





# SILENCIO EN MILÁN

*Paisajes narrados, 50*



Anna Maria Ortese  
**Silencio en Milán**

Traducción de César Palma

editorial  minúscula  
BARCELONA

Título original: *Silenzio a Milano*  
© 2005 by Adelphi Edizioni S.p.A., Milano

La publicación de este libro se negoció por medio de Ute Körner Literary Agent, S. L.,  
Barcelona - [www.uklitag.com](http://www.uklitag.com)

© de la traducción: 2012 César Palma  
Revisión: A. C. Herreros

© 2012 Editorial Minúscula, S. L.  
Sociedad unipersonal  
Av. República Argentina, 163  
08023 Barcelona  
[minuscula@editorialminuscula.com](mailto:minuscula@editorialminuscula.com)  
[www.editorialminuscula.com](http://www.editorialminuscula.com)

Primera edición: mayo de 2012

Diseño gráfico: Pepe Far  
Fotografía de la cubierta: © Piccerella

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas por las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático.

Preimpresión: Addenda, Pau Claris, 92, 08010 Barcelona  
Impresión: Winihard Gràfics S.L., Av. del Prat, 7, 08180 Moià

ISBN: 978-84-95587-87-9  
Depósito legal: B-16.611-2012

*Printed in Spain*

## Una noche en la estación

El inspector jefe nos recibió en su despacho, ubicado en el ala izquierda del edificio, a dos pasos del andén de cabeza, frente a la última vía del patio de maniobras. Por una de las muchas puertas que dan a dicho andén se accede a un pasillo mal iluminado, donde un portero sentado a una mesa leía el periódico. Aquel hombre nos pareció, quizá a causa de la escasa luz, excesivamente alto y cascado. No bien franqueamos el umbral de la Galería de los vagones, experimentamos una sensación de desazón y enojo, y algo así como una leve repulsión, por cada aspecto y detalle de la gran estación, que no sabíamos a qué atribuir. Había en el tráfico febril cierta inmovilidad, en la solemnidad de aquellas paredes, algo opresivo y apagado, que las hacía más altas; luego, la lluvia oscura fuera, y dentro una iluminación mediocre, o que en cualquier caso era incapaz de soportar el peso de las amplias bóvedas negras ni de las profundas marquesinas, también negras, ni de las columnas, los ta-

biques, las enmarañadas decoraciones de estilo asirio-babilonio, forzosamente tenían que causar aquella desazón, la misma que se siente al entrar en un lugar que lleva tiempo deshabitado, y en el que perdura todavía el aliento de las personas desconocidas que le infundieron vida.

El inspector, a la mesa de su despacho, el segundo del pasillo en el que nos habíamos adentrado, nos recibió primero con cierta perplejidad; luego, cuando supo por qué motivo estábamos ahí, sonrió, e incluso no pudo ocultar una benévola curiosidad. Era un hombre mayor, pero bajo y delgado, con el rostro color madera marcado por una trama de arruguitas y con los ojos ligeramente más intensos y brillantes de lo normal. Correctamente vestido de oscuro, daba la impresión de ser un antiguo oficial de la armada, que, tras treinta años de carrera, había acabado en una comandancia de marina. Teníamos algunas preguntas que hacerle, inherentes al funcionamiento de la Estación Central de Milán: movimiento de viajeros y trenes; eficiencia del servicio; sus probables dificultades; número de trenes de cercanías; por último, datos relativos al balance general de gastos e ingresos: queríamos averiguar cuál es la cifra aproximada de los costes y los beneficios de un organismo como este, uno de los más vitales y complejos de una moderna ciudad in-



dustrial. Todo ello podía servirnos de arranque para un artículo bastante técnico.

Ya porque no nos había entendido bien (de pronto empezó a mostrarse distraído, nos escuchaba mientras rebuscaba en distintos cajones), ya porque no le habíamos formulado las preguntas de la manera más adecuada y le daba apuro hacernos notar el error de nuestro planteamiento, no nos respondió a nada. De un bargeño cogió un montón de papeles y, con cierta inquietud, con una timidez impropia de la rigidez y el distanciamiento del auténtico funcionario, lo lanzó sobre la mesa. Salieron, de aquel montón, tres o cuatro fotografías grandes, que reproducían vistas de las vías con las cabinas A y C hacia el norte; algunos folletos técnicos, con portada verde, de pequeño formato; por último, una fotografía a color del inspector, oscura con fondo turquesa, el mismo rostro delgado y pálido, el gorro con visera, alto sobre la frente. Casi en posición de firmes, sonreía, con una ligera crispación de la boca.

