

Corolarios arquitectónicos

Rehabilitación de riberas urbanas en Canadá: Ottawa, Montreal, Toronto¹

ROBERTO GOYCOOLEA PRADO

Departamento de Arquitectura. Universidad de Alcalá.

RESUMEN

La evolución de la economía postindustrial en la segunda mitad del siglo XX provocó el declive de las infraestructuras portuarias tradicionales de las ciudades costeras. En ciertos casos ello degeneró en verdaderos cánceres urbanos; en otros se optó por intervenir, mostrando que si se actúa bien y a tiempo las descomposiciones urbanas no acaban necesariamente en gangrenas. Atendiendo al tema del número de *Quórum*, **Cultura y desarrollo**, el artículo estudia cómo **Montreal**, **Ottawa** y **Toronto**, partiendo de sus respectivas idiosincrasias culturales, han abordado la regeneración de sus riberas con criterios particulares pero igualmente instructivos considerando los resultados obtenidos.

Palabras claves: Regeneración urbana, riberas urbanas, Ciudades portuarias, Canadá, Montreal, Ottawa, Toronto.

DEGRADACIÓN DE LAS RIBERAS URBANAS

A la izquierda de un dibujo de la ribera de Montreal realizado por James Duncan en 1850 vemos la fachada continua de las casas urbanas; al frente el puerto fluvial; al centro un amplio espacio lineal donde estibadores y comerciantes conviven con pescadores, carruajes y ociosos. [Fig. 1] El nombre dado desde su fundación al lugar —*place publique, Commune*— indica su alta valoración social. Medio siglo después el panorama cambia. El puerto ha ganado terreno al San Lorenzo para nuevas instalaciones y un malecón desde el que se pasea viendo la costa pero impide acercarse a ella delimita el área portuaria.

[Fig. 2] Hacia 1950 el crecimiento en extensión y altura del área portuaria y una verja perimetral impiden el paso y visión a la ribera, convirtiendo a la villa y el río en entidades antagónicas.

Con distinta intensidad la ruptura entre costa y núcleos urbanos se transformó en norma en las ciudades portuarias modernas. En todos los casos una organización taylorista del espacio, consistente en separar y simplificar las tareas urbanas para hacerlas más rentable, impulsó la ampliación autónoma de las zonas portuarias y sus infraestructuras. Ante la creciente contaminación estética y ambiental que ello generaba, las ciudades portuarias tendieron a desarrollarse desdeñando su condición costera, pese a tener en ella su razón de ser y a menudo cualidades paisajísticas extraordinarias.

Dos fenómenos económicos y uno social propios de las últimas décadas del siglo XX permitieron revertir la situación: (a) Inadecuación de las infraestructuras portuarias tradicionales ante los nuevos sistemas de producción y transporte y las opciones de las compañías a *deslocalizarse* antes que transformarse. (b) Un creciente malestar ciudadano ante unas metrópolis cada vez más inhabitables por su fragmentación funcional, monotonía espacial, desarraigo y contaminaciones de todo tipo.

Las ciudades portuarias se encontraron así con amplios terrenos costeros obsoletos y una demanda social de mejores espacios públicos. Para resolver estos problemas y aspiraciones, oponiéndose a la obsesiva preocupación del *Urbanismo moderno* por la eficiencia funcional y económica, comienzan a formularse en la década de 1980 diversas estrategias urbanísticas «que dan prioridad al desarrollo de la calidad de vida, los equipamientos educativos, la cultura, el ocio y la propia imagen de la ciudad».² El cambio ha sido positivo para quienes lo han asumido. En nuestro caso, gracias a una adecuada gestión de estos intangibles culturales y a una planificación social y económicamente sensata, Montreal, Toronto y Ottawa pueden vanagloriarse de ser hoy más habitables de lo que eran.

MONTREAL

Como comentamos, la industrialización costera terminó por suprimir la fructífera relación de Montreal con su río. La ruptura se

justificaba invocando sus beneficios económicos. Pero llegó un momento en que los nocivos efectos sociales y ambientales de esta zona contigua al casco histórico dejaron de considerarse justificables.

