



El gran libro del Metro de Santiago

La historia colectiva como eje narrativo

THE GREAT BOOK OF METRO DE SANTIAGO. COLLECTIVE HISTORY AS A NARRATIVE AXIS

El artículo recoge el proceso de conceptualización y diseño de un libro compilatorio que recorre la historia de los primeros 40 años del Metro de Santiago. Desatendiendo la habitual perspectiva lineal o cronológica, el proyecto se planteó generar una narrativa circular, sustentada en la diversidad intrínseca del Metro como espacio urbano que transita entre la historia y el futuro, entre lo emocional y lo técnico, entre la memoria profunda y la anécdota miscelánea, en un relato tan visual como textual, que articula una voz "ciudadana" por la que confluyen relatos y visiones personales que capturan esa diversidad.

The article recalls the process of conceptualization and design of a book compiling the history of the first 40 years of Metro de Santiago. Departing from the traditional lineal or chronological perspective, this project was set in generating a circular narrative, supported in Metro's intrinsic diversity as urban space that transits between history and the future, between the emotional and the technical, between profound memory and the miscellaneous anecdote, in a portrait as visual as textual, articulating a "citizen" voice through which personal narratives and visions converge capturing this diversity.

Ciudad _ transporte _ historia _ colectivo _ diversidad _ pop _ cotidiano.
City _ transportation _ history _ collective _ diversity _ pop _ everyday.

Imagen superior: Estación Los Héroes, andén dirección San Pablo, hora punta (12 de enero de 2012).

Foto: Manuel Venegas.

Piedad Rivadeneira

Diseñadora _ Fundadora y Directora del estudio Felicidad.
Designer _ founder and director Felicidad studio.

