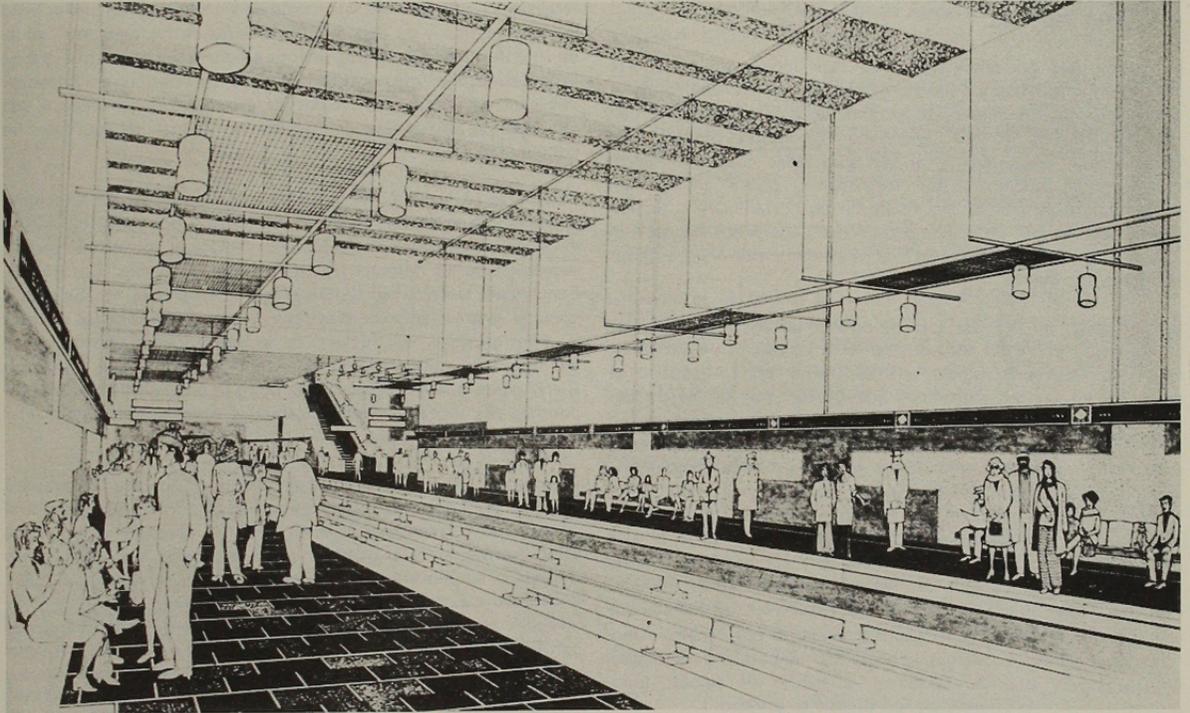


artes plásticas en el METRO



LAS ARTES PLÁSTICAS EN EL METRO

¿Se justifica la presencia de los artistas —pintores, escultores, ceramistas, muralistas— en el enriquecimiento visual de los espacios por los que deberá transitar el futuro pasajero del Metro de Santiago?

Consideremos un instante el carácter que tienen sus estaciones. Tal como lo afirmaran los arquitectos que nos acompañaron en las visitas que realizamos, ellas son lugares de tránsito y no de permanencia; es tan intenso el carácter funcional de éstos recintos que condicionan cualquier programa de participación de las artes plásticas. Han sido construidos para que el usuario ingrese a ellos de la manera más expedita posible y logre un rápido traslado hacia el lugar de su destino. Se ha calculado que la duración del recorrido de la Línea N° 1, con sus 21 estaciones, será aproximadamente de 30 minutos, en cada sentido, lo que da un promedio de casi 2 minutos de permanencia máxima del pasajero en la estación correspondiente.

En estas circunstancias: ¿es posible pretender la ejecución de obras artísticas que solicitan una detenida contemplación? ¿Se puede pensar en la ejecución de obras de contenido temático que abarquen grandes superficies que suponen una permanencia prolongada?