—Aquí tampoco he salido muy bien que digamos —nos explicó humildemente. La voz era seca y un poco frágil—. Se ven muchas arrugas.

No era cierto. Donde se veían arrugas era en la ciudad. Aquella parte de la ciudad de Milán, aquellas cinco marquesinas negras, aquella colina de cinco

semicírculos negros, que formaban una especie de cuerpo de araña aplastado contra el suelo y con las patas abiertas; aquel suelo, aquella plaza amplísima recubierta de una densa maraña de vías, de pequeños postes y de casillas de acero; aquellos vagones inmóviles como líneas de sombra; aquellas errantes humaredas que se elevaban aquí y allá, sobre un horizonte de piedra; aquellas casas de obreros que se vislumbraban a lo lejos, piedra precisa y sin alegría, eran realmente un rostro, detalles de un rostro ceñudo, duro, extrañamente envejecido y perdido.

Ante nosotros no teníamos sino cuatro fotografías, pero ya esa incomodidad inicial se había tornado terror íntimo, doloroso, el mismo que impulsa a los presos a mirar alrededor con ojos que devoran las paredes, en busca de una escapatoria. Sentíamos sobre nosotros la Estación Central como una montaña cuya fuerza se tornaba límite y fin: del que ya no se salía: se entraba, y el destino era desconocido.

Al vernos tan absurdamente atentos, tan evidentemente inmersos en consideraciones ajenas a un interés normal, el inspector recuperó de golpe, con una pizca de contrariedad, la actitud que debía de ser habitual en él: de cansada autoridad, de espera fría y un

poco defraudada. Golpeando levemente la mesa con un dedo, dijo con cierta ironía:

—Me gustaría advertirles una cosa. Temas como este requieren competencia, especialización... Se corre el riesgo de equivocarse en todo, por una cifra. Pero a lo mejor lo que ustedes buscan es algo pintoresco...

—También —respondimos confundidos.

Nos dejó salir sin añadir nada más.

Una vez fuera, al otro lado del andén de cabeza, en la Galería de cabeza, algún cambio se había producido en nosotros. Nos mirábamos avergonzados, el fotógrafo y yo, tratando de reconocernos un volumen, una humanidad, una consistencia. Ya era imposible. Nos sentíamos dos insectos, ¡y qué insectos tan sombríos! Con un día de vida, sin memoria ni confianza, impasibles.

Eso se debía a la grandeza y la oscuridad del lugar.

De día, y también de noche, el transeúnte apresurado no puede advertirlas: pero quien llega expresamente desde el centro de la ciudad; quien desde las calles y las plazas fulminadas por un tráfico absurdo, arrasadas por una multitud cuya seriedad y rapidez parecen converger hacia un fin sublime, que luego no es nada; quien en invierno desde los gélidos caminos rectilíneos, y desde los calcinados por el sol

en verano, y, por último, desde ese bosque de piedra viviente que es la capital del trabajo italiano llega hasta este monumento, para conocerlo, y se adentra en sus flancos, no puede, justo a causa de un evidente contraste, dejar de notar estas particularidades, dignas de una antigua catedral: la grandeza y las tinieblas. Y así todos aquellos ven dichas particularidades, por una impresión ciertamente falsa, repartidas por toda la capital del trabajo: que de tal modo resulta ser, pese a su rostro cordial y benigno, pura grandeza y tinieblas.

Llevábamos dos días anotando todos los datos relativos a este edificio. Este es realmente impresionante, y no cabe contar todo lo que tiene lugar en él, ni expresar debidamente el dolor ni las reflexiones que suscita si no se le describe, aunque sea someramente, y se dan los términos exactos de sus dimensiones, así como un esbozo de sus rasgos generales y el tipo de piedra y de mármoles que se emplearon en su construcción.

Empezado el 29 de abril de 1906 y terminado en 1931, según el proyecto del arquitecto Stacchini, ocupa un área rectangular de 420.000 metros cuadrados y se extiende entre las calles Sammartini y Aporti, de sur a norte, a lo largo de 2.000 metros, desde la plaza Duca d'Aosta hasta la confluencia de las líneas pro-

cedentes de las direcciones Rho-Monza y Bolonia-Génova. De estos 420.000 metros cuadrados, 66.500 los ocupan las marquesinas, que miden 341 metros de largo y 34,10 de alto, la central, y 22,32 y 11,75, las pasarelas laterales. Los andenes y los vestíbulos ocupan lo demás. Bajo marquesina hay veinticuatro vías, mientras que su número total asciende a ochenta y uno, con una extensión total de 17.202 metros.

