



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

*Patrimonio urbano y centro
moderno de Montreal:
un caso norte-americano relevante*

Sylvain García

ADVERTIMENT La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del repositori institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) i el repositori cooperatiu TDX (<http://www.tdx.cat/>) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual **únicament per a usos privats** emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei UPCommons o TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a UPCommons (*framing*). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del repositorio institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) y el repositorio cooperativo TDR (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=es>) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual **únicamente para usos privados enmarcados** en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio UPCommons No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a UPCommons (*framing*). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the institutional repository UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) and the cooperative repository TDX (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=en>) has been authorized by the titular of the intellectual property rights **only for private uses** placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading nor availability from a site foreign to the UPCommons service. Introducing its content in a window or frame foreign to the UPCommons service is not authorized (*framing*). These rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

TESIS DOCTORAL

PATRIMONIO URBANO Y CENTRO MODERNO DE MONTREAL

UN CASO NORTE-AMERICANO RELEVANTE

Autor:
SYLVAIN GARCÍA

Director:
FERRAN SAGARRA I TRIAS

**ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE BARCELONA
DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO**

Barcelona, 2019

Catedral católica Marie-Reine-du-Monde

Durante la segunda mitad del Siglo XIX siglo, el estilo arquitectónico *Neo-Renacimiento* era muy apreciado entre financieros, industriales y negociantes de cultura británica que veían en este estilo, un símbolo de prosperidad y también de los ideales humanistas del Renacimiento italiano de los siglos XV y XVI. En Montreal, el Neo-Renacimiento, que llega vía Inglaterra, se empleará en la arquitectura residencial, comercial y religiosa. Entre los ejemplos significativos hay que mencionar la Casa Dow, la Casa Allan, la Casa George Stephen, el Exchange Bank, la iglesia del Gesù, pero también el gran monumento que es la Catedral Marie-Reine-du-Monde³⁹⁷.

Figura 106 Imagen de la catedral en 1886



Fuente: Photo-gravure de la cathédrale de Montréal, 2 octobre 1886, Ville de Montréal, Gestion de documents et archives © Ville de Montréal, Gestion de documents et archives (Z-1651), © Héritage Montréal

³⁹⁷ François Rémillard y Brian Merrett, *L'architecture de Montréal Guide des styles et des bâtiments*, Montréal : Les Éditions Café Crème, 2007, pp. 57-65.

El segundo obispo de Montreal, monseñor Ignace Bourget, quería hacer de la metrópolis canadiense un bastión del catolicismo en el centro de la América protestante. Su mayor proyecto era elevar en pleno barrio Saint-Antoine, corazón de la burguesía anglo-protestante de Montreal, una imitación de la basílica San Pedro de Roma³⁹⁸. Un gran incendio había destruido el palacio episcopal y la iglesia Saint-Jacques en el este de la ciudad -en el ángulo de las calles Saint-Denis y Sainte-Catherine-, en 1852. La decisión de no reconstruirlos en su emplazamiento original y de localizarlos, en cambio, junto al nuevo cementerio católico, en la calle Dorchester, para afirmar la presencia canadiense-francesa en el oeste anglófono, tuvo la oposición de feligreses y miembros del clero, pero monseñor Bourget mantuvo su decisión³⁹⁹. A partir de 1856, había confiado al arquitecto de Montreal Victor Bourgeau los estudios necesarios. El proyecto, visto inicialmente como una excentricidad, empezó a ser serio cuando Bourgeau fue enviado en Roma para tomar las medidas de la basílica de San Pedro⁴⁰⁰. La construcción empezó en 1870, se paró en 1878 por falta de fondo, luego se acabó finalmente entre 1885 y 1894. El sucesor de monseñor Bourget, monseñor Édouard-Charles Fabre, bendijo la nueva catedral el 24 de marzo de 1894. Se trata más de una interpretación que una copia fiel de San Pedro de Roma. Creada al tercio de las dimensiones del original, incluye varios elementos típicos de la arquitectura de Montreal, por ejemplo, sus paredes laterales en piedra bossagée, su tejado en cobre y sus 13 estatuas del artista Olindo Gratton que representan las parroquias donantes⁴⁰¹. A partir de 1903, una inmensa estatua de monseñor Bourget preside el Square Dominion⁴⁰².

³⁹⁸ François Rémillard y Brian Merrett, *op. cit.*, p. 64.

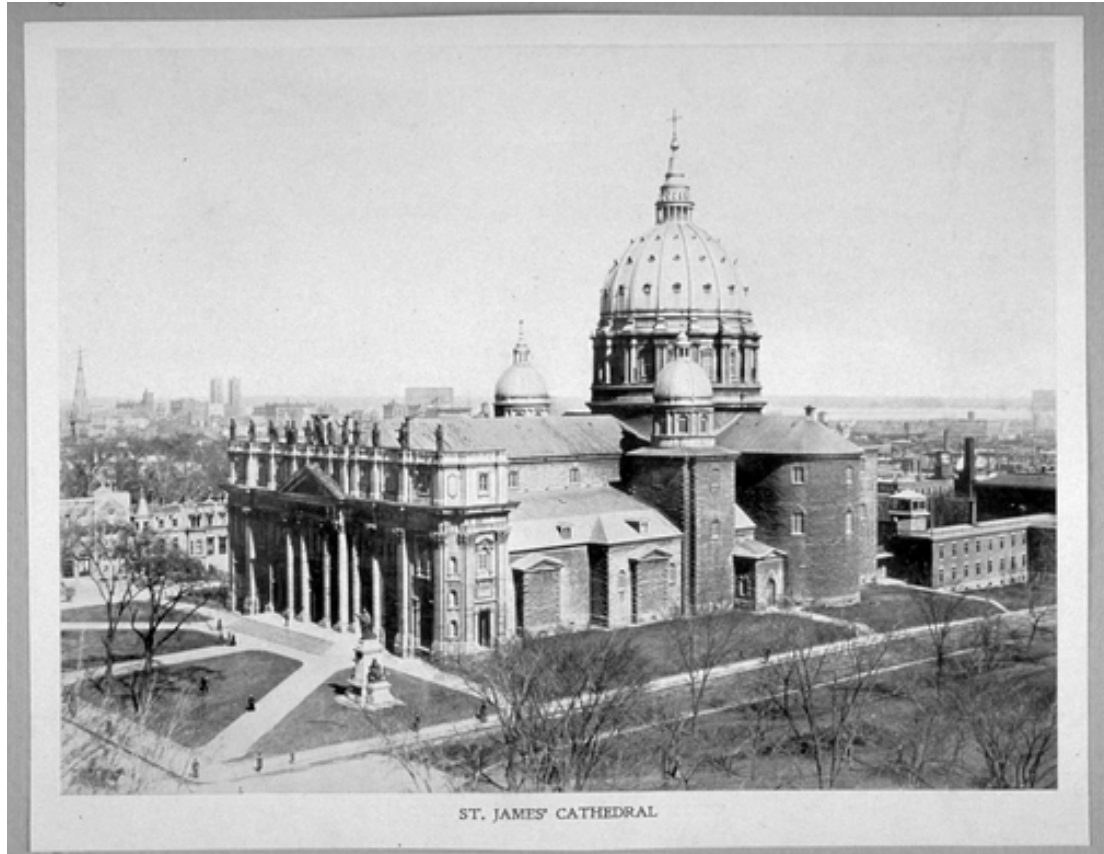
³⁹⁹ Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal, op. cit.*, p.146.

⁴⁰⁰ *Idem.*

⁴⁰¹ François Rémillard y Brian Merrett, *op.cit.*, p. 64.

⁴⁰² Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal, op. cit.*, p.164.

Figura 107 La Catedral y el Square Dominion



Fuente: BANQ, Albums de rues E.-Z. Massicotte, © Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Albums de rues E.-Z. Massicotte – MAS 2-79-b, © Héritage Montréal

Hotel Windsor

El primer edificio verdaderamente concebido en función de su localización sobre el Square Dominion es el hotel Windsor. La elección de su localización, en la esquina de la calle Dorchester y de la actual calle Peel -relativamente alejada de las actividades financieras y comerciales, concentradas en el Viejo-Montreal- era bastante sorprendente para el tiempo. El square se percibía todavía como el terreno del antiguo cementerio. El futuro probaría, sin embargo, el sitio elegido para este proyecto que no se habría podido elegir mejor.

La Construcción del hotel Windsor fue una empresa considerable para el tiempo y había sido necesario una reagrupación de importantes hombres de negocios de Montreal importantes para realizar el proyecto, entre los que destaca Harry Gault, hombre de negocios influyente y futuro fundador de la compañía de seguros Sun

Life⁴⁰³. La Construcción emprendida en 1875 se completa al principio de 1878 y la inauguración tiene lugar el 29 de noviembre de 1878, en particular, en presencia del Primer Ministro sir John A. Macdonald, del gobernador general del Canadá Lord Dufferin y de la cuarta hija de la reina Victoria. La intención inicial era inaugurar el hotel en 1876 con el fin de celebrar el centésimo aniversario de la independencia americana, lo que da prueba de un principio de influencia de los Estados Unidos sobre las élites angloprotestantes del Canadá⁴⁰⁴.

El hotel formaba un conjunto imponente que señalaba la esquina de las calles Dorchester y Peel, con una esquina de más de 45 metros de altura. Construido en el estilo ecléctico del *second empire* francés de Louis Napoleón, asociado a los valores de la prosperidad burguesa y de refinamiento que había cruzado el Atlántico para alcanzar a los Estados Unidos en 1859, y de allí, al Canadá en 1863⁴⁰⁵. Se distingue sobre todo por sus techos en buhardilla y en falsa buhardilla y algunos detalles particulares como el cartucho. Muy apreciado por los franco-católicos por razones de filiación cultural, pero también por la burguesía anglo-protestante para quien representaba, en la época, el *súmmum* del refinamiento, este estilo arquitectónico es el más extendido de todos los estilos que se encuentran en Montreal en la segunda mitad del Siglo XIX siglo, tanto en la arquitectura doméstica como en la institucional.⁴⁰⁶

En 1906, a partir de los planes de los arquitectos neoyorquinos Hardenberg y de Gilbert y de los arquitectos de Montreal Hutchison y Wood, se amplía el hotel por el lado de la calle Cypress, albergando un total de 750 habitaciones, que lo hacían uno de los más grande de America del Norte⁴⁰⁷. Sin embargo, en 1957, un incendio destruyó la parte original del edificio, dejando lugar para la construcción de la torre moderna del Comercial Imperial Bank of Canada. La porción conservada del edificio

⁴⁰³ Guy Pinard, Montréal : son histoire, son architecture, tome 2, Montreal : Les Éditions La Presse, 1988, p. 284.

⁴⁰⁴ *Idem*, p. 285.

⁴⁰⁵ En 1852, cuando Louis Napoléon Bonaparte restaura a un Gobierno imperial y monárquico en Francia, hace también construir monumentos a la gloria de la burguesía que lo sostiene, por ejemplo el Nuevo Louvre de Lefuel y Visconti (1852-1857) y el Ópera de París de Charles Garnier (1862-1874). Estos edificios harán gran impresión a través del mundo, no sólo gracias a sus formas copiosas, síntesis del Renacimiento y del clasicismo francés, sino también para los valores que transportan, las de la prosperidad burguesa y el refinamiento.

⁴⁰⁶ Este estilo se emplea, por ejemplo, para hacer monumentos como el Ayuntamiento de Montreal o el banco Molson, El hotel Windsor da prueba de la importancia de la influencia del estilo *second empire* sobre la producción arquitectónica en Montreal en esta época. François Rémillard y Brian Merrett, *op. cit.*, p. 83.

⁴⁰⁷ Marc Choko, Les grandes places publiques de Montréal, *op. cit.*, p.163.

continuo como hotel hasta su cerrada definitiva en 1981. Fue conservada y transformada en edificio de oficina por el arquitecto Ken London en los ochenta⁴⁰⁸.