La primera oportunidad para abordar el problema la tuvo Montreal en la EXPO'67. A la isla Notre-Dame se sumó la de Sainte-Hélène, construida con los escombros de las excavaciones del Metro. En ellas se estableció la Exposición Universal, destinada hoy al esparcimiento público. Pese a los beneficios sociales de estos equipamientos, la restitución de la relación ciudad-río se inició sólo dos décadas después, cuando basado en un *Plan Director* para tres lustros (1988-2002) Montreal inicia diversas obras que han tenido en el rescate patrimonial y configuración de espacios urbanos de calidad su fundamento, y donde la rehabilitación del *Vieux-Port* se alza como operación emblemática. Los criterios proyectuales dejan clara su orientación: destinar el antiguo puerto a equipamientos y actividades públicas y vincularlo con la ciudad histórica para aumentar las oportunidades de interacción social.³

El tratamiento de los tres kilómetros costeros del *Vieux-Port* comenzó por eliminar la valla perimetral y las naves industriales sin valor arquitectónico. Luego, manteniendo el trazado portuario, el lugar se trató con diseños adecuados a los distintos contextos, intentando configurar una variada oferta de actividades públicas exteriores. Se acondicionaron áreas para el deporte, estancia familiar y deambular pausado, así como sectores para exposiciones y eventos culturales temporales; sin olvidar la puesta en valor de restos arqueológicos y creación de privilegiadas atalayas aprovechando las antiguas torres portuarias.

Esencial fue también dotar la zona de instalaciones culturales y turísticas. Al momento de construirlas, apartándose de las tendencias europeas dominantes, no se optó por emplear la arquitectura pública como emblema político si no por la racionalidad morfológica. Entre las recuperaciones patrimoniales destacan el Quai King-Edwad y el Centre iSci (Gauthier-Lestage, 2000) y la reapertura deportiva del Canal-de-Lachine, con algunas exclusas rehabilitadas para restaurantes y museos de sitio. Los nuevos edificios se distinguen por una austeridad formal y funcional, conjugada con sugestivas referencias al pasado industrial del lugar, sobresaliendo el Pavillon Jacques-Cartier, con una innovadora estructura tensada, y la Promenade des bouti-

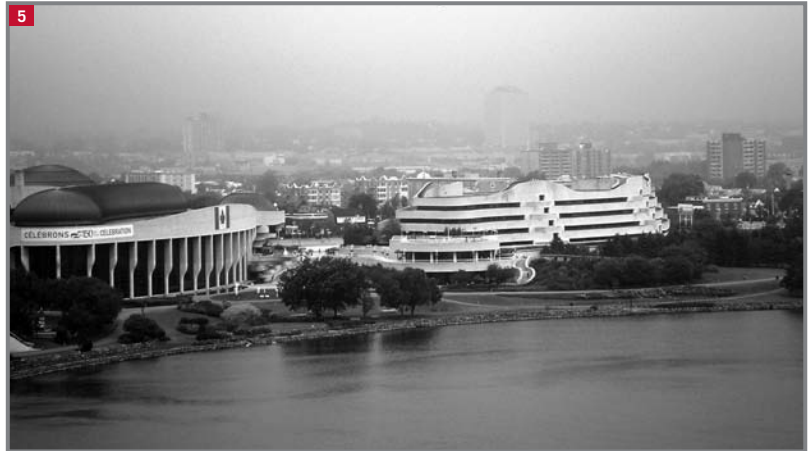
ques, atractivo uso comercial de contenedores navieros. (Cardinal-Rose, 1992)

Sumado a lo anterior, gran parte del éxito de la nueva ribera ha radicado en el modo en que el *Programa de planificación y gestión de espacios libres* (1987) logró dar una dimensión metropolitana a la zona actuando en dos direcciones: (a) Vincular la recuperación portuaria con la rehabilitación del centro histórico mediante la valorización de las plazas adyacentes y complementando la oferta del puerto rehabilitado con equipamientos culturales, comerciales y turísticos, además de oficinas y viviendas, tanto en edificios rehabilitados como nuevos. (b) Comunicar el nuevo parque ribereño con los comunales mediante una extensa red de paseos y ciclovías.⁴