Los espacios que constituyen las estaciones del Metro no se pueden

comparar ni menos identificar con aquellos que favorecen una estadía de larga duración, que invitan a la contemplación o que ofrecen posibilidades de recorrerse en un clima de calma y tranquilidad. Las estaciones no son ni plazas ni museos. Si buscamos un término que englobe su función tendremos que decir que son paraderos y deben responder al imperativo que reclama el usuario: satisfacer su necesidad de contar con un recinto adecuado que le permita trasladarse de un lugar a otro en el menor tiempo posible.

Esta exigencia, fruto de una necesidad imperiosa que ha surgido en la ciudad contemporánea, pareciera no ofrecer cabida en estos recintos, estrictamente funcionales, al trabajo de los artistas y quizás lo único que podría solicitárseles sería un programa decorativo epidérmico, sin mayores pretensiones.

Ahora bien, basta sólo visitar la estación Moneda, cuya construcción ya está prácticamente terminada, para apreciar que se ha incluido en ella un programa decorativo simple y funcional que contribuye a intensificar una atmósfera espacial de agrado sensorial. Pareciera que el problema, desde la perspectiva de las formas visuales, está perfectamente resuelto.

No obstante, la solución no nos parece definitiva y creemos que lo que se ha realizado puede enriquecerse mediante el aporte de las

artes plásticas.

Consideremos al usuario, a aquel ser anónimo que incorporará este medio de transporte a su diario vivir. Todas las tensiones propias del habitante de la ciudad las lleva consigo con mayor o menor intensidad; la febril actividad que se desarrolla en la metrópoli lo va impactando; su trabajo, que realiza, en la mayoría de los casos, encerrado entre las cuatro paredes de una oficina o en el espacio rutinario de una fábrica no hacen más que acentuar esas tensiones. Estos factores negativos que acompañan al hombre de la ciudad no pueden ser descuidados: no es posible renunciar a la búsqueda de efectos positivos que aminoren las preocupaciones, inquietudes y angustias de el futuro pasajero del Metro, porque éste es un hombre que debe ser respetado.

Sin duda que la construcción de este medio de transporte contribuirá eficazmente a superar muchas anomalías: las profundas deficiencias de los medios de locomoción habituales que se han transformado en un mal endémico en nuestra capital serán notablemente atenuadas y tal vez eliminadas cuando el Metro comience a funcionar; por otra parte, traerá consigo un ordenamiento general de la circulación que beneficiará al sufrido peatón santiaguino, sin olvidar otras consecuencias que favorecerán a la totalidad de los habitantes de la ciudad, sean o no usuarios habituales del Metro.

Sin embargo, no se trata sólo de ofrecer un eficiente medio de transporte, incluyendo toda la secuela de beneficios ya indicados, sino que es imprescindible además, evitar que el usuario se convierta en un ser mecánico, que llevado por la inercia del progreso tecnológico, sea conducido únicamente a transformarse en un "eficiente pasajero metropolitano". Un rico orden de valores inmediatos —como los que ofrece el Metro— debe guardar una vinculación intrínseca con los valores mediatos y últimos del ser humano, o de lo contrario, se corre el riesgo de que esos valores inmediatos se constituyan en un fin en sí mismos: no es posible maximizar la función hasta transformarla en el único fin. Vale la pena recordar las palabras del eminente biólogo Julián Huxley: "tenemos que abandonar el sistema basado en el incremento artificial de los deseos del hombre y comenzar por construir uno dirigido a satisfacer cualitativamente las auténticas necesidades humanas. Esto implica abandonar el hábito de valorar todo proyecto del hombre con referencia única a su utilidad".

Es aquí, justamente, donde vislumbramos las fecundas posibilidades del quehacer artístico en relación con las estaciones del Metro. El artista podrá proponer un mundo de imágenes y formas visuales que no sólo signifiquen un impacto sensorial sino que actúen como eficaz terapia para mitigar las angustias y preocupaciones del habitante de la ciudad. Pero su contribución debe ir aún más lejos: si el fin del hacer arquitectónico tiene como meta al hombre, el artista plástico no está ajeno a ese fin y deberá procurar sublimar los recintos, o si se quiere, humanizarlos, para que cuando el hombre se incorpore a ellos no los rechace o se sienta incómodo al percibirlos como algo ajeno a su ser.