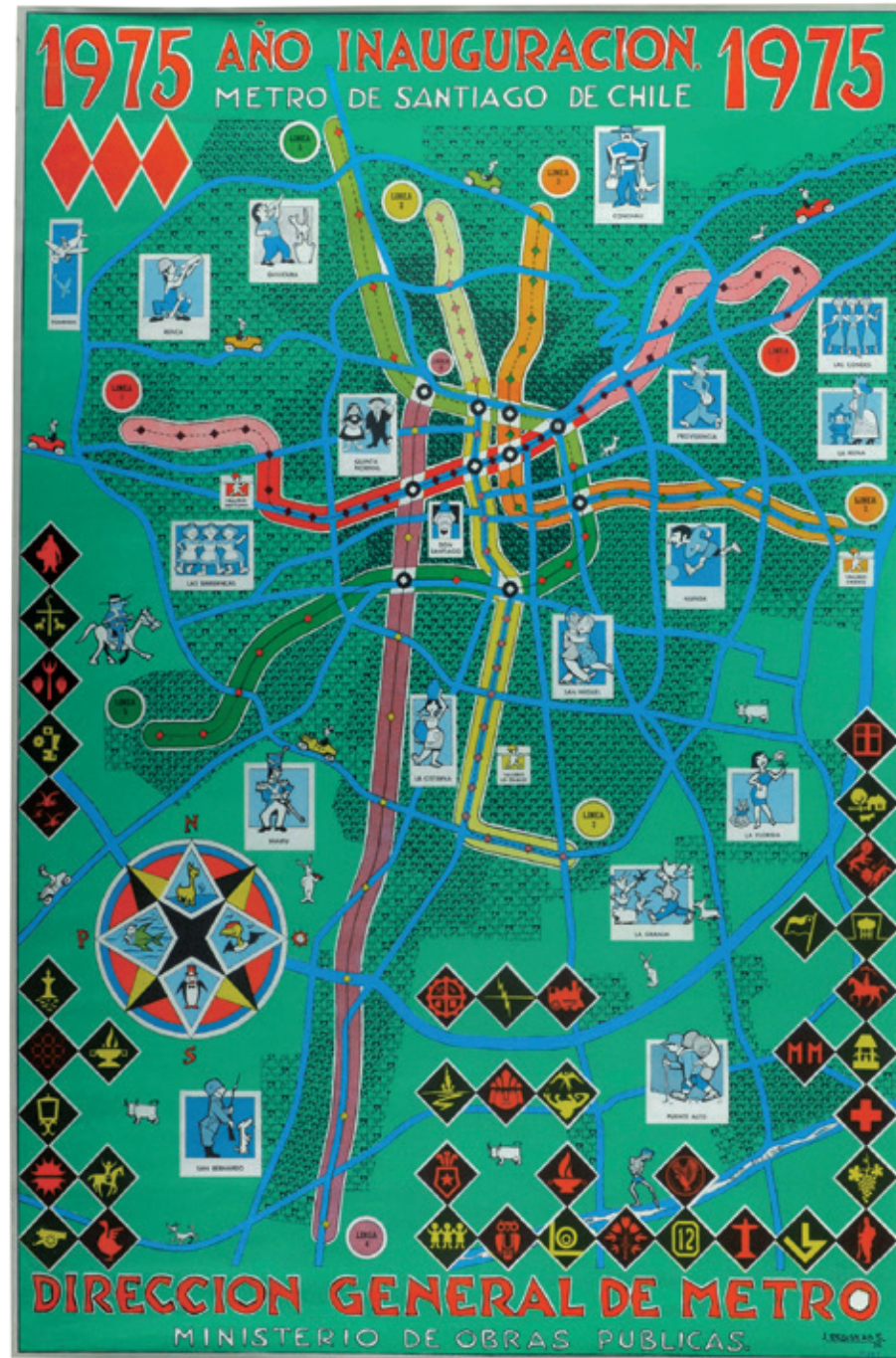
Hernán Díaz

Periodista, Pontificia Universidad Católica de Chile.
Journalist, Pontificia Universidad Católica de Chile.

«El metro acorta distancias. Es un lugar donde se unen, en igualdad de condiciones, la diversidad social, socioeconómica y cultural» (Poduje, 2016).



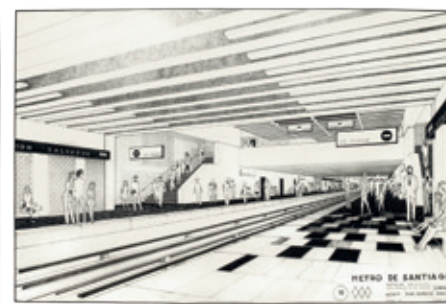
Ilustración: Felipe Ibaceta.



Afiche: J. Escudero S.



Estación U. de Chile. Líneas 1 - 3.



Estación Salvador. Línea 1. Dibujos: J. Escudero S.

La historia del Metro de Santiago no puede ser contada en un libro de un modo secuencial, como si las páginas formaran uno más de los trenes que surcan su trama metálica. No es posible, porque la del Metro es la historia fragmentada de la ciudad en las últimas cuatro o cinco décadas, un cúmulo de experiencias individuales que se integran en la amalgama de cotidianidad colectiva y anónima de los miles de millones de pasajeros que lo han ocupado desde 1975.