Figura 108 El hotel y su relación con el Square



Fuente: Hôtel Windsor depuis le square Dominion, ca. 1878, Alexander Henderson, 1831-1913, MP-0000.1452.22, Archives photographiques Notman ©Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal

Gare Windsor

La construcción de la estación Windsor (1887-1889), proyectada por el arquitecto de Nueva York, Bruce Price, señala el principio de la corriente Richardsonian en la arquitectura neo romance de Montreal⁴⁰⁹. Con su apariencia masiva y sus amplios arcos que dan ritmo a la fachada, recuerda a edificios como el almacén Marshall Field de Chicago que Richardson había completado justo antes de su muerte en 1886. Se puede afirmar que, en esta época, la influencia americana en la

⁴⁰⁸ Guy Pinard, *op. cit.*, pp. 287-290.

⁴⁰⁹ En America del Norte, el estilo neo románico, que extrae sus orígenes en el arte de las Abadías francesas del siglo XI, va a perder su carácter católico por la introducción de una alternativa bautizada neo romance de Richardson, del nombre del arquitecto americano que lo desarrolló. Los edificios de este último, y sus numerosos discípulos, se diferencian por una apariencia robusta, una ornamentación con ritmo a lo largo de las fachadas y un juego de volúmenes más bien moderno.

arquitectura se hará cada vez más fuerte en Montreal, en detrimento de la influencia británica⁴¹⁰.

Bruce Price ejerció una influencia considerable sobre la arquitectura canadiense, en particular, por el desarrollo del estilo de los Castillos por la empresa Canadian Pacific que había sido creada en 1881, respondiendo a los deseos de conexión ferroviaria transcontinental, del primer ministro John A. Macdonald. La estación Viger, en Montreal, seguía aquel estilo y, en el momento de inaugurarla se había conseguido el vínculo DE 5000 kilómetros que conectaba Montreal a Vancouver⁴¹¹.

Figura 109 La estación Windsor y el Square



Fuente: Gare Windsor et square Dominion, J. Hayward, Photographie, 24 cm x 18.9 cm, HEC Montréal © HEC Montréal, © Héritage Montréal

Como término de la línea y sede de la compañía de ferrocarriles del Canadian Pacific (CP), la estación Viger consagraría Montreal como placa giratoria del transporte ferroviario canadiense. Esta estación era un elemento clave del sistema de transporte establecido por la compañía del CP y fomentaría la transferencia de

⁴¹⁰ François Rémillard y Brian Merrett, *op. cit.*, p. 75 y 78.

⁴¹¹ François Rémillard y Brian Merrett, *op. cit.*, p. 78.

las actividades comerciales y financieras del Viejo-Montreal al Barrio Saint-Antoine. La estación Windsor formará en adelante con el hotel Windsor un tándem prestigioso en Montreal. A principio del siglo XX, mientras que la compañía del CP está en plena extensión, decide aumentar la parte meridional de la estación, por la adición, en particular, de una torre de 15 pisos.

Edificio de la Sun Life

El año 1909 es de gran importancia para el futuro del Square Dominion. La organización Young Men's Christian Association toma la decisión de vender su edificio, situado al frente de la Catedral María-Reina del Mundo, a la compañía Sun Life Assurance Co⁴¹², que ya había adquirido algunos terrenos sobre la misma manzana⁴¹³.

Figura 110 Construcción de la torre del edificio de la Sun Life



⁴¹² Esta compañía de seguro había empezado sus actividades en 1872 y después de una salida más bien lenta, estaba convirtiéndose en la principal compañía de seguro en el Canadá. Al final del siglo XIX, había adquirido una dimensión internacional estableciéndose en cuatro continentes. En la época en que la compañía decide construir su nueva sede sobre el lado este del square, se sitúa en el sector financiero del actual el Viejo-Montreal.

⁴¹³ Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal, op. cit.*, pp.163-165 y Guy Pinard, *Montréal : son histoire, son architecture*, tome 1, Montreal : Les Éditions La Presse, 1988, p. 45.

Los trabajos de construcción de la sede de la Sun Life comienzan en 1913, y se extienden hasta 1933, puesto que el edificio se construirá en varias etapas: una primera etapa de 1913 a 1918 que se interrumpe a causa de la Primera Guerra Mundial, una segunda etapa de 1923 a 1925 y una tercera etapa de 1929 a 1933 en que se construye la imponente torre central de 24 pisos.

El edificio de la Sun Life, fue concebido por los arquitectos canadienses de Toronto Darling y Pearson. Al finalizarlo, en 1933, era el más extenso del imperio británico y representaba uno ejemplo remarcable de refinamiento.⁴¹⁴ La aparición de este estilo Beaux-Arts de París tendría un impacto importante en la arquitectura de Montreal y en los grandes centros urbanos de America del Norte y corresponde a un período de prosperidad económica sin precedentes, anterior a la crisis del 29. Sinónimo de potencia y elegancia, se lo encontrará en el comercio y las finanzas, pero también en la arquitectura residencial. Incorporado en Montreal por la burguesía angloprotestante y sus arquitectos, el estilo de las Beaux-Arts se volverá también rápidamente un símbolo de expansión de la pequeña burguesía franco-católica, deseosa de dotarse con monumentos que podrán dar prueba de su proximidad con Francia⁴¹⁵.

Según Juan-Claude Marsan el edificio, al término de su Construcción en 1933, innovaba más por su localización que por su arquitectura. Su construcción venía a reforzar el desplazamiento del centro financiero hacia el barrio Santo-Antoine⁴¹⁶.

Dominion Square Building

⁴¹⁴Los principios beaux arts, orientados hacia la simetría, las composiciones grandiosas y el empleo de paramentos claros y uniformes, como los arquitectos habían podido constatar en las Exposiciones Universales de Chicago en 1893 y de París en 1900 François Rémillard y Brian Merrett, *L'architecture de Montréal Guide des styles et des bâtiments*, Montréal : Les Éditions Café Crème, p. 110.

⁴¹⁵ François Rémillard y Brian Merrett, *L'architecture de Montréal Guide des styles et des bâtiments*, *op. cit.*, p. 110.

⁴¹⁶ Obviamente esta composición es notable desde el exterior, en particular, desde la calle Sainte-Catherine, llegando así a romper la masa de los edificios bloques. Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution*, *op. cit.*, p. 240.

En competición con el edificio del Sun Life, la construcción del Dominion Square Building comienza en 1928 y se termina en 1930. Este inmenso proyecto era la obra de los arquitectos de Montreal Ross y MacDonald. Su localización entre la porción septentrional del square y la calle Sainte-Catherine lleva a los arquitectos a concebir un edificio que tiene dos fachadas principales. De estilo neo-renacimiento, el edificio, de 12 pisos, se caracteriza por tener 4 pisos subterráneo de estacionamiento y por acoger una galería comercial en su planta baja con un entresuelo, lo que es una innovación en la época. Anticipa los edificios que combinan varias funciones de la arquitectura de posguerra en Montreal, como la Place Ville-Marie o el Complexe Desjardins. A diferencia de estos, el acceso directo a algunos comercios desde el exterior permite proseguir el ritmo y la animación de esta gran arteria comercial que es la calle Sainte-Catherine, en vez de interiorizar completamente los usos. Todos los comercios se benefician de una vitrina en fachada y hay una determinada transparencia entre el interior y el exterior.

Figura 111 La fachada hacia el square Dorchester del Dominion Square Building



Fuente: Archives de la Ville de Montreal

Los pisos de oficinas constituyen una otra característica muy interesante de este edificio, puesto que todos los pisos, excepto los primeros, siguen una planta simétrica en doble E, para aprovechar la luz natural y mejorar la ventilación⁴¹⁷.

Su construcción consolida la monumentalización del Square Dominion y el desplazamiento irreversible del centro financiero y comercial hacia el barrio Santo-Antoine, junto con otros edificios prestigiosos (Morgan y Birks) que se establecen en el Square Philips⁴¹⁸.

⁴¹⁷ Así pues, los patios de ventilación que se habían ocultado en los anteriores edificios del mismo tipo, en favor de fachadas lisas y planas, se expresan aquí y contribuyen a la composición arquitectónica de la fachada. A pesar de la aparente pérdida de superficie, el gran número de ventanas, con vistas espectaculares sobre la ciudad, mejora la flexibilidad y la calidad de la organización de las oficinas. Obviamente esta composición es notable desde el exterior, en particular, desde la calle Sainte-Catherine, llegando así a romper la masa de los edificios bloques.

⁴¹⁸ Jacques Lachapelle, *op. cit.*, p. 51.

Estación Central, sede del CN y hotel Queen Elizabeth

En la manzana de la calle Dorchester (hoy Av. René-Lévesque) vecina a la catedral Católica y con fachada a la calle Belmont, se encuentra la Estación Central, que abrió sus puertas en 1943. En plena crisis económica, los políticos y los ciudadanos presionaron sobre las autoridades para que se cubriera el agujero creado por el paso de ferrocarriles. Algunos proponían la construcción de un centro cívico al sur de la calle Dorchester. En respuesta a estas presiones, el gobierno federal autorizó inicialmente la finalización de las obras de infraestructura y la construcción de la Estación Central.

Figura 112 Visión estratégica del CN



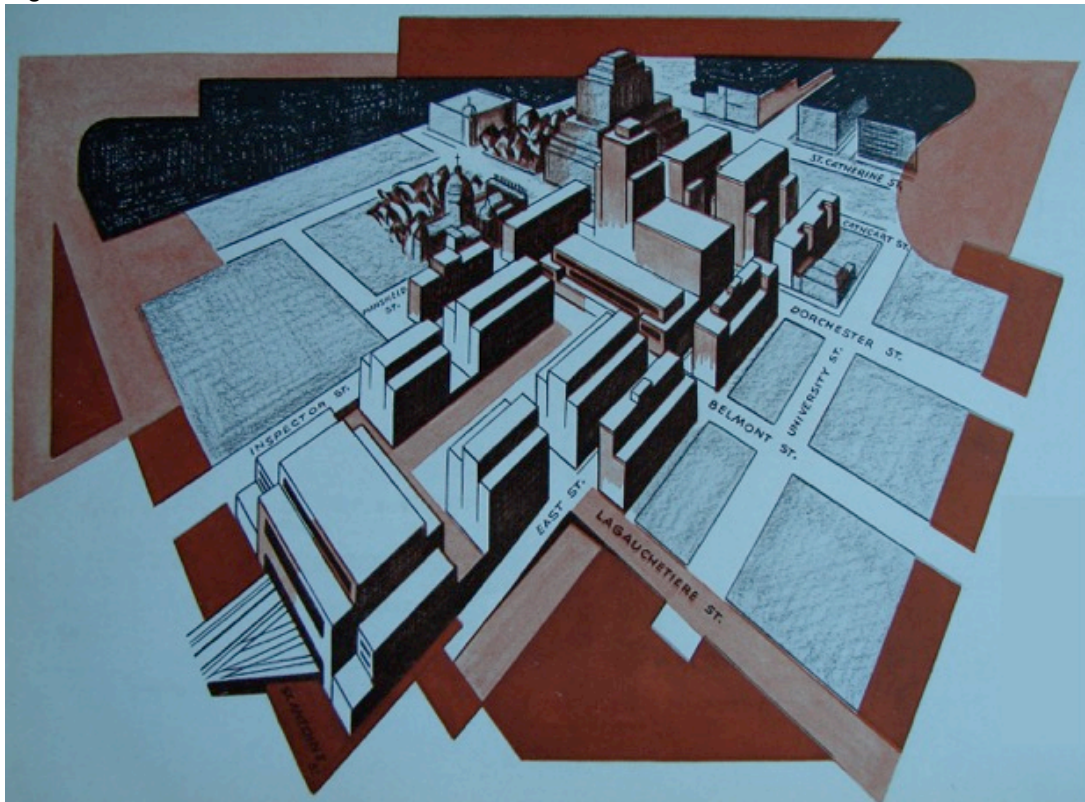
Fuente: Canadian National Railways, *New Montreal Terminal*. Montreal: Canadian National Railways, 1943.