Los millones visitantes del *Vieux-Port* confirman a las autoridades el éxito del proyecto. Pero sobre los datos cuantitativos, lo primordial es que vecinos y turistas acuden hoy a la recuperada ribera urbana porque es una sorprendente experiencia vital por sus variadas actividades como por el uso desenfadado de un espacio público bien equipado y de excepcional calidad paisajística. [Fig. 3]

OTTAWA

Pese a ser Canadá una federación no posee ningún Distrito Federal que albergue una ciudad capital, como México o Australia. Ottawa pertenece a la provincia de Ontario, aunque su área metropolitana incluye también la Ville de Gatineau y la región de Outaouais ubicadas en el lado quebéquense del río Ottawa. En la relación histórica de la metrópolis con la ribera, más bien con sus riberas, aparecen dos situaciones opuestas provenientes de la dualidad capital-ciudad, o sea de la necesidad de aglutinar la representación simbólica del poder con el dinamismo inherente a las metrópolis contemporáneas: (a) En área central las riberas del río Ottawa y canales que en él desembocan se han utilizado para lograr imponentes implantaciones simbólicas de edificios gubernamentales y equipamientos públicos; espléndidos escenarios donde arquitectura y naturaleza realzan las instituciones que albergan. Tal es la fuerza de estas panorámicas que la imagen emblemática del Parlamento neogótico no es su fachada representativa si no la Biblioteca posterior, magníficamente enmarcada por el río. [Fig. 4] (b) El resto de la costa, especialmente la margen quebéquense, fue ocu-



pada por industrias que al expandirse terminaron por cortar toda relación visual y funcional con el mismo, a la par que contaminar estética y físicamente el paisaje.

A fines del siglo XX el río Ottawa presentaba así una ribera degradada por la contaminación industrial y otra monopolizada en términos simbólicos pero sin influencia en la vida cotidiana. Aunque en la capital no hubo una demanda social equiparable a las de Montreal y Toronto solicitando la recuperación ribereña, las expectativas depositadas por estas ciudades en sus respectivos proyectos indujeron a las autoridades a intervenir en el río capitalino. El ideario del proyecto, recogido en el *Municipal Development Strategy*, fue en esencia similar al de Montreal. Sin embargo los medios utilizados y resultados obtenidos fueron distintos por el peso de las respectivas idiosincrasias culturales. Frente a la raigambre francesa de un urbanismo centrado en la configuración del espacio público de Montreal, la tradición administrativa de la capital inspiró una recuperación más «institucional», donde prima la función representativa. Dos fueron las intervenciones básicas del proyecto:

a. Sustituir las industrias obsoletas por grandes equipamientos culturales, especialmente museos de gran calidad arquitectónica: Galería Nacional (Safdí, 1988), Civilización (Cardinal, 1989) y el más reciente de la Guerra (Moriyama, 2005). [Fig. 5] El éxito de público y mediático de estas obras —que logran conjugar funciones simbólicas y museísticas con una adecuada integración de las riberas a

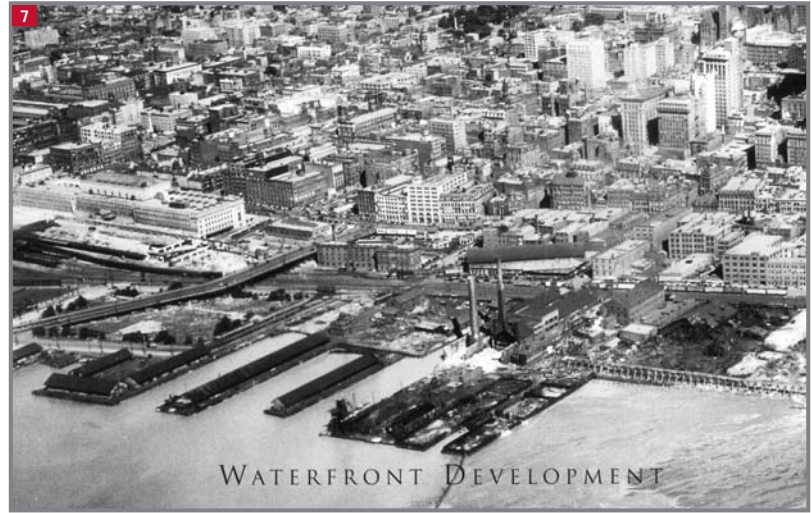
los itinerarios urbanos— confirma, en palabras de Zaha Hadid, que «en los últimos años, la arquitectura ha recuperado [frente a la industria e infraestructuras] su papel como símbolo del progreso de una ciudad». ⁵

