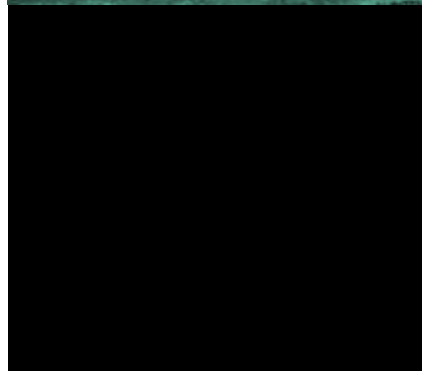






© Montréal Gazette / John Mahoney

En Montreal, un poco como en todas partes, los proyectos de transporte público son siempre el origen de largos debates, muchas críticas y cierta oposición. Además, también son proyectos con presupuestos considerables y a menudo extremadamente politizados, o al menos ese es el caso de esta ciudad.

Desde hace algunos años, un proyecto ocupa gran parte de las noticias quebequenses: el Réseau express métropolitain (REM) o la red expreso-metropolitana de tren ligero. Se trata del desarrollo de una nueva red de transporte metropolitano eléctrico y autónomo que tiene por objetivo dar servicio a barrios que no disponen de metro y en municipios metropolitanos periféricos, entre otros. El proyecto se divide en dos fases (líneas A y B) e incluso hay quien empieza a hablar de una tercera fase. Como es habitual el proyecto levanta mucha controversia entre la clase política, la población y el sector de la ordenación del territorio, sobre todo ahora que se planifica la segunda fase.

La primera fase del REM fue anunciada en 2006 y hoy está en obras. Se trata de un conjunto repartido en 4 tramos y una longitud total de 67 km, formado por algunas vías existentes, 37 km de vías nuevas y 23 estaciones, de las cuales 12 son nuevas. El proyecto cuenta con un presupuesto de 6,3 mil millones de dólares canadienses, en fecha de febrero de 2018 (4,2 mil millones de euros). El REM nació de la fusión de varios proyectos que, desde hacía décadas, estaban en reflexión y que se habían empezado a dibujar en 2008 en el primer y último Plan de transportes de la ciudad de Montreal. Esta fase da servicio a las zonas sur y oeste del área metropolitana y enlaza puntos estratégicos como el aeropuerto.

En diciembre de 2020 el Gobierno de Quebec, juntamente con la ciudad de Montreal y la CDPQ Infra (filial de la Caisse des dépôts et des placements du Québec¹), anunciaron la segunda fase del REM, que lleva el nombre de REM del este. Esta fase se reparte en dos tramos, uno hacia el este y el otro hacia el noreste, tiene una longitud de 32 km y 23 estaciones nuevas. La segunda fase cuenta con un presupuesto de 10 mil millones de dólares canadienses (6,8 mil millones de euros) y está previsto que las obras comiencen en 2023 y finalicen en 2029, aunque ya se empiezan a vislumbrar algunos retrasos.

Montreal, como la mayoría de las ciudades estadounidenses a partir de 1960, se ha desarrollado siguiendo un modelo de dispersión muy consumidor de suelo. Esta realidad hace que el despliegue de una red de transporte colectivo metropolitano eficaz sea muy complejo y extremadamente costoso. Por razones económicas, las soluciones que a menudo se plantean son de tipo aéreo (monorail) o a nivel del suelo, evitando las soluciones enterradas del tipo metro. Además, se privilegia el tren ligero al tranvía por cuestiones de capacidad y velocidad. Pero ¿por qué el REM recibe tantas críticas, sobre todo del sector profesional del urbanismo y de medio ambiente? Varias razones lo explican y a continuación resumo algunas:

- En 2017, el Bureau de audiencias públicas sur l'environnement² (BAPE) denunciaba que la primera fase del REM no respetaba las obligaciones de transparencia en varias cuestiones, como el modelo financiero y el impacto ecológico. También señalaba que la red entraba en competición con el tren de cercanías con el riesgo de robarle usuarios. Además, el REM contaba utilizar unas vías subterráneas existentes por donde actualmente circulan otros trenes, lo que podría poner en peligro futuros proyectos debido a la alta frecuencia de convoyes. Finalmente, el BAPE pedía someter el proyecto de nuevo al test de clima, porque consideraba que los argumentos de reducción de los gases de efecto invernadero no eran suficientemente satisfactorios. Todas estas demandas han sido desafortunadamente y en gran mayoría ignoradas y el proyecto, en construcción desde 2018, sigue adelante y entrará en servicio progresivamente entre 2022 a 2024.

- En pleno año 2021 la segunda fase del REM vuelve a levantar críticas similares en cuanto a la competición con otros medios de transporte público, empezando por el desprecio hacia la Autoridad regional de transporte de Montreal (ARTM). Asimismo, la propuesta presentada pone en peligro el patrimonio urbano y paisajístico del centro-ciudad con una solución de vías elevadas en un viaducto. Algunos errores de integración de la fase 1 hacen temer lo peor para la fase 2, y, a todo esto se añade el hecho de que, el tren ligero prevé pasar por en medio de zonas residenciales y mixtas causando, probablemente, molestias sonoras importantes.

Hoy en día, una gran mayoría está de acuerdo en que el proyecto REM es necesario para conectar barrios periféricos históricamente mal servidos en transporte colectivo, pero mucha gente también está de acuerdo en que este gran proyecto se planifica y se concibe ?en solo?, sin consultar ni informar suficiente a la población. Además, el miedo general de la población es que esta infraestructura aérea cree una cicatriz en la ciudad y en el territorio, como los proyectos de transporte de los años 60, separando y aislando barrios enteros. La presión pública ha provocado que finalmente la CDPQ Infra constituya un comité asesor multidisciplinar compuesto por arquitectos, urbanistas, artistas, historiadores, geógrafos, economistas, entre otros.

Actualmente la ciudad de Montreal está preparando el primer Plan de urbanismo y movilidad (PUM). Hasta ahora existía un Plan de urbanismo (2004) y en paralelo un Plan de transportes (2008), veremos si ahora, finalmente, más allá de las palabras, Montreal conseguirá establecer una visión única que case dos disciplinas durante demasiado tiempo autónomas .

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC en Montreal, Québec, Canadá.
junio 2021

1 Empresa de estado de Quebec, el segundo fondo de pensiones más grande de Canadá.

2 El BAPE es un organismo imparcial del Gobierno de Quebec en el Ministerio del medio ambiente y de la lucha contra los cambios climáticos, al que son sometidos este tipo

proyectos grandes.



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://213.151.109.9/es/revista-de-corresponsales-movilidad-metropolitana-en-montreal-y-el-proyecto-del-rem>

Links:

[1] <http://213.151.109.9/es/printpdf/printpdf/26345>

[2] <http://213.151.109.9/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>