La estación es el resultado del proyecto para unificar la red del CN en Montreal y dar un acceso directo a la compañía al nuevo centro financiero de la ciudad. El proyecto de la Estación Central desarrollado por la oficina del arquitecto jefe del CN define un edificio funcional, de talla reducida y modesto, alejado del monumentalismo de otras

versiones anteriores. Estaba diseñado como el primer eslabón de un proyecto urbano cuyas fases posteriores aún no estaban claros.

La Estación Central ocupa una pequeña parte del centro de la manzana original, entre las calles University, Mansfield, de la Gauchetière y el bulevar René-Lévesque. Con los años, el espacio vacío alrededor de la Estación Central se ha ido desarrollando hasta el punto de que el edificio es ahora apenas visible desde aquellas calles. En la parte sur de la calle Belmont, el resto de la manzana esta ocupado por la construcción del inmenso estacionamiento del CN y con el edificio de la sede del CN⁴¹⁹.

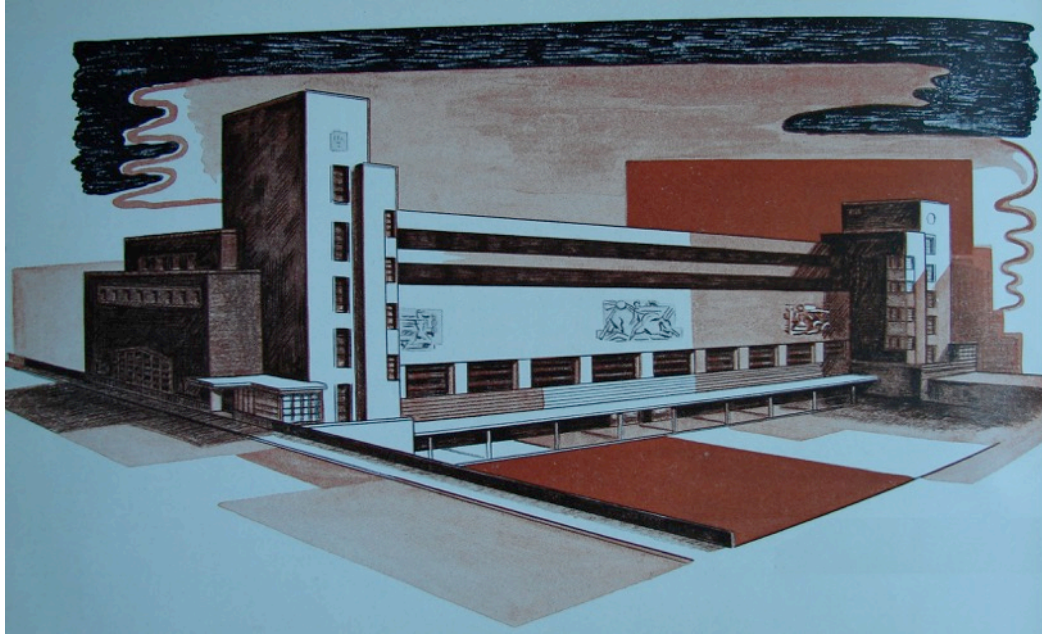
Figura 113 Plan inicial del CN



Fuente: Canadian National Railways, *New Montreal Terminal*. Montreal: Canadian National Railways, 1943.

⁴¹⁹ Durante esta época de fuerte desarrollo urbanístico en el sector se ha ido abriendo la calle Belmont para favorecer una mejor circulación automóvil hacia el interior de la manzana, justo en la parte sur de la Estación Central. Hay que pasar por la calle Belmont -que partió la manzana original- para ver una parte de la fachada sur del edificio. De hecho, por el lado de la calle René-Lévesque, al lado del hotel Queen-Elizabeth se ha construido el edificio Celanese de 30 plantas.

Figura 114 La fachada del proyecto de la Estación central



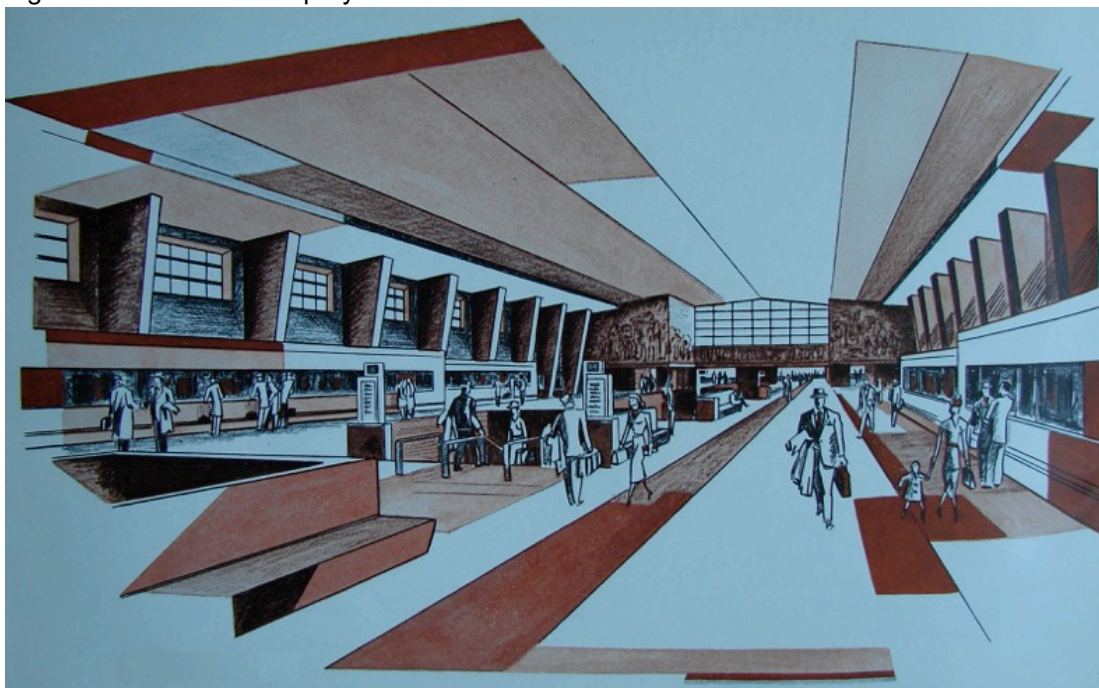
Fuente: Canadian National Railways, *New Montreal Terminal*. Montreal: Canadian National Railways, 1943.

Con un estilo arquitectónico cercano al Art Deco, el edificio de cuatro plantas presenta una fachada sobria con la utilización de ladrillos de color marrón y un juego de volúmenes muy sencillo. Se trata de un edificio largo y bajo, localizado bajo el puente de la calle Dorchester. Su volumetría y su luz articula sus principales funciones: el extenso y luminoso vestíbulo bordeado por servicios a la clientela y con oficinas en las plantas superiores, puestas en relación por dos cajas de escaleras prominentes⁴²⁰.

El interior del edificio se ve dominado por una gran sala de circulación y de espera y iluminada por luz natural. Este gran espacio da acceso a los siete muelles de pasajeros localizados en el nivel de debajo. Esta sala representa un nodo importante para el sistema de circulación peatonal, ya que por un lado conecta con la Place Ville-Marie y el hotel Queen-Elizabeth, mientras que por el otro lado conecta con la Place Bonaventure.

⁴²⁰ France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 65.

Figura 115 El interior del proyecto de la Estación central



Fuente: Canadian National Railways, *New Montreal Terminal*. Montreal: Canadian National Railways, 1943.

Después de la segunda guerra mundial, cuando Canadá ofreció Montreal para acoger la sede de la OACI, la manzana de la estación central presentaba un buen potencial. En 1946, la Oficina del arquitecto jefe del CN, George Drummond, proyecta un edificio de oficinas para albergar especialmente la sede de la empresa, junto con un proyecto y un plan de financiación de un hotel de mil habitaciones. Construido sobre una plataforma de 160 toneladas de hormigón, para eliminar el ruido y las vibraciones de los trenes que pasan por debajo, el edificio, de estilo moderno y construido en hormigón, albergará 1200 habitaciones.

En paralelo a este primer esbozo del proyecto, la empresa comenzó las negociaciones con la OACI para que el gobierno federal escogiera este sitio para el nuevo edificio destinado a recibir los organismos relacionados con el transporte aéreo. En octubre de ese año, el ministerio de los transportes del Gobierno de Canadá anunció oficialmente la construcción del edificio para la OACI en la misma manzana que la estación central, en la esquina de las calles University y Dorchester.

Este proyecto refleja la intención del Servicio del urbanismo del ayuntamiento de la Ciudad de Montreal de extender la calle University al sur de Dorchester, para

mejorar el acceso al centro de la ciudad de todo el sur de la región de Montreal, desde la autopista Bonaventure y el puente Champlain.

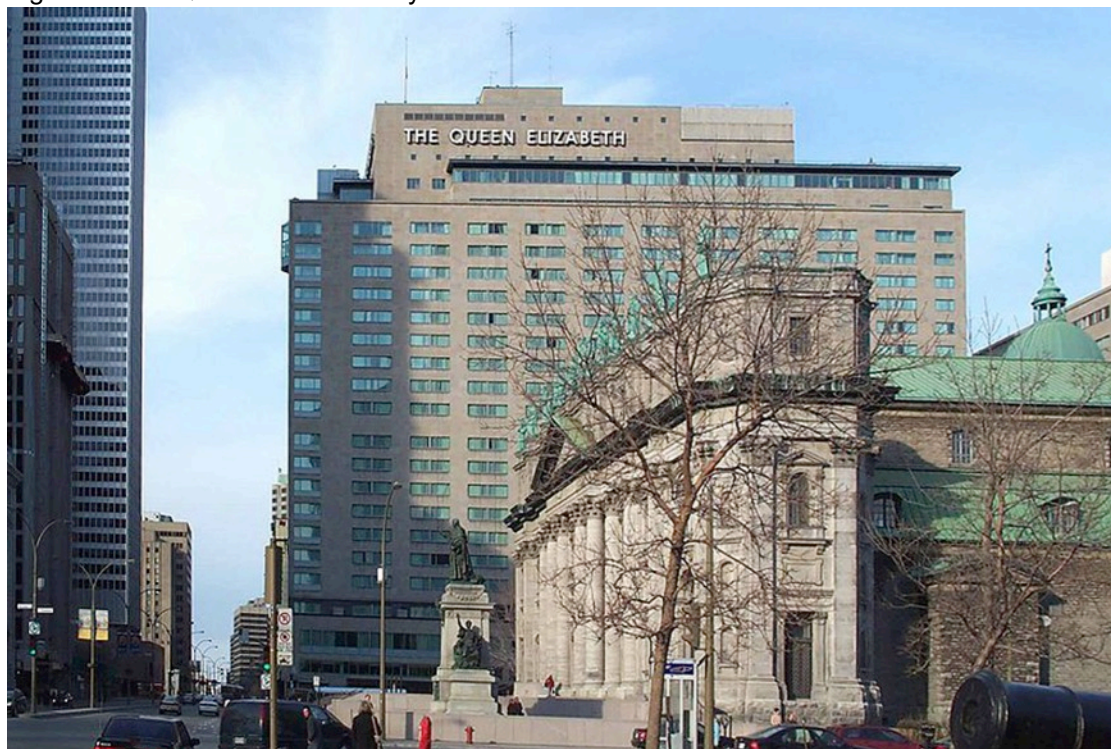
El CN decidió contratar a un especialista en rascacielos para este importante proyecto y consultó a la agencia Holibart & Root, originaria de la ciudad de Chicago, para desarrollar un plan integral. El proyecto desarrollado por esta agencia despliega tres volúmenes distintos rodeando la Estación Central. Se trata de una evolución del proyecto inicial del arquitecto jefe del CN, especialmente con una simplificación de las fachadas. Su estilo arquitectónico se caracteriza, de hecho, por sus fachadas lisas y de ritmo regular, asociado con el estilo internacional⁴²¹.