b. Desarrollar un sistema de parques costeros que proporcionase «un espacio público accesible e innovador, adecuado para resolver las necesidades de los habitantes e incrementar las oportunidades de ocio y encuentro» (*Primary Plan for the Central Area*). Se comunicaron así los parques existentes mediante senderos y ciclovías verdes y abrieron otros que completaran las interconexiones. Ello ha configurado una ribera urbana cuya extensión y belleza son propios de Canadá: sólo el *Gatineau Park*, con sus impresionantes transformaciones cromáticas estacionales, tiene 35.600 hectáreas. Entre los nuevos parques sobresalen por la calidad de los espacios y vistas generadas, el construido bajo la *Colina del Parlamento* [Fig. 4] y la recuperación de la naturaleza y arquitectura de la época colonizadora en *Victoria Island*. [Fig. 6]

TORONTO

La espectacular ubicación de la ciudad fundada en la margen norte del lago Ontario fue desapareciendo por la transformación de la ribera en una inmensa *ciudad industrial*. Los movimientos de tierra realizados desde fines del siglo XIX para albergar estas instalacio-





nes fueron de tal magnitud que cuesta reconocer hoy la topografía original.

Pero la mutación no fue sólo geográfica. Como en otras ciudades portuarias, las instalaciones costeras generaron ambientes cada vez más deslucidos y contaminados. Una lacónica valoración del lugar de un joven E. Hemingway en 1923 basta para figurárselos: «*No puede haber nada peor. No se puede imaginar. No lo voy a describir*». [Fig. 7] A medida que la industria costera creció, las críticas aumentaron. Tuvieron en el libro *Toronto, no mean city* de Eric Arthur (1966) su hito más significativo. Recogiendo un sentir común, el autor centraba sus ataques en los negativos efectos sociales de la contaminación, atascos, tensiones y demás patologías metropolitanas, y en la anomia de una ciudad in-significante, concebida como sucesión de zonas funcionalmente segregadas comunicadas por impersonales redes de infraestructuras.

Estos problemas y críticas fueron asumidos por las autoridades en el proyecto *City Plan '91*, centrado en mejorar la calidad del espacio habitable incidiendo, entre otras iniciativas, en la recuperación costera integral. Puesto que las estrategias de gestión son preformativas, aunque el ideario no era distinto al de Montreal y Ottawa, al otorgar a la iniciativa privada la concreción de los planes de desarrollo municipales, Toronto ha dado un sello particular a las intervenciones ribereñas.

Muchas fueron las propuestas presentadas por distintos estamentos sociales para responder a la iniciativa municipal de revitalización costera. Independiente de su calidad y ambición, todas se encontraron con una constante histórica que políticos y urbanistas tienden a olvidar cuando promueven los grandes proyectos que tanto aprecian: las obras e infraestructuras urbanas condicionan a la vida ciudadana por periodos que superan con creces a los de sus promotores. En Toronto, el apoyo dado a una expansión desmesurada de las industrias e infraestructuras costeras está cercenando los actuales intentos de recuperar la ribera. En efecto, al no poder eliminarse las enormes redes de transporte que lo separan del núcleo urbano, el proyecto costero, con independencia de sus ventajas socioeconómicas, se está configurando como área independiente. La disociación es palpable. El lago no forma parte de los itinerarios urbanos habituales. A él hay que ir siguiendo un recorrido agresivo para el peatón y complejo para el conductor. [Fig. 8]