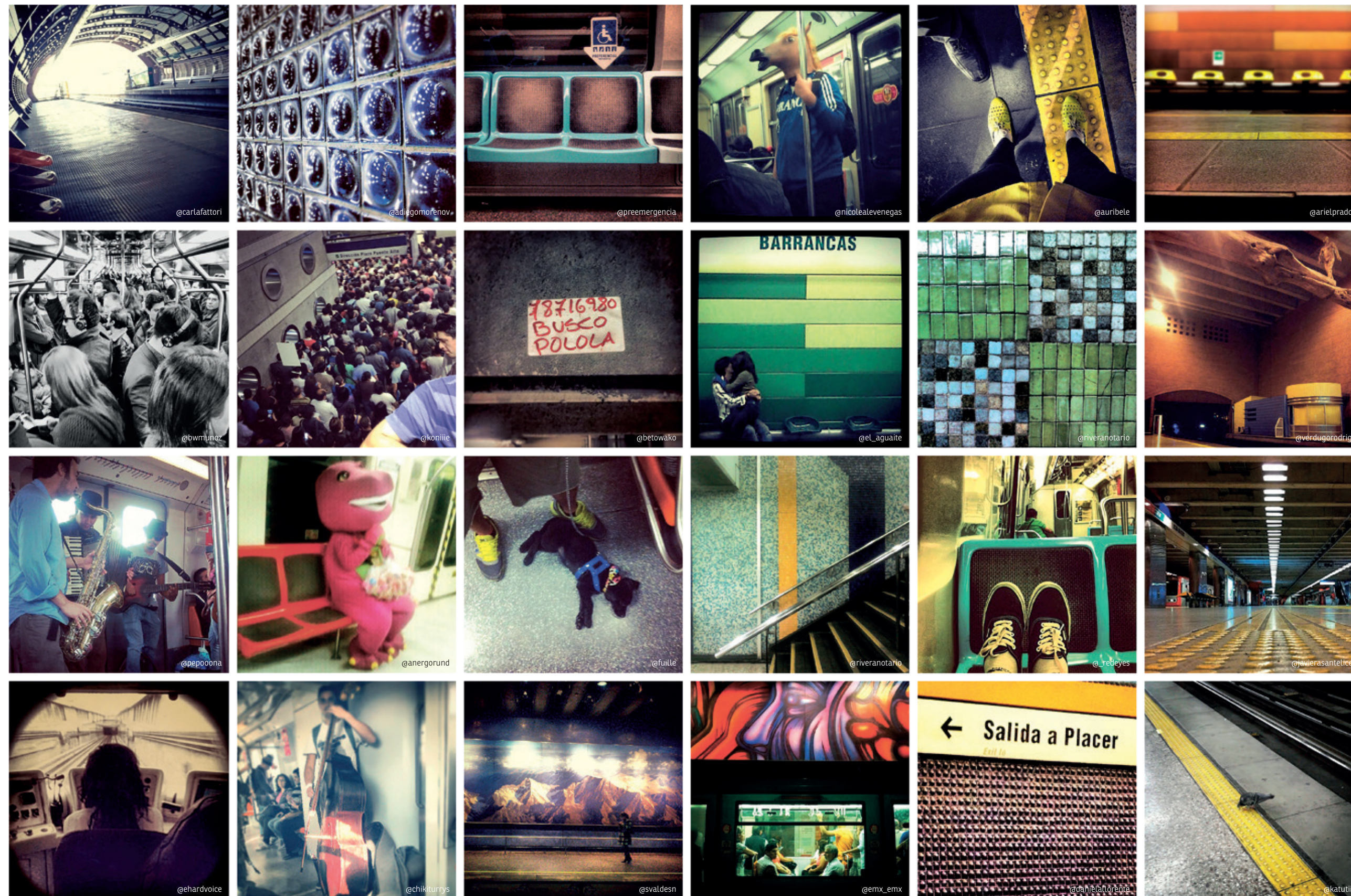
La historia de las instituciones se enlaza inextricablemente con la del colectivo de personas que les dan vida. En pocos casos queda esto mejor expresado que en la historia del Metro de Santiago, carrusel de interacciones, diversidad y vivencias que van forjando parte de la historia personal de quienes lo han hecho parte de su agenda cotidiana.

Columna vertebral de una ciudad inatajable, el Metro representa esa explanada común de ciudadanía que nos hace a todos un poco más iguales, pero que también es fuente de recuerdos imborrables, de descubrimientos y emociones personales, únicas e irrepetibles. El gran libro del Metro de Santiago se propuso llevar esta premisa a un proyecto editorial que lograra capturar en sus contenidos y diseño editorial esa pluralidad.

Columna vertebral de una ciudad inatajable, el Metro representa esa explanada común de ciudadanía que nos hace a todos un poco más iguales, pero que también es fuente de recuerdos imborrables, de descubrimientos y emociones personales, únicas e irrepetibles.



En la red de Metro circulan seis tipos de trenes. Los primeros fueron los NS 74, todavía en uso. Ilustraciones: Max Dalton.



Pocos santiaguinos pasaron por alto la puesta en funcionamiento de la Línea 1 del Metro en 1975. Para la mayoría, la experiencia inicial era de un asombro casi turístico, que crecía al bajar por primera vez a los andenes y descubrir el futurista desenlace de las incómodas excavaciones a tajo abierto que, desde 1969, habían mantenido la Alameda de Santiago seccionada en trincheras. El primer tramo inaugurado corría entre las estaciones San Pablo y Moneda, antes de ser extendido hacia el oriente hasta la actual estación Salvador en 1977. Tres años más tarde alcanzaría hasta la actual estación Escuela Militar.

Desde entonces, los inconfundibles tres rombos de su logo fueron avanzando hacia los cuatro puntos cardinales, democratizando el acceso a la ciudad y simbolizando en ello las diversidades convergentes. Acerca de los rombos, el diseñador e investigador David Maulén relató hace un par de años al diario *La Tercera* una anécdota sobre su significado: creado a fines de los años sesenta en alguna oficina de arquitectura de la entonces Dirección General de Obras Públicas, el logo de los tres rombos rojos unidos por sus vértices buscaba representar la indisoluble interconexión entre la superficie, la circulación sobre la superficie y la circulación subterránea (Reyes, 2012). Mantuvo su diseño original hasta principios de los años noventa y a partir de entonces fue incorporando sucesivas modificaciones al mismo tiempo que se ampliaba la red.