El 15 de marzo de 1958, en la esquina de las calles Mansfield y Dorchester, (hoy bulevar René-Lévesque), cubriendo la trinchera del ferrocarril del CN, se inauguró el prestigioso hotel Queen Elizabeth. Construido con una planta en forma de L, con el edificio de la OACI completaba una U alrededor de la Estación Central.

La construcción de estos tres edificios (la sede de la OACI, la sede de CN y el hotel) domina, por su tamaño y su implantación, a la Estación Central. Forman una unidad que intenta establecer el tono para todo el desarrollo previsto en la propiedad de CN. Estos edificios presentan una fachada exterior de gran austeridad con la utilización de hormigón y una disposición regular de ventanas horizontales en su cuerpo principal. A pesar de esta imagen, el edificio del Queen fue uno de los primeros hoteles en América del Norte en utilizar escaleras mecánicas, aire acondicionado y teléfonos privados en cada habitación. Se trata de un complejo hotelero de elegante sobriedad y a la vanguardia en términos de funcionalidad.

⁴²¹ Esta agencia es reconocida por su experiencia en hoteles y oficina de diseño moderno. Creada en 1928, es heredera de una de las oficinas de innovadores e influyentes de la Escuela de Chicago, fundada por el padre de uno de los socios, William Holibard. France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, pp. 66-67.

Figura 116 El Queen Elizabeth hoy en día



Fuente: Sylvain Garcia, 2009

Place Ville-Marie

El edificio más importante de la época de posguerra es sin duda la Place Ville-Marie por su calidad arquitectónica, su novedad en términos de funcionalidad y su impacto sobre la transformación urbana de todo el sector de lo que era el nuevo centro financiero⁴²².

En 1958, Donald Gordon, el presidente del CN, y William Zeckendorf, un gran promotor americano de Nueva York, que vio todo el potencial de desarrollo que presentaba el sitio, presentaron un plano para desarrollar el proyecto de Place Ville-Marie⁴²³. Henry N. Cobb, arquitecto principal del proyecto bajo la dirección de Ieoh Ming Pei, arquitecto del promotor Zeckendorf trabajaron con Vincent Ponte, urbanista del Ayuntamiento de Montreal encargado del desarrollo de todo el centro financiero de la ciudad, para realizar el diseño de Place Ville-Marie, de un poco menos de 3 hectáreas y un plan de conjunto de los terrenos del CN⁴²⁴.

⁴²² Odile Hénault, « Veinticinco años después, Montreal, la utopía de los sesenta », *Arquitectura Viva*, nº19, 1991, p.6.

⁴²³ Peter Blake, « Downtown in 3-D », *The Architectural Forum*, vol. CXXV, nº 2, 1966, p. 37.

⁴²⁴ André Lortie, *op. cit.*, p. 95. Peter Blake, « Downtown », *op. cit.*, p. 37. El despacho de los arquitectos locales Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud y Sise (conocido bajo el nombre ARCOP) fue también integrado en el proyecto. Esta asociación era necesaria ya que en

Figura 117 Dibujo inicial de la Place Ville-Marie



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p.96.

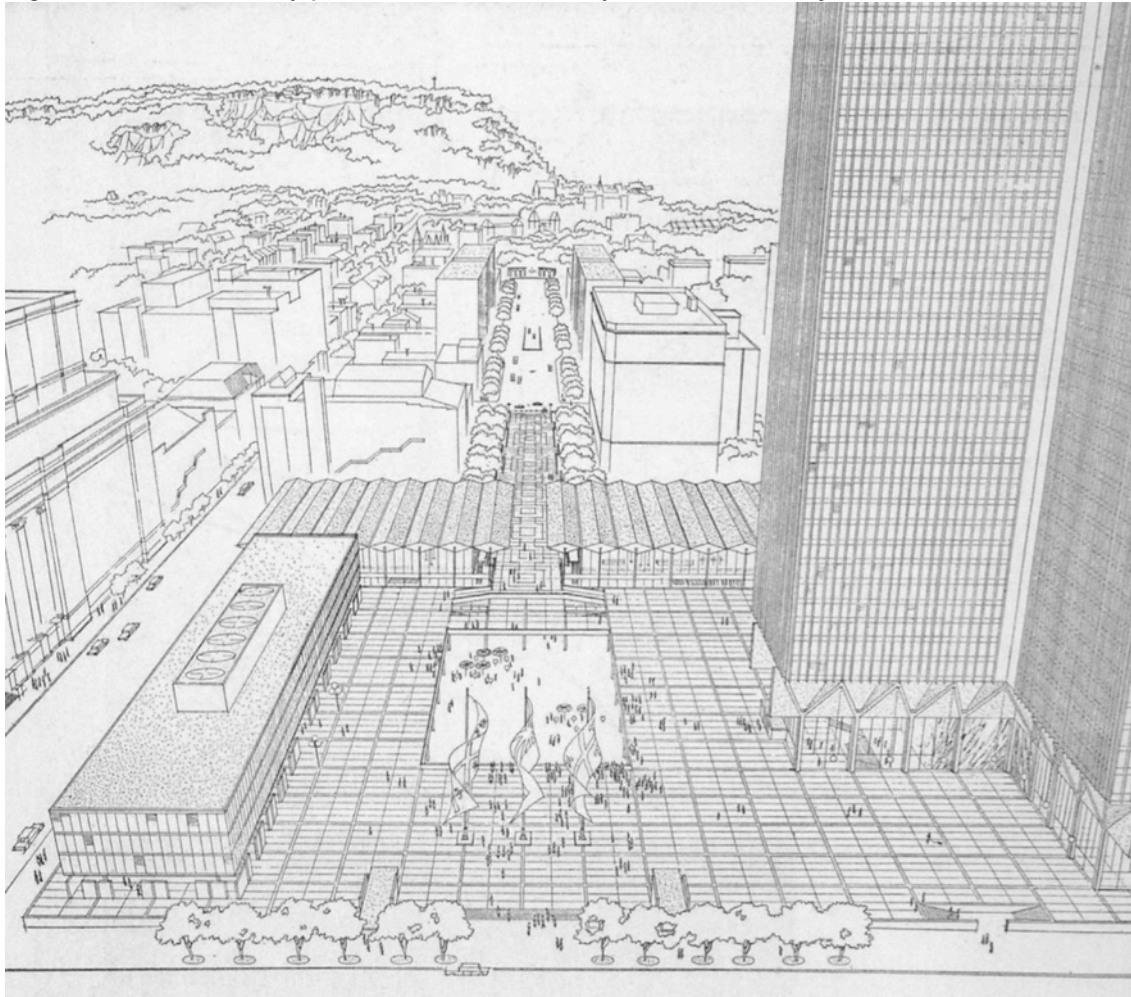
El mismo año 1958 se garantiza la viabilidad del proyecto al firmar el contrato de arrendamiento a 99 años, de un 20% del edificio, con la compañía Webb & Knap, que se hace cargo también de la financiación y dirección de la obra, con el aval de James Muir, como presidente del Royal Bank of Canada. Este exige que el proyecto del edificio de la Place Ville-Marie se inscriba dentro de una visión urbanística de conjunto que precise la volumetría del sitio a corto y medio plazo, tomando en cuenta los edificios ya construidos o en construcción, de manera que el plan director en 1957 tuvo que ser modificado para responder a las exigencias del principal futuro inquilino, el Banco Real, insertando cuatro volúmenes opacos al pie de la torre que se consideraron necesarios por el banco para alojar salas de servicio al cliente y funciones relacionadas, tales como cofres de seguridad.

El proyecto inicial proponía un paseo comercial abierto ante la calle Cathcart y en continuidad con la calle McGill, hasta la plaza situada entre la torre y, una estructura baja y ligera. Desde este paseo comercial era posible acceder fácilmente a la calle

Quebec, todo arquitecto extranjero tiene que compartir la responsabilidad con un miembro de la Asociación de los arquitectos de la provincia de Quebec. La estructura portadora del Place Ville-Marie, dibujada y calculada en Nueva York por Severud Elstad Krueger Associates, se pone a punto por ingenieros de Montreal agrupados en una asociación de dos empresas: Blauer, Horvath Taylor & Associates et Brett & Ouellette. Ver: France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 115.

Cathcart, al patio central de la plaza pública por escaleras o el interior del edificio, para luego pasar a la estación central de tren.

Figura 118 Calle McGill y paseo comercial abierta y orientada en el eje de la calle Cathcart



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 171.

Con la adición de los cuatro volúmenes al pie de la torre, el plan director se modificó con dos edificios de tres pisos, orientados según el eje de la calle Cathcart. Ambos edificios se colocan encima de la planta baja comercial que da a la calle Cathcart, mirando hacia la calle McGill College y el Mont-Royal.

Figura 119 Plan del proyecto final de la Place Ville-Marie



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

Con este cambio Henry N. Cobb unifica la plaza pública en un mismo nivel, eliminando el paso comercial abierto. El gran patio, que estaba previsto al centro de la plaza para permitir un acceso público al centro comercial a partir del exterior, es también redibujado en cuatro pequeños espacios. En resumen, los cambios en el plan director interiorizaron el centro comercial.

El complejo arquitectónico consta de cuatro edificios de oficinas, una plaza pública, un espacio comercial en la planta baja y dos niveles de estacionamientos en subterráneo, construidos encima del pasaje de las vías de ferrocarril y, con su inauguración en 1962, se empezó a materializar una visión de la ciudad en múltiples niveles. En palabras de Vincent Ponte:

*«(I)n this city we are concentrating the core functions into a tight, totally interrelated unit, doubling and tripling the use of the same parcels of precious downtown land by inserting several levels above and below ground».*⁴²⁵

⁴²⁵ Peter Blake, « Downtown », *op. cit.*, p. 37.

El elemento arquitectónico más destacado de la Place Ville-Marie es la torre principal en forma de cruz y en esta época, era la torre más alta de toda la Commonwealth y la más grande del Canadá en cuanto a superficie.⁴²⁶ La forma de la torre permitía también doblar el número de despachos en esquinas, apreciados por su prestigio y responder a la normativa urbanística que, en Montreal, impone un límite de altura de construcción para que los edificios no superen el macizo del Mont Royal (48 plantas era lo máximo que se podía construir en este punto), mientras que en este solar permite una gran ocupación por cada planta de la torre. Destinada a grandes empresas, la torre había sido concebida de manera que ofrecía a cuatro de ellas su propio "hall" en la planta principal de entrada. Un sistema modular de 5 pies organiza la distribución de los espacios y la disposición de los componentes de los equipos mecánicos que en el diseño de Place Ville-Marie estaban a la vanguardia de la tecnología en la época de su construcción (tubos fluorescentes, sistema de ventilación y aire acondicionado y otros)⁴²⁷.

Figura 120 El espacio publico de la Place Ville-Marie



Fuente: James Acland

<http://www.fineart.utoronto.ca/canarch/quebec/montreal/montreal.jpgs/23-48.jpg>

Fecha de consulta de la pagina web: 13 de agosto de 2016

⁴²⁶ Jean-Claude Marsan, « Montréal en évolution », *op. cit.*, p. 344. Con 1,5 millones de pies cuadrados de oficinas, sobre un total de más de 3 millones de pies cuadrados. Construido a partir de una estructura de hierro y con una fachada exterior de muro cortina de bastante neutro

⁴²⁷ Según Jean-Claude Marsan la forma en cruz de la torre viene del hecho de que se necesitaba organizar los 3530 metros cuadrados de cada planta de manera que permitía una iluminación natural máxima del interior del edificio. Jean-Claude Marsan, « Montréal en évolution », *op. cit.*, p. 344.