La zona de las vías y buena parte de los vestíbulos se encuentran a 7,40 metros por encima del nivel de las calles aledañas, y constituyen el llamado «nivel de hierro».

En siete cabinas ACE,<sup>1</sup> para un total de 1.140 palancas, se distribuyen los mecanismos para las maniobras de cambio y las señales que permiten que funcione todo el sistema.

Así como en lo que respecta a la parte técnica y a la estructura del sistema exclusivamente ferroviario —vías, cabinas, servicios—, no hay nada remarcable, como no sea su amplitud y su notable dimensión, que por lo demás responde a las exigencias y a la posición geográfica de una ciudad como Milán, en lo que respecta al tamaño y a la arquitectura del edificio propiamente dicho, a los vestíbulos, es imposible no ad-

1. Abreviatura de Apparato Centrale Elettrico. (*N. del T.*)

mitir que nos hallamos ante algo absolutamente fuera de lo común.

Solo juntando varias imágenes de libros de geografía y de historia, apenas deteriorados, y varios aspectos de los monumentos y de las más intensas y salviajes soledades del mundo; solo recordando aquí un templo indio, allá un osario azteca, así como alguna tumba egipcia y un triste blancor romano, podremos formarnos una idea de la fachada. Contando las partes de atrás, de más de cuarenta y dos metros de altura, y de ciento ochenta y cinco de largo, revestida de piedra labrada de Nabresina, en las noches de luna es una especie de montaña de los horrores inútiles, de altar de la decadencia, de faro de la ceguera. Mirándola, se tiene la impresión de tomar el pulso a la vida moderna, al hombre cautivo en el cerco de la civilización industrial, que al final devolverá, treinta años después, un autómatas o un guiñapo.

Tres puertas monumentales, cada una de ellas flanqueada por una doble pareja de columnas, se abren a un cuerpo avanzado que asoma desde el centro del monumento. Dieciocho puertas menores, sobre las cuales dieciocho vidrieras protegidas por cristales y barrotes, se distribuyen en la pared de atrás, a derecha e

izquierda de los tres portales, y contribuyen al aspecto inquietante de la fachada. Se eleva, en el frontón correspondiente a los tres portales, otra construcción, también a medias entre el templo egipcio y la nave ferroviaria, y aquí, igualmente, nueve vidrieras, aparentemente de menor tamaño, tienen rejas.

Aún más atrás y por encima de esta segunda construcción se eleva una tercera, que por un lado tiene el aspecto de una iglesia, y carece de todo tipo de aberturas, solo cubierta por una franja de bajosrelieves, mientras que aquí también el tejado es una marquesina oscura. Con todo esto podría creerse que la serie está terminada: pero resulta que muchos metros por debajo del cuerpo principal se perfila otro, igualmente abstracto, cubierto de bajosrelieves y marquesinas. Surgen, en fin, en sentido paralelo a la longitud de los andenes que salen de detrás de este edificio, los dos cuerpos laterales de los vestíbulos, cada uno de ellos de ciento cincuenta metros de largo por trece de ancho, y entre ellos dos cuerpos, en los que se elevan las gigantescas jorobas de las cinco marquesinas pensadas para la protección de andenes, de vagones y de la multitud viajera, quienes paran en esta primera zona de la estación.

Esto por lo que se refiere al aspecto exterior. Es probable que este no sea solo espantoso y de mal gusto

to, y que si nos limitáramos a mirar esta obra desde fuera, a examinar únicamente desde el exterior esta declaración de los derechos estéticos de principios de siglo, no le daríamos más trascendencia que la que se merecen las cosas inútiles. Pero ¡entren en este monumento! ¡Descubran su vitalidad! ¡Observen las corrientes humanas que fluyen como riachuelos negros por todas partes! Busquen algún tipo de relación entre la retórica, la jerigonza clásica, la plenitud funeraria de esta arquitectura, y los hombres, la multitud de italianos anónimos que todos los días viene aquí, multitud muy distraída y concentrada, y comprobarán que tan refinada demencia no se ha limitado a la falsificación artística, sino que además ha promulgado un manifiesto, con el que el viejo siglo, en vez de cerrar sus puertas a lo nuevo, las ha abierto. Aquí, las negras banderas del bosque han vuelto a ondear sobre la cabeza del hombre; aquí, interminables columnas de hombres desesperados por la ansiedad se mueven sin fin, solo por el sumo bien de esto y de aquello, y por la construcción de obras que emplearán masas de hombres cada vez mayores, que con métodos bien calculados desgarrarán al hombre común, más cada día, hasta el último aliento, en un gesto repetido millones de veces, durante toda una vida, cada vez con más contundencia y rapidez, hasta la total extinción de la per-



