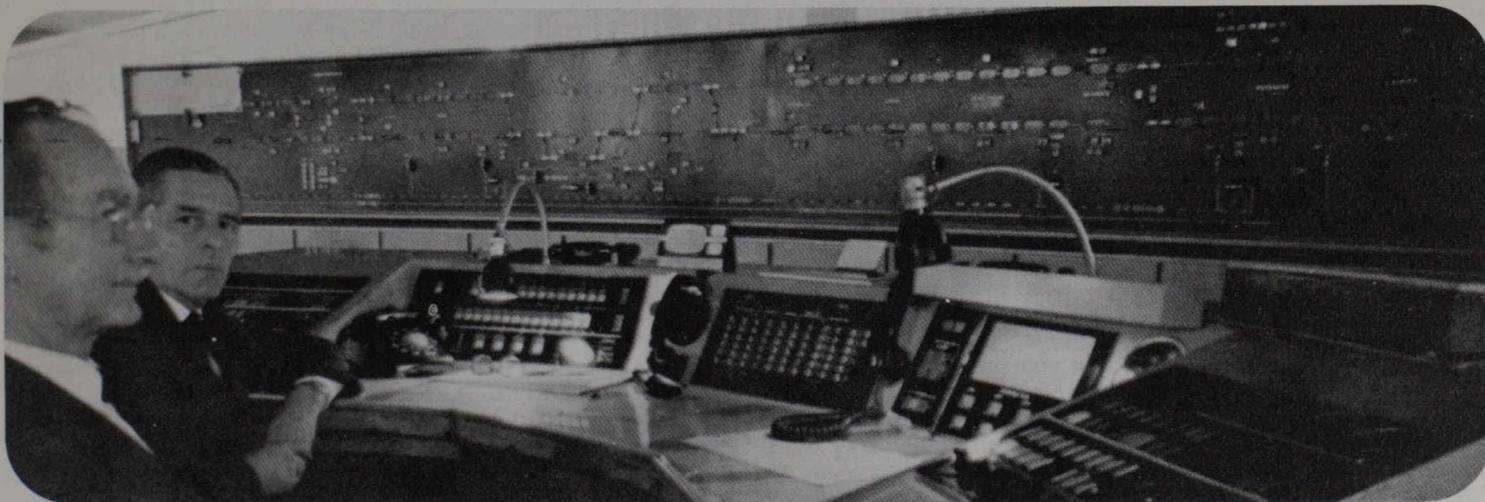


Metro Montreal

La mayoría de las grandes ciudades del mundo han construido trenes subterráneos después de la segunda mitad del siglo o más adelante. Es por eso que el Metro de Montreal tiene ciertas características que le son propias: fue concebido de acuerdo a los progresos más recientes de la ciencia y utilizando al máximo las facilidades de automatización disponibles en su tiempo.

Pero hablar del Metro de Montreal es hablar prácticamente de otra ciudad por debajo de ésta que es la más grande de Canadá. El movimiento en sus espaciosos interiores testifica el pulso de una ciudad que vive. Ejemplo de esto es Place Ville Ste. Marie, un grandioso conjunto comercial comunicado a otros locales por medio de una red de túneles.

Hoy en día, para miles de montrealenses, seguir las señales con una flecha que apunta hacia abajo significa entrar a un



brillante mundo que además de ser eficaz, es bello y cómodo.

Habiendo costado inicialmente 214 millones de dólares, el Metro de Montreal fue inaugurado en octubre de 1966 y ha transportado desde entonces a más de mil millones de pasajeros. En los últimos años, se han añadido nuevas extensiones a las líneas y otras más se proyectan en el futuro próximo.

Técnicamente, el sistema de tránsito subterráneo incorporó lo más nuevo: un sistema de control por computadora, coordinación con la red de autobuses, rieles perfectamente nivelados, alineados y aislados, así como equipo rodante sobre silenciosos neumáticos.

Estéticamente, el Metro de Montreal es también notable. En un principio se designó a un arquitecto o a una firma de arquitectos distinta para el diseño y coordinación de trabajos en cada estación.

Sólo ciertos estándares fueron impuestos a los arquitectos, como son condiciones de luz, puertas exteriores, signos direccionales, gráficos y publicidad. Fuera de estas normas técnicas, cada arquitecto tuvo la libertad de concebir y desarrollar su plan en la selección de colores, materiales e iluminación. Es por eso que cada estación tiene un estilo particular. Algunas estaciones son de líneas simples y colores pálidos, otras son adornadas y de vivos colores. Además, los arquitectos llamaron a conocidos artistas para realizar ciertas obras integradas a la decoración.

Así, el pintor Jean-Paul Mousseau ejecutó grandes círculos en cerámica coloreada para la estación Peel. Marcelle Ferron, pintora y muralista, compuso para la estación Champ-de-Mars tres inmensos vitrales modernistas. Aquí, a ciertas horas del día, la luz coloreada desciende casi sobre el andén.

Sobre todo en las últimas construcciones de la red, se ha intentado traer al interior de las estaciones la luz natural.

En la estación LaSalle, un mural de acero, combinado con una abertura en el techo, sirve de tragaluz y proyecta los rayos en todos los sentidos.

La estación Pie IX conduce a las instalaciones olímpicas y al Jardín Botánico. Aquí se puede ver un gran mural en hormigón realizado por Jordi Bonet que retoma los elementos de los árboles, la naturaleza y el sol.

Con las bancas del Metro se podría organizar una exposición de diseño. Las hay en acrílico transparente, en mosaico azul, en madera y en forma de hongo, o bancas que surgen del pliegue del revestimiento mural.

En el Metro de Montreal, a pesar de la omnipresencia de la computadora que regula todos los desplazamientos del sistema, no se está en un mundo totalmente mecanizado. Cada estación tiene su color y su trayectoria propia para que el pasajero se sienta una persona y no un individuo en medio de un grupo de robots. Esto es construir una ciudad moderna a la dimensión humana.