Figura 121 Relación de la Place Ville-Marie con el bulevar René-Lévesque



Fuente: James Acland,
<http://www.fineart.utoronto.ca/canarch/quebec/montreal/montreal.jpgs/23-48.jpg>
Fecha de consulta de la pagina web: 13 de agosto de 2016

Además de la torre principal, otros tres edificios forman parte de este proyecto, construidos en una segunda fase, entre 1962 y 1966. Dos de estos edificios se sitúan en la parte norte del proyecto, separados de manera que marcan el eje de la

avenida McGill con su perspectiva hacia el Mont Royal, y el otro edificio, el 5 Place Ville-Marie, se sitúa en la parte oeste del complejo. Este último edificio, iniciado en 1964 y terminado en 1966, tiene una altura de 14 metros al origen y una superficie de 30000 pies cuadrados por planta (300 X 100 pies). Al contrario de los otros edificios, tiene una estructura portante de hormigón armado con columnas cada 25 pies una, lo que respeta el módulo común de todo el complejo. El conjunto de las cuatro fachadas le da un carácter público al edificio⁴²⁸.

Debajo de la plaza y al nivel de esta calle se encuentra el centro comercial, mientras que las dos plantas subterráneas acogen el estacionamiento, que se encuentra justo encima de las vías de ferrocarril del CN. Esta variedad y complementariedad de las diversas funciones y el carácter público que genera el centro comercial, dan originalidad a este proyecto y lo convierte en un ejemplo seminal de edificio híbrido⁴²⁹.

Durante los años 1980, el complejo sufrió muchas modificaciones, como la construcción de cinco nuevas plantas encima del edificio del 5 Place Ville-Marie y un cambio sustancial del diseño de la plaza pública, entre 1986 hasta 1989. El carácter bastante depurado de la plaza –que ocupa una superficie de casi una hectárea-, fue alterado por la construcción de cuatro “cajas de vidrios” encima de cada patio que permitían articular el nivel de la plaza con el nivel del centro comercial, a pesar de estar elevada aproximadamente 5 metros sobre el nivel de la avenida McGill, a la que actualmente da un trágico y desafortunado final con el principal acceso al parking del conjunto por el lado de la calle Cathcart, confiando la conexión de estos dos importantes espacios cívicos a unas escaleras casi vergonzantes.

⁴²⁸ Una de las características del edificio es su fachada exterior de paneles de hormigón prefabricados con forma de prisma triangular y de color cercano al beige, marcada por una estructura externa formada de pilastras distanciadas cinco pies que no alcanzan el suelo y se apoyan sobre una inmensa losa de hormigón situada entre el nivel de la planta baja y la planta del segundo nivel. El sistema constructivo y la estética de este edificio se encuentran interesantes para seguir el progreso de la práctica arquitectónica de I.M Pei. Durante los años 1950, I.M. Pei se ve bastante asociado a la construcción de edificios con la estética de los *murs rideaux* de hierro y de vidrio. Pero el final los años 1950 y durante los años 1960, sus proyectos se orientan bastante más hacia el desarrollo de una estética del concreto. Por lo tanto, en 1964, cuando se empieza la construcción del 5 Place Ville-Marie, su despecho se encuentra a la vanguardia para la concepción de edificios totalmente de concreto. Sophie Mankowski, *La Place Ville-Marie: au coeur de Montréal*, Docomomo Québec, Bulletin n° 5, 2005, p. 3.

⁴²⁹ Según Jean-Claude Marsan Jean-Claude Marsan, « Montréal en évolution », *op. cit.*, p. 345.

Figura 122 Relación de la Place Ville-Marie con la avenida McGill



Fuente: James Acland

<http://www.fineart.utoronto.ca/canarch/quebec/montreal/montreal.jpgs/23-48.jpg>

Fecha de consulta de la pagina web: 13 de agosto de 2016

A parte de ser una pieza de arquitectura sobresaliente, la originalidad y la fuerza estructurante de este proyecto proviene de su conexión, a través de pasos subterráneos, con el hotel Queen Elizabeth y la Estación Central, construidos en la otra manzana que pertenece al CN. La Place Ville-Marie es una pieza clave en el desarrollo de la ciudad interior, como fue estudiado en el capítulo 4 de la tesis.

Place Bonaventure

En la última manzana de propiedad del CN, entre las calles Inspector, Sainte-Geneviève, Saint-Antoine y de la Gauchetière, se encuentra la Place Bonaventure. Su construcción empezó en 1964 y duró hasta 1967. El despacho de los arquitectos Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold y Sise fueron encargados de desarrollar el proyecto. El concepto arquitectónico de aquel edificio es el de una “máquina” de intercambios autónoma, situada en el centro del nodo de transporte más importante de todo el Canadá. El corazón del proyecto consiste en una combinación de un espacio de intercambio de mercancías con inmensas salas de exposiciones y de convenciones, bajo el mismo techo.⁴³⁰

Figura 123 Manzana de la Estación Central y las vías de ferrocarriles de la manzana destinada a acoger la Place Bonaventure



Fuente: Peter Blake, «DOWNTOWN in 3-D», *The Architectural Forum*, 1966, vol. CXXV n° 2, pp. 31-48.

Se trata de un inmenso complejo para presentar todo tipo de eventos con instalaciones para conferencias y exposiciones a gran escala. Además, el edificio acoge un hotel de 395 habitaciones, un centro comercial, un jardín sobre la cubierta y 2000 plazas de estacionamiento. Place Bonaventure tiene una superficie de tres

⁴³⁰ Peter Desbarats, *The Outside-In City: Place Bonaventure*, Montreal: Desbarats Printing Ltd., 1968, p. 1.

millones de pies cuadrados⁴³¹, y en el momento de su apertura en febrero de 1967 era el segundo edificio comercial más grande del mundo y el mas grande del mundo de hormigón. Cada un de sus 6 plantas tenía 2 hectáreas de superficie, lo que corresponde a cuatro campos de fútbol americano.⁴³²

En los años 1960 este edificio “brutalista” destacaba de manera contundente la idea de interiorizar la ciudad dentro de los edificios, a pesar de situarse en un punto de vista excepcional sobre el rio San Lorenzo. Se trata literalmente de una *Outside-In City* que respondía a la “arquitectura de la movilidad” contemporánea. En este sentido y de forma muy distinta del Queen Elizabeth este edificio ciego también estaba en su momento a la vanguardia⁴³³.

Figura 124 La construcción de la Place Bonaventure en 1966



Fuente: Archives Montréal, 16 septembre 1966. VM94,B032-002.

⁴³¹ Se trata de 288 000 metros cuadrados.

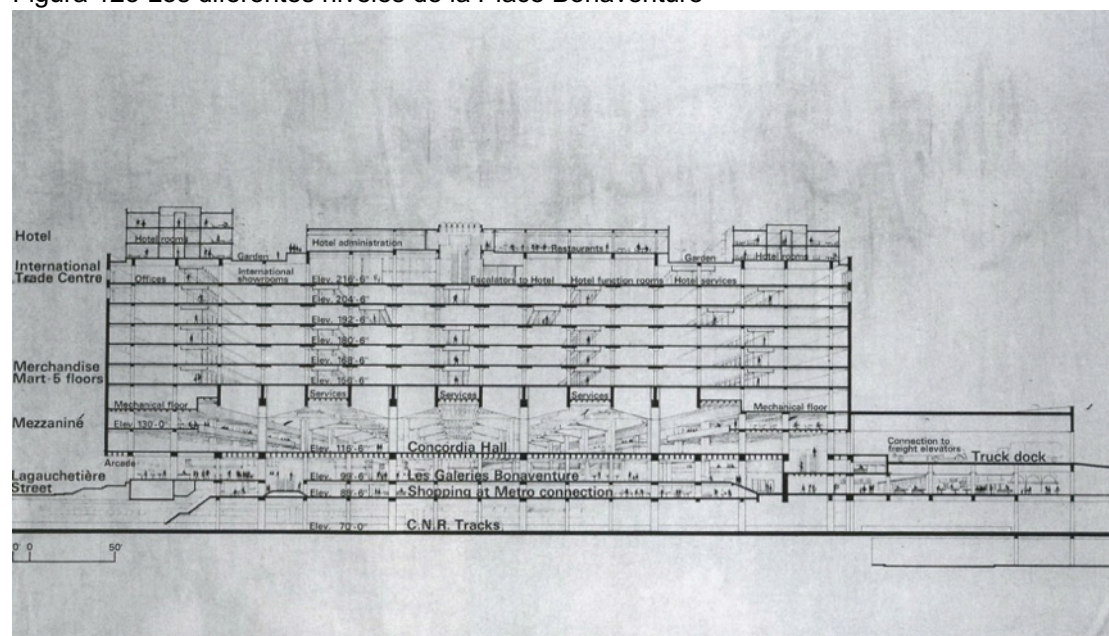
⁴³² Peter Desbarats, *op. cit.*, p. 1.

⁴³³ Se puede mencionar que había 16 elevadores de alta velocidad y cuatro ascensores para la mercancía, una carga de muelles interiores, un estacionamiento interior y exterior de 6050 plazas, una red de fibra óptica, dos centrales eléctricas directamente conectadas a los servicios centrales de Hydro-Quebec, etc.

La subida progresiva del coste de los terrenos en el centro de Montreal hizo que la idea de construir encima de las vías de ferrocarriles fuera mucho más interesante a partir de los años 1960 en el sector de la última manzana del CN⁴³⁴. La realización de este proyecto empezó en febrero de 1963, cuando el CN presentó una oferta en el periódico La Presse para solicitar propuestas de desarrollo sobre vías de ferrocarriles en el centro de Montreal. El desarrollo y la gestión del proyecto fueron encargados a la empresa Concordia Estates Development Company, mientras que la gestión de la construcción de la obra fue encargada a otra división de la misma empresa, Concordia Construction Inc. El urbanista elegido por el Ayuntamiento para encargarse del planeamiento fue otra vez Vincent Ponte, el especialista del centro financiero de Montreal.

Al igual que los otros edificios construidos sobre los terrenos de propiedad del CN, la Place Bonaventure fue edificada sobre las vías de ferrocarriles. La particularidad de su construcción encima de las vías de ferrocarriles proviene del hecho de que, a la altura de la calle de la Gauchetière, las vías pasan por debajo del nivel del suelo, aunque al otro lado del edificio, en la calle Saint-Antoine, las vías salen del edificio encima del nivel de la calle. Esto se explica por el fuerte desnivel entre las calles Saint-Antoine y de la Gauchetière.

Figura 125 Los diferentes niveles de la Place Bonaventure



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 171.

⁴³⁴ Peter Desbarats, *op. cit.*, p. 15.

La topografía de la isla tuvo un papel importante en la concreción de la idea de ciudad de múltiples niveles de Vincent Ponte. Desde el campus de la Universidad McGill (la calle Sherbrooke) hasta la orilla del río San Lorenzo, hay un desnivel de 60 metros⁴³⁵, que se salva mediante escalones y pendientes. Muchas calles de orientación noreste/suroeste se colocaron encima o debajo de escalones pronunciados. Esto hace que muchos edificios de gran tamaño en el centro financiero de Montreal tengan plantas bajas a diferentes cotas. El caso de la Place Bonaventure es muy ilustrativo de este fenómeno porque se ubica justo en el mayor desnivel que marca el paso de un escalón al otro.

Figura 126 La Place Bonaventure hoy en día



Fuente: <http://imtl.org/edifices/Place-Bonaventure.php?id=502>

Fecha de consulta de la pagina web: 27 de marzo de 2016

A pesar de la complejidad y la riqueza de la distribución de sus espacios interiores, el edificio se presenta desde el exterior como un gran bloque ciego que se asemeja a una fortaleza casi brutalista, que ocupa todo el espacio de su manzana ya que la gran preocupación de los arquitectos era garantizar la mayor cantidad de superficie interior para fines de exposición. El principal material de trabajo para la estructura y el exterior del edificio, es el hormigón, especialmente elegido por razones de economía y disponibilidad. Esto acentúa el carácter de fortaleza del edificio.

⁴³⁵ Peter Blake, « Downtown in 3-D », *op. cit.*, p. 37.