En 2015 se cumplieron los primeros 40 años de operación del Metro y ya no es posible imaginar Santiago sin él, espina dorsal del transporte público urbano y espacio social relevante para los 2,4 millones de pasajeros que moviliza a diario. Para ellos el Metro puede ser bastante más que un simple desplazamiento entre dos puntos en un tiempo programado: puede ser una galería de arte, una biblioteca pública,



Familia de Quilpué en su primera visita al recién inaugurado Metro de Santiago.
Foto: Flavio Pancetti.

un centro comercial, un medio de transporte colectivo no contaminante y el espacio público más seguro dentro de la ciudad. Esta multidimensionalidad fue la clave que articuló este proyecto editorial sin precedente, uno de los primeros en ser coeditado por la dirección de Metro de Santiago desde su creación en 1972.

El llamado original de la empresa estatal era a elaborar un relato de la historia del Metro que se contemplara como el hito de sus cuatro décadas de operación. La convocatoria abierta por su dirección llamaba a recuperar esa historia a través de una obra editorial que pusiera en relieve la contribución del Metro al desarrollo de la ciudad y a la calidad de vida de sus habitantes, entendiendo este rescate y difusión de material histórico-cultural como un aporte a su posicionamiento en tanto símbolo de la ciudad. La propuesta elegida debía asimismo destacar el compromiso permanente de Metro de Santiago con la ciudad y sus habitantes, más allá del

servicio de transporte, como espacio de difusión de proyectos sociales y culturales, obras de arte y espectáculos urbanos.

La investigación desarrollada por la Agencia Felicidad para elaborar su propuesta mostró que el Metro ha llegado a ser mucho más que solo un símbolo de Santiago. El Metro hoy organiza la vida en la ciudad, conectando las comunas más densamente pobladas con la espina dorsal cotidiana que sigue siendo el eje céntrico de Santiago, su comercio y el resto de las actividades económicas concentradas a su alrededor. Es la “columna vertebral” de Santiago, como lo define el urbanista Iván Poduje, entrevistado en las páginas del libro.

Todo esto era lo que sabía el equipo de la Agencia Felicidad al momento de generar el concepto inicial para *El gran libro del Metro de Santiago*, que por entonces aún no tenía su título definitivo. Sin embargo, el grupo de trabajo intuyó que una empresa como Metro no podía soslayar el hecho de que su historia es parte de la vida de las

personas y, por lo tanto, estas debían articular cualquier composición histórica que se abordara.

Por eso la propuesta se jugó por abordar el desafío desde una mirada ciudadana, heterogénea, salpicada de recuerdos y testimonios de personajes de la trastienda que de una u otra forma han concurrido con su propia biografía en esta monumental obra urbana, aportando a la construcción de su historia y, en algunos casos señalados, ininterrumpidamente durante las últimas décadas. Fue así como uno de los primeros objetivos planteados fue identificar las aristas narrativas que se conectarán con las de quienes han ido gestando esa historia, desde sus primeros funcionarios y trabajadores, hasta los millones de pasajeros que hoy se movilizan en él a diario.

Es sabido que desde sus primeros años y por bastante tiempo, el Metro fue percibido como un medio de transporte complementario por la mayoría de los santiaguinos, pues las micros de colores y los colectivos siguieron siendo el medio de transporte público más accesible para llegar al centro de la ciudad. Varias líneas y muchos kilómetros de red mediante, recién a partir de su integración al controvertido sistema de transporte público urbano Transantiago, en 2008, el Metro terminó de alojarse, para bien o para mal, en el inconsciente colectivo ciudadano.

De allí que otro de los objetivos que se planteaban en la propuesta era trascender el tono institucional de los relatos corporativos y acercar la reconstrucción histórica a la ribera de lo cotidiano, del usuario anónimo, del funcionario antiguo, de las emociones personales que despierta el Metro, mediante historias humanas que subjetivaran la narrativa y convirtieran el libro en una fuente de identificación.

Para eso se fragmentó la historia de la institución en un mosaico de miradas ciudadanas, únicas, fuera del canon, que capturan su aporte multidimensional a



Muestra de algunos boletos de metro. boleccionistas.cl



Foto: Marcelo Montecino.