En términos administrativos la recuperación de la amplia ribera torontina recayó en el *Waterfront Project*. Su principal estrategia fue dividir la costa en unidades coherentes y abordarlas según sus circunstancias espaciales e históricas:

Ontario Place. El primer intento importante para restablecer un uso social de la costa sigue el espíritu de la Expo'67 de Montreal. También sobre una isla artificial construida a pocos kilómetros del centro se inauguró en 1971 el Ontario Place. Un gran enclave recreativo con Auditorio, Centro de Ciencia y Tecnología, marina y diversas atracciones familiares, incluyendo un parque acuático y el primer teatro IMAX™ permanente. En su ubicación se consideró que complementaría las instalaciones de la *Canadian National Exhibition*, un vasto complejo ferial alberga que desde 1879 ferias y exposiciones temporales de notoria repercusión pública situado cruzando la autopista. Pero la oportuna iniciativa de conectar ambos recintos para constituir un gran foco económico y cultural no se ha logrado por una comunicación insuficiente: una desangelada pasarela peatonal sobre la autopista o un recorrido kilométrico para atravesarla en automóvil.

Waterfront parks systems. Desarrollo de una red de parques costeros destinados a conectar instalaciones y núcleos urbanos ribereños. Por objetivos y dimensiones la iniciativa es ambiciosa y su gestión instructiva para situaciones similares. Con un diseño pragmático, el tra-



tamiento paisajístico se adapta a las particularidades de cada zona. En ocasiones el sistema consiste en una sucesión de amplias extensiones arboladas, áreas deportivas, playas y/o reservas ecológicas; en otras, en estrechas sendas paralelas a las autopistas. Pero lo realmente innovador del proyecto es la coordinación intermunicipal habida para concebir y gestionar el sistema. Paradigma de lo que esta puesta en común de recursos puede hacer es el Waterfront Trail; circuito peatonal y ciclista de más de 750 kilómetros que está potenciando la ribera del Ontario al vincular social y económicamente comunidades y enclaves naturales.

Confirmando una regla actual de conducta urbana, según la cual cuanto más privilegiado es el ciudadano menos tiempo pasa en el espacio público, los parques de Toronto lo utilizan mayoritariamente quienes no tienen acceso a viviendas ajardinadas y los inmigrantes, con tradiciones más gregarias. Pese a esta singularidad socioeconómica, el sistema de parques cumple con creces su cometido de ámbito de recreo y convivencia. Es más, ir a uno de ellos ejemplifica lo mejor que puede dar la ciudad a sus habitantes. En un entorno natural privilegiado conviven familias, amigos y amantes de diferentes razas y costumbres, que con sus lenguajes, músicas, olores y actividades dan al espacio una dimensión cultural excepcional.

Harbourfront centre. Localizado frente al centro histórico en los terrenos del antiguo puerto es el eje de la recuperación ribereña. El proyecto consistió en dismantelar el tejido industrial para construir equipamientos institucionales y abrir nuevos espacios públicos. Apoyada en una arquitectura que como dice el crítico Andrew Gruft busca la «sustancia sobre el espectáculo», la oferta lúdico-cultural es heterogénea. Incluye de kioscos para comida rápida a restaurantes exclusivos; tiendas de recuerdos a pequeños supermercados étnicos; alquiler de kayak a cruceros en veleros históricos; saltimbanquis y conciertos gratuitos a danza y teatro contemporánea en la vieja central eléctrica rehabilitada en innovador espacio escénico. El atractivo barullo que el conjunto de oportunidades culturales genera ha convertido la ribera en uno de los pocos sitios de Toronto donde ciudadanos y turistas comparten cotidianamente tiempo, espacio y actividades.