Figura 127 El interior de la Place Bonaventure

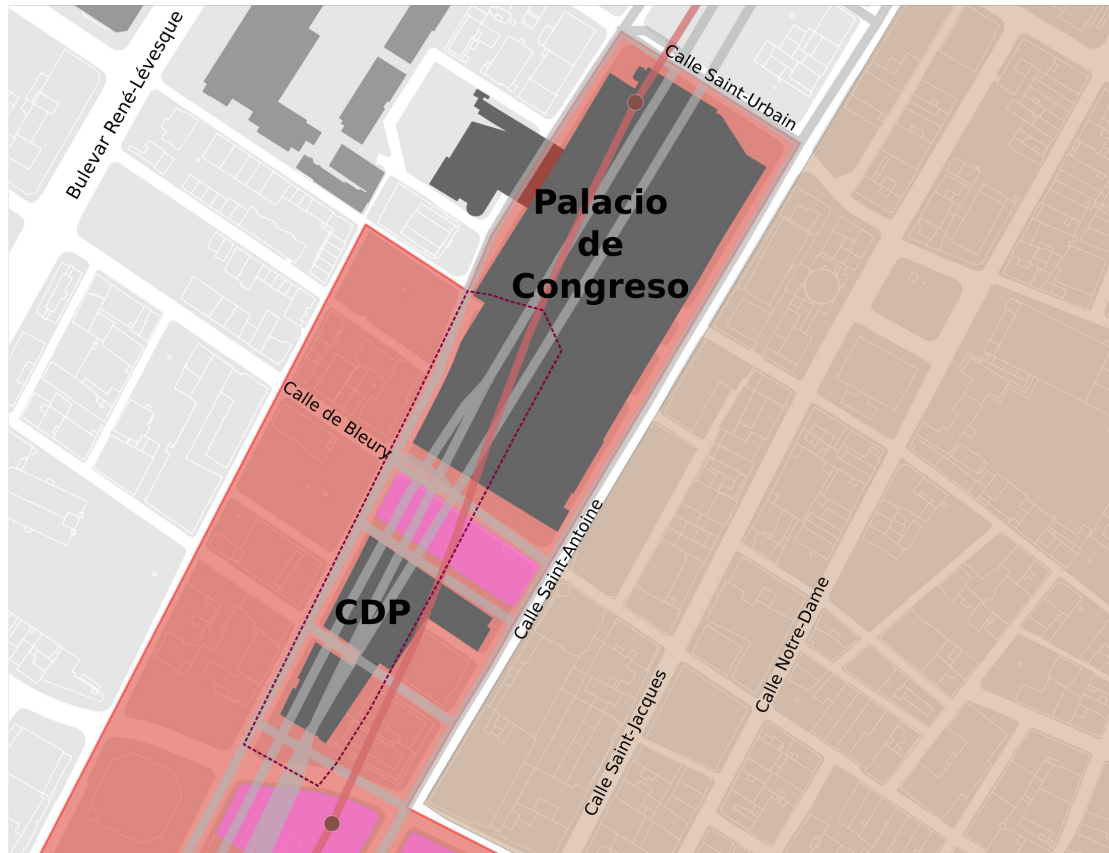


Fuente: <http://fuckyeahbrutalism.tumblr.com/post/83431242823/place-bonaventure-montreal-quebec-canada-1967>

Fecha de consulta de la pagina web: 13 de agosto de 2016

ANEXO 3 – CASO DE ESTUDIO DEL QIM

Figura 128 Localización del Palacio de Congreso y de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDP)



Fuente: Ville de Montréal, SIURS

Palacio de Congresos

Hay un acuerdo general en que la ampliación del Palacio de Congresos representa la piedra angular del QIM. En 1996, un extenso estudio de mercado realizado por el grupo-consejo KPMG demostraba que la superficie de exposición del Palacio de Congresos no bastaba ya para garantizar la proyección internacional de Montreal en el mercado de los congresos.

Figura 129 Ampliación del Palacio de Congresos y Placa Jean-Paul-Riopelle



Fuente: <http://congresmtl.com/centre-de-congres/la-societe/medias/>
Fecha de consulta de la pagina web: 8 de noviembre de 2017

Se previeron entonces varias situaciones, incluidas el de construir un nuevo edificio en un otro sitio. El Gobierno de Quebec, propietario del edificio, decidió evaluar inicialmente el potencial del edificio existente, a pesar de las dificultades del lugar donde aquel edificio se encontraba. Tras estudios, se concluyó que era efectivamente posible aumentar el edificio existente, pero no sin cumplir dos condiciones. En primer lugar, se debía aumentar el Palacio hacia el oeste para acercarlo a los hoteles y al centro de negocios. En segundo lugar, parecía inoportuno invertir 250 millones de dólares en trabajos de ampliación sin mejorar el medio físico del lugar actual, cubriendo la trinchera de la autopista Ville-Marie y edificando los terrenos de estacionamientos exteriores vecinos.

La ampliación de un edificio de esta dimensión en el corazón del centro, encima de una autopista, representaba no obstante retos de importancia en término de integración urbana. El nuevo Palacio de Congresos tenía que dotarse de una planta baja con aperturas a las calles conectada por corredores interiores de circulación que el edificio existente no tenía y donde encontrar todas las funciones de recepción propias de este equipamiento: comercios, paradas de autobús, mejores accesos al Metro y a la red peatonal protegida. La planta baja debía también ser un elemento de la vida urbana del barrio, atractivo y de fácil utilización para guías y visitantes, en

complementariedad con los comercios vecinos. Se tenía también que integrar el edificio de origen del Palacio de congresos, de tipo brutalista, diseñado por el arquitecto Victor Prus en los años 70.

Figura 130 Los árboles rosados



Fuente: <http://www.tourisme-montreal.org/meetings/fr/2015/04/07/le-palais-des-congres-de-montreal-art/>

Fecha de consulta de la pagina web: 28 de julio de 2018

La concepción arquitectónica y los trabajos de ampliación del Palacio se realizaron entre 1999 y 2002, bajo la supervisión del arquitecto Mario Saia. El lado del edificio que hace frente al centro moderno (avenida Viger y Place Jean-Paul Riopelle) presenta una fachada multicolor que consta con 332 paneles de vidrio coloreado y 58 paneles de vidrio transparente. En un espíritu lúdico, el concepto arquitectónico tiene por objeto crear un efecto de transparencia y luminosidad entre el edificio y la ciudad. El objetivo es crear un ambiente relajado y festivo, para diferenciarse del carácter serio de los otros centros de congreso en America del Norte. Dentro del Palacio, se encuentra un bosque de árboles rosados hecho de hormigón y concebido por el arquitecto del paisaje Claude Cormier. El jardín está constituido por 52 troncos que representan los árboles de la avenida du Parc en Montreal.

Figura 131 El interior del Palacio de los congresos



Fuente: <http://reunionsetevenements.com/annonceur/palais-des-congres-de-montreal/>

Fecha de consulta de la pagina web: 28 de julio de 2018

Del lado de la calle Santo-Antoine, se integraron varios antiguos edificios en el proyecto de ampliación, haciendo un vínculo evidente con el carácter antiguo del Viejo-Montreal:

- Fachada del edificio Rogers and King, construido en 1885 y que albergaba una fragua;
- Fachada del antiguo cuartel de bomberos numero 20 construido en 1908;
- El *Tramways Building*, de estilo Arte Deco, construido en 1928 y que albergaba el domicilio social de la Sociedad de transporte de la Comunidad urbana de Montreal.

Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDP)

Situado por encima de la autopista Ville Marie, la construcción de la sede de la CDP en el centro del QIM es el otro proyecto inmobiliario de importancia. Contribuye también a crear el vínculo entre el Viejo-Montreal y el centro financiero. Conectado a la ciudad interior, favorece un acceso rápido a los otros equipamientos: Palacio de congresos, Centro de comercio mundial, hoteles, el Complexe Desjardins, la Place Ville-Marie, etc.

Figura 132 Fachada del CDP frente a la Place Jean-Paul Riopelle

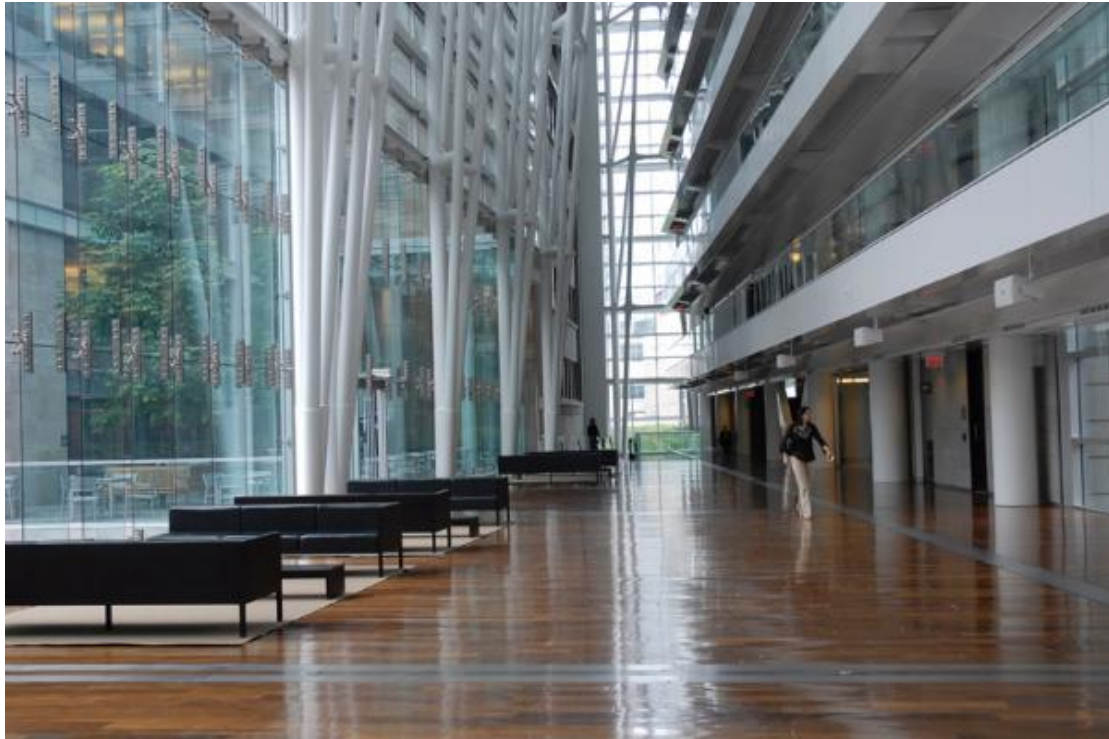


Fuente: <http://www.conseiller.ca/avantages/nouvelles/caisse-de-depot-et-placement-la-filiale-cdpq-infra-est-creee-30949>

Fecha de consulta de la pagina web: 28 de julio de 2018

El edificio, de 10 plantas, fue concebido como un complejo que se funden en el paisaje existente manteniendo la transición entre el casco antiguo y el «Montreal moderno». El CDP ha sido diseñado gracias a la colaboración de dos firmas de arquitectura: Gauthier Daoust Lestage / Faucher Aubertin Brodeur y Gauthier Lemay Associés. Esta forma de colaboración fue requerida debido a la complejidad del edificio en lo referente a su sitio, la tecnología de construcción utilizada en su construcción y su tamaño, que se extiende sobre dos manzanas. Por el lado oeste el edificio se sitúa ante el Square Victoria y por el lado este el edificio se sitúa ante la Place Jean-Paul Riopelle y frente al nuevo Palacio de los congresos ampliado. Rodeado por corredores de tráfico mas importante al sur y al norte (calle Saint-Antoine y la avenida Viger), el edificio articula sus fachadas principales ante la Place Jean-Paul Riopelle y el Square Victoria.