Desde esta perspectiva, esencialmente humana, creemos que se justifica ampliamente la presencia de un mundo de imágenes en cuya realización pueden colaborar integradamente pintores, escultores, muralistas, ceramistas, etc. sin omitir, por cierto, el papel que podría desempeñar el afiche publicitario en esta labor de conjunto; éste deberá ser estudiado detenidamente para evitar que entronice su monopolio por un desenfreno publicitario sin límites.

¿Cómo conciliar entonces aquel carácter funcional de las estaciones con estas solicitudes plásticas?

A nuestro juicio la respuesta debe buscarse en la adecuación

armónica: sin traicionar los objetivos y fines específicos que tendrán que cumplir aquellos recintos, las artes plásticas se podrán incorporar sin avasallar la especificidad de los espacios, evitando caer en excesos perniciosos: ni recintos amorfos y masificados ni museos o galerías de arte. Por lo demás, las estaciones que se han construido a pesar de estar bajo tierra son realmente acogedoras por su amplitud e iluminación, lo que favorece enormemente el trabajo artístico que no tendrá que luchar con espacios que aplastan al hombre con su peso y lo aprisionan entre sus muros.

Por eso que el principal problema que tendrán que resolver los artistas será la propia imagen visual que tendrán que proponer: respetando la función de este medio de transporte, la transitoriedad de los recintos y la expedita circulación de los pasajeros, no se verán enfrentados a la tarea de intensificar esos imperativos que ya están suficientemente considerados. Su preocupación será proponer imágenes dinámicas, concebidas de tal manera, que lleguen con facilidad y rapidez a la percepción visual de quienes las contemplan.

Todo esto obliga a ser muy cuidadoso para no caer en soluciones plásticas aparentemente "lógicas", como sería por ejemplo, adecuar el trabajo artístico a contenidos temáticos ofrecidos por la sugerencia de los nombres que tendrán las estaciones: Los Héroes, Baquedano, Universidad Católica, Pedro de Valdivia, etc. Se podría cometer el grave error de desvirtuar la especificidad de los recintos y transformarlos en lugares de conmemoración histórica, en circunstancias que han sido diseñados para fines muy distintos. Ciertamente que las motivaciones podrían provenir de los nombres con que se conocerán e identificarán las estaciones pero sin olvidar su sentido espacial.

Intentando proponer soluciones concretas, parece aconsejable evitar la presencia exclusiva de imágenes y formas visuales con el carácter de permanentes y definitivas. No negamos el indudable valor intrínseco que pueden tener las piezas escultóricas, los murales o las pinturas de gran formato porque más allá del papel decorativo que puedan aportar tienen un valor en sí mismas y al ser ubicadas en distintos lugares de las estaciones se incorporan al patrimonio artístico común, con la enorme ventaja de contar con innumerables espectadores. Pero no creemos que ésta sea la única solución. Existe el riesgo del agotamiento de la obra visual, no porque sea pobre valóricamente, sino por el hecho de que la contemplación, al hacerse habitual, termina siendo rutinaria hasta pasar desapercibida.

Quizás si la construcción en algunas estaciones —las de más intenso tránsito, por ejemplo— de sistemas móviles adosados a los muros sea una solución conveniente; éstos podrían trasladarse e intercambiarse cada cierto tiempo. No olvidemos que el usuario, antes de llegar a su destino, va a recorrer varias estaciones y por otra parte, este medio de transporte le va a negar todo contacto con la naturaleza y con el mundo construido en la superficie. Luego, se le puede ofrecer un mundo nuevo, cambiante, creado por los artistas que reemplace al que ha abandonado mientras se desplaza subterráneamente.

El Metro va a modificar muchos hábitos de vida, atenuará las dificultades casi insubsanables del desplazamiento cotidiano, contribuirá a evitar pérdidas de tiempo irrecuperables y favorecerá el ordenamiento de la ciudad. Pero, eficiencia, orden y rapidez no son más que valores inmediatos que satisfacen limitadas necesidades del hombre. ¿Por qué no enriquecer su vida diaria con algo más permanente y duradero...? En este sentido, el quehacer integrado de las artes plásticas en el Metro capitalino ofrece horizontes de insospechadas proyecciones humanas.

GASPAR GALAZ — MILAN IVELIC