacilante. En el salón parroquial, da una patada contra la puerta del servicio. Las paredes de la iglesia están adornadas con grabados, acuarelas: la vieja St Pancras tal y como nunca existió. El icono más inesperado es una fotografía de los Beatles, colocada en el marco de la puerta occidental. Ringo, George y Paul se reclinan contra el arco normando dentado, mientras que John se inclina hacia la cámara; su puño levantado es una imagen borrosa. Creo que esta fotografía proviene de una sesión con el fotógrafo de guerra Don McCullin el 28 de julio de 1968. Se cita en los libros de referencia como el «Día loco». La tropa póstuma se desplazó por un extraño y azaroso paseo por Londres, una versión de la geografía dictada de Aidan Dun o William Blake. De la vieja iglesia de St Pancras a Old Street Roundabout y de allí a Farringdon Road y Wapping Old Stairs, donde Lennon se tumba en el suelo y se hace el muerto.

St Pancras fue un niño mártir que dio su nombre a numerosa iglesias, un hospital, una estación de ferrocarril. Aparece pintado en un cuadro colgado en la pared de la casa sacramental de la vieja iglesia (cuyo tabernáculo fue robado en 1985). En su mano izquierda sostiene una cruz bizantina, una extensión de la cruz de tao. Un sitio web islamista argumentó que las bombas habían convertido a Londres en una «cruz ardiente» cuyo pivote habría sido la estación de King's Cross, el punto de reunión desde donde los terroristas emprendieron sus mortíferas misiones. Un fallo del servicio en la línea Northern Line había desbaratado sus planes.

Un jardinero con camisa verde, el pelo recogido en una coleta, al verme leer en una lápida el borroso homenaje a «una de las pocas personas que salió del agujero negro de Calcuta», se ofrece para hacer el recorrido completo: John Soane, William Godwin y Mary Wollstonecraft, los «Tres de Hardy». Las obras, como en los tiempos de la construcción del ferrocarril, provocan una gran confusión. Se destroza tumbas, los monumentos se tambalean como si estuviesen ebrios, aparecen socavones en la tierra. Si no se pisa con cuidado, se puede acabar en una cripta. El tejido de la ciudad no puede ser sacudido, taladrado, cubierto de zanjas, día tras día, sin coste alguno. No siempre es tan insignificante como el hundimiento de un

supermercado Tesco en un túnel de ferrocarril excavado a cielo abierto. Londres se ha quedado sordo, tiene los ojos enrojecidos, está traumatizado. Se las apaña lo mejor que puede. Contamos nuestras historias a la cámara como en una confesión pública. Las víctimas reproducen incidentes horrorosos como una forma de exorcismo. Los acusados son observados y grabados por instrumentos diseñados para no hacer ningún juicio moral. La ciudad está paralizada mientras relatos contradictorios luchan por la credibilidad.

De nuevo en el canal, de regreso a casa, hay más paseantes que nunca, más bicicletas. Nada perturba el sentido del absurdo de Londres: un hombre negro, completamente desnudo, hace ejercicios sobre un banco, estiramientos, inclinaciones, gruñidos, mientras mira, a través de las aguas, hacia la zona de obras sin terminar, el jardín ecológico y las grúas. Junto a él, una mujer de mediana edad se sienta y come unos *sandwiches*, sin prestar atención al hombre sudoroso, doblando los bordes de su desgastado ejemplar de Harry Potter (releído hasta el olvido en preparación del siguiente acontecimiento). Cuando me acerco a Hackney, veo una nueva pintada en letras negras: Fallujah Londres. Bombas = Bombas.

No era sencillo, pero persistí. Tenía que ver el monumento conmemorativo del incendio de King's Cross en el depósito del London Transport Museum de Acton. Los funcionarios de este hangar fueron agradables, serviciales, pero en cierto modo parecían afectados: como combatientes apartados del frente. «Mi espalda», dijo el hombre de ojos lechosos que nos llevó al pasillo lateral donde se almacenaban las dos lápidas conmemorativas. El depósito es un almacén estilo Ikea de recuerdos del transporte, archivados, envueltos y escondidos. El mozo del almacén agarró una banqueta para que yo pudiera fotografiar los paneles de pizarra con sus 31 muertos. Andy Burdett, B.A. (Hons), Jane A. Fairey, B.A. (Hons): distinciones académicas añadidas a la lista. Mohammed Shoiab Khan, Rai Singh, Ivan Tarassenko. Las letras son sencillas; el monumento conmemorativo, financiado por la King's Cross Disaster Fund, está protegido por capas de plástico. Las losas permanecerán en este lugar tranquilo, en este almacén, hasta que finalicen las obras de la estación.