Figura 133 El gran espacio interior del CDP

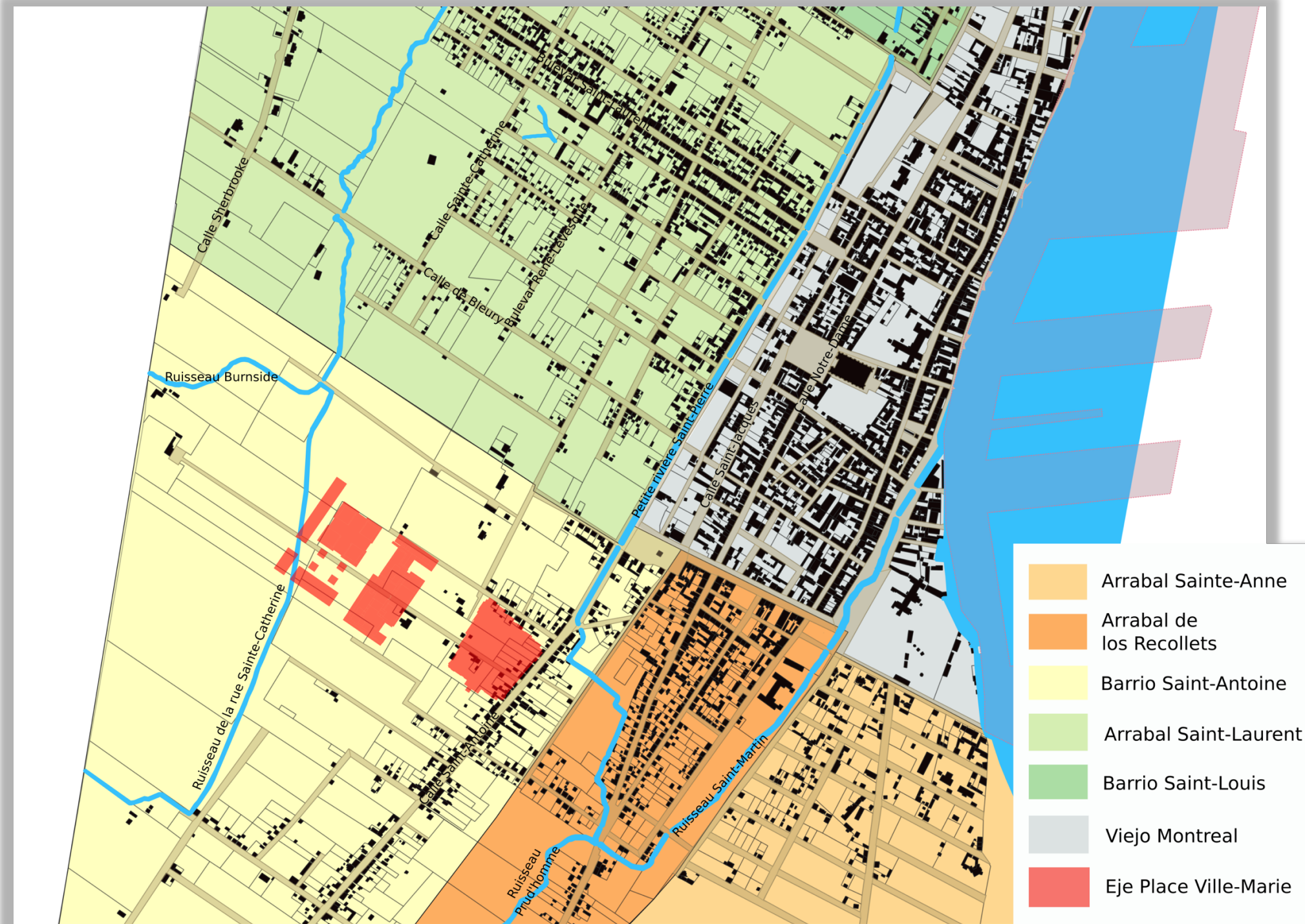


Fuente: <http://www.montrealintechology.com/the-caisse-de-depot-set-to-make-a-big-bet-in-indias-future/>

Fecha de consulta de la pagina web: 28 de julio de 2018

Para conservar un máximo de permeabilidad, el edificio atraviesa la pequeña calle Saint-Alexandre, orientada norte-sur, que sirve como corredor peatonal. El edificio presenta una relación a la calle muy animada con la presencia de comercios. Tres edificios antiguos ocupan la parte sur del sitio, el edificio del ex Banco de Canadá, el Herald de Montreal Herald's headquarters (Mody's), y un edificio llamado Meco. Cada uno de los edificios ha sido designado como patrimonio bajo la LPC y se ha incorporado en el proyecto del CDP, creando una transición interesante hacia el Viejo-Montreal.

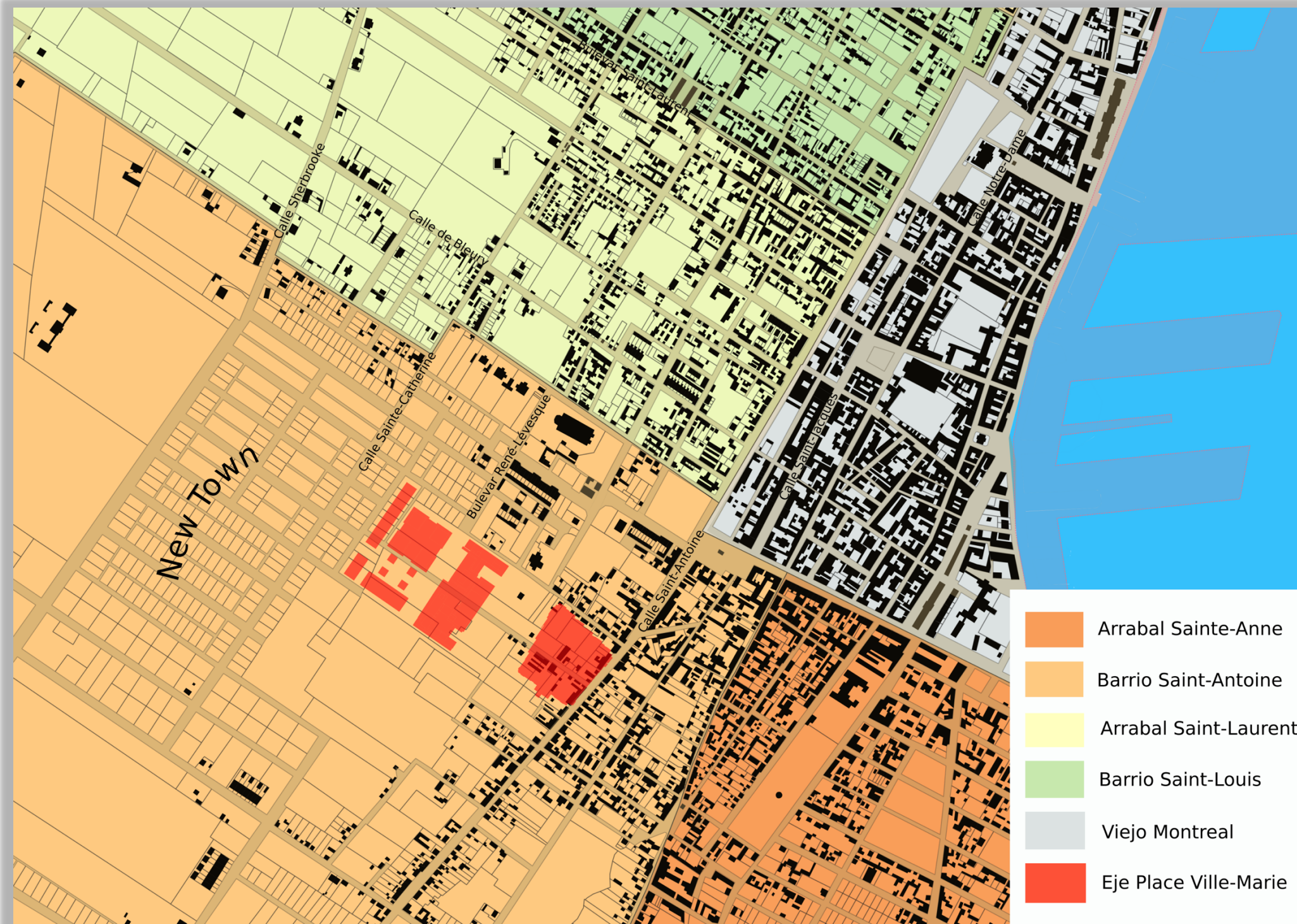
La primera mitad del siglo XIX



El Plan de 1825, permite observar los elementos característicos de la estructura urbana del centro de Montreal: el actual casco antiguo y los arrabales. Las rieras han tenido un impacto significativo sobre el crecimiento de la ciudad en la primera mitad del siglo XIX. Los arrabales de Saint-Laurent y de los Recollets se constituyen a partir de los principales accesos a la ciudad: el bulevar Saint-Laurent es la primera vía para alcanzar el norte de la isla y la calle Saint-Antoine permite alcanzar rio aguas arriba de los rápidos de Lachine. Los arrabales son los principales centros de producción de la ciudad y alojarán la industria y los barrios obreros.

Fuente: SIURS, Ville de Montréal; ADAMS, J. *Map of the city and Suburbs of Montreal*, Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1825.

La mitad del siglo XIX

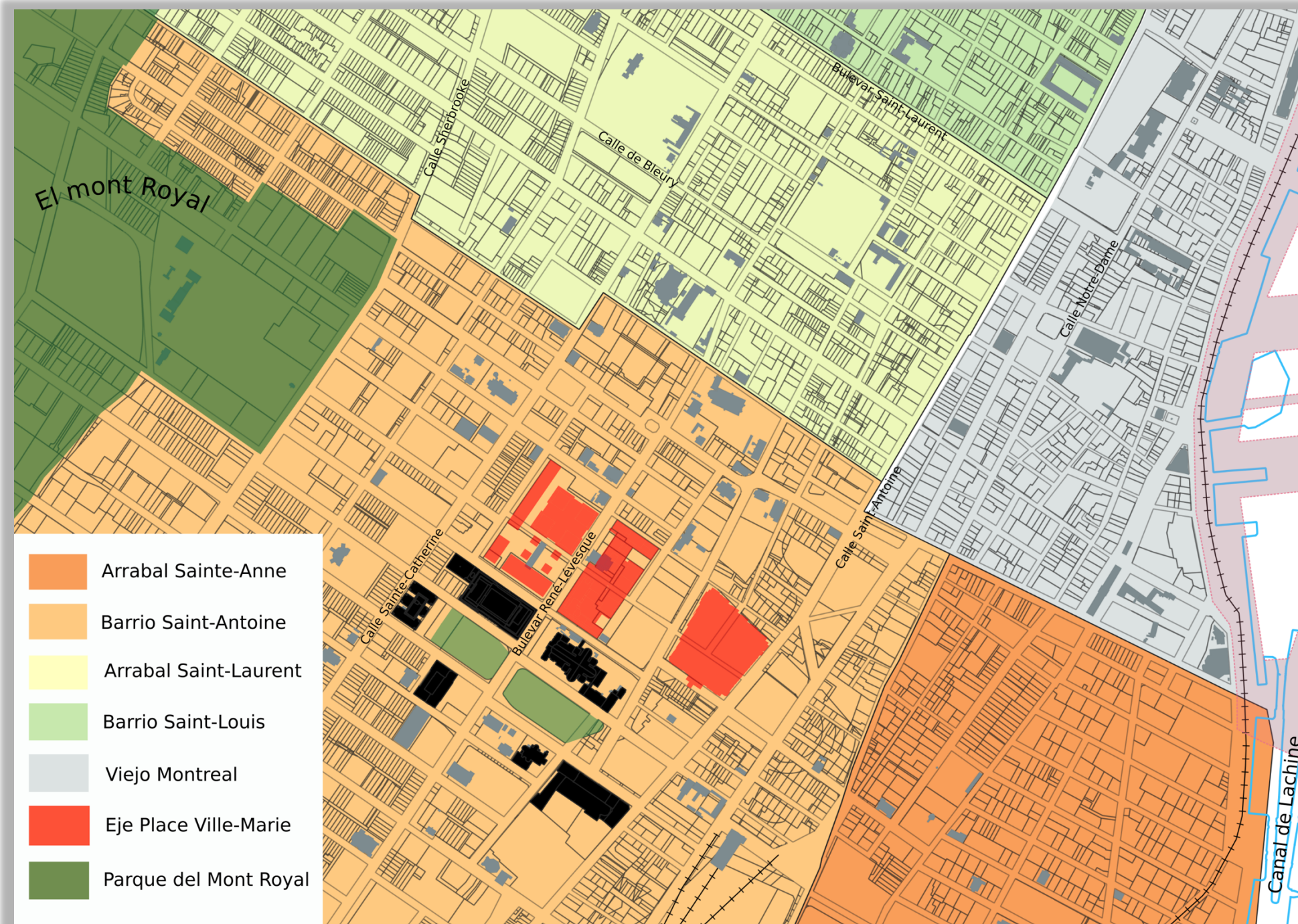


Durante el siglo XIX, Montreal se constituye como metrópolis del imperio británico. La aparición de una clase empresarial dinámica se aprovecha de una coyuntura económica favorable para impulsar el desarrollo de un nuevo barrio residencial a la imagen de un gran barrio burgués británico, basándose en el modelo de las terrazas y los squares que se puede encontrar en las ciudades de Edimburgo y Londres. En el barrio Saint-Antoine, un sector cerca del Mont Royal y fuera de las industrias de la parte baja de la ciudad, se desarrolla la New Town.