Desarrollo inmobiliario. El *Plan Director* contemplaba la inversión privada ribereña en dos áreas: reconversión de los edificios industriales significativos en viviendas experimentales con el fin de mantener la memoria histórica portuaria y construcción de altas torres de apartamentos que aumentarían la densidad habitacional de la zona. Sin desconocer los beneficios de la iniciativa para la vida y economía del lugar, son tantas las torres costeras que están configurando una nueva ciudad frente a la histórica. El impacto no es desdeñable. Además de cambiar la silueta urbana y constreñir el espacio público costero, estos edificios han privatizado el paisaje al eliminar las vistas del lago que se tenían desde el centro urbano. Sin duda, la deseable incorporación de viviendas en la ribera hubiese requerido una planificación paisajística que considerase el hecho urbano como totalidad. En realidad el *Plan Director* preveía esta situación. Pero como ha ocurrido en tantos lugares, la especulación ganó la partida a la planificación. [Fig. 9]

CULTURA Y DESARROLLO URBANO

Para concluir cabría destacar tres aspectos generales de lo aquí expuesto:

a. Los problemas relacionados con el espacio habitable, o sea con el urbanismo y la arquitectura, no tienen soluciones unívocas al depender de las condiciones y recursos que los definen. Por ello, aunque las ciudades estudiadas abordaron simultáneamente proyectos similares los resultados han sido específicos. Resulta importante constatar que



las diferencias no provienen tanto de los instrumentos de gestión ni de los recursos empleados sino de algo tan intangible como la cultura urbana; es decir, del modo en que los habitantes entienden y viven sus ciudades. Ha sido la idiosincrasia comunal de Montreal, institucional de Ottawa y liberal de Toronto las que han particularizado los respectivos proyectos. Señalando nuevamente que la ciudad no es una máquina con partes y funciones orientadas a fines predefinidos, si no la más clara manifestación de lo que una sociedad es y ha sido, como del modo en que se imagina en el futuro.

b. Por los múltiples factores que intervienen en los proyectos urbanos no es fácil valorarlos. Sin embargo, podemos considerar que una forma de configurar el espacio urbano es preferible a otra en la medida que permite integrar mayor pluralidad de diferencias y ofrece mayor número de posibilidades al desarrollo individual y colectivo. En este sentido, es indudable que los proyectos estudiados, pese a sus diferencias y aspectos perfectibles, han resultado beneficiosos para la ciudad y sus habitantes gracias a las múltiples nuevas oportunidades sociales y culturales que las respectivas recuperaciones ribereñas ofrecen.

c. Frente a lo que según Aristóteles ocurre en la naturaleza, las ciudades crecen y reforman por impulsos. Éstos pueden tener distintas

causas, pero siempre dependen de una voluntad política apoyada o requerida por la ciudadanía para actuar en una orientación determinada. Que al final las decisiones tomadas sean o no provechosas es otro problema. Lo importante es que sin voluntad política no hay urbanismo. En nuestro caso, la forma en que se resolvió la degradación de las zonas portuarias proviene del modo en que políticos y urbanistas asumieron los nuevos comportamientos y aspiraciones de una sociedad postindustrial más preocupada que hace unas décadas por la ecología y la calidad de vida. Desde esta perspectiva, los favorables resultados ambientales y sociales obtenidos en Montreal, Ottawa y Toronto en la recuperación de sus riberas muestran que **cultura y desarrollo** no son incompatibles; que una adecuada política urbana permite mejorar el espacio habitable sin que la ciudad pierda dinamismo social ni expectativas económicas. Al contrario.

NOTAS

1. Investigación realizada con el apoyo de la Beca de Investigación en Estudios Canadienses para Profesores Universitarios, Gobierno de Canadá, Embajada en Madrid.

2. Ascher, François; *Los nuevos principios del urbanismo*; Alianza, Madrid, 2004, p. 48

3. Sainte-Marie, Pierre; «Le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal»; en *Colloque ACFAS 2005*, Université du Québec, 2005.

4. Manzagol & Bryant (dir.), *Montréal 2001: visages et défis d'une métropole*, Université de Montréal, 2001, p. 299.

5. El País Semanal, Madrid, 08/06/03.