El depósito es inquietante. Tenemos libertad para deambular, para examinar cualquier cosa que se nos ocurra entre los objetos amortajados y solitarios, los fragmentos conservados de un Londres anterior. Hay bucólicas litografías de Metroland, realizadas por Lawrence Bradshaw y John Mansbridge. Una fotografía en blanco y negro de pasajeros en el piso superior de un autobús: todos blancos, mujeres con el pelo ondulado, hombres con camisas blancas y corbatas, sin equipaje, sin cargas. Otra era, tan remota e independiente: un periodo de calma entre guerras. Hay también un extraordinario dispositivo, una especie de torpedo vertical con una puerta lateral. Esta carcasa metálica gris es un refugio antibombardeos para una o dos personas, miembros del personal exclusivamente. Los refugios se situaban en «lugares vulnerables», de manera que los ferroviarios pudieran disfrutar de la experiencia de ser enterrados vivos en un doble ataúd con una escotilla de escape.

Los autobuses de color rojo oscuro relucen, sus ventanas brillan. Inmaculadas antigüedades como el 236 a Leyton High Road, pasando por Highbury Barn, Queensbridge Road, Hackney Wick. El transporte de Londres alcanza por fin la perfección: no va a ninguna parte. El horror de un sistema que se desmorona, el viaje de pesadilla para llegar a Acton desde Dalston Kingsland, es refutado por esta ciudadela de maravillas.

Paseamos por plataformas de metro vacías, un cine de objetos ejemplares y sin guión. J. G. Ballard, en un ensayo sobre el director de cine Michael Powell, sugería que el drama en la novela «sería» del futuro «pasaría de [las cabezas de] los personajes al mundo a su alrededor». Nada de monólogos interiores, nada de sátira social: sucesos absurdos y crueles relatados sin emoción. Esto parece predecir la mirada fija de los retratos fotográficos en los carteles de «desaparecidos»; las difusas grabaciones en vídeo de sospechosos que corren, tropiezan, esconden la cabeza: imágenes en movimiento. Escenas agrupadas a partir de improvisaciones en teléfonos móviles. Primero observas la cámara en el tejado y luego estalla la bomba. La nueva ficción de la ciudad es editada a partir de fragmentos sin autor, mientras que las fantasías egoístas de los políticos se pudren en oscuros cobertizos y almacenes subvencionados. Montados en estas plataformas virtuales, pasamos por el prototipo de Crossrail, por los trenes limpios y elegantes que nunca saldrán de sus cocheras. Y entonces Anna, a quien le disgusta el viaje en metro, se da cuenta de que las puertas deslizantes de entrada a uno de los vagones están abiertas. Duda y luego entra. No está sola. Otros la han precedido. Maniqués. Los muertos en vida. Figuras utilizadas para probar explosiones de bombas: están vestidos, inmovilizados en sus posturas, criogénicamente congelados. Entre todos estos trenes parados, en el silencio del vasto hangar con su techo redondeado, estos son los únicos pasajeros, que esperan pacientemente a puertas que nunca se cerrarán. Vestidos de verano, precisos en cada uno de sus pliegues y arrugas, con colores y dibujos de flores, están hechos en yeso. El pelo es demasiado exuberante. La vampiresa de la puerta, de pie, aunque haya numerosos asientos vacíos, tiene los labios pintados de rojo escarlata. Ojos como de gata. Un soldado permanece sentado, intentando descifrar un mapa del metro. Una mujer de siniestra sonrisa señala el suelo. Otro sonriente autista, con camisa de cuello abierto, traje gris, lee un folleto del «Festival of Britain». Un auténtico londinense, de juerga, con corbata americana, se peina su pelo muerto. Ellos son, bajo esa tenue luz, más que realistas, pero ha habido un error de cálculo: sus pies no llegan al suelo. Y allí permanecen, antes de que el espectáculo comience o después de que haya terminado, el último público. Los que se sientan y sonríen, sin memoria, ni tiempo, ni palabras. Los que no tienen obligación de descifrar el sentido de la ciudad que los contiene.

© Iain Sinclair

Traducción: Antonio Fernández Lera ©