sonalidad. Aquí, las téticas mentiras sobre el porvenir del hombre, sobre el trabajo como consecución de derechos y ventajas personales, prueban su ininteligente constancia. Miren esas piedras descomunales, esas paredes tan altas como montañas, esas bóvedas encumbradas como nubes, ese hierro, ese humo, esas lámparas; escuchen las monótonas órdenes que salen de los megáfonos y mandan al gentío que se mueva en tal o cual dirección; observen el movimiento de las manecillas de los relojes, de los doscientos relojes repartidos por toda esta penumbra; fíjense en las filas que hay delante de las taquillas, en los zapatos desgastados, en las maletas rotas; vayan hasta los trenes y busquen detrás de las ventanillas los rostros hundidos de los ancianos y los inclinados de los adultos y de los jóvenes, de todos los adultos y los jóvenes de toda condición social. Su ansiedad, la mirada fija, los labios apretados, esa inmovilidad interior y ese aturdimiento de quien cree correr, pero solamente es arrastrado por algo que está fuera de él, ese algo que es lo único que corre, a un ritmo frenético, aunque sin el menor ruido ni respiración que delate su presencia, nos permitirán durante un instante percibir con exactitud la realidad de nuestro tiempo: merma progresiva de la personalidad, automatismo, fin de la palabra. Grandes y monstruosos ídolos salidos del cerebro del hom-

bre han llenado el cielo y cubierto los horizontes de hierba. Se construye febrilmente, se levantan catedrales a los nuevos dioses: la producción, el beneficio, una felicidad aparente dominan: bajo todo esto reposan la memoria y la bondad del hombre.

El fotógrafo que ha venido conmigo es un buen muchacho de estos pagos, de aspecto modesto y serio, la cara franca, casi infantil, de las poblaciones del norte, en las que la vida parece resbalar como la lluvia por un cristal, sin dejar huella. Sin embargo, mientras observaba fugazmente aquel rostro bondadoso, concentrado en mirar hacia arriba y alrededor, quizá para establecer un primer vínculo entre la cámara y el entorno, tuve la impresión de percibir que aquellos ojos se habían ahondado de improviso, y creía ver en aquella mirada una tristeza, el desconcierto de quien regresa a casa tras una larga ausencia y no reconoce la calle, el jardín, las ventanas, ni ve asomarse los rostros familiares, y en un instante comprende que todo ha cambiado, que sus seres queridos han desaparecido, que ahora la casa es de otros, que la han reformado completamente.

«¿Dónde está Milán?», tenía la impresión de que preguntaban los ojos de aquel lombardo. Era la pri-

mera vez, creo, que se preguntaba eso. Había nacido, vivido y trabajado más de treinta años en esta ciudad, y todo le había parecido siempre llevadero, pocas veces se acordaba de que vivía en Milán. Y ahora, de pronto, como en un viaje, en un recodo del camino, la ciudad ya no estaba; mejor dicho, su rostro bondadoso y noble había adoptado una expresión salvaje, bajo la cual los rasgos amables se habían borrado, se habían perdido. Esta monstruosidad de piedra, de hierro, de humo, que veinticuatro años antes representaba las grandezas y las esperanzas de la capital lombarda, hoy, a la manera de un fuerte reactivo químico, sacaba a la luz solo la decadencia humana, la tristeza, los falsos dioses. Pero reconocerlo sinceramente era del todo imposible, si se quería seguir viviendo. Y el fotógrafo tenía que vivir.

—Creo que convendría comenzar por la Galería de los vagones —me dijo—. Si volvemos esta noche, a eso de las ocho, haremos un buen reportaje.

—¿Por qué a eso de las ocho?

—Salen o llegan trenes importantes. La animación es la adecuada. Las estaciones —explicó— se parecen un poco a las iglesias: pasado el horario de los oficios solemnes, de la mañana o de la noche, están húmedas o tenebrosas, con el aire suave y corrompido de los sepulcros, y con las mismas luces lejanas.

Cada cosa hay que verla en su momento característico  
—sonrió.

—Y en los otros, ¿no?

—No existen esos momentos —dijo.