Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (http://www.coac.arquitectes.cat)

[redacted]

© Jordi Jordana,corresponsal del COAC a Montreal

En un momento de cambios en la movilidad de muchas ciudades e inversiones en proyectos de transporte público en todo el mundo, el pasado 5 de diciembre se daba el pistoletazo de salida para el proceso de licitación de obras por la construcción del túnel de la prolongación de la línea 5 (línea azul) del metro de Montreal. La noticia, con gran eco en los medios de comunicación, venía acompañada de la fecha prevista para completar la prolongación de esta línea de metro: 2029, 41 años después de que se inaugurara el último tramo existente de esta misma línea. Un hito importante para una prolongación esperada desde hace muchos años y que permitirá conectar con cinco nuevas estaciones varios barrios del este de Montreal.

Como indicaba la alcaldesa Valérie Plante el día de la presentación de la noticia, con estas nuevas estaciones se podrá ir a buscar a una nueva clientela que encontrará el metro como una alternativa eficaz al transporte en automóvil privado (muy dominante en esta parte de la ciudad). Pero al mismo tiempo, remarcaba que además de poder acelerar esta transición hacia una movilidad más sostenible y ecológica en el conjunto de la ciudad, la prolongación de la línea azul ofrecería también entornos de vida urbanos completos y reformados.

La llegada de una gran infraestructura de transporte público tiene un efecto estructurador del territorio servido. Desde el ayuntamiento, este proyecto es visto como una oportunidad para dar nueva vida a esta parte de la ciudad y maximizar los beneficios urbanos en estos barrios. Siendo un sector con una débil densidad, la llegada del metro debería permitir densificar en torno a las estaciones con el objetivo de intensificar y diversificar las actividades de estos barrios, apoyadas por una movilidad colectiva y un entorno de calidad. En un entorno actualmente muy mineralizado y con falta de espacios verdes, el proyecto debería permitir enverdecer y mejorar el espacio público en torno a las nuevas infraestructuras del metro, pero también debería suponer una oportunidad para el eje de la calle Jean-Talon, donde se ubicará principalmente esta prolongación del metro. La integración urbana y la calidad de la concepción arquitectónica de las diversas infraestructuras del metro (edificios de las estaciones y otras estructuras auxiliares) debería contribuir a ese éxito global.

Podríamos decir que esta manera de sacar provecho de la llegada del metro es una idea muy actual pero también hay que decir que no es una idea nueva. Desde sus inicios en los años 60, el desarrollo del metro de Montreal ha ido siempre más allá de la simple conexión de varios sitios existentes. Las estaciones de metro se han convertido en verdaderos polos locales de desarrollo urbano. Un ejemplo es la conexión directa de varias estaciones de metro a varios edificios, con el desarrollo del conocido 'Montreal souterrain' como máximo exponente: una red de 30 Km subterráneos que conectan varias estaciones con numerosos edificios y comercios del centro de Montreal. En otros lugares encontramos edificios de estaciones que protegen el acceso al metro de las inclemencias meteorológicas de esta ciudad invernal, pero que a su vez son una extensión del espacio público y se han convertido en lugares de interacción social y cultural y referentes por los barrios dónde se encuentran. El valor arquitectónico y la integración del arte en las estaciones del metro de Montreal han tenido un papel muy importante en este sentido.

Por lo general, las estaciones de la red existente cuentan con grandes volúmenes y hay a menudo un acceso a la luz natural. El lenguaje arquitectónico de las diferentes estaciones ilustra la variedad arquitectónica de Quebec desde los años 60, así como la variedad artística. Así, las estaciones de la red inicial de los años 60 se caracterizan ya por la búsqueda de grandes volúmenes y la presencia de acabados cerámicos con gran variedad cromática. Las estaciones de la primera expansión del metro de los años 70 hacen énfasis en la entrada de la luz natural y las texturas de hormigón visto. La segunda expansión de los años 80, que incluye el tramo existente de la línea azul, es una muestra rica y variada de arquitectura postmoderna propia de esos años. Finalmente, la tercera expansión, a principios de los años 2000, y que llevó el metro de Montreal hasta la isla vecina donde se encuentra la ciudad de Laval, el acento vuelve de nuevo a los grandes espacios y el acceso de la luz natural. A pesar de la arquitectura única de cada estación, cada fase presenta pues unos rasgos propios que permiten este reconocimiento. Para la expansión de la línea azul deberemos esperar todavía un poco para poder definir esta fase porque todavía no hay imágenes públicas para los proyectos.

Desde las primeras estaciones, todas las estaciones cuentan con obras de arte perfectamente integradas y la red de metro se convierte así en una verdadera galería de arte de varios artistas de Quebec. Entre ellos cabe mencionar al artista Jordi Bonet (1932-1979), de origen catalán y establecido en Quebec, con su obra en la estación Pie-IX (estación de metro del estadio olímpico de Montreal) que data del 1976.

Todo esto hace que el metro de Montreal sea considerado como un interés patrimonial de la ciudad de Montreal. Esto es tenido en cuenta a la hora de realizar la rehabilitación de las estaciones existentes o de 'ponerlas al día' con la integración de ascensores y de tecnologías que no existían hace 60 años y que hoy son necesarias. No se trata pues de restauraciones, sino de intervenciones respetuosas con este legado arquitectónico y que tratan de resaltar su valor único. Este valor arquitectónico de las infraestructuras del metro también se considera a la hora de continuar con la expansión del metro de Montreal y cualquier proyecto asociado al metro (estructuras auxiliares, garajes de metro...).

El metro de Montreal ha sido pionero desde hace casi 60 años y sigue siendo un ejemplo de cómo el metro puede ser más que un sistema de transporte para conectar varios puntos de la ciudad, y convertirse en un conjunto de espacios con un valor arquitectónico, urbano, social y económico para la ciudad.

Jordi Jordana, arquitecto. Corresponsal del COAC en Montreal, Canadá. Enero 2023

[1]

Tornar [2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : http://www.coac.arquitectes.cat/es/revista-de-corresponsales-el-valor-arquitect%C3%B3nico-y-urbano-del-metro-de-montreal

Links:
[1] http://www.coac.arquitectes.cat/es/printpdf/printpdf/28826
[2] http://www.coac.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29