La propuesta se jugó por abordar el desafío desde una mirada ciudadana, heterogénea, salpicada de recuerdos y testimonios de personajes de la trastienda que de una u otra forma han concurrido con su propia biografía en esta monumental obra urbana, aportando a la construcción de su historia y, en algunos casos señalados, ininterrumpidamente durante las últimas décadas.

Había consenso en que las miradas y trazos presentes en el libro debían significar también la metáfora de “universalidad individual”, o “anonimato colectivo” que poco a poco fue emergiendo como sustento de la narrativa.

la ciudad, más allá del traslado de personas. Puesto que el Metro opera como una plataforma de movilidad urbana, el libro podía funcionar como una plataforma social de la historia del Metro de Santiago, una historia que todos podemos contar y se construye como un coro de voces, sobre un tablero que sostiene escenas, rostros y actores que emergen del cotidiano.

En *El gran libro del Metro de Santiago* no hay un relato único, ni una sola voz, sino múltiples entradas y es el lector quien termina de darles sentido contrastando esos retazos con su propia experiencia. De esta forma, de lo institucional, cronológico y oficial, el libro se trasladó al carril de lo personal, lo anecdótico y lo popular; de lo promocional y discursivo, a lo emocional y visual.

Todo esto no implicó que el libro subestimara el valor de la información pura y el correlato “ingenieril” de la historia, ni que dejara fuera datos, estadísticas e hitos relevantes de la historia oficial del Metro de Santiago. Sin embargo, esta dimensión técnica fue incorporada de una forma tal que no se convirtiera en un libro dentro de otro, detectando aquellas “pasiones en primera persona” que abundan entre sus propios funcionarios, así sea un ingeniero, un cajero o la primera mujer conductora. O el desconocido ilustrador encargado de diseñar los iconos de las primeras estaciones.

Es a través de ellos que el libro da a conocer la historia de Metro.

El proceso de diseño

La estructura de contenidos fue elaborada a partir de la evidente constatación inicial: son más de 40 años de historia y hay 200 páginas en blanco, ¿qué es lo que hay que salir a buscar? Historias. Personas. Trenes. Las primeras respuestas fueron sentando la base de una amalgama: el libro debía mostrar personas antes que nada, pero también un período de la sociedad chilena que abarca ya casi dos

generaciones completas. Por supuesto que también se hacía necesario abordar algunos aspectos más técnicos, como los trenes y sus carros, verdaderos iconos estos últimos para aquellos santiaguinos que han hecho del Metro una afición más allá de un simple medio de transporte.

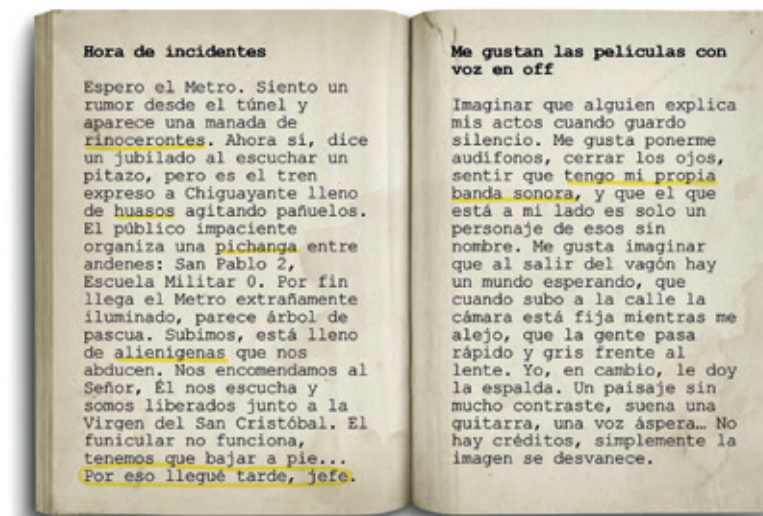
El concepto editorial del libro sugería así una relación espacial flexible entre las páginas y los contenidos, donde distancias, alturas y proporciones no actuaran como una camisa de fuerza, sino que estuvieran al servicio de los recursos visuales como ejes narrativos.

Las infografías e ilustraciones fueron otro aspecto cuidadosamente trabajado, buscando también que la línea gráfica del libro no quedara secuestrada por un mismo estilo. Para ello se encargaron trabajos a una pléyade de diseñadores externos que contribuyeron también con su trabajo a esta lógica de difusión de miradas particulares amalgamadas por el libro en torno a un sentimiento común: el orgullo ciudadano de contar con un medio de transporte que lleva a sus pasajeros mucho más allá de su destino puntual.

