

**Fuente:** Estudiantes UDLAP

**Fecha:** 10 de marzo de 2020

## El diseño viaja en Metro

**Autor:** Alan Eduardo Castañeda Delgadillo

Una ciudad es el reflejo de años de asentamientos, evolución, revoluciones y expansión desmesurada que se ve desde la superficie y se conserva en las memorias cartográficas que son testigo de cada uno de los cambios que preceden la transformación de una urbe. Cada día hay algo nuevo que observar, un cambio, minúsculo o mayúsculo, que funge como testigo de la ambición de sus pobladores para demostrar el poder que tiene un espacio si se le compara contra los demás. Dichos crecimientos son fruto de décadas, incluso, siglos de transformación que pueden ser fácilmente observados desde la comodidad de un asiento en la superficie al navegar a través de los acervos cartográficos y simulaciones de crecimiento de la urbe en cuestión.

Pero no todo siempre se ha desarrollado a nivel de superficie, algunos de los grandes cambios que ha traído la modernidad a las ciudades es el de crear túneles, asemejándonos los humanos a los animales, como un medio de transporte tanto de personas, como de objetos, recursos o residuos que se ve necesario por razones técnicas, estéticas o funcionales. Claro ejemplo es el de cualquier sistema de drenaje, cualquier instalación eléctrica subterránea, los ríos entubados que después se convertirían en vialidades. Y es, que, se le ha dado a lo subterráneo una connotación negativa, determinando a lo que fluye por dentro de los conductos como materia negativa, carente de estética que es preferible no tener en superficie.

Pero también hay casos en los que túneles en el subsuelo se vuelven la columna de la movilidad en una ciudad, trayendo consigo la idea de una nueva modernidad que prospera (o puede que decaiga) y se vuelve parte esencial de la vida de los moradores de una urbe. Más allá de la movilidad, se vuelven lugares de intercambio económico, cultural y sobre todo, revoluciones *per sé* de la concepción social de distintos conceptos. Ejemplo de dichas revoluciones, tenemos en tanto al diseño al gran trabajo que Beck habría dejado para la posteridad al crear el *tube map* en Londres o la identidad que rige a la Capital de México desde 1969 a cargo de Wyman. En torno a soluciones de movilidad, se tiene como claro ejemplo la amplitud y alcance del sistema de Metro en Nueva York, o la eficiencia y precisión de su análogo en Tokio.

Centrándonos en un contexto nacional, se presenta como joya de la modernidad al Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, de ahora en adelante y como coloquialmente se le conoce: *el Metro*. Que desencadenó una ola de revoluciones nunca imaginadas en una urbe que necesitaría inminentemente del sistema para suplir la demanda de movilidad de la creciente población (misma demanda que hoy en día sería un poco insuficiente a pesar de apoyarse de sistemas secundarios). La revolución de la que menos se habla pero que sin duda dota de integridad e identidad gráfica a México es el diseño.

## ***Iconos de una ciudad***

Con extrañeza, los extranjeros miran los iconos de las coloridas franjas que señalan el nombre de la estación, más que nada, porque es un sistema que curiosamente se emplea únicamente en México, a raíz de la lejana necesidad de otorgar claros y concisos distintivos a cada estación para guiar el camino de los transeúntes de una ciudad bajamente alfabetizada. Es común preguntar por una estación dentro de la misma línea y que el ayudante responda (algunas veces más amable que otras) con la inmediata descripción del ícono que engalana la estación de destino. Esto, porque Lance Wyman (quien diseña también para México 68) decide buscar rasgos característicos de las colonias a las cuales desembocan las salidas de cada una de las primeras paradas del sistema, una caja de manzanas para La Merced (L1), un penacho para Moctezuma (L1), un chapulín para Chapultepec (L1) entre otros 192 ejemplos que adornan estática y activamente la ciudad.

Y es que, como ciudadanos, nos cuesta imaginarnos una Ciudad de México que carezca de dichos símbolos, que se convierten más allá de un medio de comunicación, en un mensaje que dota de carácter iconográfico a los pobladores aledaños a la estación, de recursos gráficos que se transforman con la constante e incansable búsqueda de identidad del morador con su ciudad y trascienden como plantillas para que colectivos los ocupen como protesta, para que personas le encuentren un sentido cómico, una nueva identidad más viral a la estación o, últimamente, como inspiración callejera para crear haikús que reflejan la entrañable conexión de un *chilango* con su *metro*.

Es tan grande el éxito de lo logrado en el Metro que el sistema de representación es copiado en todos los sistemas de transporte masivo (con pocas excepciones) en todo el territorio Mexicano, algunos intentos con mayor éxito en abstraer el concepto de toda una colonia, la historia del nombre y el sentir de la sociedad, que otros sistemas. Ninguno logrará igualar el sentimiento de pertenencia que logró el metro en tanto a diseño se refiere. El metro ha puesto sus túneles a disposición de los trenes naranjas que mueven gente, historias, cultura, orgullo y frustración. Pero mas importante, ha abierto sus túneles para que circulase por ellos la revolución de la iconografía y el diseño en general. El diseño viaja en Metro.

**Acerca del autor:** Alan Eduardo Castañeda Delgadillo, Estudiante de la Licenciatura en Arquitectura, generación 2019 en la Universidad de las Américas Puebla.

**Tags:** Opinión, Transporte, Diseño, Ciudad, Metro, México, Iconografía.