- Arrabal Sainte-Anne
- Barrio Saint-Antoine
- Arrabal Saint-Laurent
- Barrio Saint-Louis
- Viejo Montreal
- Eje Place Ville-Marie

Fuente: SIURS, Ville de Montréal; CANE J., DUNCAN J. & MACKAY R.W.S. *Topographical and pictorial map of the city of Montreal*. Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1846. Escala 1 :5280. 99 X 131 cm.

El final del siglo XIX y principio del siglo XX



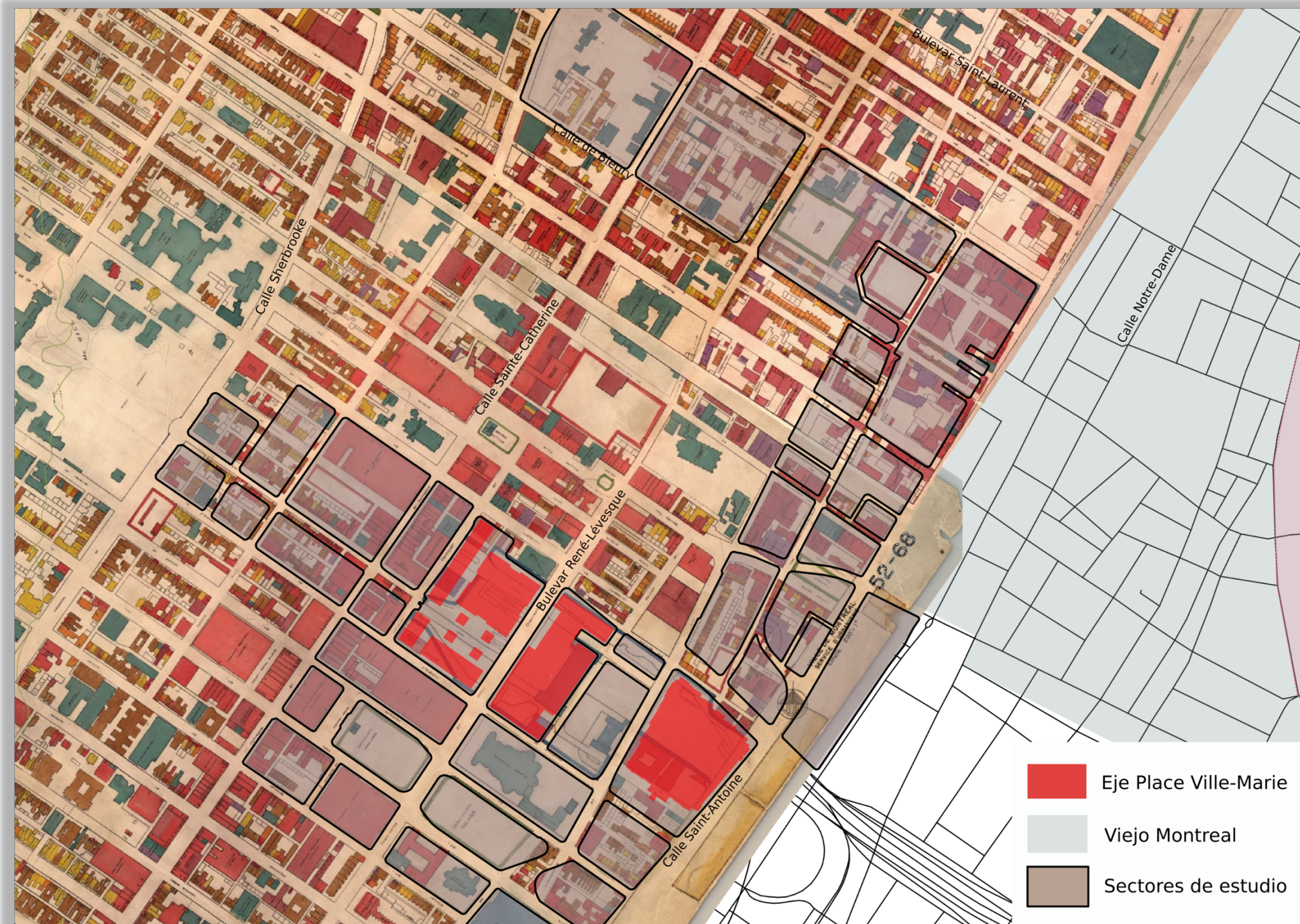
A partir del final del siglo XIX, el sector financiero y comercial (ubicado en el actual casco antiguo) empieza a relocalizarse en el barrio Saint-Antoine, donde la gran burguesía anglófona del siglo XIX se había establecida. Los alrededores del Square Dominion y de la calle Sainte-Catherine acogen los primeros edificios monumentales en el barrio: la sede de la Sun Life, el Dominion Square Building, el hotel Windsor, etc.

Al mismo tiempo se consolida la estructura industrial de la ciudad a partir de las actividades del puerto, del canal Lachine y de los antiguos

arrabales que acogen muchas industrias de todo tipo y por lo tanto una población obrera y inmigrante. Los trenes con origen en Montreal cruzan todo el territorio canadiense.

Fuente: SIURS, Ville de Montréal; GOAD C. E. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners*. Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1881. GOAD C. E. *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners*, Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1890. GOAD C. E. *Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume I*, Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1909.

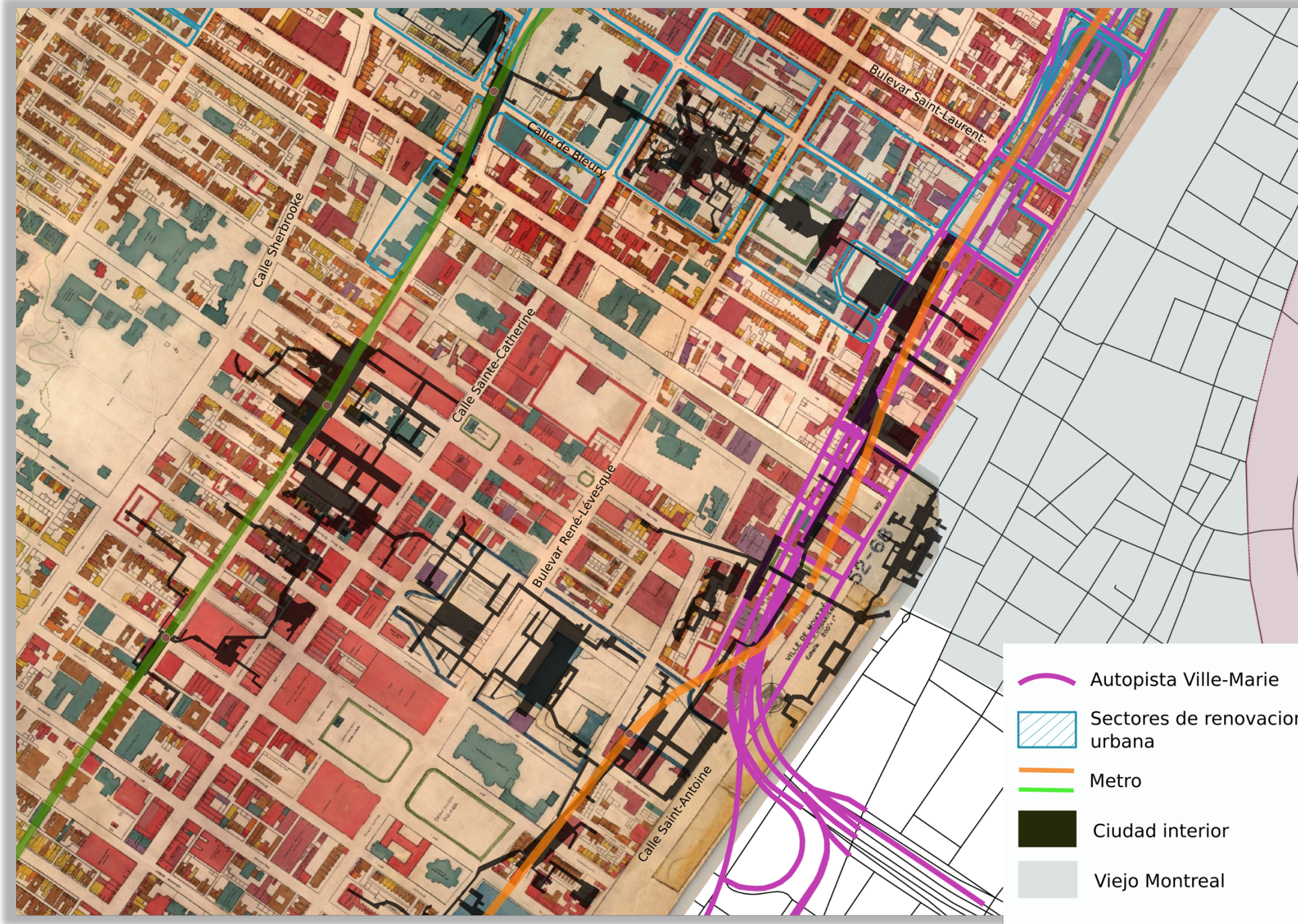
La época de posguerra



Después de la segunda guerra mundial, los antiguos arrabales son básicamente barrios obreros de vivienda popular con equipamientos locales, pequeños comercios de proximidad, iglesias, etc., rodeados de fabricas de todo tipo. Aparecen, sin embargo, los primeros signos de decadencia de estos sectores. La obsolescencia de las instalaciones industriales y su relocalización en otros sectores de la ciudad animan a las administraciones publicas a intervenir en estos barrios.

Fuente: SIURS, Ville de Montréal; MONTREAL (QUEBEC) SERVICE DE L'URBANISME. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949, Échelle 1 : 2 400.* Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1949.

La modernización del centro de Montreal



Mientras el gran capital canadiense consolida la actividad financiera y comercial en el barrio Saint-Antoine con proyectos potentes como la Place Ville-Marie y del hotel Queen Elizabeth, las operaciones de renovación urbana persiguen la creación de un centro financiero francófono modernizando los barrios del este. La implantación de nuevos sistemas de transporte y la construcción de la ciudad interior tiene un impacto importante sobre la consolidación del nuevo centro financiero, pero contribuye a la decadencia de los antiguos arrabales de Montreal y al aislamiento del viejo Montreal. La renovación urbana y las afectaciones por viabilidad afectarán a la percepción sobre el patrimonio urbano y transformarán las prácticas urbanísticas, a partir de los 80.

Fuente: SIURS, Ville de Montréal; MONTREAL (QUEBEC) SERVICE DE L'URBANISME. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949, Échelle 1 : 2 400.* Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1949.