

Montreal: La Evolución de una Ciudad por medio del Transporte

Por mucho tiempo, la Ciudad de Montreal estuvo dividida en dos por el Boulevard St. Lawrence. Al este se encontraban los barrios más pobres y al oeste los más prósperos.

El clima extremo creaba otra limitación; el tórrido verano abrumaba a la gente; el invierno largo y cruel mantenía a la gente en sus casas; una primavera demasiado corta y un otoño lluvioso ofrecían una pobre oportunidad para una vida urbana activa.

El patrón regular de calles cuadrangulares, tan típico de las ciudades de América del Norte y diseñadas principalmente para automóviles, parecía menospreciar el paraje excepcional de la ciudad: una isla en medio de un gran río, dominada por el gran parque de Mount Royal.

Desde finales del siglo pasado las riberas habían sido dejadas a la industria; vías de ferrocarril, elevadores de granos, muelles de carga y descarga, que acaparaban considerables espacios en tierra y agua.

La vida urbana al estilo europeo no existía. Los lugares públicos, boulevares, cafés y parques ciudadanos eran considerados superfluos.

A fines de la década de los cincuenta, con el advenimiento del Boulevard Dorchester y la construcción extensiva que siguió a la reubicación de la estación del Ferrocarril Nacional Canadiense, se construyó Place Ville Marie en medio de una zona poblada por dos millones de habitantes.

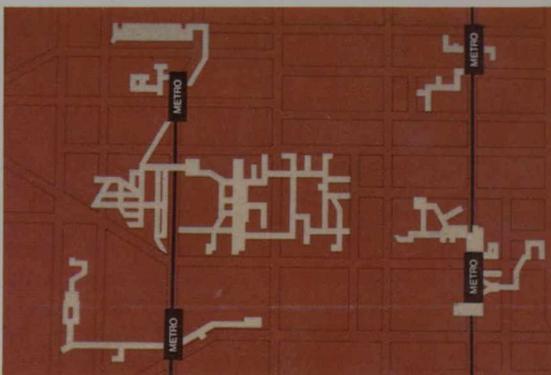
Los montrealenses decidieron entonces construir un sistema de transporte masivo subterráneo de tipo intermedio, con desplazamiento sobre neumáticos.

Se pidió a los diseñadores producir un "diseño humano" tomando en cuenta las dificultades técnicas, relativamente complejas, que implicaba la construcción subterránea. La planeación determinada para un transporte de pasajeros eficiente debía tomar en cuenta numerosos lugares característicos. Cada estación debía tener su propia identidad, respetando las características de su entorno e integrándose al medio ambiente. Los anuncios gráficos, la publicidad, el equipo y mobiliario de los andenes tenían que ser de la mejor calidad posible.

El Metro, que se inauguró simultáneamente con la Expo 67 y con los Juegos Olímpicos de 1976, cambiaría

totalmente el concepto de la isla y le daría a la ciudad un carácter cosmopolita. La construcción del Metro afectó a toda la ciudad, particularmente a ciertos barrios.

Primero, el efecto total: se neutralizaron las limitaciones climatológicas, las peores tormentas invernales no afectaban en lo más mínimo al Metro. Las barreras tradicionales: social, lingüística, geográfica e histórica, se anularon. Gracias a la estación St. Hélène del Metro, por ejemplo, los residentes de Montreal recuperaron el acceso a las islas del río durante la Feria Mundial y subsecuentemente para las exposiciones anuales de El Hombre y su Mundo. Las estaciones de los Juegos Olímpicos, Pie IX y Viau, ofrecieron a la población acceso a los principales eventos deportivos y a las instalaciones, tanto internas como externas.



El parque Angrignon, amplia zona regional, no era frecuentado hasta que se construyó la estación Angrignon. La estación Longueuil hizo posible el desarrollo de la zona residencial que bordea la ribera sur.

La estación Place des Arts eliminó las barreras artísticas y culturales y dio a los teatros y salas de conciertos de Place des Arts un fácil acceso para el público en general. Las estaciones Champ de Mars y Place d'Armes fomentaron el crecimiento del "Viejo Montreal", el Montreal de los desvelados. Finalmente, la estación de transbordo Berni de Montigny originó la construcción espectacular de una universidad en el corazón de la ciudad.

Si la ciudad se transformaba en su conjunto, un fenómeno inesperado, el cual posteriormente se fomentó deliberadamente, se hizo evidente en la zona del centro. Las dos líneas paralelas del Metro, a 750 metros una de la otra, produjeron un nuevo tipo de desarrollo urbano: un sistema subterráneo de corredores para peatones que une las estaciones correspondientes de ambas líneas.

Cuando la gente se refiere al "Montreal Subterráneo" se refiere en realidad a un Montreal protegido por las inclemencias del tiempo. Casi imperceptiblemente, surgió un Montreal de clima moderado en la zona urbana, gracias a los tres ejes de las estaciones del Metro del centro de la ciudad.