Había consenso en que las miradas y trazos presentes en el libro debían significar también la metáfora de “universalidad individual”, o “anonimato colectivo” que poco a poco fue emergiendo como sustento de la narrativa. Para ello fueron convocados los ilustradores chilenos Gabriel Ebensperger, Daniel González, Felipe Ibáñez y Diego Lorenzini, además del argentino Max Dalton, conocido en el mundo de la gráfica por su trabajo con la obra del cineasta independiente Wes Anderson. Dalton fue el encargado de ilustrar los distintos trenes del Metro de Santiago, tarea particularmente delicada que demandó un exhaustivo acopio de información técnica. De igual manera, los recursos infográficos fueron utilizados para condensar información histórica, técnica o institucional que no podía quedar al margen de

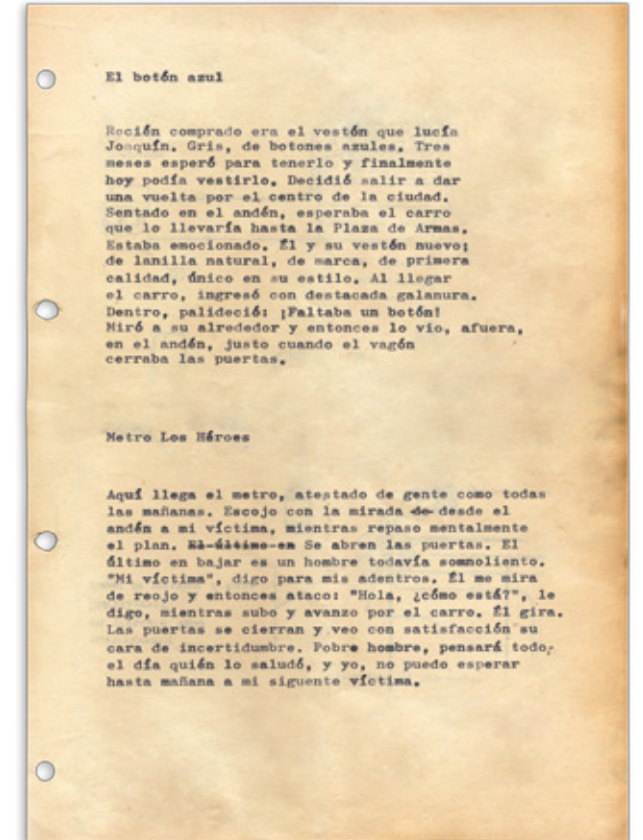


Ilustración: Gabriel Ebensperger.



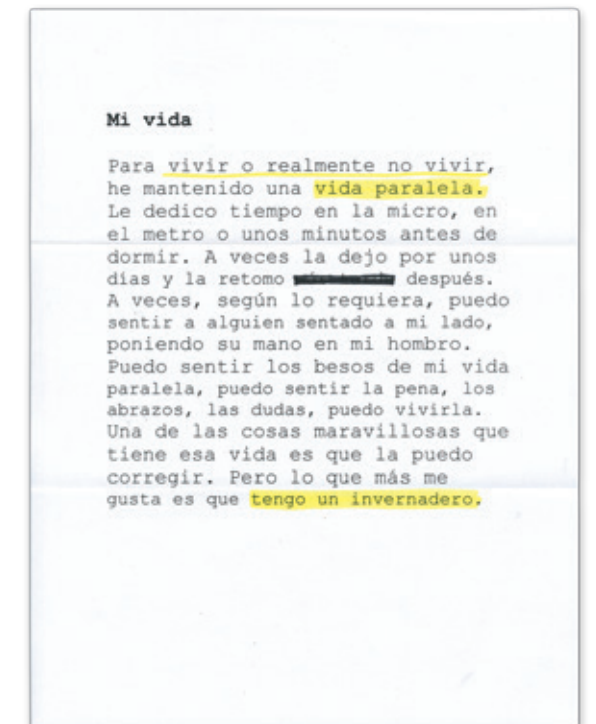
Izquierda: Alfredo Cifuentes, 53 años. Independencia, 2001. Mención Honrosa.

Derecha: Jennifer Navarro, 23 años. Rancagua, 2007. Segundo Lugar.



Arriba: Yaninna Quiroz, 34 años. Santiago, 2001. Mención Honrosa.

Abajo: Michel Montecinos, 23 años. Recoleta, 2001. Mención Honrosa.



Pablo Aguirre, 32 años. Puente Alto, 2011. Mención Honrosa.



