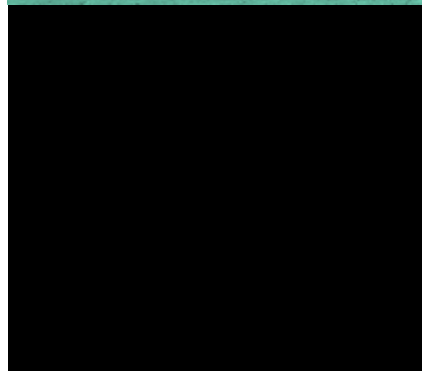






© Jordi Jordana, corresponsal del COAC a Montreal

En un moment de canvis en la mobilitat de moltes ciutats i inversions en projectes de transport públic arreu del món, el passat 5 de desembre es donava el tret de sortida per al procés de licitació d'obres per la construcció del túnel de la prolongació de la línia 5 (línia blava) del metro de Montreal. La notícia, amb gran ressò als mitjans de comunicació, venia acompanyada de la data prevista per completar la prolongació d'aquesta línia de metro : 2029, 41 anys després que s'inaugurés el darrer tram existent d'aquesta mateixa línia. Una fita important per a una prolongació esperada des de fa molts anys i que permetrà connectar amb cinc noves estacions diversos barris de l'est de Montreal.

Com indicava l'alcalde Valérie Plante el dia de la presentació de la notícia, amb aquestes noves estacions es podrà anar a buscar una nova clientela que trobarà el metro com una alternativa eficaç al transport en automòbil privat (molt dominant en aquesta part de la ciutat). Però alhora, remarcava que a més de poder accelerar aquesta transició cap a una mobilitat més sostenible i ecològica al conjunt de la ciutat, la prolongació de la línia blava oferiria també entorns de vida urbans complets i reformats.

L'arribada d'una gran infraestructura de transport públic té un efecte estructurador del territori servit. Des de l'ajuntament, aquest projecte és vist com una oportunitat per donar nova vida a aquesta part de la ciutat i maximitzar els beneficis urbans a aquest barris. Sent un sector amb una feble densitat, l'arribada del metro hauria de permetre densificar al voltant de les estacions amb l'objectiu d'intensificar i diversificar les activitats d'aquests barris, recolzades per una mobilitat col·lectiva i un entorn de qualitat. En un entorn actualment molt mineralitzat i amb manca d'espais verds, el projecte hauria de permetre enverdir i millorar l'espai públic al voltant de les noves infraestructures del metro però també hauria de suposar una oportunitat per l'eix del carrer Jean-Talon, on es situarà principalment aquesta prolongació del metro. La integració urbana i la qualitat de la concepció arquitectònica de les diverses infraestructures del metro (edificis de les estacions i altres estructures auxiliars) hauria de contribuir a aquest èxit global.

Podríem dir que aquesta manera de treure profit de l'arribada del metro és una idea molt d'actualitat però també cal dir que no és una idea nova. Des dels seus inicis als anys 60, el desenvolupament del metro de Montreal ha anat sempre més enllà de la simple connexió de diversos llocs existents. Les estacions de metro han esdevingut veritables pols locals de desenvolupament urbà. Un exemple és la connexió directa de diverses estacions de metro a diversos edificis, amb el desenvolupament del conegut 'Montréal souterrain' com a màxim exponent: una xarxa de 30 Km subterrànies que connecten diverses estacions amb nombrosos edificis i comerços del centre de Montreal. En altres llocs trobem edificis d'estacions que protegeixen l'accés al metro de les inclemències meteorològiques d'aquesta ciutat hivernal, però que alhora són una extensió de l'espai públic i han esdevingut llocs d'interacció social i cultural i referents pels barris on es troben. El valor arquitectònic i la integració de l'art a les estacions del metro de Montreal han tingut un paper molt important en aquest sentit.

Cal remarcar que a l'excepció d'uns quants elements amb un disseny estandarditzat, com les

portes d'accés, les bandes toponímiques i la senyalització en general, el metro de Montreal ofereix una arquitectura molt diversa, on cada estació és única i diferent. Des del principi es va desenvolupar seguint un model d' 'un arquitecte una estació'. Encara avui aquest principi és mantingut i les diferents infraestructures de la nova prolongació del metro han estat atorgats per la Société de Transport de Montréal (STM) a firmes (i consorcis) d'arquitectura diferents i reconegudes del Quebec: Barin - Jodoin Lamarre Pratte, Lemay - Bisson Fortin, ACDF, FABG i STGM.

En general, les estacions de la xarxa existent compten amb grans volums i hi ha sovint un accés a la llum natural. El llenguatge arquitectònic de les diferents estacions il·lustra la varietat arquitectònica del Quebec des dels anys 60, i també la varietat artística. Així, les estacions de la xarxa inicial dels anys 60 es caracteritzen ja per la recerca de grans volums i la presència d'acabats ceràmics amb una gran varietat cromàtica. Les estacions de la primera expansió del metro dels anys 70 fan èmfasi a l'entrada de la llum natural i les textures de formigó vist. La segona expansió dels anys 80, que inclou el tram existent de la línia blava, és una mostra rica i variada d'arquitectura post-moderna pròpia d'aquells anys. Finalment la tercera expansió, al principi dels anys 2000, i que va portar el metro de Montreal fins a l'illa veïna on es troba la ciutat de Laval, l'accent retorna altre cop als grans espais i l'accés de la llum natural. Tot i l'arquitectura única de cada estació, cada fase presenta doncs un trets propis que permeten aquest reconeixement. Per a l'expansió de la línia blava haurem d'esperar encara una mica per poder definir aquesta fase perquè encara no hi ha imatges públiques pels projectes.

Des de les primeres estacions, totes les estacions compten amb obres d'art perfectament integrades i la xarxa de metro esdevé així una veritable galeria d'art de diversos artistes del Quebec. Entre ells cal esmentar l'artista Jordi Bonet (1932-1979), d'origen català i establert al Quebec, amb la seva obra a l'estació Pie-IX (estació de metro de l'estadi olímpic de Montreal) que data del 1976.

Tot plegat fa que el metro de Montreal sigui considerat com un interès patrimonial de la ciutat de Montreal. Això és tingut en compte alhora de fer la rehabilitació de les estacions existents o de 'posar-les al dia' amb la integració d'ascensors i de tecnologies que no existien fa 60 anys i que avui són necessàries. No es tracta doncs de restauracions, sinó d'intervencions respectuoses amb aquest llegat arquitectònic i que miren de ressaltar-ne el seu valor únic. Aquest valor arquitectònic de les infraestructures del metro també és considerat alhora de continuar amb l'expansió del metro de Montreal i qualsevol altre projecte associat al metro (estructures auxiliars, garatges de metro...).

El metro de Montreal ha estat pioner des de fa gairebé 60 anys i continua sent un exemple de com el metro pot ser més que un sistema de transport per connectar diversos punts de la ciutat, i esdevenir un conjunt d'espais amb un valor arquitectònic, urbà, social i econòmic per la ciutat.

Jordi Jordana, arquitecte. Corresponsal del COAC a Montreal, Canadà. Gener 2023



[1]

Tornar

[2]

Links:

[1] <http://arquitectes.eu/ca/printpdf/printpdf/28825>

[2] <http://arquitectes.eu/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>