“El factor humano” recoge recuerdos y testimonios proporcionados por algunos actores anónimos de la historia humana del Metro, desde matrimonios que se conocieron en sus dependencias hasta la historia de una sesión de fotos protagonizada por el desaparecido músico argentino Gustavo Cerati ...

Foto: Javier Godoy.

la publicación, de un modo que facilitara la entrada al lector no iniciado.

El libro debía tener muchas manos trabajando, como los pasajeros de un vagón de metro, o como el icono de pop urbano en que los años lo fueron convirtiendo. Una cuidadosa prospección y selección de imágenes públicas posteadas en redes sociales, como Instagram, contribuyó en mucho a esto también, articulando microrelatos visuales que tienen su contraparte en una selección de obras destacadas en el concurso anual de microcuentos “Santiago en 100 palabras”.

El tema de la tipografía fue una arista largamente meditada y debatida, siempre en la idea de que el recurso tipográfico debía incorporarse como una componente más de esta visualidad abigarrada y variopinta que define el volumen. Sin embargo, en el camino fue tornándose evidente que frente a tantos recursos disponibles para construir el relato visual de la historia del Metro de Santiago, la tipografía debía cumplir una función casi opuesta a la lógica del diseño y sus contenidos, esto es, actuar como un contrapeso estático, que dotara al libro de cierta sobriedad, más allá del carácter misceláneo, magazinesco si se quiere, de los contenidos. Se optó finalmente por Prumo Banner, una familia tipográfica completa creada por el diseñador portugués Dino dos Santos, cuyo diseño con serif aportó la cuota de solemnidad y permanencia que la conmemoración institucional ameritaba.

Por su parte, el proceso de definición de la paleta de colores comenzó con un minucioso repaso de la paleta empleada por las redes de Metro existentes en las principales ciudades del mundo, en particular en sus sistemas de referencia y señalización. El denominador común es obviamente facilitar el discernimiento a distancia mediante colores primarios y secundarios básicos. En el caso del libro se optó por no recurrir más que parcialmente a

los colores corporativos de Metro de Santiago, ampliando el rango como una manera de reforzar el mensaje de una conmemoración más allá de lo institucional: diversa y ciudadana.

Sobre la materialidad del volumen, el primer impulso en casi todo proyecto de esta naturaleza es pensar en texturas y gramajes que lo hagan imperecedero, expresando al máximo el presupuesto en esa dirección. Sin embargo, la narrativa visual y textual consensuada con los responsables de Metro de Santiago hizo ver que *El gran libro del Metro de Santiago* reunía particularidades que invitaban a revisar este habitual criterio. La nobleza de los materiales elegidos debía estar en armonía con el carácter eminentemente público de la obra, razón por la cual se optó en páginas interiores por un papel sencillo y opaco, que expresara la misma honestidad y coherencia que los testimonios de usuarios recogidos en el propio libro. En el caso de las tapas, esta consistencia con el espíritu del libro se expresó mediante la elección de una encuadernación cosida con tapas “flexi-cover”, cuya densidad intermedia combina duración y flexibilidad en volumen de fácil manejo y costos relativamente menores de impresión.

Universo circular

Más que en capítulos, el volumen está estructurado en cinco grandes “andenes”, cada uno representando un espacio mental colectivo de ese “no lugar” que es también el transporte público. “La obra” aborda en profundidad el enorme desafío técnico que representó para el país la planificación y ejecución del proyecto, a partir de comienzos de la década de 1960. Reproduce además numerosos documentos de archivo, en algunos casos históricos, como el único plano original de la estación San Pablo del que no se borró el nombre inicialmente escogido para ella: estación Violeta Parra. El golpe militar cambió las



Juan Parrochia Beguín
Impulsor y primer director del Metro de Santiago. Premio Nacional de Urbanismo (1996). Este perfil, realizado durante su último año de vida, es un homenaje al arquitecto y urbanista fallecido en febrero de 2016.
Ilustración: Gabriel Ebensperger.



Objetos perdidos en los trenes y las estaciones de Metro.
Foto: Alejandro Olivares.

Con ese fin, los contenidos fueron organizados siguiendo una lógica circular, que ofreciera accesos de lectura en cualquier página, desde todas las secciones.

cosas. Esta sección incluye también una breve historia de los trenes del Metro, el legado de uno de los precursores del “ferrocarril metropolitano” y una completa semblanza de quien es considerado la causa eficiente de que Santiago hoy tenga su Metro: el arquitecto y urbanista Juan Parrochia Beguín (1930-2016), quien además fuera su primer director general.

“El factor humano” recoge recuerdos y testimonios proporcionados por algunos actores anónimos de la historia humana del Metro, desde matrimonios que se conocieron en sus dependencias hasta la historia de una sesión de fotos protagonizada por el desaparecido músico argentino Gustavo Cerati, pasando por una extravagante selección de objetos perdidos y olvidados por los pasajeros. Se reproduce aquí también una selección de historias alusivas al Metro que han sido premiadas en el concurso de microcuentos “Santiago en 100 palabras” y un sinnúmero de posteos fotográficos de las redes sociales que capturan detalles del día en el Metro.

En el capítulo llamado “Bajo tierra”, el libro se interna en las entrañas de la operación del sistema, mientras que en la sección llamada “El museo” se revisa en detalle la dimensión cultural de Metro, no solo desde la nutrida oferta permanente de obras de arte y espectáculos musicales exhibidos en sus estaciones, sino también como espacio cotidiano de lectura, fuente de importantes hallazgos arqueológicos y, en general, como afluente de nuestra memoria colectiva.

El volumen se completa con un último apartado titulado “La ciudad”, que incluye una selección de lugares insospechados en adyacencia a algunas estaciones, una mirada humana al vertiginoso desarrollo que significó la llegada del Metro a la comuna de La Florida y un ensayo fotográfico que, hacia el final del libro, resume de manera contundente la universalidad que define al Metro como espacio urbano.

En el transcurso del proyecto, la mirada del equipo de Felicidad fue contagiando

a los responsables de Metro de Santiago, quienes entendieron que bajo *El gran libro del Metro de Santiago* subyace la declaración de principios de una empresa que trabaja para la ciudad y sus habitantes.

Así entonces, desde la premisa de crear un libro objeto, perdurable, que funcionara como un mosaico de detalles visuales minuciosamente trabajados, el desafío a nivel de diseño era hacer un objeto usable, tocable, gastable, no un libro que quedara petrificado sobre una mesa o guardado en una estantería. Un libro popular en el sentido de la cultura pop, cruzado de miradas e identidades propias, diverso en su grilla, su paleta de colores y su utilización de la tipografía, al mismo tiempo que moderno y con una identidad gráfica que situara al Metro de Santiago como un actor urbano conectado con el presente y la progresión cultural, un libro vanguardista y propositivo.

Con ese fin, los contenidos fueron organizados siguiendo una lógica circular, que ofreciera accesos de lectura en cualquier página, desde todas las secciones. El lector así podría moverse de un capítulo a otro —de una estación a otra— en forma dinámica y discontinua, volviendo a tomar el libro todas las veces que fuere necesario hasta completar su recorrido no lineal.

Esta diversidad no es solo de fuentes e información, sino que también de aproximaciones a su lectura: un poema, una infografía, un testimonio en primera persona, un ensayo visual. Algunos contenidos se suceden página a página, otros cruzan el libro como un eje transversal, incluyendo infografías, ilustraciones y microdatos al pie de las páginas.

El gran libro del Metro de Santiago despliega así una lógica de viaje en el tiempo que circunvala la memoria colectiva, construyendo una narrativa coral que el diseño se encarga de acercar incluso a quien, por improbable que pueda parecer, haya vivido toda su vida en Santiago y nunca haya subido a un carro de la espina dorsal de la ciudad.

DNA

Equipo del proyecto

Dirección editorial

Paula Recart
Piedad Rivadeneira
Rodrigo Frey
Kalu Downey

Desarrollo de contenidos

Carolina Díaz
(memoriacreativa.cl)
Roberto Farías
Sofía del Santo
Pablo Guarda
Greta di Girolamo

Dirección de arte

Piedad Rivadeneira

Diseño

Birgit Lohmann
Maggy Villarroel

Colaboradores

Javier Pinto
Vicente Acuña

Ilustración

Max Dalton
Gabriel Ebensperger
Daniel González
Felipe Ibaceta
Diego Lorenzini

Fotografía

Alejandro Olivares
Cristóbal Olivares

Archivo

María Cristina Adasme

Edición de texto

Andrea Palet

Referencias

Poduje, I. (2016). La columna vertebral de Santiago (entrevista). En Metro de Santiago S. A. *El gran libro del Metro de Santiago*. Santiago: Felicidad.

Reyes, A. (14 de julio de 2012). ¿Qué pasó? *La Tercera*, revista MásDeco.